



**HAL**  
open science

## **L'architecture de la mobilité comme fabrique de la ville, du paysage et du territoire : une stratégie intégrative de projet**

Stéphane Hanrot, René Borruey, Bernard Barilero, Alexandre Chapuis,  
Aurélie Cristini, Bruno Dineur, Pierre-Guillaume Mazzolini, Isabelle Rault,  
Pascal Urbain

### ► To cite this version:

Stéphane Hanrot, René Borruey, Bernard Barilero, Alexandre Chapuis, Aurélie Cristini, et al.. L'architecture de la mobilité comme fabrique de la ville, du paysage et du territoire : une stratégie intégrative de projet. [Rapport de recherche] AGE-2008-HAN, Ministère de la culture et de la communication / Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP); Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer; Plan Urbanisme, Construction et Architecture (PUCA); Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille; INSARTIS - Interdisciplinarité et Innovations Technologiques pour l'Art, l'Architecture et L'Ingénierie. 2009. hal-01816820

**HAL Id: hal-01816820**

**<https://hal.science/hal-01816820>**

Submitted on 15 Jun 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# AGE-2008-HAN







## **MOTS CLES :**

Mobilité, infrastructures, ville, territoire, stratégie de projet, intégration, histoire, développement durable, gouvernance.

## **RESUME :**

La recherche se situe dans le cadre du programme "architecture de la grande échelle" proposé par le BRAUP et le PUCA. Elle s'intéresse à la mobilité dans la fabrique de la ville du paysage et du territoire. Partant du constat que les infrastructures entretiennent un rapport difficile avec le territoire qu'elles traversent, elle pose la question de savoir si l'architecture peut proposer une alternative à l'ingénierie classique dans cette fabrique dans la conception des infrastructures. Elle part d'une situation concrète, celle d'un groupement d'architecte-paysagiste-urbaniste-ingénieur qui, à l'issue de sept années de projets d'infrastructures urbaines pour la communauté urbaine Marseille Provence Métropole dans le cadre d'un marché à bons de commande, s'est questionné sur sa propre pratique et s'est interrogé sur le caractère original et la consistance de sa stratégie de projet.

En termes méthodologiques, ce travail croise la "Recherche Réflexive" de D.Schön – qui se traduit par la posture de praticiens réflexifs certains membres du groupement - et "l'anatomie de projet urbain" de Tsiomis et Ziegler qui procède de la confrontation des points de vue des acteurs des projets analysés par des observateurs extérieurs : sociologue, d'historien et de philosophe.

L'analyse d'un corpus de trois projets a permis de définir en quoi la stratégie de projet du groupement peut être considérée comme "intégrative". Mais il a aussi été montré en quoi l'intégration n'était pas forcément accomplie pour chacun d'eux. Cela a permis de dégager de nouvelles modalités de mise en œuvre de cette stratégie. Cela a permis aussi d'initier une proposition pédagogique pour les enseignements de Master à l'ENSA-Marseille.

# EQUIPE

Equipe INSARTIS (mandataire) et laboratoire INAMA – ENSA-Marseille

## Nom et qualité du responsable scientifique de l'équipe

### **Stéphane Hanrot**

Architecte DPLG, Docteur, HDR  
Professeur TPCAU – ENSA-Marseille  
Directeur du Département de la Recherche Architecturale de Marseille – DREAM  
Membre de l'équipe de recherche INSARTIS  
Associé de la sarl H&R : architecture, projet urbain et paysage

## Composition de l'équipe de recherche

- René Borruey,  
Architecte – Historien  
Maître Assisant en Histoire ENSA-M  
Chercheur du laboratoire INAMA
  
- **Bernard Barilero**  
Sociologue  
ADELE Consultant  
DEA « Développement et changement dans les modèles culturels »  
Consultant au cabinet ADELE Consultants  
Doctorant à la Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme
  
- **Alexandre Chapuis**  
Architecte DPLG Ingénieur INSA  
Enseignant Contractuel à l'ENSA-M  
Doctorant au laboratoire InsArtis
  
- **Aurélie Cristini**  
Architecte DE – HMONP  
Urbaniste – Master AVPU  
Doctorante au laboratoire InsArtis
  
- **Mr Bruno Dineur,**  
Ingénieur INSA  
Chargé de mission étude prospective.  
DIFRA CU-MPM
  
- **Pierre Guillaume Mazzolini**  
Ingénieur ENTPE  
Expert sur la question des transports et circulation  
Directeur de B&R Ingénierie Méditerranée
  
- **Isabelle Rault**  
Paysagiste  
Certifiée : Aménagement Durable Ministère EDD  
Associée de la sarl H&R : architecture, projet urbain et paysage
  
- **Pascal Urbain**  
Architecte Urbaniste,  
Doctorat en cours  
Professeur TPCAU ENSA-M

# SOMMAIRE

1	- Introduction.....	7
1.1	Mobilité et projet urbain.....	7
1.2	Objets d'étude .....	9
1.3	Corpus de cas : .....	11
1.4	L'équipe : .....	14
1.5	Observation méthodologique:.....	16
1.6	Hypothèse de travail restreinte :.....	16
1.7	Organisation du rapport : .....	18
2	- Présentation des projets du corpus.....	21
3	- Contexte et modalités .....	81
3.1	Le contexte des années 2000 .....	81
3.2	Le contexte marseillais .....	82
3.3	Les modalités .....	88
4	Le cas du Boulevard Urbain Sud.....	91
4.1	Introduction .....	92
4.2	Une étude de cas : le Boulevard Urbain Sud .....	93
4.3	Projet intégrateur.....	107
4.4	Conclusion .....	117
5	Liaisons urbaines.....	125
6	De l'atelier de projet à la ville, tours et détours du projet urbain .....	163
6.1	Posture et démarche.....	163
6.2	Détours par la ville.....	164
6.3	Retour aux projets .....	171
6.4	Conclusion .....	179
7	Stratégie intégrative et développement durable .....	183
7.1	Introduction .....	184
7.2	La Stratégie intégrative : thématique opérationnelle DD .....	184
7.3	La Stratégie intégrative : thématique organisationnelle DD : la gouvernance/ le pilotage .....	188
7.4	en conclusion.....	191
8	- De quelle « histoire du territoire » parlons-nous ? .....	193
9	- A to B or not to B ?.....	199
9.1	La condition objective du territoire .....	199
9.2	Un voyage de A à B. ....	201
9.3	Voyage de A à B dans un territoire pertinent et reconnu.....	202
9.4	Voyage de A à B dans un territoire pertinent mais pas reconnu.....	203
9.5	Épistémologie du voyage de A à B .....	207
9.6	Conclusion .....	209
10	- Synthèse.....	211
10.1	Les investigations menées : .....	211
10.2	Les résultats : .....	213
10.3	Les modalités opératoires: .....	214
10.4	Retour sur la méthode de recherche: .....	217
10.5	Regrets et prolongements .....	217
11	Bibliographie : .....	218
12	- Annexe 2 - Pédagogie .....	219
12.1	Mise en place d'une plateforme pédagogique 2009-2013: .....	219
12.2	Contenu du projet pédagogique 2009-2010 .....	221
12.3	Reconduction sur 4 ans – objectif 20013 .....	223
13	- Annexe 3 – Exposition Bateaubus 2013.....	225



# 1 - Introduction

---

par Stéphane Hanrot

---

La question de la mobilité des Hommes est aujourd'hui cruciale dans la fabrique de la ville et dans l'aménagement du territoire. Pourtant, les infrastructures qui rendent possible cette mobilité, les gares qui l'hébergent, les routes qu'elle emprunte obéissent souvent à des logiques techniques et fonctionnelles propres qui rendent difficile leur rencontre avec le territoire et la ville. Ainsi, l'héritage des autoroutes urbaines des années 70 est-il un véritable casse-tête pour bien des communes. Leur transformation en boulevards urbains, pour réduire les césures territoriales engendrées, ne sont pas aisées. Les infrastructures ont ceci de particulier qu'elles échappent, par leur linéaire, aux périmètres des projets urbains que maîtrisent les collectivités territoriales locales. Et quand bien même leur linéaire serait plus modeste qu'une ligne de TGV ou d'une autoroute nouvelles - considérons simplement une voie de contournement, ou une nouvelle gare TER - la multiplicité des collectivités territoriales locales - ville, communauté urbaine, Département, Région - qui ont autorité sur ce même territoire augmente la complexité du projet d'infrastructure. En enjambant plusieurs territoires communaux, en imposant sa maîtrise foncière, en se développant sur de nombreuses années, ce qui entraîne la discontinuité des concepteurs et des interlocuteurs locaux, le projet d'infrastructure se développe comme un processus bien souvent autonome quant aux contingences humaines du territoire. L'ingénierie des Ponts et Chaussées a longtemps ignoré la qualité urbaine. Quelle alternative s'offre donc à nous pour faire entrer le projet d'infrastructure dans le projet urbain comme conception collective de l'espace de la ville diffuse et comme remaniement de la ville constituée<sup>1</sup>?

## 1.1 Mobilité et projet urbain

Regardons du côté des sciences sociales qui, sur la base des formes de la ville telle qu'elle est constituée, nous renseignent sur les processus sociaux à l'œuvre. La manière de vivre la ville n'est pas homogène et uniformément équivalente qu'on soit dans le centre ou la périphérie, dans un lotissement ou dans un grand ensemble. Dans la période du développement pavillonnaire des années soixante-dix, les centres villes étaient à la dérive. Peu accessibles à l'automobile, fuis par les populations aisées qui trouvaient dans la ville à la campagne facilement accessible en voiture un nouveau paradis, les centres villes se sont paupérisés. Les efforts engagés alors ont été de les "désenclaver", en amenant, comme à Marseille, les autoroutes jusqu'à eux, et de financer lourdement la réhabilitation de leur bâti et de leurs espaces publics. Les atouts touristiques ont été mis en avant et une forme d'activité économique nouvelle s'est mise en place. Cette valorisation patrimoniale a progressivement transformé l'image des centres-villes. La population de la périphérie vieillissant, les équipements publics revenant au centre ; le coût des déplacements individuels s'alourdissant sans alternative par le transport en commun pour les habitants de la périphérie ; et le prix du foncier des centres croissant pour des logements réhabilités plus agréables à vivre et dégagés de l'insalubrité et de l'exiguïté, les mécanismes à l'œuvre se sont inversés. Les centres villes sont redevenus attractifs pour les populations aisées, amplifiant la ségrégation urbaine. Et il est intéressant de voir le poids de la mobilité dans ce mécanisme.

Jacques Donzelot, dans son article sur la ville à trois vitesses, a relevé comment s'opère la répartition urbaine des populations aujourd'hui<sup>2</sup> et en quoi elle s'oppose à l'unité des espaces de la ville [Donzelot,2004]. La mobilité est un élément important de cette répartition. À la "relégation" des cités d'habitat social correspond une immobilité subie et un entre-soi des populations qui les coupe du reste de la ville. À la périurbanité correspond une mobilité forcée qui épuise économiquement les populations car essentiellement fondée sur les déplacements individuels, les fragilise et rend difficile leur accès à l'emploi. À la "gentrification" des centres correspond une mobilité locale réduite et une ubiquité dans l'ordre du global, de la relation au monde<sup>3</sup>. Si l'on considère que cet état de choses - ce phénomène ségrégatif accentué - révélé par J. Donzelot n'est pas sain

---

<sup>1</sup> "on caractérise de projet urbain une longue chaîne d'interventions qui va des infrastructures et de la dynamique du paysage aux commodités de l'espace public"[Tsiomis,2007,P21]

<sup>2</sup> "Au lieu d'un mouvement unique et unifiant les espaces de la ville, c'est à l'avènement d'une ville à trois vitesses que l'on assiste: celle de la relégation des cités d'habitat social, celle de la périurbanisation des classes moyennes qui redoutent la proximité avec les «exclus» des cités mais se sentent «oubliés» par l'élite des «gagnants» portée à investir dans le processus de gentrification des centres anciens." [Donzelot,2004]

<sup>3</sup> "De retour dans les vieux centres où ils peuvent réduire le temps des déplacements quotidiens mais aussi bien vivre au rythme du monde, ou du moins le penser, les gentrifiés échappent aux contraintes du mouvement comme à celles du local. Ils sont ici et ailleurs, non pas dans la mobilité obligée des

pour la société, il convient de se préoccuper des conditions de lien et d'urbanité que peuvent créer les infrastructures de déplacement.

Evidemment, ce constat interroge les architectes-urbanistes et paysagistes que nous sommes. Mais comment instrumenter notre réflexion pour espérer agir sur les phénomènes ségrégatifs. Nos moyens sont ceux de l'espace et des formes qui les définissent. Si l'on croise l'analyse sociologique avec une lecture morphologique de la ville, il ressort que les espaces de la mobilité et leur qualité de leur architecture sont extrêmement prégnants dans la fabrique de la ville. Yves Chalas et Geneviève Dubois-Taine mettent en évidence six figures qui opposent la "ville émergente" à la ville d'hier, dont quatre consacrent l'importance de l'infrastructure de déplacement : la ville-mobile, la ville territoire, la ville au choix, et, en creux, la ville nature [Chalas,1997]. Et si la ville mobile est placée en tête de la présentation des six figures, c'est, d'une certaine manière, qu'elle surdétermine toutes les autres. Or, remarque Yves Chalas, la ville-mobile est, au tournant du siècle, en attente de développement dans sa dimension spatiale.<sup>4</sup>

Il apparaît clairement que l'on ne peut plus se satisfaire des modèles et des outils de projet qui ont construit la mobilité en une autonomie de plus en plus radicale envers la forme urbaine au titre de l'efficacité. D.Mangin se propose, en termes de méthode, de repartir de la compréhension du territoire pour comprendre les interactions entre les trois entités omniprésentes de la périphérie que sont les infrastructures routières, l'urbanisme commercial et entrepreneurial, les ensembles de maisons individuelles[Mangin,2004]. La notion de "ville passante" qu'il développe en alternative à la "juxtaposition d'espaces sécurisés" est fondée sur une révision non seulement des formes données aux infrastructures, mais des pratiques, mêmes qui conduisent à générer ces formes. La voiture à 90 Km/h génère l'infrastructure routière avec ses délaissés dans les courbes de décélération au profit de la vitesse et de la sécurité, alors qu'à 50km/h, les rayons de giration sont dans l'ordre de la voirie urbaine et du carrefour. A 90 Km/h la nuisance sonore induit l'écran acoustique, barrière visuelle et urbaine. A 50 Km/h, le bruit est supportable, la barrière disparaît.

Les architectes-urbanistes se sont toujours préoccupés de la définition de l'espace de la mobilité. Le Corbusier dans le plan Voisin reformait le centre de Paris sur un modèle d'urbanisme donnant une place centrale à l'automobile. Mais cette préoccupation leur a quasiment échappé après guerre. La logique fonctionnelle et technique du tout automobile - de laquelle les architectes et les urbanistes ont été écartés au profit de l'ingénierie lourde des ponts et chaussées - a conduit à développer un système en soi. Le réseau viaire et routier, soutenu par la volonté de l'Etat et la poussée des lobbies de l'automobile et des travaux publics, a surdéterminé la pensée urbaine. Il est intéressant de visionner les archives de l'INA sur la promotion médiatique de la création d'une couronne de villes nouvelles autour de Paris<sup>5</sup>. La critique de la mobilité comme réduite à un système de flux, par analogie à l'hydraulique, Bernardo Secchi y vient à son tour [Secchi,2004]. Il oppose au modèle de la tuyauterie celui de la percolation proposant la diffusion des modes de circulation, offrirait comme avantage d'être plus adaptable et perméable. Car le dommage des grands "canaux de la mobilité" est celui de d'avoir dégradé lourdement la qualité de l'espace urbain qui les bordent tout en s'imposant aujourd'hui comme des figures permanentes du paysage<sup>6</sup>. L'espace et les objets de la mobilité sont une matière à projet déterminante dans la reconception de la ville qui passe par la reconnexion des "layers différents ou séparés qui servent de support à des pratiques différentes" [Secchi,2004,P130].

---

*périurbains mais dans l'ubiquité. Leur rapport à l'insécurité s'en trouve changé d'autant. Elle ne se situe pas tant dans les espaces publics ou privés que dans les points de rencontre entre leur monde et son dehors, là il se trouve en contact avec l'environnement auquel il veut se soustraire et dans les connexions qui le relient à son ailleurs, au monde. D'où vient le danger pour les habitants de Paris sinon de la station RER de Châtelet-les-Halles qui fournit un orifice de pénétration dans la ville pour la faune des banlieues?" [Donzelot,2004]*

<sup>4</sup> " Pour l'urbanisme, se déplacer et habiter constituent deux domaines, deux verbes ou deux actions séparés, parce qu'ils relèvent de deux principes contradictoires par essence. L'un annulant forcément l'autre. Les deux choses se sont toujours déroulées, Georges Amar le rappelle, comme si le transport n'était pas la ville - de la ville -, mais strictement des flux techniques, et inversement, comme si la ville n'était pas du transport et qu'il fallait chercher à les articuler telles deux matières non seulement distinctes, mais concurrentes. Du fait de cette bi-partition entre la ville et le transport, le lieu et la circulation, l'immobile et le mobile, le compact et le fluide, le fermé et l'ouvert, etc., la conception d'une modernité urbaine sur les notions et les réalités de, ville mobile, de ville-mouvement, de ville en mouvement, ou celles d'espace-transport ou de transport espace, n'est guère développée et ne demande qu'à l'être "[Chalas,1997].

<sup>5</sup> Montage de films d'actualité des années soixante-dix présentés par le Pavillon de l'Arsenal en 2009.

<sup>6</sup> « Les grands canaux de la mobilité, les voies ferrées surélevées ou souterraines, les faisceaux routiers et les viaducs, les axes équipés, les aires de stationnement ont tout de même transformé sensiblement l'esthétique de la ville : on a construit des barrières insurmontables, qui obturent la vue et gênent les déplacements traditionnels, en créant de nouveaux lieux d'obscurité, no man 's land appropriés par des pratiques à la limite de la légalité, instaurant des rapports violents, même s'ils sont parfois suggestifs, avec le contexte. Des exemples connus de ces rapports sont donnés par le loop de Chicago, les voies surélevées de New York, de Londres ou de Berlin, le boulevard périphérique de Paris, les voies surélevées de Gênes ou de Marseille et les milliers d'imitations qui en ont été faites. Les structures de la mobilité avec leurs dimensions et leurs échelles font partie du paysage urbain contemporain."[Secchi,2004,p88]

Aussi, la problématique induite de notre situation concrète est bien d'actualité. Même si comme le font remarquer Y.Tsiomis et V.Ziegler [Tsiomis,2007], la question de la mobilité est l'un des aspects majeurs de changement dans le développement urbain depuis une quinzaine d'année en Europe<sup>7</sup>. La réalisation de tramways en témoigne dans les villes françaises, y compris à Marseille, tramway ont radicalement transformé l'espace qu'ils desservent. Corrélativement, le tramway révèle le vide qui reste à investir dans l'espace périurbain en termes de mobilité pour que les infrastructures lourdes et requalifiantes puissent jouer leur rôle à plein.

La reconnaissance d'une problématique d'ensemble sur les déplacements qui interroge à la fois les fonctionnements propres de l'intermodalité et la capacité des espaces constitués à l'accueillir, la favoriser et la développer, est aujourd'hui élargie à la question du projet urbain dans son ensemble. Il est impossible de raisonner aujourd'hui par un rapport de force violent entre une puissance politico-technique disposant de toute la chaîne des décisions. La résistance des populations devant "subir" ces infrastructures est aujourd'hui organisée. La loi SRU<sup>8</sup> de 2003 a créé les conditions d'une mutation des pratiques, tant dans les modalités de la concertation que dans l'intégration de la mobilité au profit des transports en commun et du PLU<sup>9</sup> entre la reconstruction urbaine et la conception.

Il faut donc se saisir de la question de la mobilité avec une ambition architecturale et selon tous les modes de déplacement qu'elle nous offre aujourd'hui.

## 1.2 Objets d'étude

Les infrastructures de déplacement linéaires - sentes piétonnes, pistes cyclables, transports en commun, voirie, autoroutes, voies SNCF, mais aussi canaux et autres cours d'eau – sont toutes en jeu dans ce questionnement. Essayons dans un premier temps d'en cerner les caractéristiques avant de préciser la problématique que nous entendons développer pour faire entrer ces infrastructures dans l'ordre de l'architecture, c'est-à-dire de l'ordonnement des formes et des espaces de la mobilité qui donnent qualité aux établissements humains.

L'infrastructure de déplacement est à la fois un lien entre des contextes très variés sur son linéaire, et souvent un obstacle dans l'épaisseur des territoires qu'elle traverse. Localement, elle exerce une influence très forte sur son contexte proche, une influence positive par les usages qu'elle rend possibles, par la requalification d'un quartier d'habitation qu'elle peut opérer, mais aussi négative par les nuisances et les dysfonctionnements qu'elle peut générer.

Ces infrastructures sont constituées d'objets très variés. Ainsi, une route est-elle composée d'une chaussée, de trottoirs, d'arbres, d'abribus, d'ouvrages d'art, d'éclairage public, de signalétique, de carrefours, de gares routières, d'édifices publics, de logements, quand elle se transforme en rue. En ville, elle devient espace public. En pleine nature, c'est une route scénique. Une ligne de chemin de fer, outre la voie, ses faisceaux, ses équipements et ses ouvrages d'art, est composée de centres techniques, de gares qui sont, en ville, multimodales et structurantes d'un quartier.

En même temps, par-delà de sa composition propre, l'infrastructure est une partie d'un réseau qui distingue des hiérarchies. Ainsi, une route n'a pas le même statut structurant, dans un réseau à grande maille, qu'une autoroute.

Concernant ces infrastructures du déplacement, la grande échelle est en jeu, mais pas seulement. En effet, c'est toute une déclinaison d'échelles que l'infrastructure opère. Outre l'échelle territoriale et du grand paysage, qui l'établit dans un continuum spatial et dans une perception du rapport temps/vitesse très particulier, l'échelle urbaine est aussi en jeu au regard du rôle structurant de l'infrastructure dans un tissu constitué ou en création. Elle est encore présente au travers de l'échelle de l'édifié par les objets qui la composent et des micros paysages et sites qu'elle interroge et transforme.

Malheureusement, les nœuds<sup>10</sup> d'échange, entre l'infrastructure de déplacement et le territoire dans lequel elle s'inscrit, sont bien souvent dissociés par fonction : en gare routière avec le terrain vague de manœuvre des bus, en gare SNCF sur un

---

<sup>7</sup> "Depuis les quinze dernières années, on observe des évolutions majeures de contenu et de conduite des projets urbains dans les pays Européens, particulièrement en France sous plusieurs aspects. On constate ainsi des changements programmatiques majeurs et la prise en compte du temps de programmation et de réalisation est devenu un des paramètres dont tout acteur tient compte. La mobilité n'est plus seulement une question de flux, mais elle se transcrit dans certains cas heureux comme à Bordeaux, Lyon et Montpellier notamment en projet urbain." [Tsiomis,2007,p30]

<sup>8</sup> SRU = Solidarité et Renouvellement Urbain.

<sup>9</sup> Plan Local d'Urbanisme

<sup>10</sup> Il s'agit bien ici des nœuds définis par K.Lynch qui participent à "l'image de la cité" dans la "décision" de circulation appelant une forme claire et une identification. Toutefois, les nœuds de la ville périphérique européenne sont autrement plus complexes que le seul échangeur autoroutier entre deux "quartiers" due à l'étalement urbain américain des années soixante. A la différence de Lynch, nous prétendons que ces nœuds ne sont pas extérieurs aux



tapis de parking relais et un guichet de paiement sans humanité, en échangeurs routiers avec leurs voies de raccordement et leurs îlots séparateurs. Et s'ils trouvent des résolutions fonctionnelles par une intermodalité des flux, ces noeuds ne prêtent que rarement au développement d'une forme urbaine où la mixité s'opère entre les déplacements, l'habitat, l'activité économique et culturelle. Or, ce potentiel de "congestion"<sup>11</sup> où la vie urbaine peut prendre corps est bien souvent ignoré des planificateurs qui restent fascinés par l'édifice singulier porteur d'un geste architectural signé plutôt que par l'architecture de la ville potentiellement mixte et dense<sup>12</sup>.

A chacune de ces échelles, la question architecturale est confrontée aux doctrines techniques éclatées que développent les ingénieurs (fonctionnalités, sécurité, efficacité, hydraulique, pollution et nuisances, économie, technologie...) au travers de modèles numériques qui gomment en général la lecture qualitative des formes et des espaces générés. Ces modèles sont partagés par les services techniques des collectivités territoriales – comme par maîtres d'ouvrage et exploitants - et les BET de la maîtrise d'œuvre privée. Captifs et confidentiels, ils restreignent les enjeux du projet architectural et l'éclatent en autant de projets techniques souvent contradictoires et autarciques.

La question architecturale est aussi confrontée aux acteurs de l'urbanisme stratégique et réglementaire dans le cadre de la loi SRU et des inscriptions réglementaires (ZAC, PDU, PLU, SCOT). Ceux-ci développent une autre grille de lecture du territoire et situent principalement l'infrastructure dans le périmètre du foncier réservé et de quelques ouvertures dans la doctrine du déplacement qui envisage aujourd'hui les modes doux, les transports en commun et la question environnementale tout en gardant une primauté au trafic automobile. Or l'approche de la question des mobilités et des linéaires du transport mériterait d'être d'ores et déjà considérée sous l'angle de leur avenir dans la cadre des changements de mode énergétique (la fin du pétrole), où la question des transports dans le territoire va nécessairement devoir être repensée, reposée. Que vont devenir les supports du flux automobile, le transport automobile, les formes du transport collectif, le rabattement vers les transports en commun, privés, public, etc. ?

Elle est encore confrontée à l'organisation des habitants d'un territoire qui, réunis en associations souvent bien conseillées techniquement et réglementairement, deviennent des interlocuteurs incontournables capables de faire renoncer à un projet. La participation et dans de nombreux cas la concertation publique obligatoire que prescrit la loi SRU, sont évidemment légitimes. Mais la question demeure de savoir jusqu'à quel moment ces dernières sont productives et facteurs d'enrichissement du projet et à partir de quel moment détournent-elles le projet de son intérêt général pour le ramener à une somme d'arrangements locaux ?

Elle est enfin confrontée à la volonté politique qui s'appuie sans état d'âme sur les différents registres d'interlocuteurs pour construire une représentation collective positive de l'infrastructure, au nom de l'intérêt public, pour convaincre les uns de son efficacité fonctionnelle et les autres de son innocuité environnementale en évitant d'ouvrir le débat sur la fabrique urbaine qu'elle pourrait engendrer. Car la crainte est alors grande que l'opposition se cristallise sur cette matière incertaine et peu contrôlable qu'est la ville.

A ces échelles architecturales imbriquées et à ses jeux complexes d'acteurs, s'ajoute évidemment une autre complexité, celle des différentes temporalités des objets de l'infrastructure. Si l'ouvrage d'art peut être démolit ou un bâtiment remanié, l'infrastructure a une pérennité qui la rend prégnante dans les strates temporelles qui fabriquent un territoire. *Cardo* et *décumanus* sont encore souvent aujourd'hui des fondements du tracé rémanent des cités européennes. A la reconstruction, le tracé des rues survit en général à la démolition des villes bombardées. Ces glissements de temporalité nous demandent évidemment de savoir en lire les traces et la prégnance historique dans la formation d'un territoire avant même d'opérer dessus par le projet.

Comment donc repenser les infrastructures existantes ou à venir comme des éléments positifs dans la constitution de la ville et dans le territoire autrement que dans la logique de pure ingénierie ? Nous avons proposé, dans le cadre du programme de recherche AGE, de réfléchir à cette question sous l'angle de l'architecture, d'où la première partie du titre de notre travail : "L'architecture de la mobilité comme fabrique de la ville, de paysage et du territoire".

---

quartiers. En effet, sur le territoire Marseillais, ils sont potentiellement au centre même des quartiers à la croisée des transports en commun et des modes doux. Ils sont un le lieu de développement de densité urbaine. Kevin Lynch "L'image de la Cité" Paris Dunod, 1969.

<sup>11</sup> De Rem Koolhaas nous empruntons le concept fondateur de "congestion" identifié dans son ouvrage "NewYork délire", désignant l'imbrication des fonctions saturant la vie urbaine par opposition à la partition fonctionnelle du territoire et de la vie éclatée dans l'espace et développée par plages horaires.

<sup>12</sup> Cette différence, on peut la trouver entre les projets d'un même architecte, de Santiago Calatrava : la gare de Zurich est urbaine comme lien et lieu de mixité avant même de s'imposer comme œuvre architecturale. La gare de Lyon Satolas remplit parfaitement sa fonction, mais se referme sur sa propre figure, en toute autonomie. Elle est, certes située dans un contexte extra urbain, mais elle ne s'offre toutefois pas en germe d'une urbanité possible. Le contexte est figé comme étant son éternel écrin.

Aborder la question de la mobilité à partir de l'architecture ouvre sur plusieurs champs d'investigation. Ce pourrait être de s'interroger sur les différentes échelles qui sont en jeu – de l'échelle géographique à l'échelle du lieu et de questionner les objets qui rendent possible la mobilité - voies, routes, ponts, gares, bâtiments techniques,... et étudier des cas réputés positifs. Nous verrions alors comment les Rino Tami en Suisse, ou Bernard Lassus en France se sont saisis de cette relation avec bonheur dans les territoires agricoles ou naturels. Nous verrions encore comment le CERTU a instrumenté, dans les années quatre-vingt-dix de nouveaux types d'infrastructures, comme le boulevard urbain, en alternative aux voiries rapides urbaines (VRU). Ces boulevards intégrant des modes complémentaires de déplacement et devant s'articuler de façon plus fine au contexte traversé [Mialet,2001].

Ce pourrait être aussi l'occasion de s'interroger sur les infrastructures non seulement sous l'angle de l'usager des transports mais aussi de l'habitant du territoire qu'elles servent ?

*Nous avons préféré nous intéresser à la façon dont, pour passer outre les habitudes de conception techniques réductrices, on pourrait envisager d'autres pratiques de projet qui sauraient à la fois prendre en compte la complexité des acteurs institutionnels et sociaux, la fragmentation des responsabilités territoriales et la longue durée pour les mobiliser sur un projet dont l'architecture serait un objectif partagé. L'architecture serait entendue ici comme la mise en forme et en espace de la rencontre entre l'infrastructure et le territoire urbain à ses différentes échelles. Le projet étant à la fois le processus et son résultat qui permet d'élaborer cette architecture avec les différents acteurs concernés et de l'inscrire dans le temps.*

Pour aborder le premier terme de notre hypothèse de travail, nous avons choisi de travailler à partir d'une situation pratique concrète.

### **1.3 Corpus de cas :**

La situation concrète est celle d'un groupement d'architecte-paysagiste-urbaniste-ingénieur<sup>13</sup> qui, à l'issue de sept années de projets d'infrastructures urbaines, s'est questionné sur sa propre pratique et s'est interrogé sur les raisons de son caractère original et la consistance de sa stratégie de projet. En effet, l'équipe ayant été reconduite sur trois appels d'offres successifs, sans avoir d'appuis d'aucune sorte qui auraient pu prévaloir sur la satisfaction que le maître d'ouvrage a trouvée sur les études de projets menées.

Le groupement a travaillé sur le territoire marseillais dans le cadre d'un marché à bons de commande, entre 2002 et 2009, pour la Direction des infrastructures et des grands travaux (DIFRA) de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole. Il s'agit d'études d'infrastructures qui varient de l'échelle d'un aménagement de voirie ou d'espace public à l'échelle de l'aménagement d'une vallée de plusieurs kilomètres. Il ne s'agit pas, pour le groupement, de procéder au développement des études et d'en pousser la maîtrise d'œuvre, mais de reconstituer des logiques urbaines, d'en montrer les qualités architecturales et paysagères potentielles et de tester leur faisabilité économique, foncière, technique et réglementaire. De ces projets esquissés, les services techniques de la communauté urbaine en font leur matière à développement en faisant, en général, appel à des équipes de maîtrise d'œuvre différentes.

Il est à noter que le territoire privilégié de ses interventions était hors du cadre de gestion de projet bien formé que les ZAC ou les établissements publics (comme Euroméditerranée à Marseille) organisaient alors. Le groupement a dû retrouver des connaissances et des projets oubliés, traverser les découpages administratifs et les compétences techniques de services communautaires, rencontrer les habitants et activer les mécanismes de la concertation posés par la loi SRU.

---

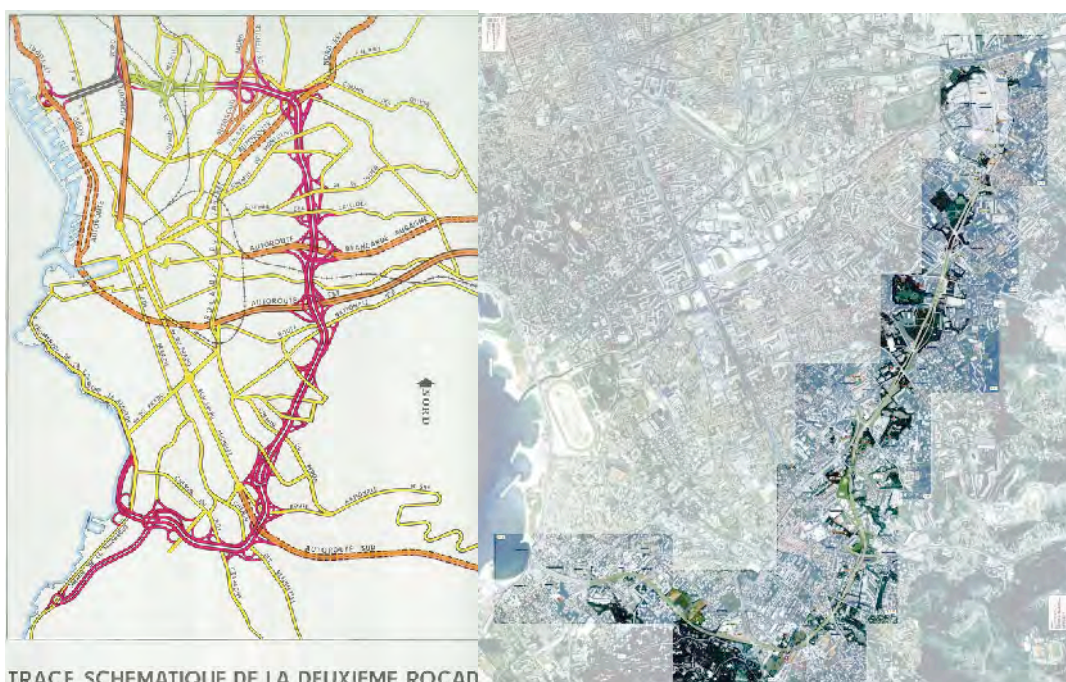
<sup>13</sup> B&R-Ingénierie (mandataire) et l'agence Hanrot et Rault



*Photo aérienne de localisation des projets du corpus d'étude*

Des quarante-huit études ont été réalisées par le groupement sur la période, seules quelques-unes ne donneront pas de suite. Ceci laisse penser que la démarche intégrative a été féconde. Trois<sup>14</sup> études, ont été retenues comme exemplaires de ce projet intégrateur. Elles sont présentées en détail dans le corps du rapport. Chaque étude présente des caractéristiques singulières au regard de la stratégie laissant penser que les comparaisons seraient fructueuses.

**Le Boulevard Urbain Sud** : le BUS est un boulevard de 8,5 km établi sur l'emplacement d'une autoroute réservé au POS. Aucun tracé alternatif n'est envisageable. Le groupement propose un projet qui prend en compte la grande variété des territoires traversés et le caractère périurbain adossé au massif des Calanques. De là, il y a eu une concertation avec la population puis des études de maîtrise d'œuvre ont été lancées. Mais le projet est provisoirement suspendu à l'issu du changement politique de 2008<sup>15</sup> qui a stigmatisé des problèmes opérationnels, financiers et décisionnaires. On peut apprécier ce projet dans le temps puisqu'il s'agit du premier dossier traité par le groupement.



*A gauche le tracé schématique de la deuxième Rocade [MARSEILLE-INFO,1979]*

*A droite, le projet du BUS en 2003 [HR-BUS,2003]*

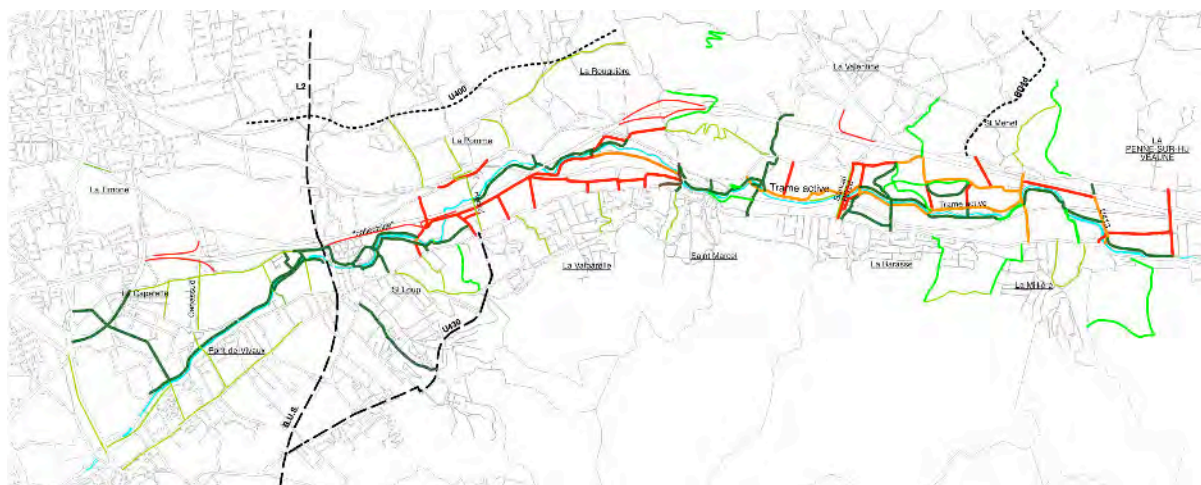
<sup>14</sup> Un quatrième projet a été abandonné – l'embarcadère du Frioul – car trop n'offrant pas les caractéristiques urbaines et territoriales intéressantes dans le cadre d'une comparaison avec les autres.

<sup>15</sup> La ville de Marseille et la communauté urbaine avaient jusque-là été placées sous la gouverne de Mr Gaudin. A l'issue des dernières élections, la mairie est restée à Mr Gaudin, mais la présidence de la communauté a basculée vers les socialistes. Les deux institutions sont donc devenues en quelque sorte rivales.

**La Vallée de l'Huveaune** : C'est un grand territoire d'une douzaine de kilomètres de long et deux de large dont l'histoire est marquée par l'économie d'abord agricole puis industrielle. Il est marqué aussi par le pavillonnaire ouvrier d'avant-guerre puis les grands ensembles. Le fleuve, pourtant dépollué, est toujours perçu comme un égout. C'est, par endroits, un espace de "relégation sociale"<sup>16</sup>. Mais ce territoire est mal connu, fragmenté. Il subit la pression foncière dans le plus grand libéralisme et les emplacements de voirie réservés au POS perdent de leur cohérence. Pour reprendre la main sur cette mutation anarchique, le groupement propose une trame écossaise composée d'une trame verte, s'appuyant sur le fleuve et ouverte aux modes doux, et d'une trame active complétant la distribution intérieure de la vallée et maillant son espace économique avec l'habitat. L'étude d'ensemble, qui va de la vallée à l'échelle des parcelles, a été reprise par l'agence d'urbanisme de la ville de Marseille (AgAM) dans le cadre des révisions du SCOT et du PLU. Elle sert toujours de support à la fois à la réflexion à long terme, permettant de positionner la communauté et la ville envers les grands opérateurs territoriaux que sont le Conseil Général 13, RFF et la SNCF.



*Vue aérienne de la vallée de l'Huveaune – un territoire devenu illisible.*



*La trame écossaise : trame active, en rouge, et trame verte*

**Boulevard Urbain de l'Etoile** : le BUE est, comme le BUS, un tracé inscrit au POS. Mais à la différence de celui-ci, il y a eu une forte mobilisation sociale à son encontre. En effet, il doit couvrir les berges de la rivière Jarret. Ici, le groupement élabore une alternative en repensant la maille de circulation et en rajoutant un maillon d'une centaine de mètres pour constituer une continuité de la voirie. Ce maillon est l'occasion de requalifier un quartier très dégradé, de reconfigurer l'espace public et d'établir des voies de bus en site propre. Le projet alternatif économise ainsi les deux tiers du budget initial prévu, ce qui n'est pas négligeable. A ce jour, le projet est porté par la ville et la communauté urbaine.

<sup>16</sup> Au sens de [Donzelot,2004].





*Plan d'ensemble de la proposition alternative sur le BUE – le Jarret est préservé.*

Il ressort de la constitution du corpus que les trois projets ont en commun :

- la grande échelle, ils touchent à des territoires vastes,
- le type de territoire mis en jeu, périurbains mixte entre activité commerce et résidence
- la présence d'un paysage fragmenté incluant des traces d'agriculture, une orographie prégnante et une topographie marquée.

Ces trois projets se distinguent par :

- l'histoire des territoires et des projets
- la durée de l'épisode qui concerne le projet du groupement
- le portage politique au jour du début de la recherche.

## **1.4 L'équipe :**

Pour analyser ces cas, l'équipe était constituée de personnes qui, d'une façon ou d'une autre, avaient eu connaissance de ces projets lors de leur développement. Les uns en tant que responsables de projets pour la maîtrise d'ouvrage (B. Dineur), d'autres en responsabilité dans le groupement (I.Rault paysagiste, P.G. Mazzolini ingénieur et S. Hanrot architecte urbaniste). Certains en tant que chargés d'étude sur une phase d'un projet (A.Chapuis architecte ingénieur, A.Cristini architecte urbaniste), d'autres enfin en tant qu'experts ayant été invités à donner un point de vue sur un point d'enjeu particulier (B.Barilero, sociologue ; R.Borruey, architecte historien ; P.Urbain architecte et théoricien).

Si, dans la recherche, certains ont joué principalement un rôle de ressource (B.Dineur, P.G.Mazzolini, I.Rault), les autres avaient vocation, dans le cadre d'un parcours universitaire ou d'une position de chercheur, à produire une analyse raisonnée des projets présentés et de procéder, par là, à la mise à l'épreuve de la stratégie de projet intégrateur.

Chacun, à des degrés divers, a été dans une posture de praticien réflexif. Les personnes ressources ont en particulier joué le jeu en répondant aux interviews des autres membres de l'équipe, mais en étant aussi contributeurs dans l'élaboration des concepts et dans la précision apportée à celui d'intégration. I.Rault a développé sa pratique réflexive en investissant sur une réflexion critique du BUE au regard du développement durable.

Stéphane Hanrot a dû accepter une forme de schizophrénie volontaire pour jouer, avec le plus d'indépendance possible les différents rôles de : personne ressource, de directeur de recherche, d'animateur des ateliers et de rédacteur des éléments de synthèse, ce qui n'a pas été toujours confortable.

Concrètement, l'équipe a été réunie sur trois ateliers collégiaux dans lesquels, pour le premier, la présentation du cadre général de l'activité du groupement a été expliquée par les personnes ressources sur la base de la présentation des projets. Ce premier atelier a été une forme de redécouverte pour certains et de découverte pour d'autres. La structure organisationnelle du groupement dans son contexte de marché à bons de commande a été largement questionnée et discutée. Il en est ressorti que les membres de l'équipe avaient beaucoup de mal à se saisir de la problématique en l'état, et que la définition de la stratégie comme "inductive" a commencé à poser des questions. L'hypothèse de travail initiale a fait l'objet d'un premier jeu de réfutation

17

Le premier séminaire au BRAUP nous avons présenté un premier niveau d'analyse exprimant la structure dans laquelle le marché à bons de commande s'est mis en place et ce qui a provoqué l'émergence d'une méthode particulière. Ainsi, nous avons révélé le mécanisme du "hachoir à projets" à l'oeuvre au sein des institutions sur les territoires concernés.

Le second atelier de l'équipe a conclu à la nécessité d'abandonner le qualificatif d'inductive pour la stratégie et un consensus s'est créé sur celui "d'intégrative". En effet, concept d'induction a un champ sémantique très large qui renvoie directement à un type de raisonnement qui n'est pas étranger à la stratégie, mais n'est pas suffisant pour le caractériser. De plus, l'induction demande à expliquer les différenciations avec les autres modes de raisonnement – déduction, abduction- qui seraient supposés rendre compte de pratiques de projet opposées. Or cette réduction s'est avérée impossible puisque, dans la stratégie analysée, l'une et l'autre formes de raisonnement pouvaient être identifiées. La caractérisation de la stratégie comme partant des faits vers le principe (bottom-up) plutôt que l'inverse (top-down) ne nous est pas apparue, non plus, satisfaisante. En effet, là encore, la seconde modalité n'est pas exclue de la stratégie du groupement, tant la référence à des modèles est souvent à l'oeuvre. Finalement, le terme qui a reçu l'agrément de l'ensemble de l'équipe a été celui de stratégie INTEGRATIVE. Pour autant, l'induction et la déduction comme mécanismes de pensée, à l'oeuvre dans la stratégie, n'ont pas été abandonnées comme on le verra dans un chapitre suivant.

Dans cet atelier, il a aussi été décidé d'abandonner l'idée qu'il y avait nécessairement une corrélation entre le type de projet envisagé dans le contexte particulier de la ville diffuse. Disons que si ce contexte paraissait favorable à l'épanouissement de la stratégie intégrative, et à sa capacité d'aborder ces territoires de non projet au travers des cas étudiés, il n'était pas

---

<sup>17</sup> L'hypothèse initiale présentée dans la proposition de recherche était la suivante: "Provisoirement, nous émettons l'hypothèse qu'il s'agit là d'un projet "inductif", c'est-à-dire comme partant d'une compréhension des logiques territoriales, urbaines et paysagères à l'oeuvre plutôt que "déductif", c'est-à-dire qui voudrait imposer au lieu un modèle urbain - via les moyens d'intervention urbanistico-administratifs classiques de la ZAC - ou des strictes contraintes de l'infrastructure cadrées par une déclaration d'utilité publique univoque. Ce type de projet semble procéder en deux temps. Dans un premier temps, par induction d'un principe morphologique sur la réalité territoriale donnée dans ses emboîtements d'échelles et par les acteurs qui opèrent sur ce territoire. Ce principe morphologique a un caractère abstrait qui exprime un ordre spatial potentiel. L'idée serait à rapprocher du concept de "form"<sup>17</sup> développé par Louis Kahn. Dans le contexte qui nous intéresse, ce moment est celui d'un diagnostic qui ne s'arrête pas à un constat des problèmes posés, mais aboutit à former l'hypothèse d'une figure de composition associée à un plan programme, dont la qualité est de coordonner potentiellement les nombreux aspects qui sont reconnus par l'analyse : usage, social, histoire, culture, environnement, ingénierie, économie, géographie et réglementation (sécurité, urbanisme). Ce principe morphologique servirait d'argument, dans un second temps, à un débat qui procède par une intégration critique et progressive des points de vue des acteurs afin de concrétiser un projet ("design" pour L.Kahn) et une typologie d'éléments à édifier. Ce projet d'une architecture de la grande échelle peut appeler des intentions de détail afin de résoudre certains problèmes cruciaux pour la faisabilité du projet. En proposant une architecture locale possible (d'ouvrage, d'espace public, de bâtiment,...) on montre la faisabilité géométrique, fonctionnelle, technique et économique du dispositif. Ces intentions de détail peuvent aussi instrumenter la visualisation plus ou moins réaliste et signifiante de ce que les habitants pourront percevoir et qui pourra faire matière à concertation.

Il est intéressant de noter que ce processus peut aller jusqu'à questionner l'institution sur le type d'organisation interne et pérenne qui pourrait développer le projet aux différentes échelles convoquées et en permettre le portage par les décideurs politiques.

nécessairement le seul possible. En effet, selon cette même stratégie, des études avaient été développées sur des projets dans l'hypercentre marseillais, lieu de la ville constituée par excellence.

Il est ressorti de cette seconde phase un moment décisif de reformulation de l'objet d'étude et de l'hypothèse de travail. L'objet d'étude est dès lors apparu comme étant le processus du projet intégrateur plutôt que la connaissance même des objets. Aussi, la part de notre problématique concernant les relations entre l'infrastructure et l'habitat aux nœuds du réseau, a été écartée.

## 1.5 Observation méthodologique:

Si l'on cherche à expliquer, à rebours, la démarche que nous avons suivie, on peut l'apparenter à une combinaison entre une recherche réflexive et une anatomie de projet.

La recherche réflexive est à comprendre dans le sens où l'entend D.Schön [Schön,1993]. Plus précisément, notre recherche concerne le premier type - l'analyse de structure – parmi les quatre qu'identifie D.Schön<sup>18</sup>. Ainsi, certains membres du groupement ont conduit une première analyse de la stratégie développée entre 2001 et 2008.

Cette analyse a conduit à la description des faits et à la formulation d'une hypothèse de travail sur une méthode appelée alors "inductive". Cette hypothèse a été soumise à des points de vue externes. Ici, nous avons dépassé le cadre proposé par D.Schön. En effet, nous avons élargi la recherche réflexive à une évaluation de l'hypothèse par un groupe d'analystes externes. Leur mission étant de réfuter si possible les termes de l'hypothèse initiale<sup>19</sup>.

Cette démarche nous rapproche de "l'anatomie des projets urbains" mise en place par Tsiomis et Ziegler [Tsiomis,2007] sur les projets urbains de quatre ville françaises, c'est-à-dire la confrontation des discours tenus par les acteurs sur des projets urbains en cours<sup>20</sup>. En effet, leur principe "d'atelier interville", desquels étaient attendus des confrontations et des échanges d'expériences révélateurs pour les observateurs, d'une matière inaccessible par la seule entrevue avec les acteurs de projet, s'est trouvé mis en œuvre dans notre dispositif sous la forme d'ateliers collégiaux

## 1.6 Hypothèse de travail restreinte :

Forts de ce cheminement collectif et de la réfutation, ou de la mise à l'écart, d'un certain nombre des aspects de l'hypothèse initiale, nous avons resserré notre champ d'investigation<sup>21</sup>. Finalement, notre hypothèse de travail a été circonscrite de la façon suivante :

---

<sup>18</sup> Donald Schön propose de reconnaître une capacité réflexive chez les praticiens – architectes, ingénieurs, médecins,... qui leur permet d'élaborer des connaissances lors de leur action et de corriger leur propre pratique, ou bien encore d'élaborer une pratique réflexive qui permet d'ajuster leur posture d'acteur social. Il décrit là le "reflective practitioner" ou praticien réflexif. Cette activité réflexive peut être développée, sous certaines conditions, en une activité de recherche. Il distingue quatre types de recherche réflexives :

- 1- **Analyse de structure** – "L'analyse de la structure, qui permet aux praticiens d'étudier les façons de structurer les problèmes et les rôles, les aidera éventuellement, d'une part à prendre connaissance de l'existence de structures implicites et à les critiquer d'autre part."
- 2- **Construction de répertoire** – "L'analyse et la description des images, les schémas de catégorisation, les cas, les précédents et les exemples types qui peuvent aider à construire les répertoires ont se servent les praticiens lorsqu'ils rencontrent des cas particuliers."
- 3- **Recherche sur la théorie et la méthode fondamentales du praticien** – "Un autre type de recherche, et non le moindre, est relié aux méthodes d'investigation et aux théories "parapluie" utilisées pour étudier les phénomènes à partir desquels les praticiens peuvent développer des variations extemporanées (improvisées).
- 4- **Recherche sur la réflexion en action** – "Enfin, les praticiens ont tout intérêt à se pencher sur le processus même de la réflexion en cours d'action".

<sup>19</sup> Notre démarche diffère radicalement de celle dont C. Alexander rend compte dans "Une expérience d'urbanisme démocratique" [Alexander, 1976]. Alexander relate une situation de projet concret effectué pour la réorganisation du campus de l'université d'Oregon. Ce projet met en jeu une méthode qui sous certains aspects recoupe les préoccupations participatives inhérentes à la stratégie intégrative. Mais ce projet mené par lui-même et son équipe de recherche devient le banc d'essai d'un certain nombre de concepts. La critique que l'on peut faire de cette démarche est d'avoir constitué l'expérience ad hoc qui valide en tout point la démarche proposée par Alexander sans se donner les moyens d'une évaluation critique. Cette démonstration est argumentée dans [Hanrot,2004].

<sup>20</sup> Pour nous, il s'agirait de "biopsies" car les projets sont vivants et le retour de la recherche sur les projets sera effectif.

<sup>21</sup> Dans le rapport intermédiaire, nous avons avancé la définition d'une stratégie intégrative : elle permet d'une part de créer une CONVERGENCE des points de vue des différents acteurs institutionnels sur la PERTINENCE du projet et, d'autre



La STRATEGIE INTEGRATIVE saurait à la fois prendre en compte la complexité des acteurs institutionnels et sociaux, la fragmentation des responsabilités territoriales et la longue durée pour les mobiliser sur un projet INTEGRATEUR dont l'architecture serait un objectif partagé. L'architecture serait entendue ici comme la mise en forme et en espace de la rencontre entre l'infrastructure et le territoire urbain à ses différentes échelles. Le projet étant à la fois le processus et son résultat, il dispose de MODALITES pour élaborer cette architecture avec les différents acteurs concernés et de l'inscrire dans le temps.

Pour vérifier l'existence de la stratégie intégrative de projet, ou stratégie de projet intégrateur, il faut être capable de l'évaluer. Cette évaluation devrait pouvoir se construire au travers du raisonnement suivant : Si une stratégie est "intégrative" c'est qu'elle permet d'une part de créer une CONVERGENCE des points de vue des différents acteurs institutionnels sur la PERTINENCE du projet et, d'autre part, que le projet offre une PERSISTANCE - c'est-à-dire qui ne perd pas sa pertinence quand il passe dans le "hachoir" des services techniques – tout en conservant une capacité d'ASSIMILATION des faits nouveaux.

### Les précédents de la stratégie de projet intégrateur

Ayant précisé notre hypothèse, nous ne pouvons pas faire l'économie d'une investigation sur les antécédents de la stratégie intégrative. Est-elle déjà inscrite d'une manière ou d'une autre dans la connaissance générale que l'on tente d'élaborer sur le projet urbain et sur le rôle de l'architecture à la grande échelle ?

L'intégration est un concept qui s'est développé en architecture dans le monde anglo-saxon. L'intégration vise à améliorer le processus de conception des bâtiments en évitant les remises en causes intempestives aux phases détaillées ou, pire, pendant le chantier. Ainsi, l'idée d'intégration est-elle de laisser s'exprimer les différents points de vue très tôt, quand, à l'état d'Esquisse, le projet à encore une grande plasticité. Le bureau de contrôle, l'entrepreneur, l'habitant ont fait valoir leurs demandes et se sont approprié le projet quand vient leur tour d'intervenir dans le processus. Le PCI (Processus de Conception Intégré) a été précisé [Zimmerman,2007]. Il n'est pas a priori transposable dans le projet d'infrastructure point par point car la temporalité d'un tel projet est beaucoup plus diluée que pour un bâtiment, et les acteurs institutionnels beaucoup plus nombreux.

La transposition au domaine des infrastructures, a été abordée par le CERTU pour la conception des voies urbaines. "Le processus de programmation au service de la conception intégrée de la voie et de la ville" [CERTU1-2006] cherche à intégrer les acteurs et à créer les conditions d'une remise des questions posées dans un contexte plus large. L'intérêt de l'approche du CERTU est aussi d'associer la programmation au processus de projet, c'est-à-dire que le "projet global" devrait avoir un pilotage clair de la part du maître d'ouvrage<sup>22</sup>. Les exemples cités – dont la L2 à Marseille qui prolonge le BUS – sont

---

part, que le projet offre une PERSISTANCE - c'est-à-dire qui ne perd pas sa pertinence quand il passe dans le "hachoir" des services techniques - tout en conservant une capacité d'ASSIMILATION des faits nouveaux.

- trois des cas sont pertinents car ils ont permis d'élaborer la réflexion sur la stratégie intégrative, mais que le quatrième - l'embarcadère du Frioul - n'est pas pour l'instant exploité.

- la restitution des présentations de projet doit être dorénavant instrumentée pour permettre des comparaisons et évaluer les conditions de mise en œuvre et de validation de la stratégie intégrative.

- une investigation doit être menée auprès d'autres institutions et groupements pour vérifier si la stratégie intégrative a déjà été définie et mise en œuvre ailleurs, de sorte que le cas étudié n'est que l'expression d'un retard marseillais, ou bien si la problématique est bien généralisée et que la réponse marseillaise est une réponse possible dans d'autres contextes.

- une réserve épistémologique était posée par certains sur la valeur des résultats d'une recherche dans laquelle certains des chercheurs de l'équipe - dont le directeur scientifique - sont aussi impliqués comme acteurs des projets étudiés. Il s'avère que, pour l'instant, cette double position n'a pas réduit les discussions, ni empêché la réfutation de concepts initiaux, ni l'exposé des échecs ou impasses rencontrés lors des projets. Il conviendra toutefois de maintenir une veille précise sur ce point. [RapInterm,2009]

- Pour l'instant, la question de la relation entre infrastructure et logement, telle que nous l'avons posée dans la réponse à l'appel d'offre n'est pas ressortie de façon claire.

<sup>22</sup> "Chaque étape de la démarche de programmation permet de préciser et d'enrichir le projet.

#### **Du diagnostic, au préprogramme global du maître d'ouvrage routier et de ses partenaires**

Il s'agit pour les partenaires de faire émerger les forces et faiblesses des territoires de projet, et les périmètres pertinents d'investigation. Le diagnostic doit permettre l'identification et l'évaluation des enjeux et des divergences de vue entre partenaires. À partir de ce socle de connaissances partagé, les partenaires expriment les objectifs du projet et les moyens adaptés, dans le pré programme global qui permet ensuite de passer commande à un concepteur en charge du scénario global d'aménagement urbain.

#### **La souplesse créative du scénario global d'aménagement**

Le scénario global d'aménagement permet d'articuler les échelles spatiales et temporelles du projet de la ville, de ses espaces publics de proximité et du projet du territoire avec une inscription durable du tracé de la voie. Il formalise par le

essentiellement des projets de voies nationales. Or, dans les territoires complexes de ville diffuse la programmation des voies est dissoute entre le Conseil Général, la Communauté Urbaine et l'Etat. C'est donc le projet lui-même qui doit se fonder sur une conception intégrée. Il faut dès lors donner les moyens aux concepteurs eux-mêmes les moyens de générer un processus vertueux. C'est précisément quand la maîtrise d'ouvrage fait défaut que le projet doit être intégrateur.

Ainsi, la question de l'intégration n'est pas nouvelle en architecture et le passage du bâtiment à l'infrastructure a été engagé. Notre apport par cette recherche sera de repenser la stratégie non pas du point de vue du maître d'ouvrage, comme le propose le CERTU, mais de celui du maître d'œuvre.

Dès lors, le titre complet de notre recherche peut se comprendre : "L'architecture de la mobilité comme fabrique de la ville, de paysage et du territoire : pour une stratégie intégrative de projet"

## **1.7 Organisation du rapport :**

Nous avons, dans cette introduction, expliqué en quoi la question de l'architecture de la mobilité méritait d'être posée aujourd'hui et quels étaient ses objets. Puis, posant par étapes les termes de notre hypothèse de travail nous avons établi le corpus d'étude et les modalités de vérification de notre hypothèse. Celle-ci passe par l'identification de la stratégie intégrative développée par le groupement HR/BR et de ses modalités, puis de l'évaluation de sa mise en œuvre dans les trois projets du corpus (qui sont présentés en annexe).

Après une présentation des projets du corpus sur la base de la documentation du groupement, S.Hanrot fera une mise en situation de ces projets dans le contexte de la situation marseillaise et du marché à bons de commandes. Puis il mettra en évidence les modalités mises en œuvre dans les différents projets du corpus.

Chaque chercheur exposera son point de vue. Les contributions des différents chercheurs ont été réalisées quasiment en parallèle, et chacun s'est donné de reformer un angle de vue et son cadre théorique. De fait, on trouvera des formes de redondances dans les analyses des projets du corpus. Mais si elles alourdissent quelque peu la lecture, ces redondances restituent cependant des homologies et des différenciations fort utiles au croisement des points de vue nécessaires à l'évaluation de la stratégie intégrative. Nous avons donc choisi de conserver le caractère singulier de chaque contribution. Chaque chapitre du rapport est donc en soi un article signé par son auteur.

Les architectes A.Chapuis sur le Boulevard Urbain Sud et A.Cristini sur l'Huveaune et le Boulevard urbain de l'étoile nous présenteront leurs propres analyses qui montreront différentiel d'aboutissement de l'intégration de ces différents projets. Ce faisant, ils valideront les modalités d'évaluation de la stratégie intégrative.

Les trois présentations suivantes auront cette particularité d'introduire des points de vue disciplinaires particuliers. Ils révéleront que la grille d'évaluation, si elle est efficace, peut être complétée par des concepts particuliers. Ces trois analyses, comme les précédentes confirmeront l'intérêt de l'évaluation de la stratégie intégrative et compléteront ses modalités opératoires.

Le sociologue B. Barilero effectuera une évaluation comparée de l'intégration des trois projets, non sans avoir montré en préalable les autres dimensions nécessaires à considérer pour expliquer la dimension sociologique de la stratégie intégrative et identifier des modalités opératoires nouvelles sur les thèmes de la gouvernance et de la démocratie.

L'architecte paysagiste I.Rault, sous l'angle du développement durable, reconnaîtra elle aussi ces enjeux –gouvernance - et la nécessité de les assumer mieux dans les projets intégrateurs. Elle montre aussi que la stratégie intégrative va plus loin et aborde plus précisément la question de la forme urbaine que les doctrines actuelles sur le développement durable.

---

dessin, la mise en synergie des objectifs des différents partenaires. Il définit aussi les différents lieux de projets opérationnels ( de la ville et de la voie), et la répartition des maîtrises d'ouvrage impliquées. Enfin, dans le temps long du projet, il permet de procéder aux ajustements éventuels nécessités par l'évolution du contexte.

### **Du programme, au projet de la voie**

Dans le respect des orientations du scénario global d'aménagement, chaque maître d'ouvrage de projet (de la ville et de la voie) transcrit ensuite ses objectifs, ses exigences et ses contraintes dans un préprogramme puis un programme, pour exprimer sa commande à la maîtrise d'œuvre particulière de son projet.

Sur son territoire d'intervention, il contribue ainsi à l'enrichissement de la démarche globale, pour une conception intégrée de la voie et de la ville." [CERTU1-2005]

L'architecte historien R. Borruet sous l'angle de l'histoire développera l'idée que la temporalité qui apparaît dans les critères d'évaluation de la stratégie intégrative sont porteurs d'une narration que l'on devrait construire à partir de l'histoire du territoire tout au long du projet, pour en apprécier la pertinence.

Enfin, Pascal Urbain architecte théoricien, nous proposera de relativiser la portée de la stratégie intégrative et nous alertera sur la difficulté d'en définir le domaine.

Une synthèse bouclera la réflexion, où nous verrons que nous validons l'hypothèse qu'une stratégie de projet intégrateur est bien identifiable et mise à l'œuvre par le groupement. Nous montrerons aussi que les modalités de son évaluation ont été opérantes sur les projets du corpus à ce point qu'elles nous ont permis de distinguer des degrés différents d'INTEGRATION ou de DESINTEGRATION des projets de ce corpus et, à partir de là, des modalités nouvelles nécessaires à mettre en œuvre pour améliorer la stratégie intégrative. Nous discuterons alors des conditions de transposition des résultats dans la pédagogie du projet architectural et urbain.

## **Bibliographie :**

- [Alexander,1976] "Une expérience d'urbanisme démocratique", C. Alexander, Seuil ed., Paris, 1976
- [CERTU1-2006] "Conception intégrée des opérations routières en milieu urbain"-CERTU – 2006 téléchargeable <http://www.certu.fr>
- Fiche n°1 Novembre 2005 "Associer l'ensemble des partenaires à la démarche de projet"
- Fiche n°2 Novembre 2005 "Promouvoir une démarche de programmation des projets routiers pour une conception intégrée la voie et de la ville" [http://www.certu.fr/fr/\\_Voirie\\_et\\_espace\\_public-n27/](http://www.certu.fr/fr/_Voirie_et_espace_public-n27/)
- [Chalas,1997] "La ville émergente", Geneviève Dubois Taine et Yves Chalas, Ed de l'Aube, Mars 1997, ISBN2-87678-329-0 (page 252)
- [Code,2006] Code des marchés publics. Chapitre VI – Accord-cadre et marchés à bons de commande, Article 77 [Marché à bons de commande]
- [Donzelot,2004] "La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation" - Jacques Donzelot. Esprit Ed. Mars-avril 2004.
- [Hanrot,2004] "A la recherche de l'architecture" – Stéphane Hanrot, L'Harmattan, 2004 - ISBN : 2-7475-2837-5, 2002.
- [HR-BUS,2003] " Dossier de présentation du Boulevard Urbain Sud" groupement Hanrot et rault / B&R ingénierie – Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole
- [Mangin, 2004] "La ville Franchisée – formes et structures de la ville contemporaine" – David Mangin – Editions de la Vilette – Paris – 2004 – ISBN : 2-903539-75
- [MARSEILLE-INFO,1979] – Lacaux JM –"Douze voies rapides se partageront le trafic de l'agglomération Marseillaise"– Marseille-informations – Ville de Marseille- 1979
- [Mialet,2001] - Voirie rapide urbaine et espace public : quelles liaisons ? Enquête en France et dans quelques pays voisins sur les nouvelles tendances, Frédéric Mialet, La Documentation Française ed, ISBN:2-11-090853-X
- [RapInterm,2009] Stéphane Hanrot – Rapport intermédiaire – séminaire BRAUP 2009
- [Schön,1993] "Le praticien réflexif. À la recherche du savoir caché dans l'agir professionnel" - Donald Schön - Montréal, Éditions Logiques, 1993.
- [Secchi,1999] - Propos recueillis par Thierry Paquot, à Paris, le 15 février 1999. Site web de l'Institut d'Urbanisme de Paris.
- [Secchi,2000] – "Première leçon d'urbanisme" – Bernardo Secchi – Editions parenthèses – Marseille 2006 – ISBN 2-86364-635-4
- [Tsiomis,2007] "Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg" – Yannis Tsiomis, Volker Ziegler - par Editions de la Vilette, Paris, 2007, ISBN : 978-2-91-545627-1
- [VanDuin,2009] "Urban project" – Lin Van Duin et alii – actes de la conférence " The urban Project, Architectural Intervention in urban areas" - AEEA pub – 2009 – ISBN978-2-930301-36-5

[Wachter,2002] "La forme et le flux Figures urbaines et architecturales de la mobilité" - Serge Wachter Septembre 2002

[Zimmerman,2007] "Guide sur le processus de conception intégré" Alex Zimmerman, P. Eng. Société canadienne d'hypothèques et de logement





# **Boulevard Urbain Sud Marseille**

**2002 - En cours**

**Projet d'ensemble,  
suivi de concertation et  
plan programme**

---

**BUS, Marseille**





### **ASPECTS TECHNIQUES**

**Programme:** Projet d'ensemble, suivi de concertation et plan programme

**Mission:** Etude préalable et programmation, concertation

**Maîtrise d'ouvrage:** MPM (Marseille Provence Métropole), CUM

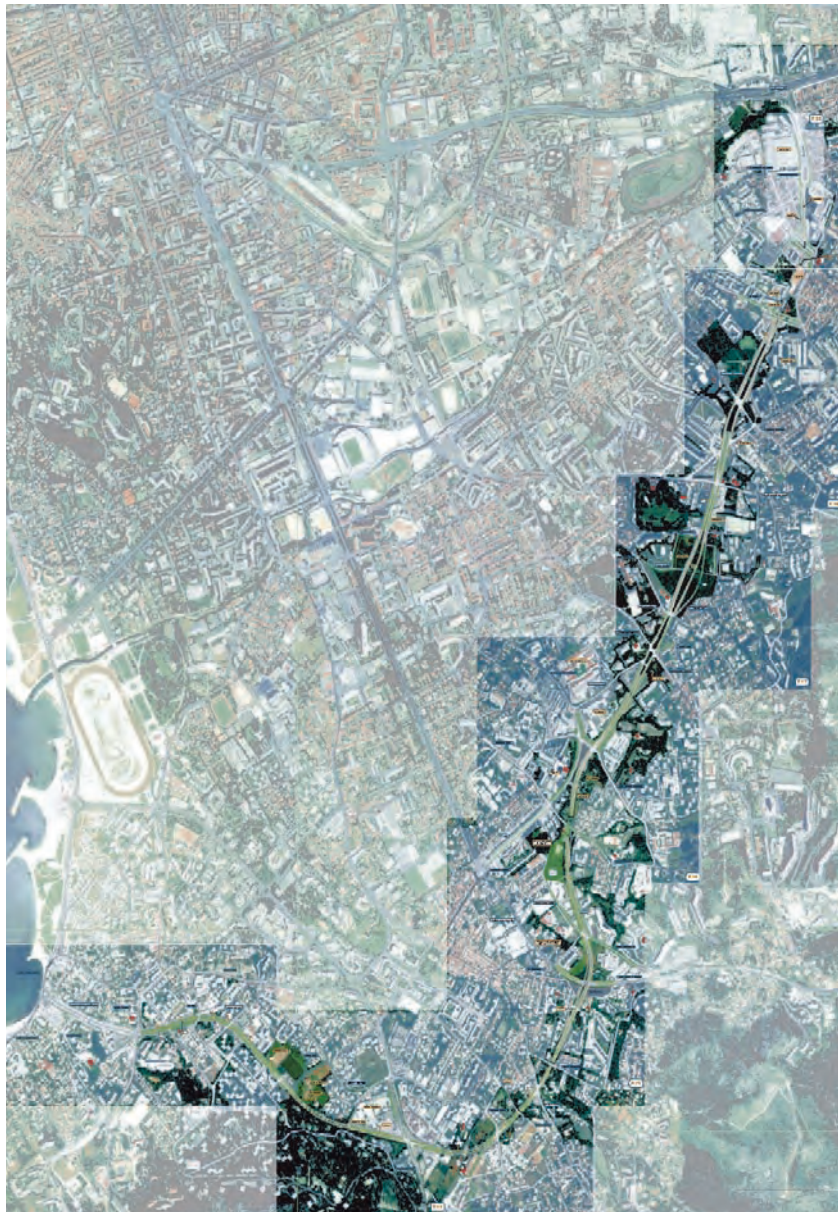
**Calendrier:** 2002 - en cours

**Partenaires:** B&R Ingénierie Méditerranée (BET)

**Coût :** 230 M€

**Dimensions :** 8,5 km

**Localisation:** Marseille



**BUS, Marseille**



Le BUS (Boulevard Urbain Sud) est l'aboutissement d'une succession de projets qui visaient à compléter le contournement du centre historique en prévision du développement urbain des quartiers sud et est de Marseille.

Le premier plan qui signale l'intention d'une telle voie est le plan Greber datant de 1933 sur un tracé empruntant le piémont des Calanques. Il est très proche finalement du tracé actuel et se présentait comme un boulevard à caractère urbain.

Puis, dans les années 1970 quand dominait le «tout voiture», l'idée d'une voie rapide s'est imposée. C'est pour une telle voie que deux emplacements réservés furent inscrits au Plan d'Occupation des Sols (POS) au début des années 1980 et que la ville a procédé à des acquisitions foncières.

Depuis, les attentions à l'environnement ont changé et un Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été mis en place. Ce plan sollicite le BUS pour la circulation cycliste et les transports en commun. Moins qu'un «tuyau à voiture», le BUS a évolué vers une voie destinée à des usages mixtes, permettant de restructurer le tissu urbain en profondeur. C'est l'esprit contemporain des Boulevards Urbains, dont F. Mialet a montré l'actualité dans le premier chapitre <sup>1</sup>. Outre la mixité des usages, les caractéristiques fonctionnelles de ce type de boulevard sont à l'opposé de celles d'une voie rapide : une vitesse urbaine (50 km/h), un emploi de contre-allées avec stationnement et un raccordement aux dessertes locales, une utilisation de carrefours à feux plutôt que de giratoires. Tout ceci va dans le sens d'une plus grande sécurité des piétons et cyclistes et d'une limitation du bruit et de la pollution. Les

transports en commun en site propre (TCSP) permettent d'assurer une efficacité du trafic des tramways et des autobus hors des aléas de la circulation automobile.

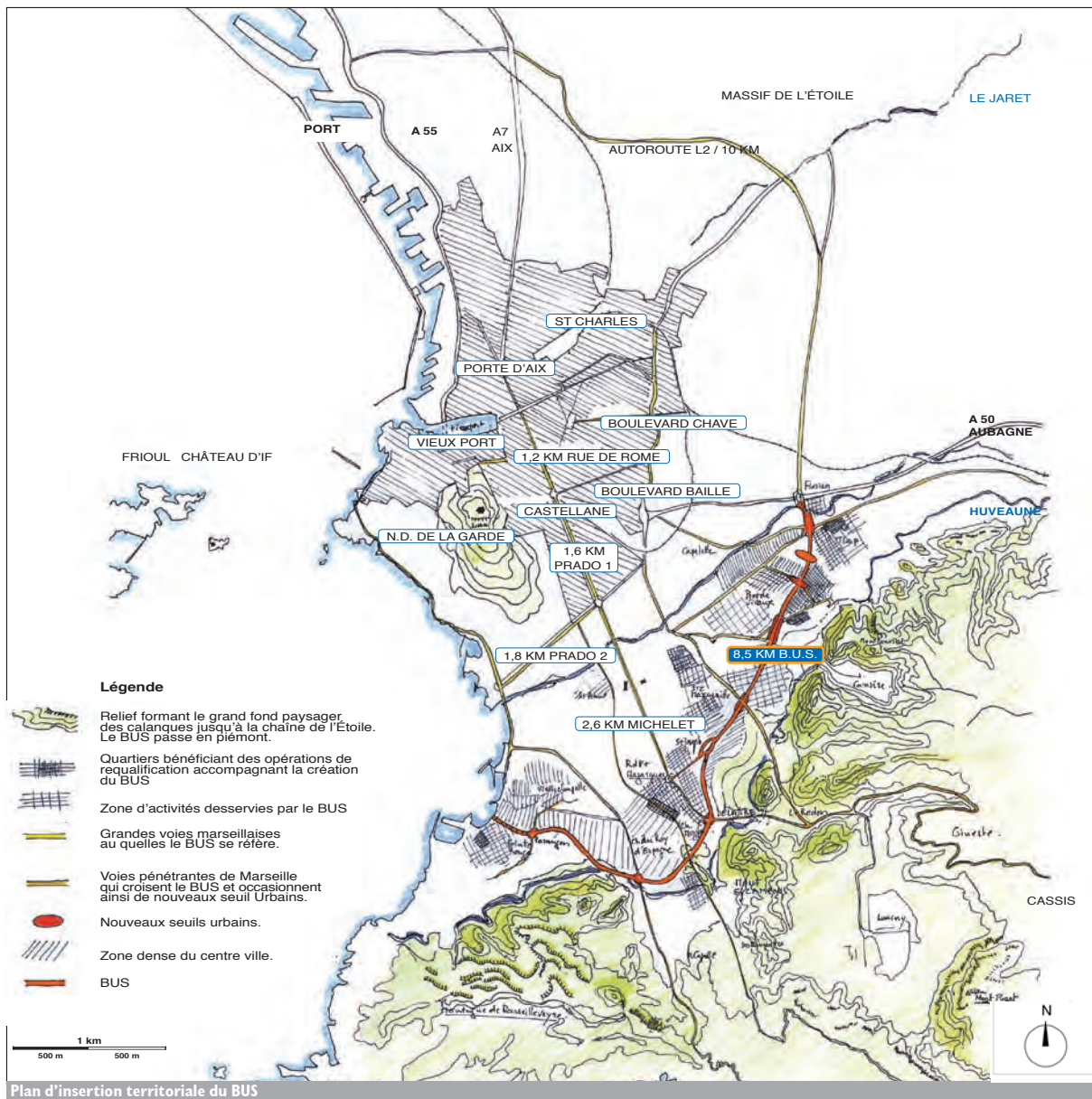
Quand bien même l'histoire semble nous ramener au plan Greber, on ne peut pas parler d'un retour en arrière. Penser un boulevard urbain au XXI<sup>e</sup> siècle demande de prendre en compte les nouveaux modes de vie, les caractéristiques des quartiers traversés. Il doit mettre en valeur le paysage contemporain et ses «acteurs» particuliers.

Ainsi, le projet du BUS abandonne une approche orientée «tout automobile» qui n'aurait servi que la grande desserte urbaine pour une approche environnementaliste, proche des habitants des quartiers. Le BUS s'inscrit ainsi totalement dans une politique de développement durable sur la ville de Marseille et proposera un réel boulevard du XXI<sup>e</sup> siècle.

En termes de démarche, ce projet a permis aux élus de se rendre compte de ce que pouvait être un tel boulevard au regard des enjeux du contexte, de l'environnement durable et des stratégies urbaines à développer, ainsi qu'aux différents services de la Communauté Urbaine de Marseille et de la Ville de se coordonner. Il a aussi permis de soutenir une première phase de concertation qui a été conduite dans chaque quartier, faisant ressortir un certain nombre de problèmes et d'adaptations nécessaires.

Cette étude a enfin abouti à un programme par sections opérationnelles destiné aux concours de maîtrise d'œuvre.

1. Voir aussi la publication du CERTU – Lyon : «Boulevards, Rondas, Parkways... Des concepts de voies urbaines» Janvier 2000



**Le BUS dans un contexte urbain**



**Rue de Rome:**

La rue de Rome est manifestement étroite et ne saurait être à l'image du BUS. Elle en est l'antithèse : celle de la ville dense et homogène par opposition à la ville ouverte de la périphérie.



**Le Prado:**

Le Prado I est tenu par des alignements de façades sur 800 mètres. L'environnement du BUS est déjà très constitué: maisons, grands ensembles... Comment pourrait-on développer de tels alignements sur 8,5 km? soit dix fois plus !



**Boulevard Michelet:**

Commencé au XIX<sup>e</sup> siècle, le Bd Michelet comme le Prado II, sont des grandes voies ouvertes sur un paysage varié. Le BUS sera de cette famille. Mais il n'en aura pas la rigidité, ni l'alignement, car il passe dans des quartiers déjà constitués et relief plus prononcé. En longueur, le BUS représente 3,5 Bd Michelet mis bout-à-bout.



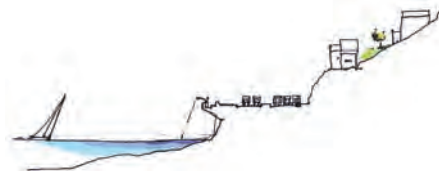
**Boulevard Sakakini:**

Tube à voitures des années 1970 : une erreur à éviter !!!



**Corniche Kennedy:**

Belvédère sur un grand paysage, une réussite! Un exemple pour le BUS





Parc de la Mathilde








Roy d'Espagne



Rond-Point de Parangon (BUS réalisé)

**Légende**

-  BUS (Boulevard Urbain Sud)
-  Voies existantes formant avec le BUS de nouveaux seuils urbains
-  Végétation existante et préservée
-  Secteurs à enjeux paysagers et urbains
-  Patrimoine bastidaire



Plan de principe d'aménagement

Tracé



Le BUS est déterminant pour le développement des quartiers sud de Marseille. Il est complètement différent des autres boulevards de Marseille et ne peut les copier strictement.

Il doit révéler le paysage et le piémont des calanques.

Il doit se rendre utile aux riverains sur 8,5km.

Il doit aussi marquer les nouveaux seuils urbains du XXI<sup>e</sup> siècle, à la croisée des avenues de Lattre de Tassigny, Ste Marguerite...

Ces deux coupes de principe adaptées en fonction des besoins, montrent les constituants du BUS dans sa configuration d'occupation maximum à une voie auto dans chaque sens avec tramway et à deux voies automobile avec autobus.

Un système de sur-largeurs des terre-pleins, centraux et latéraux, permettra d'intégrer des arbres existants importants, d'aménager des bassins de rétention et de faciliter les cheminements piétons et cyclistes.

L'élément principal de continuité, donné par ces coupes au boulevard, est le terre-plein central. Le second élément est que les transports en commun se situent toujours de part et d'autre du boulevard.

Ces deux coupes de principe s'adaptent aux différents contextes que le BUS traverse et au relief très contrasté.

#### 2 x 1 voies



#### 2 x 2 voies



**A** Paragon

La traversée de la Vieille Chapelle aura un caractère urbain marqué par un double alignement d'arbres. Ce caractère plus ordonné marque la transition entre les collines du Roy d'Espagne et le bord de mer.



**B** Roy d'Espagne

Le relief demande une gestion de niveaux décalés de voies. Le terre-plein central permet cette adaptation. Du coup, le bruit sera réduit pour les résidences voisines. On pourra aussi préserver certains des grands pins existants.



**D** Sainte Marguerite

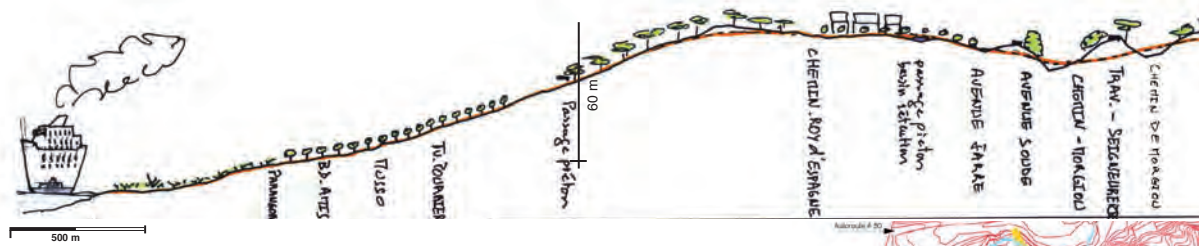
Le terre-plein central est élargi et accueille les piétons et les cycles. Les voitures circulent en périphérie sur le principe d'une place à feux raccordant plusieurs voies au boulevard.



**C** Regny, lycée J. Perrin et la Jarre

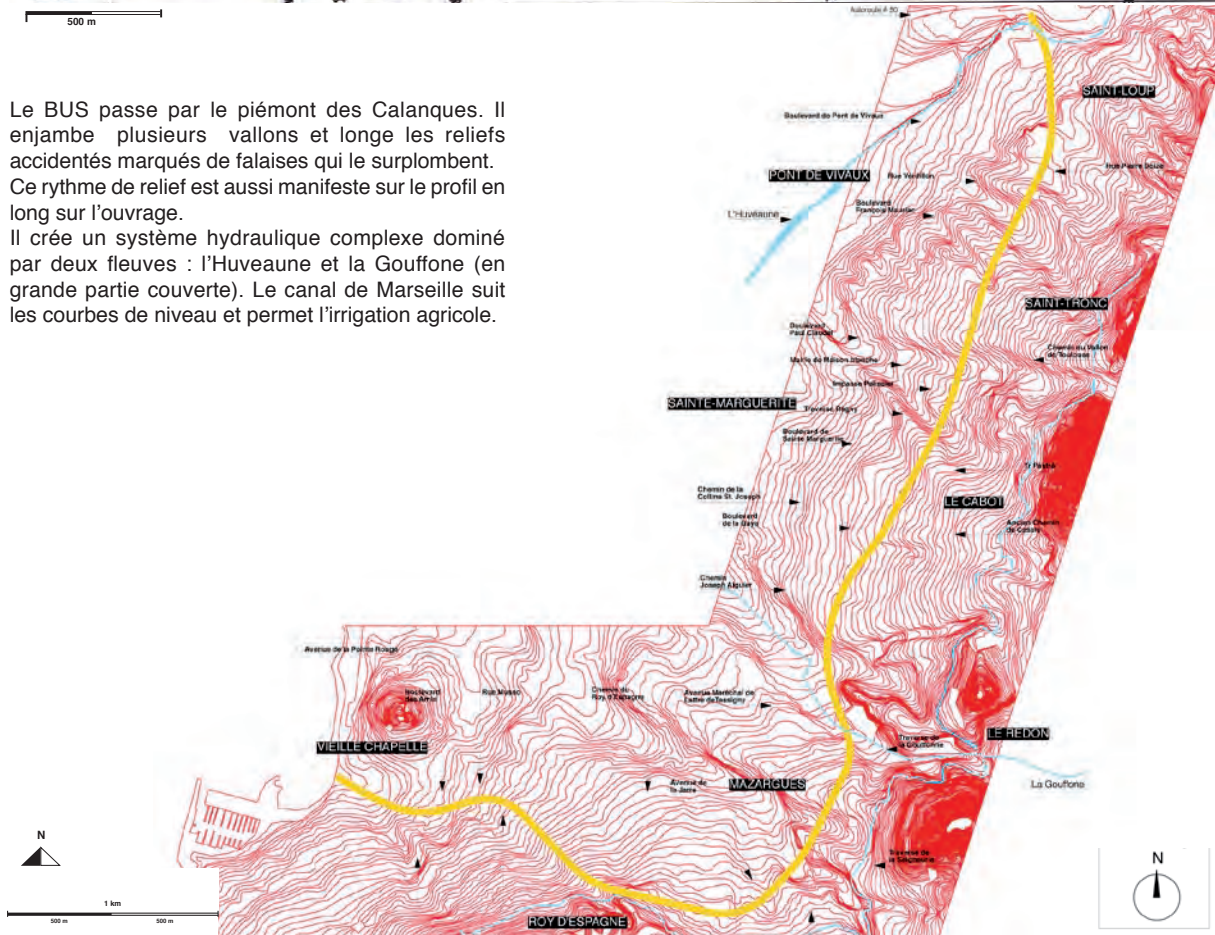
Les terre-pleins s'élargissent pour atténuer la présence de la voie. Les ouvrages de rétention hydraulique, sont à intégrer dans un aménagement paysager qui pourrait être offert aux usagers du BUS et aux voisins.

Profil en long : entre collines et vallons, la découverte d'un grand paysage.



Le BUS passe par le piémont des Calanques. Il enjambe plusieurs vallons et longe les reliefs accidentés marqués de falaises qui le surplombent. Ce rythme de relief est aussi manifeste sur le profil en long sur l'ouvrage.

Il crée un système hydraulique complexe dominé par deux fleuves : l'Huveaune et la Gouffone (en grande partie couverte). Le canal de Marseille suit les courbes de niveau et permet l'irrigation agricole.



Relief



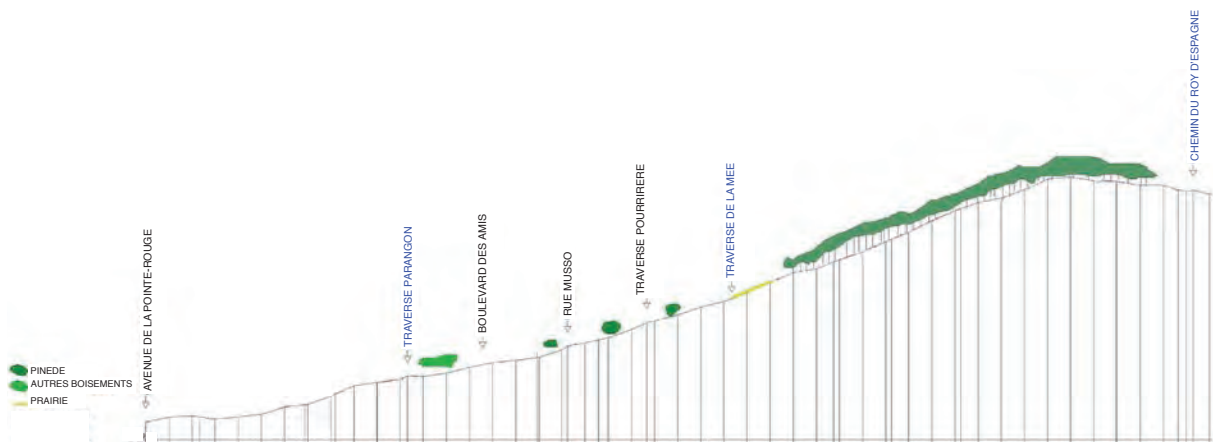
Franchissement sur la route de Cassis et sous la rue Joseph Aiguier. La végétation est alors préservée et l'impact est minimum sur les jardins familiaux et sur la maison de quartier.

Une place à feu est organisée en seuil urbain incluant les jardins de la Mathilde.

Place à feu en mail de pins.

Parc du C.E.S. Sylvain Menu.

Passage à gabarit réduit en trémie partiellement couverte sous Saint-Loup jusqu'à Pont de Vivaux, accompagné d'un retraitement des voies de surface.



### L'inscription du BUS dans un relief contraint.

Le piémont des calanques est marqué par des vallons collectant les eaux du massif. Les avenues passent par les points hauts, marquant les seuils urbains, laissant les vallons aux ruisseaux rejoignant l'Huveaune.

Aujourd'hui les vallons sont urbanisés sauf au passage du BUS, ménageant ainsi des rétentions hydrauliques et des espaces verts de qualité.



La superposition des différents éléments formateurs du paysage montre la forte prégnance du relief, son déterminisme même:

- Les voies traversantes sont sur les crêtes, offrant ainsi au croisement du BUS des points de vue sur le paysage lointain.

- Les pinèdes elles aussi occupent les crêtes et sont souvent associées au paysage des carrefours avec les voies traversantes tout comme les grands ensembles modernes.

- En revanche, les prairies et les boisements caduques occupent les Thalwegs, jouent avec les quelques cours d'eau et avec les zones humides, avec des implantations de bastides en limite, généralement nichées dans des futaies.

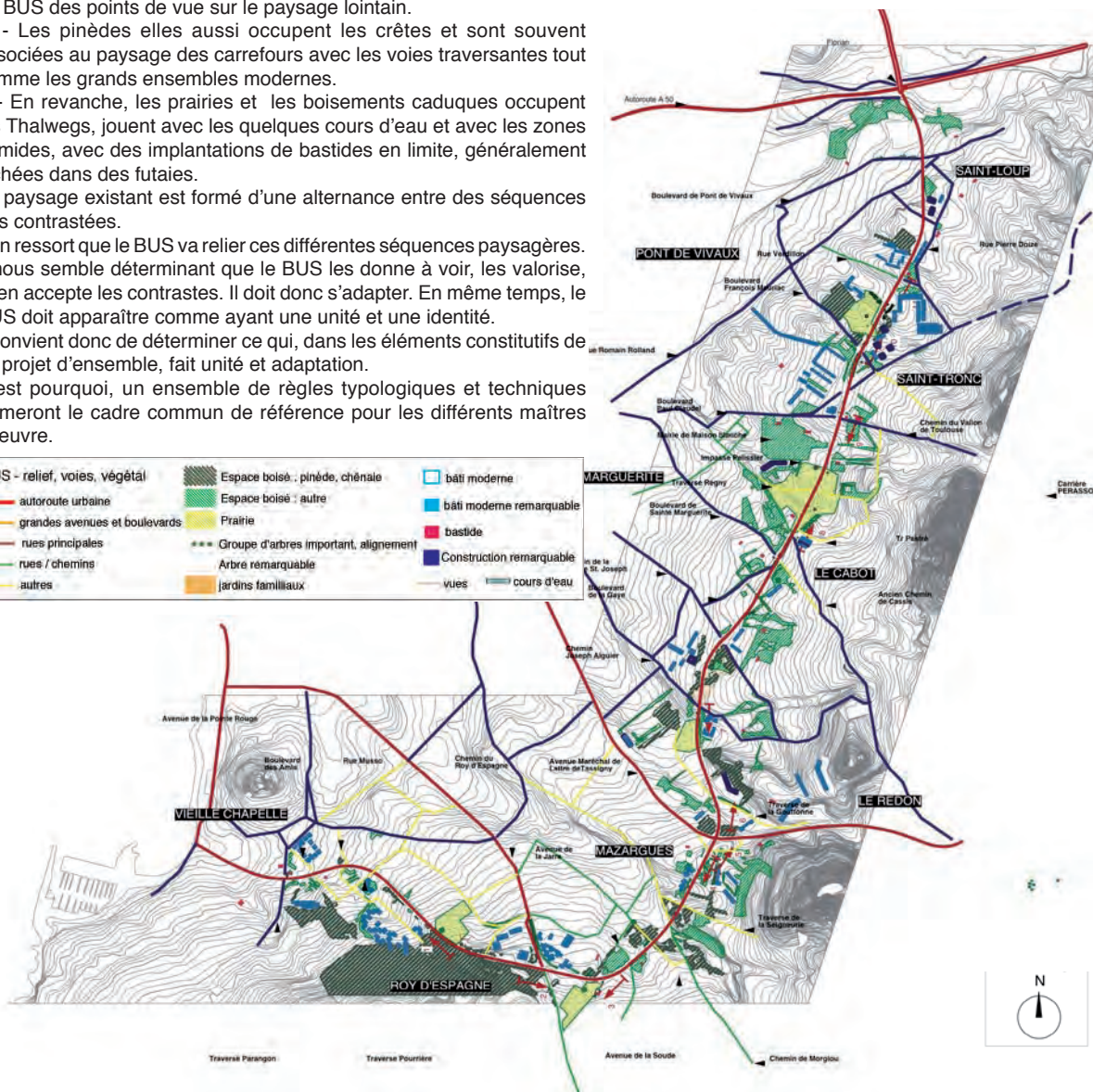
Le paysage existant est formé d'une alternance entre des séquences très contrastées.

Il en ressort que le BUS va relier ces différentes séquences paysagères. Il nous semble déterminant que le BUS les donne à voir, les valorise, et en accepte les contrastes. Il doit donc s'adapter. En même temps, le BUS doit apparaître comme ayant une unité et une identité.

Il convient donc de déterminer ce qui, dans les éléments constitutifs de ce projet d'ensemble, fait unité et adaptation.

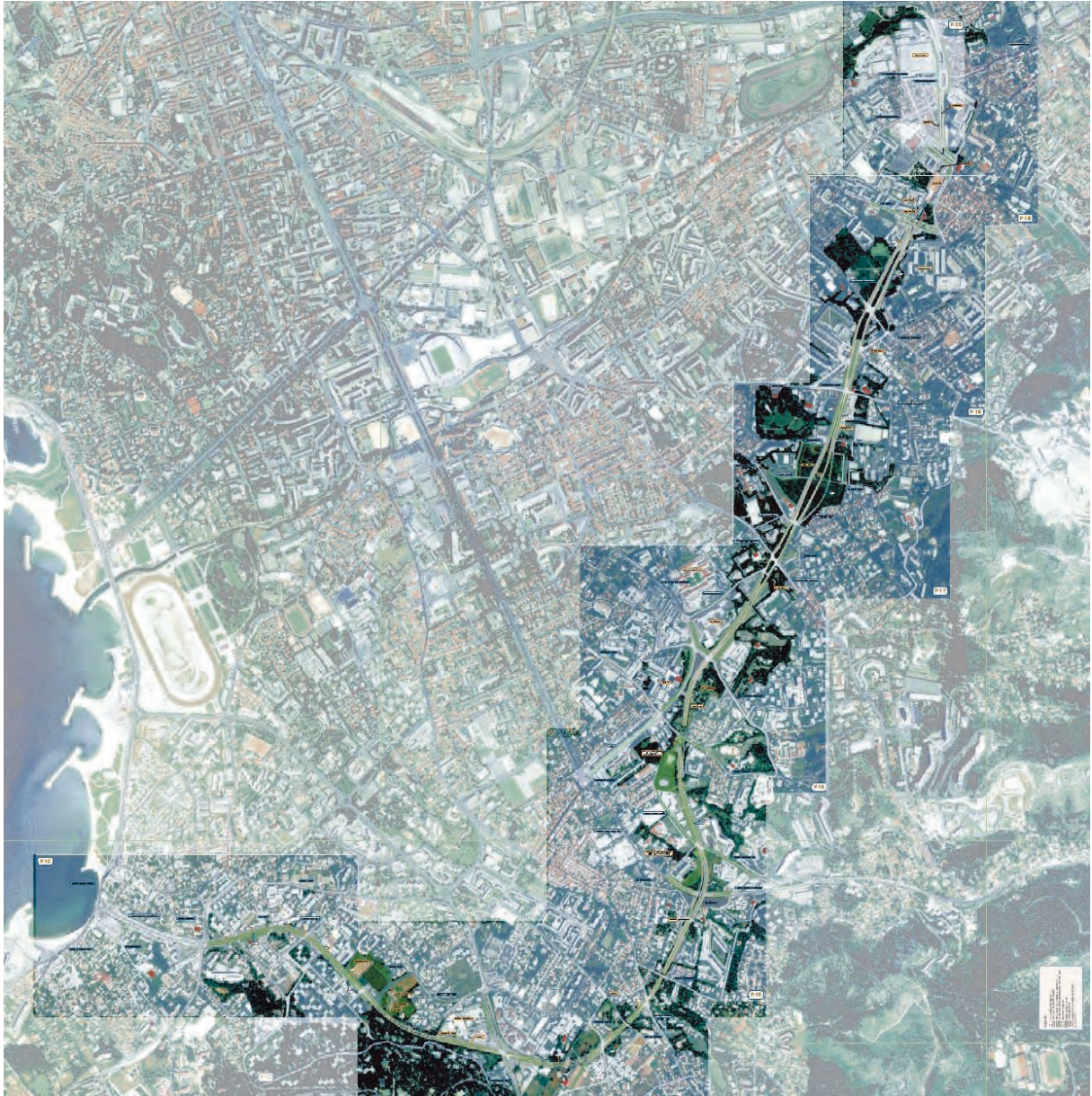
C'est pourquoi, un ensemble de règles typologiques et techniques formeront le cadre commun de référence pour les différents maîtres d'œuvre.

BUS - relief, voies, végétal	Espace boisé : pinède, chênale	bâti moderne
autoroute urbaine	Espace boisé : autre	bâti moderne remarquable
grandes avenues et boulevards	Prairie	bastide
rues principales	Groupe d'arbres important, alignement	Construction remarquable
rues / chemins	Arbre remarquable	vues
autres	jardins familiaux	cours d'eau



## Synthèse sur le contexte du BUS



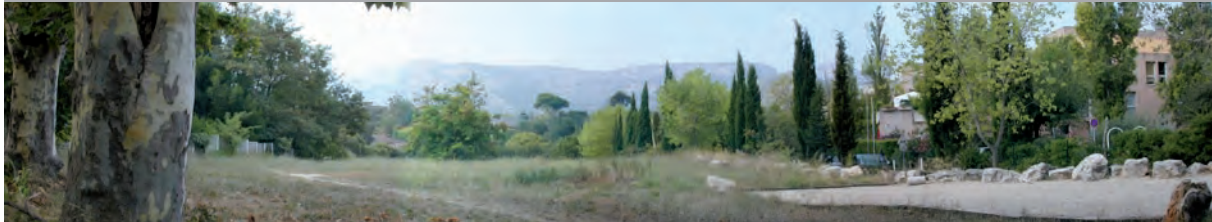


BUS, Marseille

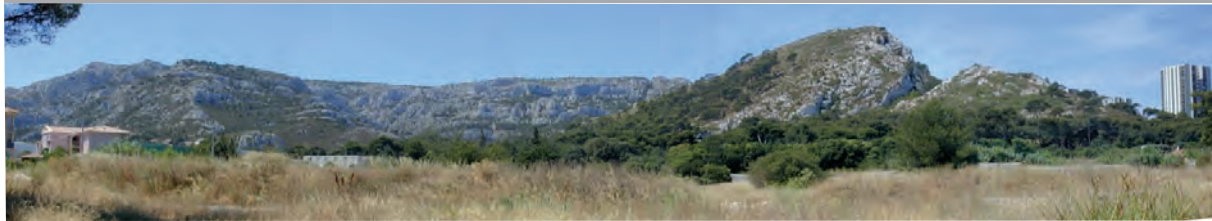




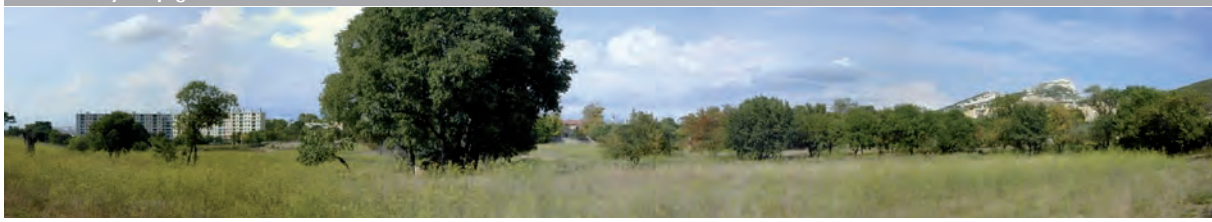
Vue du futur carrefour avec el chemin du Roy d'Espagne vers la ZAC de la Jarre.



Vue du carrefour avenue de la Floralia avec le chemin du Roy d'Espagne sur le futur carrefour avec le chemin du Roy d'Espagne.



Vue vers le Roy d'Espagne.



Vue du futur carrefour avec la traversée du Grand Pré sur le vallon Regny.



Vue de l'impasse Pelissier sur le vallon Regny.

Vues lointaines à partir du cheminement \_\_\_\_\_

L'articulation entre les différentes sections paysagères sera traitée par les carrefours. Ceux-ci obéiront à différentes règles sur les matériaux et leur organisation (que nous détaillerons après) afin de marquer l'identité du BUS et sa continuité au-delà des adaptations contextuelles.

Le BUS traverse des sections de paysage différentes. L'esprit des lieux auquel participera le BUS sera :

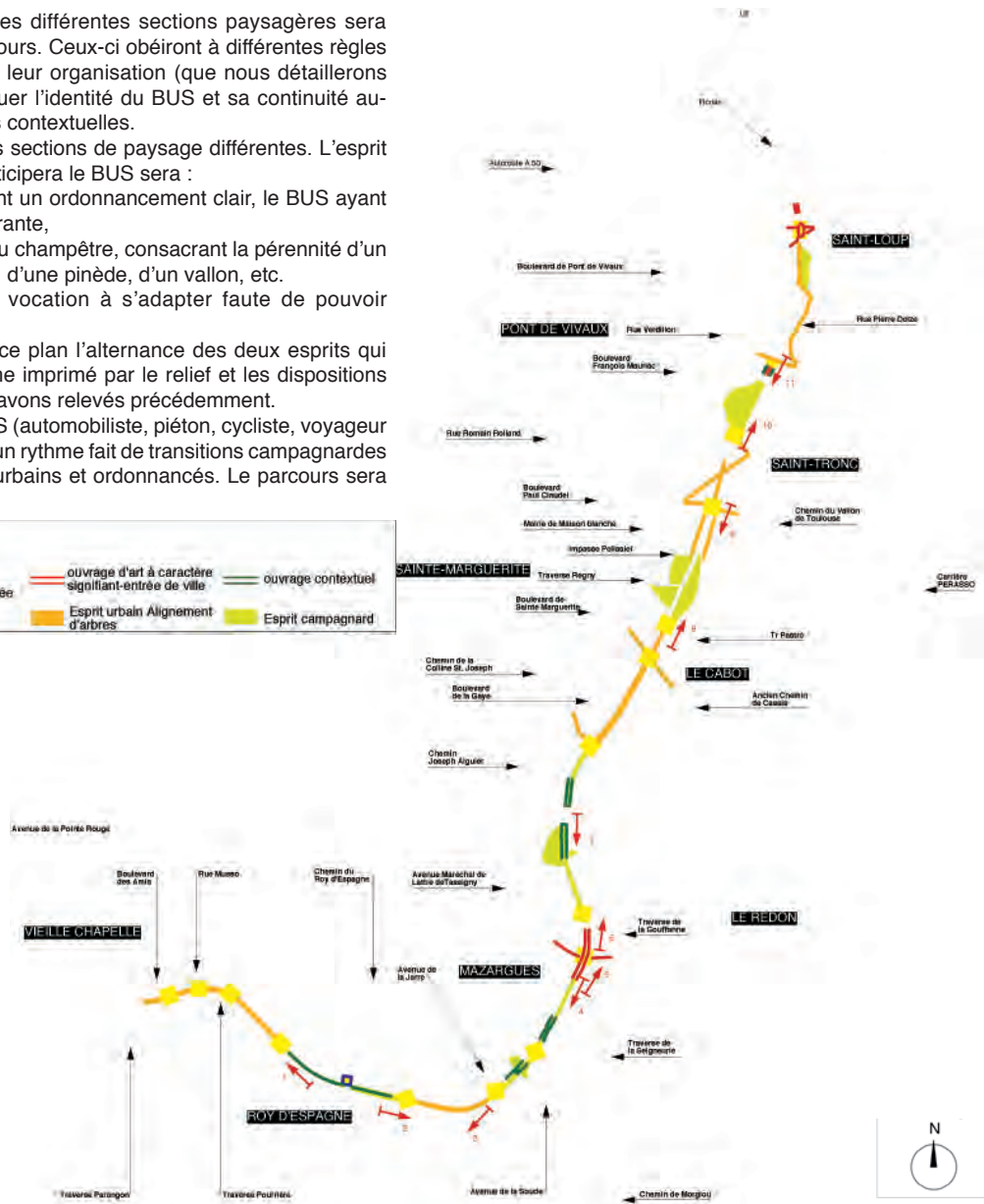
- soit urbain appelant un ordonnancement clair, le BUS ayant une vocation structurante,
- soit campagnard ou champêtre, consacrant la pérennité d'un vestige de naturalité, d'une pinède, d'un vallon, etc.

Le BUS aura alors vocation à s'adapter faute de pouvoir s'effacer.

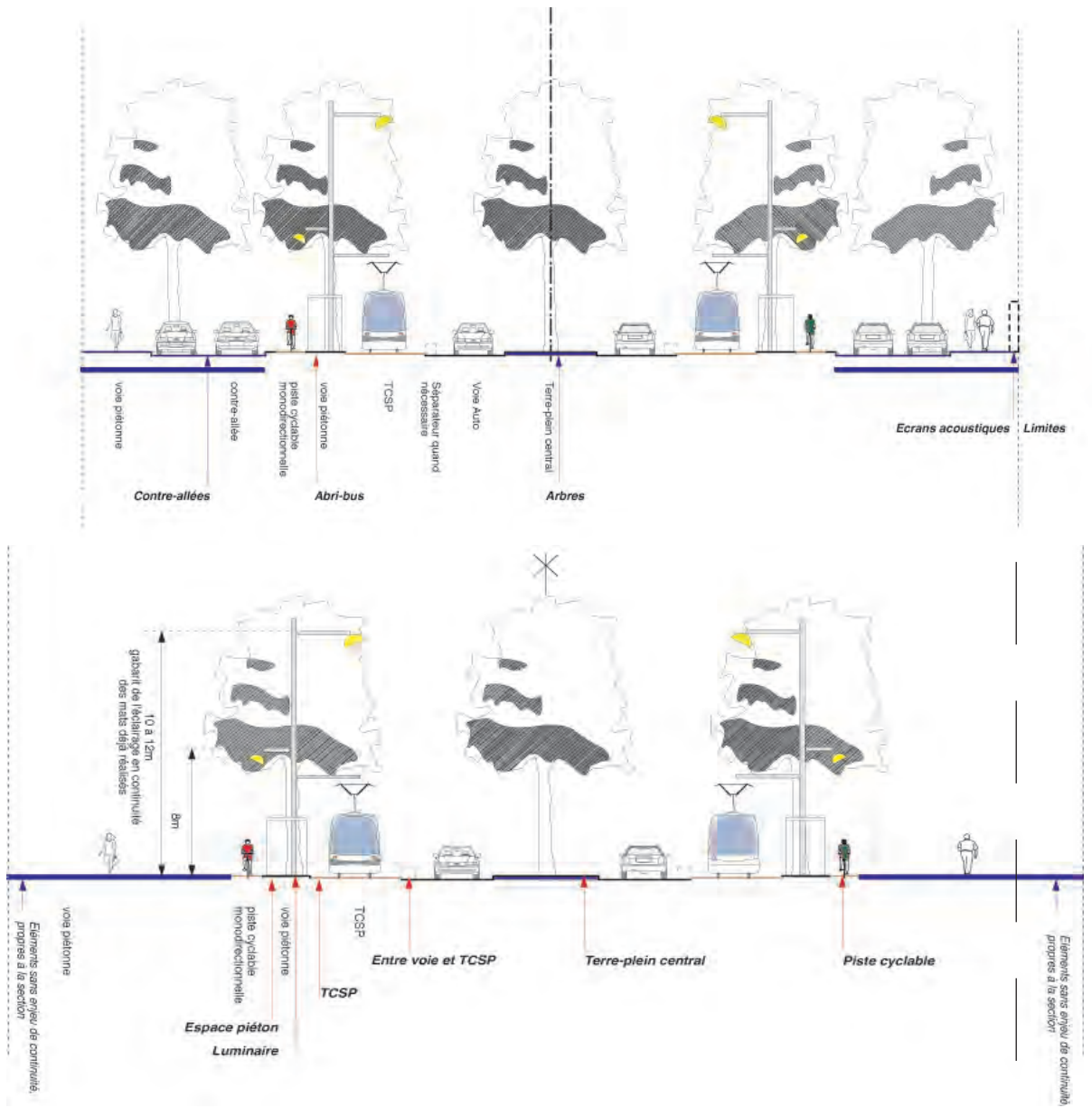
On remarquera sur ce plan l'alternance des deux esprits qui correspond au rythme imprimé par le relief et les dispositions végétales que nous avons relevés précédemment.

Ainsi l'usager du BUS (automobiliste, piéton, cycliste, voyageur de TC) sera pris par un rythme fait de transitions campagnardes vers des segments urbains et ordonnancés. Le parcours sera riche.

BUS - Esprit des lieux		
	carrefour type	
	1/2 carrefour sur contre allée	
	point de vue	
	ouvrage d'art à caractère significatif-entrée de ville	
	Esprit urbain Alignement d'arbres	
		ouvrage contextuel
		Esprit campagnard



BUS, Marseille



Coupes de principe



Les différentes sections du BUS sont fondées sur un profil en travers unique qui assure la continuité des circulations piétonnes, cyclistes et les TCSP. A ce titre, le profil est légèrement différent de celui présenté à la concertation. En revanche ce profil en travers s'adapte selon le trafic automobile à assumer, en termes de nombre de voie et de contre-allée avec stationnement.

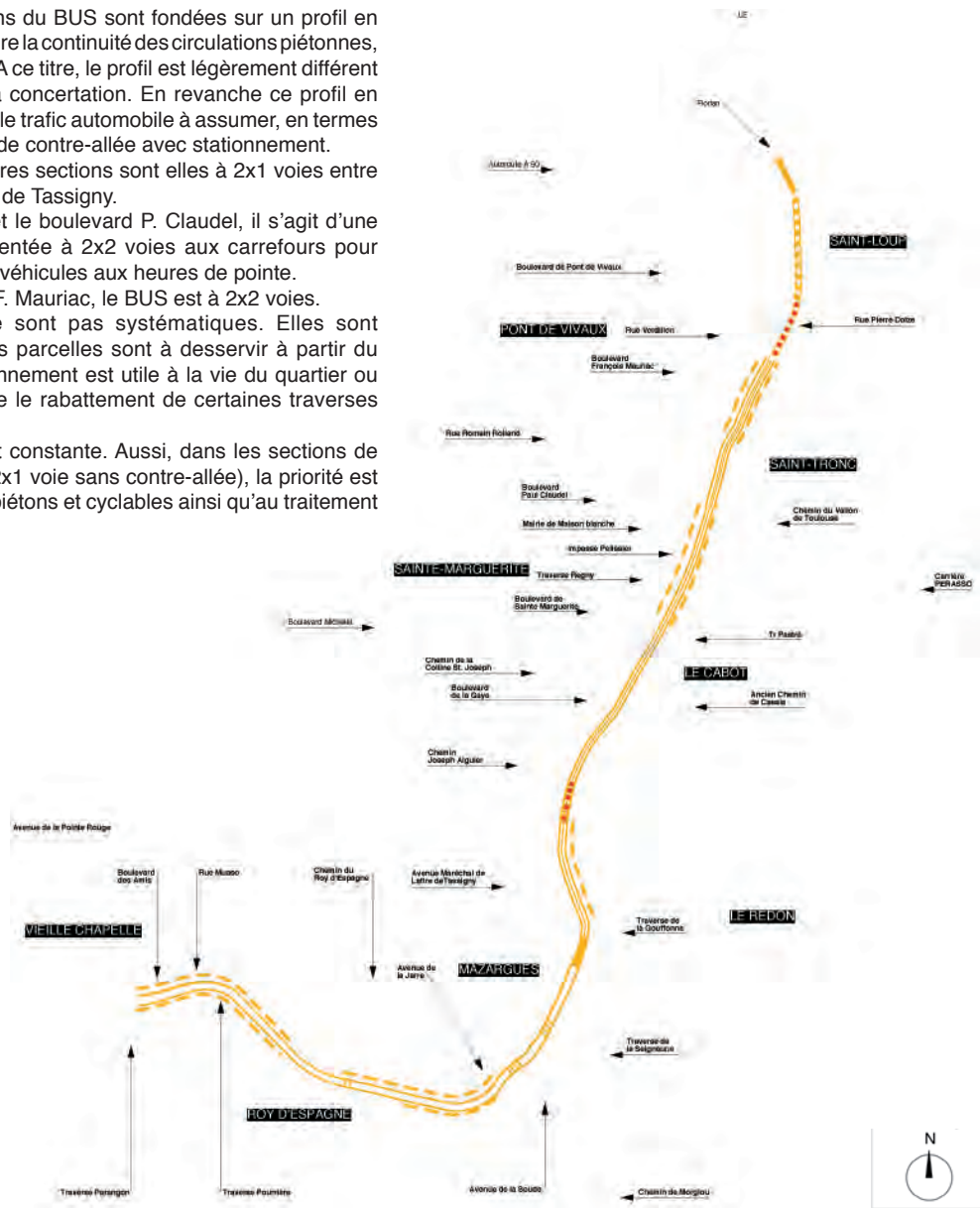
Ainsi, les deux premières sections sont elles à 2x1 voies entre Parangon et de Lattre de Tassigny.

Entre cette dernière et le boulevard P. Claudel, il s'agit d'une 2x1 voie, mais augmentée à 2x2 voies aux carrefours pour gérer le stockage des véhicules aux heures de pointe.

A partir du boulevard F. Mauriac, le BUS est à 2x2 voies.

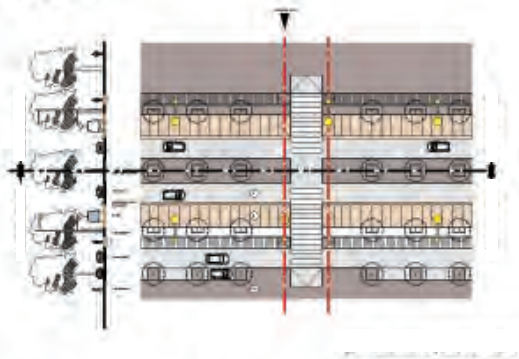
Les contre-allées ne sont pas systématiques. Elles sont présentes lorsque des parcelles sont à desservir à partir du BUS, quand du stationnement est utile à la vie du quartier ou encore pour permettre le rabattement de certaines traverses et chemins.

L'emprise du BUS est constante. Aussi, dans les sections de moindre occupation (2x1 voie sans contre-allée), la priorité est donnée aux espaces piétons et cyclables ainsi qu'au traitement paysager planté.

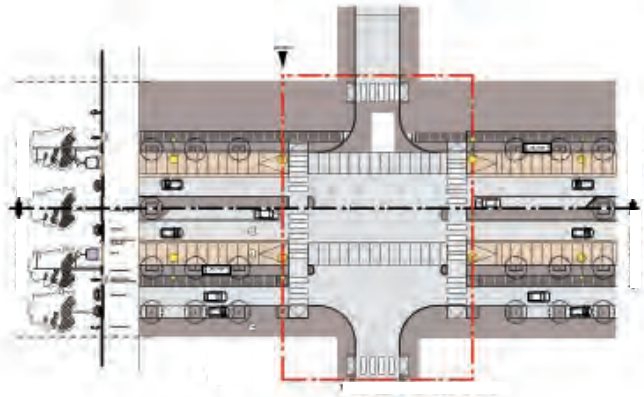


BUS, Marseille

### Type 1

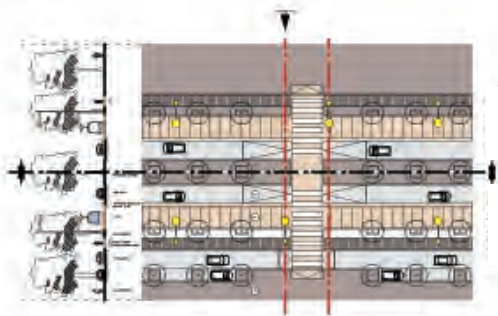


Type 1.1 - Partie courante avec piétons sur chaussée auto

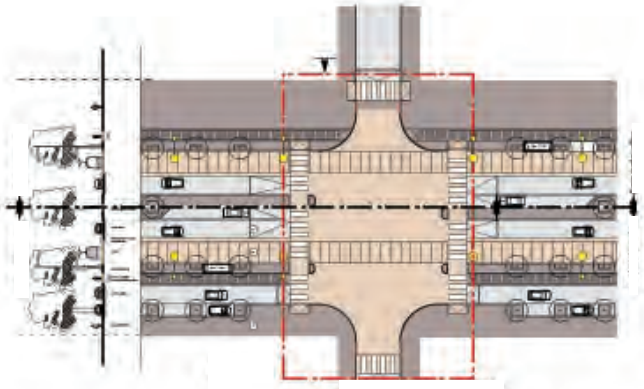


Type 1.2 - Carrefour avec Piétons et TCSP à niveau 0

### Type 2



Type 2.1 - Partie courante avec piétons sur plateau



Type 2.1 - Carrefour avec piétons et TCSP sur plateau

■ Cote +15 cm	▨ Continuë sol TCSP	● Feux
■ Plateau TCSP à +8 cm	▨ Continuë sol Cycle	● Lampadaire
■ Cote +0 cm	▭ Périmètre de "lignes de feux" pour traitements noble.	

Typologie des carrefours

Compte tenu de la hiérarchie des voies transversales au BUS, apparaissent différents systèmes de croisements qui forment néanmoins un rythme tout au long du parcours du BUS.

La rencontre du BUS avec l'autoroute à Florian se conjugue avec les boulevards R. Rolland et Pont de Vivaux et marque un seuil urbain essentiel : c'est l'entrée principale dans les quartiers sud de Marseille, le changement radical de l'esprit autoroutier (A50, L2) en boulevard cheminant vers la mer. Son traitement doit être prestigieux tout en s'articulant à l'échelle villageoise du quartier Saint-Loup.

Un autre seuil urbain majeur est au croisement de l'avenue de Lattre de Tassigny. En effet, il s'agit là de la porte sud de Marseille, vers Cassis et le massif des Calanques.

Avec les rues principales, deux seuils urbains se distinguent.

- Au carrefour avec le chemin du Roy d'Espagne car il s'agit de l'accès aux Calanques sauvages, mais aussi au quartier des Baumettes. Celui-ci, symboliquement, marquera l'accès aux Calanques et la dernière étape avant la pinède du Roy d'Espagne et la mer.

- Avec le boulevard Sainte-Marguerite qui, outre le tracé historique qu'elle supporte, est une alternative à l'avenue de Lattre de Tassigny pour entrer en ville.

Tous les autres carrefours sont d'un genre mineur, et s'ils doivent être soignés afin de participer à l'identité du BUS, ils n'ont pas à assumer de fonctions symboliques majeures.

BUS - Types de carrefours	
	BUS
	traversée assurant la continuité piétonne
	entrée de ville majeure
	carrefour type Marquant un seuil urbain mineur
	carrefour courant
	demi carrefour courant sur contre allée
	place à feux, système giratoire
	place à feux, type ramblas



BUS, Marseille





Terre-plein central de l'avenue d'Haïfa, face au Musée d'Art Contemporain.



Boulevard Michelet, Marseille



Mâts d'éclairage de la première section



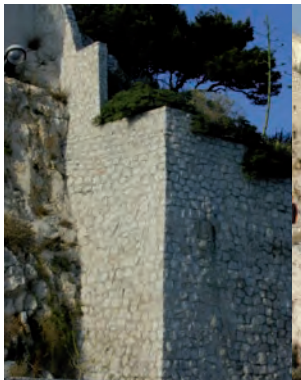
Calcaire blanc des calanques



Les murs de soutènement de la Corniche



Cours Estienne d'Orves, Marseille



La corniche Kennedy , le pont de l'Anse Fausse Monnaie , Marseille

Référence de matériaux \_\_\_\_\_

La continuité du BUS sera marquée par le terre-plein central et par les matériaux utilisés aux carrefours formant différents seuils urbains.

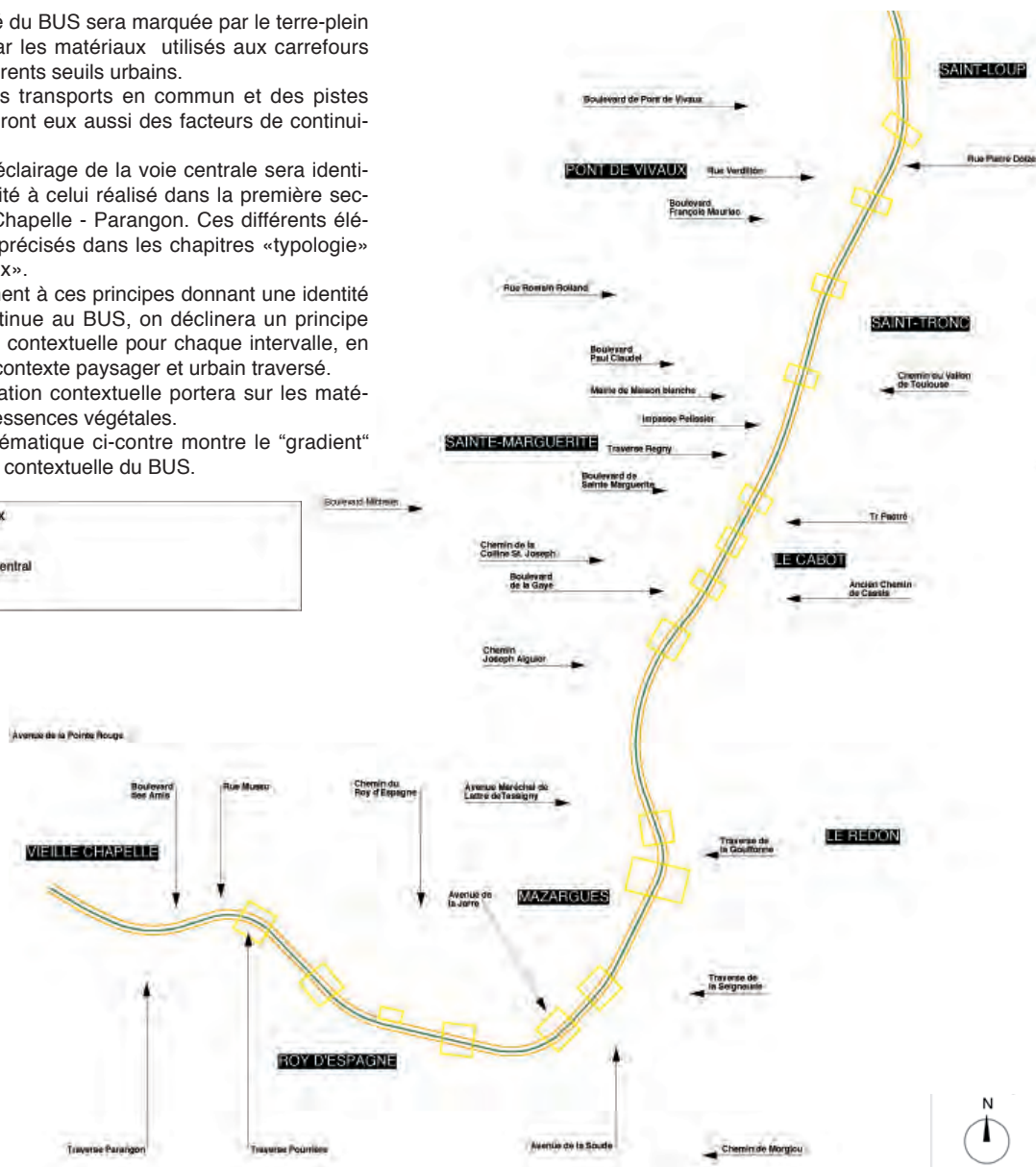
Les sols des transports en commun et des pistes cyclables seront eux aussi des facteurs de continuité.

De même l'éclairage de la voie centrale sera identique en qualité à celui réalisé dans la première section Vieille Chapelle - Parangon. Ces différents éléments sont précisés dans les chapitres «typologie» et «matériaux».

En complément à ces principes donnant une identité urbaine continue au BUS, on déclinera un principe d'adaptation contextuelle pour chaque intervalle, en fonction du contexte paysager et urbain traversé.

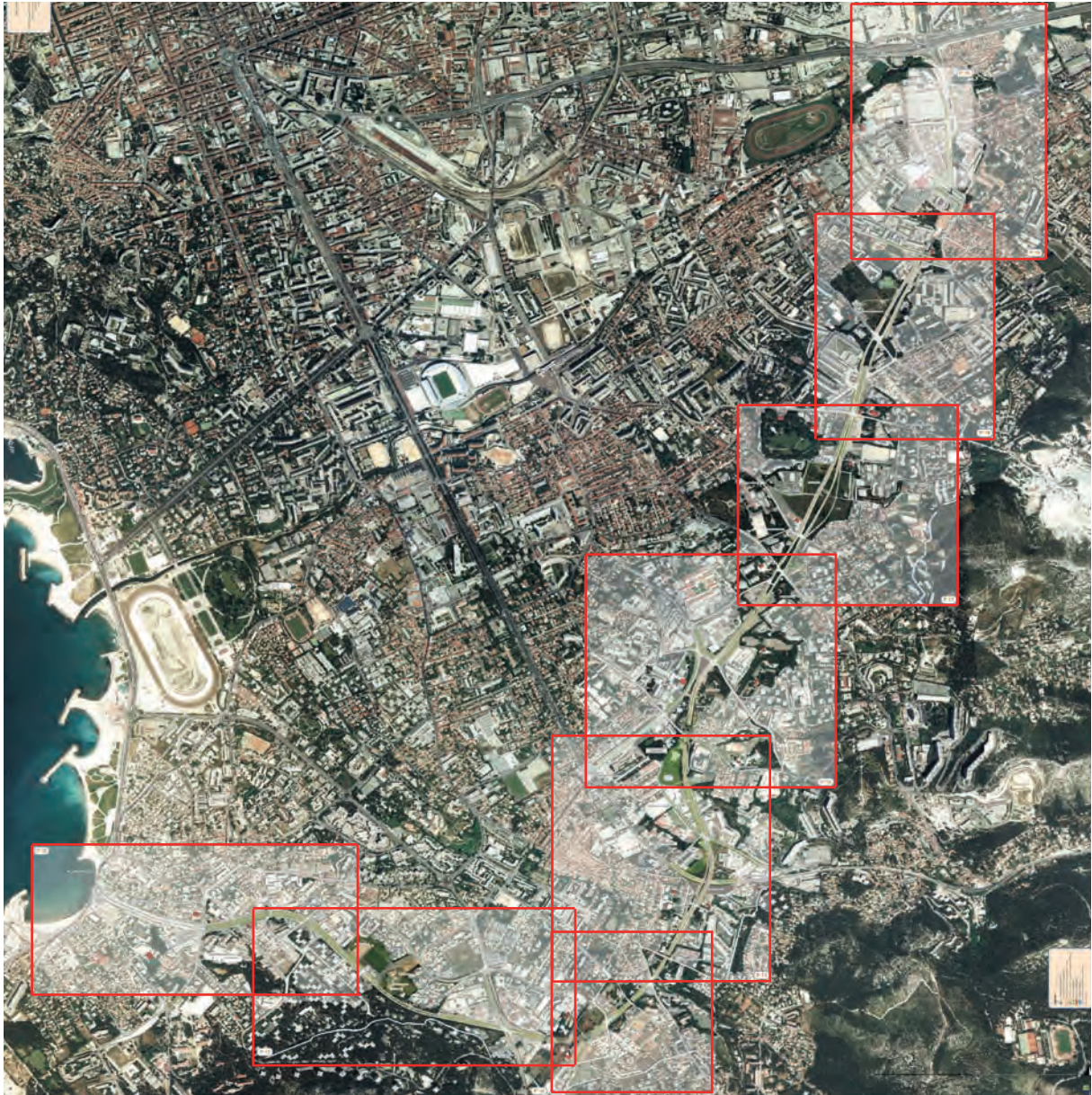
Cette adaptation contextuelle portera sur les matériaux et les essences végétales.

Le plan schématique ci-contre montre le "gradient" d'adaptation contextuelle du BUS.



BUS, Marseille





Séquences de projet

---





Les petites résidences



Rond-Point de Parangon

Section du BUS réalisée



Terre-plein central et contre-allée.

## Une ossature villageoise pour le quartier de la Vieille Chapelle.

Entre le boulevard de la mer et la ferme pédagogique, le BUS sera ordonnancé, planté d'alignements que soutiendra, de part et d'autre, le bâti assez dense du quartier de la Vieille Chapelle. Ce sera un élément structurant de cette partie péri-villageoise.

Les premiers alignements de pins se transformeront vite en pinède à l'approche du Roy d'Espagne sur fond de collines boisées. Vers la mer, on rejoindra la partie réalisée du boulevard qui est plus balnéaire, formée principalement de tamaris d'implantation aléatoire. En termes paysagers, les arbres existants seront réintégrés au mieux dans les alignements prévus, notamment à hauteur du giratoire de Parangon.

Les alignements de jeunes platanes seront protégés en face du stade Lebert.

Les contre-allées permettront de créer du stationnement résidentiel, du stationnement d'attente pour le lycée du Roy d'Espagne et pourront servir aussi de stationnement relais pour l'accès à la plage par les transports en commun.

Les contre-allées desserviront certaines parcelles. Elles pourront, également, faire office d'espaces de circulation supplémentaires pour les cycles.





## Une « parkway » dans la pinède.

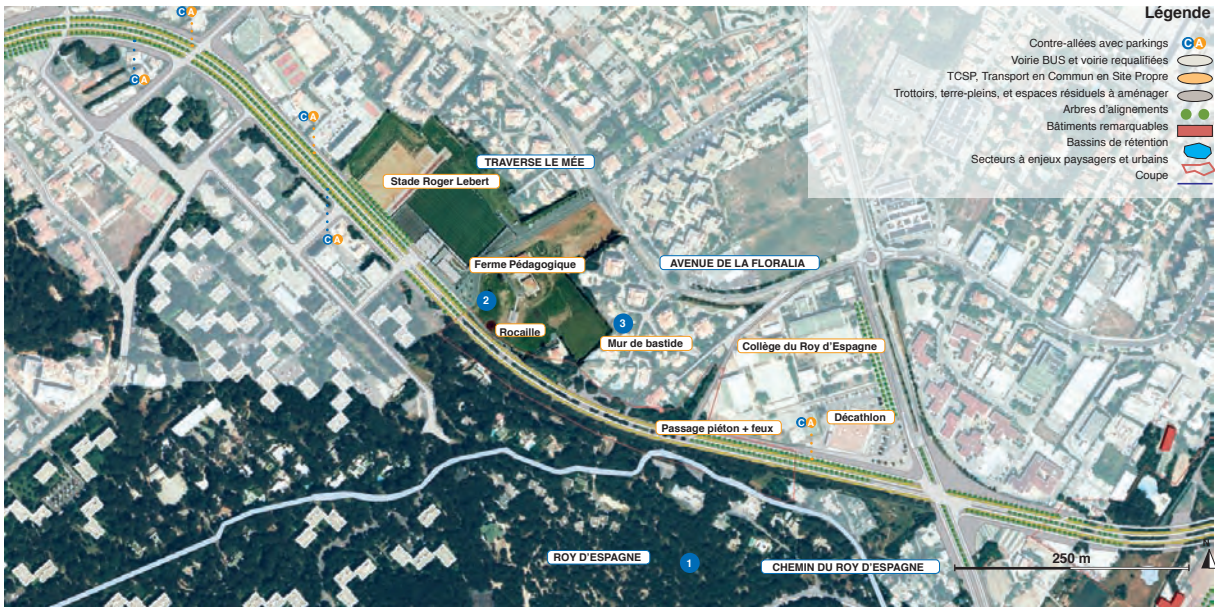
Entre la ferme pédagogique et le chemin du Roy d'Espagne, le boulevard montera sous une pinède. Il prendra l'allure d'une voie souple en belvédère qui s'insère dans le paysage. Le terrain est sablonneux et l'ambiance caractéristique du piémont des Calanques. Le BUS sera pratiquement devenu une voie de promenade, une « scenic road ». De part et d'autre de cette section du Roy d'Espagne, vers Parangon et vers la Jarre, le BUS reprendra des caractéristiques plus conventionnelles avec des contre-allées. Partant de la mer, l'automobiliste découvrira le grand paysage avec en arrière plan, le Massif de Luminy. En allant vers la mer, il découvrira la baie sud de Marseille et verra Notre-Dame-de-la-Garde.

Porte des Calanques :

La rencontre du BUS avec le chemin du Roy d'Espagne marquera un seuil urbain important. Dans un sens on quittera la ville pour aller vers la mer (Sormiou), et dans l'autre on y reviendra.

Le traitement paysager de ce carrefour devra exprimer cette transformation symbolique.

Les grands pins seront intégrés au mieux à l'aménagement sur la colline du Roy d'Espagne. La végétation jouera un rôle important dans la composition du carrefour avec le chemin du Roy d'Espagne et dans le marquage du contraste entre la végétation de calanque et la végétation d'alignement : cèdres alignés sur terre-plein sur le chemin du Roy d'Espagne en face du collège ; alignement de feuillus sur la section de la Jarre.



Vieille chapelle - Roy d'Espagne





Bastide de la Jarre



Pigeonnier Seigneurie

Les piétons et cycles accompagnent la voie dans les reliefs. Les piétons peuvent toutefois rejoindre l'avenue de la Soude par de légers emmarchements. À cause de la forte pente, les cyclistes doivent emprunter les voies de quartier.

L'avenue de la Soude reste dans son gabarit actuel, et facilite la traversée piétonnière et cycliste.



### Un passage en trémie dans le relief.

Partant de la mer, l'automobiliste accèdera sur une sorte de plateau bordé par le massif de Luminy. En allant vers la mer, le boulevard donnera à voir les falaises des Calanques, et en particulier les falaises nord-ouest de la montagne de Marseilleveyre : un cône de vision essentiel à préserver.

Le BUS traversera un quartier qui se densifiera en habitations et en activités. Deux bassins de rétention qui pourront faire l'objet d'un traitement paysager devront être aménagés pour la ZAC et pour le BUS. La bastide, la grotte de rocaille, ainsi que les murs de clôture traditionnels chers à Pagnol, pourraient être remis en valeur. Enfin, il convient de maintenir l'ouverture paysagère remarquable qui existe sur la montagne de Marseilleveyre et que l'on découvrira du BUS.

Au-delà de la traverse de la Jarre, croisée à niveau par un carrefour à feux, le BUS plongera dans le relief, sous l'avenue de la Soude, pour rejoindre le chemin de Morgiou. Le paysage sera «reconstruit» pour éviter toute impression d'enfermement. Ainsi, les piétons et cycles seront décalés et les fronts de taille traités (voir coupe).

Le carrefour avec le chemin de Morgiou présente des qualités paysagères. Le bassin de rétention nécessaire au BUS sera intégré au paysage en aval de la voie et l'on préservera la végétation très riche du talus de l'avenue de la Soude. En vis-à-vis, sur le carrefour de Morgiou, des platanes en alignement seront préservés.



Entre le chemin du Roy d'Espagne et la traverse de la Jarre.



De la traverse de la Jarre au chemin de Morgiou.



Valmante



Coupe montrant les espaces latéraux larges.



### Seuil urbain entre ville et Calanques

La rencontre entre le BUS et l'avenue de Lattre de Tassigny sera un seuil urbain fort.

Pour les usagers du BUS, il marquera le passage entre le piémont urbain des Calanques et le cœur du massif (vers la mer).

Pour l'utilisateur de l'avenue de Lattre de Tassigny, l'entrée de ville en venant de Cassis, traditionnellement marquée par le rond-point de Mazargues, sera rétablie ici.

Un paysage fortement architecturé devra marquer ce seuil urbain.

Un pont sera créé pour assurer la continuité du transit sur le BUS alors que les trafics d'échange seront ramenés au niveau du sol.

Le BUS suivra le relief au plus près. Les piétons et les cyclistes auront un espace latéral large. Il sera plus facile de préserver les arbres existants. Le paysage lointain sera visible puisque l'automobiliste se trouvera sur un point haut.



Vue axonométrique du principe de carrefour.

### Avenue de Lattre de Tassigny





Parc de la Mathilde



### Une recomposition du quartier

En allant vers la mer, l'automobiliste, comme le cycliste, quittera un plateau planté de pins pour entrer dans le vallon verdoyant de la Gouffonne composé à la façon d'un parc en longueur. En venant de la mer, l'automobiliste se verra absorbé dans la verdure du vallon de la Gouffonne. La tour de Château Sec jouera un rôle de repère visuel très important.

A la hauteur du chemin Joseph Aiguier, entre le vallon de la Gouffonne et le chemin de la colline St-Joseph, il y a une forte déclivité qui rend quasiment impossible le raccordement direct au BUS.

De part et d'autre du chemin J. Aiguier se trouvent la maison de quartier de la Gouffonne et les jardins familiaux.

Aussi, le BUS passera sous le boulevard J. Aiguier.

Il préservera la maison de quartier dont le jardin sera restitué sur dalle. Les jardins familiaux seront restitués.

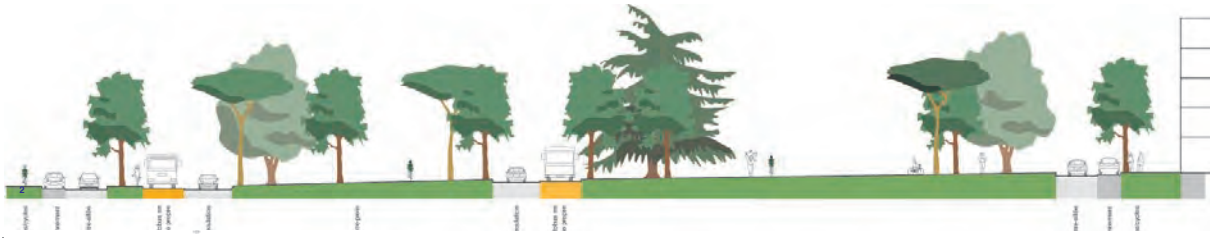
Depuis l'avenue De Lattre de Tassigny les enjeux en terme de circulation sont de permettre la fluidité du trafic et la gestion adaptée des carrefours.

Deux options seront alors envisageables :

- 2 x 2 voies
- 2 x 1 voie avec aménagement approprié aux abords des carrefours (sur-largeur).



BUS, Marseille



Pour que ces carrefours à feux puissent fonctionner correctement, deux voies de circulation seront nécessaires dans chaque sens.



Solvert



Bastide Regny

« Parkway » dans un paysage vallonné.

Entre la colline St-Joseph et le boulevard de la Gaye, le BUS prend un caractère régulier avec des plantations d'alignement. Il s'agit d'un seuil urbain important souligné par les larges terre-pleins centraux mettant en scène la végétation préservée.

Le passage le long du parc de la Mathilde conservera les arbres importants (cèdres) par un terre-plein central élargi qui minimise l'impact de la voie jusqu'à l'ancien chemin de Cassis.

Le BUS réaffirme ici son caractère paysager fort.

Entre le chemin de la colline St-Joseph et l'ancien chemin de Cassis, il n'y a pas de réelle ouverture sur le paysage lointain. La densité végétale est forte. Le terre-plein central large est prolongé et pourra accueillir piétons et cyclistes.

Occupé aujourd'hui par une ferme et un petit golf, le vallon Régné constitue un espace à enjeux paysager et de développement urbain.

Deux bastides, l'Armande et la Maurelle, forment un patrimoine bâti important. Elles seront protégées et mises en valeur.

Entre la traverse Regny et le chemin du vallon de Toulouse, le boulevard sera bordé par des bâtiments neufs récemment réalisés. Il reprendra ainsi un caractère plus «classique».



ancien chemin de Cassis - Traverse Regny





Bastide Verdillon



Soeurs Saint Joseph

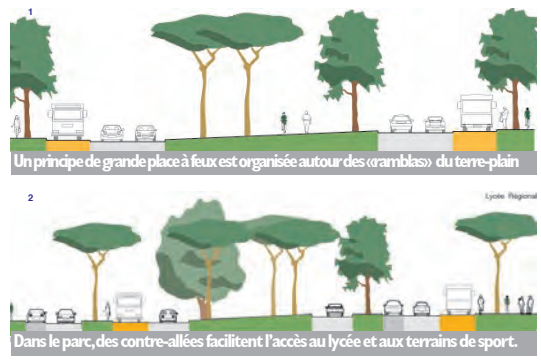
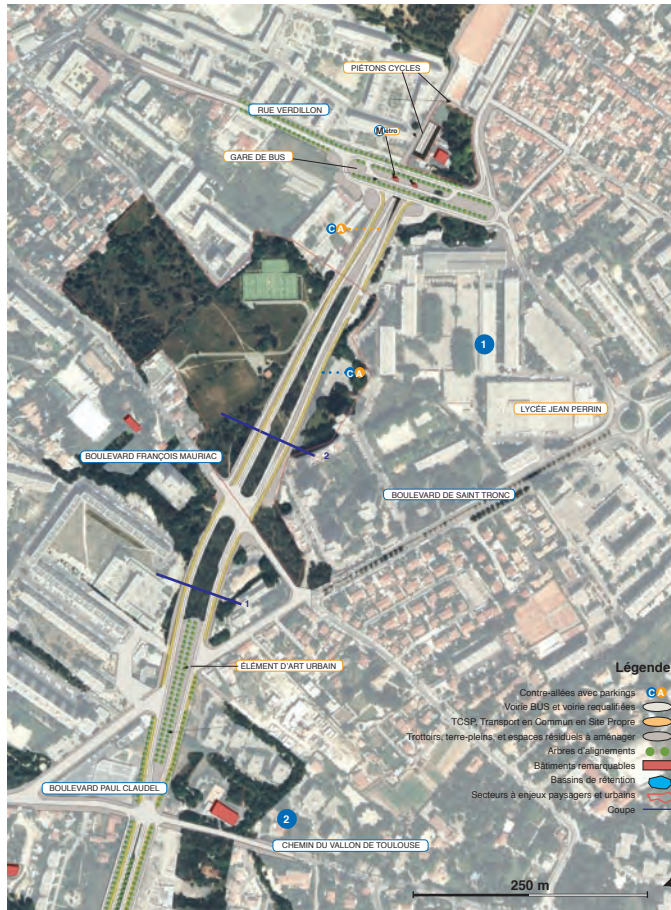
### « Ramblas » pour un seuil urbain

En allant vers la mer, le carrefour avec le chemin du vallon de Toulouse offrira un dégagement panoramique remarquable. À ce carrefour, de nombreux éléments de paysage et de patrimoine végétal sont à valoriser. La bastide de la maison de retraite servira de référent d'alignement bâti.

Entre le chemin du vallon de Toulouse et le boulevard F. Mauriac, le BUS sera composé d'un large terre-plein central marquant un seuil urbain majeur. L'axe interrompu de P. Claudel pourra être souligné par un élément d'art urbain (fontaine, sculpture,...). Ce terre-plein central formera une sorte de « rambla» qui pourra accueillir les piétons et les cycles.

Au-delà de la rue F. Mauriac, le BUS ouvrira sur un grand espace à enjeux paysagers. Ce paysage se prolonge jusqu'à la rue Verdillon avec, au fond, la chaîne de l'étoile. Largement utilisé aujourd'hui par les habitants, immédiatement accessible du lycée Jean Perrin, dernier grand espace libre à proximité des noyaux villageois de St-Loup et Pont de Vivaux, riche d'une belle végétation, cet espace vert devrait être valorisé pour les habitants des quartiers voisins.

Sous la rue Verdillon, le BUS s'engagera dans une trémie pouvant déboucher sur le carrefour en face d'Auchan et, plus loin, directement sur l'échangeur Florian. Les voies et les TCSP rejoindront la rue Verdillon. Là, une gare routière sera aménagée au centre du carrefour. Elle sera directement connectée à la station de métro, ménageant des accès sécurisés pour les piétons.



- Légende**
- Contre-allées avec parkings
  - Voie BUS et voie raquallifées
  - TCSP, Transport en Commun en Site Propre
  - Trottoirs, terre-pleins, et espaces résiduels à aménager
  - Arbres d'alignements
  - Bâtiments remarquables
  - Bâtiments de réhabilitation
  - Secteurs à enjeux paysagers et urbains
  - Groupe



Parking Auchan



Huveaune



Passage en trémie



### Passage en surface et en trémie.

La vue à partir de Verdillon est très ouverte. Cette position en belvédère fait jouer un rôle important aux tours et aux boisements de la cité voisine et du parc du lycée. A l'intérieur du quartier, une recomposition du paysage et des formes bâties sera souhaitable. Le marquage d'une véritable entrée de ville sera nécessaire sur le carrefour «Pont de Vivaux».

A partir de la rue Verdillon, le BUS se partagera entre le réseau de surface et un réseau enterré dans une trémie semi-ouverte.

Ce passage en trémie sera nécessaire pour éviter l'asphyxie d'un réseau très chargé :

- par les industries de St-Loup et Pont de Vivaux,
- par le centre commercial Auchan,
- par la liaison avec Florian et les autoroutes (A50 et L2),
- par le débouché de boulevards importants (R.Rolland, Pont de Vivaux, St Loup),
- par la forte densité de l'habitat.

Chacun des trois grands carrefours sera organisé autour d'une figure urbaine en anneau reprenant des directions de composition majeure.

Si sur Verdillon et sur Achille Marcel les formes urbaines pourront se combiner de façon satisfaisante avec la circulation, cela est moins évident sur le carrefour Gare de l'octroi.

Le passage en trémie permettra de restituer les terrains de foot en arrière de la rue Pierre Doize et ainsi de préserver la quiétude des immeubles voisins.

Sur la place Verdillon, il y aura une combinaison multi-modale entre une gare d'autobus dans la partie centrale de la composition et la future station de métro. Cet ensemble sera directement accessible au niveau bas de l'entrée du Lycée J.Perrin.

Sur la future place Achille Marcel, une recomposition générale, en concertation avec les riverains, permettra d'établir un nouveau visage au quartier et une nouvelle centralité.

La voirie de surface sera réorganisée pour établir des trottoirs et des plantations.



Ce carrefour doit être traité en véritable figure urbaine :

- pour redonner un espace public confortable et sûr aux habitants de St-Loup et Pont de Vivaux,
- pour marquer l'entrée de ville à la sortie de l'échangeur Florian.

Un site aux contraintes très fortes :

- les conséquences de l'échangeur de Florian sur le trafic local restent à préciser,
- le volume de circulation prévisible au carrefour est très important,
- les espaces disponibles au P.O.S. sont exigus,
- les bâtiments établis aujourd'hui réduisent les possibilités d'aménagement,
- l'accès à l'usine des moteurs Baudouin exige des espaces de manœuvre des poids lourds,
- l'accès à la cité de la Gardanne doit être dégagé du carrefour,

- la future station de métro et les aménagement annexes donneront sur le carrefour mais ne sont pas définis aujourd'hui. Une liaison directe est néanmoins à prévoir.

Les valeurs de trafic prises en considération sont susceptibles de fortement évoluer en fonction de :

- l'organisation définitive de l'échangeur de Florian,
- la constitution éventuelle d'un système viarie complémentaire à l'amont et à l'aval de Florian permettant de délester le secteur.

L'aménagement de cette extrémité du BUS est l'un des enjeux fort du projet.

Il mérite une réflexion globale afin de proposer une solution adaptée toutefois conditionnée par l'aménagement de l'échangeur Florian.



Proposition n°1: carrefour à feux



Proposition n°2: carrefour giratoire



Proposition n°3-1: carrefour giratoire oblong 1



Proposition 3-2: carrefour giratoire oblong 2

Quatre propositions fonctionnelles à l'étude





# **Étude d'ensemble sur la vallée de l'Huveaune - Marseille (13)**

**Octobre 2006 - 2007**

**Diagnostic et proposition**

---

Étude Urbaine sur la Vallée de l'Huveaune





Pour la direction des infrastructures, les emplacements réservés inscrits au POS dans les années quatre-vingt ne formaient plus un projet cohérent dans un territoire manifestement en mutation. Il est devenu illisible et les multiples acteurs publics et privés développent leurs propres projets en autarcie : la troisième voie TER Marseille Aubagne Toulon avec des gares réaménagées ou créées par RFF et SNCF ; la réactivation économique des 8 ha du Site Neslé; les aménagements routiers par DIRMED et CG13 etc.

Nous sommes repartis de l'histoire des projets passés et en cours sur la vallée, des études sociales et circulatoires pour souligner les incohérences de l'existant et le besoin d'une "architecture territoriale articulant les infrastructures et le développement urbain et paysager.

Les terrains manquent dès lors qu'on les recherche assez grands, desservis par des infrastructures routières et ferroviaires internationales et locales, et à proximité d'une population active employable. La vallée de l'Huveaune répond potentiellement à cette demande de terrains, c'est une ressource rare sur le territoire marseillais. Il est ainsi impératif de recycler les friches industrielles en lieux d'implantation d'activités économiques créatrices d'emploi, plutôt que de céder à la pression foncière du tout logement, et de son corollaire commercial.

La conduite d'aménagement du territoire volontaire se décline sous la forme d'une Trame Ecosaisse d'infrastructures, soit un maillage entre:

- une trame dite « active » qui supporte le trafic lourd des véhicules liés à l'activité économique de la vallée. Elle permet d'articuler les pôles de développement économiques et d'habitat.
- et une « trame verte », où se développent les modes de déplacement doux. Le fleuve Huveaune et de ses berges est un potentiel de parc en longueur qui maille une trame verte accueillant les modes de déplacement doux pour les transits comme pour les loisirs.



L'Huveaune - un cours d'eau naturel à protéger



La vallée: un maillage de commerces, d'industries et de réseaux d'infrastructures.

## Le contexte

---



La « trame écossaise » (entre trame active et trame verte) spatialisée est devenue le support d'une concertation élargie aux autres services de la communauté urbaine, de la ville de Marseille (DGUH), de l'agence d'urbanisme (AGAM), des collectivités territoriales concernées (DDE, Conseil Général13, syndicats intercommunaux) et de RFF et de la SNCF.

De là s'est mis en place un comité de pilotage pour l'étude de secteurs de projets déterminants pour la mise en place de la trame écossaise :

- le quartier urbain au potentiel multimodal à échelle territoriale généré par la gare de la Barasse ;
- la requalification du quartier de la Pomme à l'occasion du réaménagement de la gare SNCF avec étude de l'intermodalité;
- l'étude d'un échangeur supplémentaire entre l'A50 et le nouveau barreau Nord/Sud de la Valbarelle pour dégager le quartier de St Marcel du trafic de transit



Le patrimoine raconte l'histoire de la vallée



Proximité sans complexe de grosses industries avec de large prairies et du logements.

### Les fonctions de la trame écossoise

La TRAME ACTIVE doit :

- Fluidifier le trafic,
- Rendre performante la bande active industrielle,
- Désengorger la RN8 et la confirmer dans sa vocation urbaine,
- Désenclaver les quartiers,
- Faciliter les mouvements transversaux à la vallée.

La TRAME VERTE, complémentaire à la Trame Active, doit :

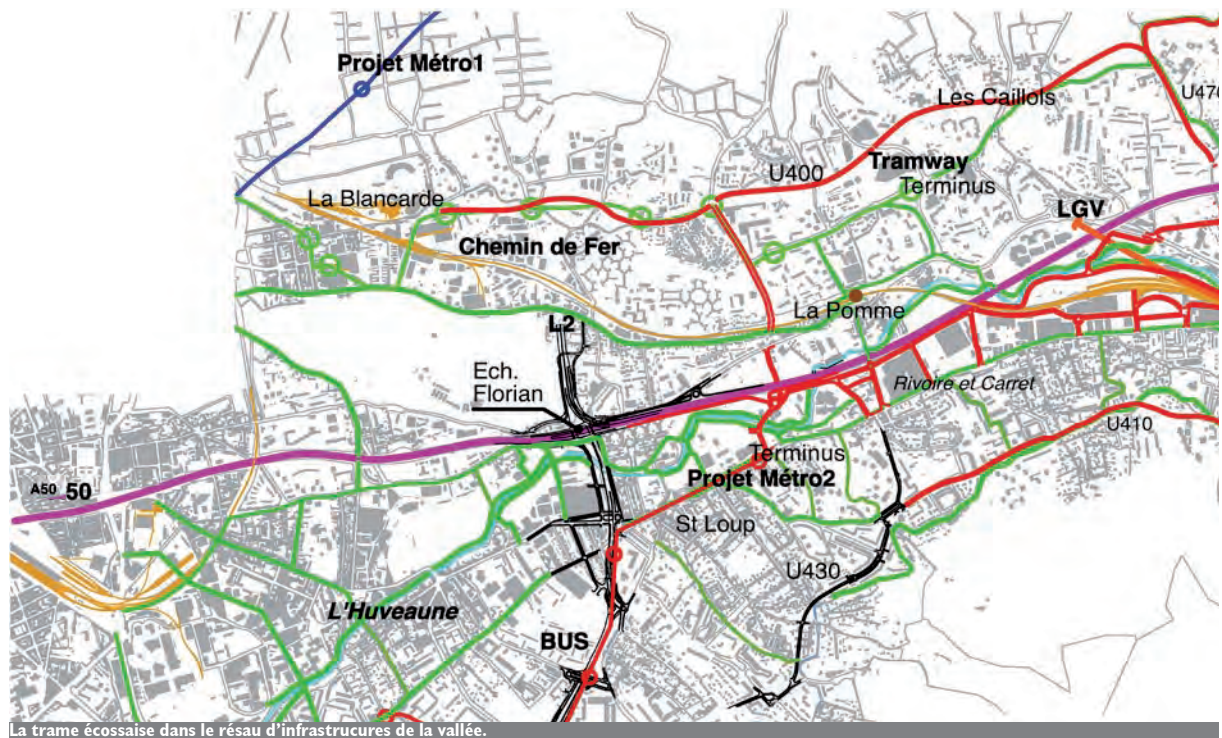
- Valoriser le patrimoine de l'Huveaune,
- Mettre en jeu des modes doux fonctionnels et de loisir,
- Relier les équipements publics, les quartiers d'habitation, de commerce, d'industrie et de culture,
- Donner accès aux transports en commun et aux espaces verts,
- Améliorer les fonctionnements hydrauliques et environnementaux dans la vallée.

### Les nécessités de la trame écossoise

Au cours du diagnostic, il est apparu que la vallée de l'Huveaune n'avait pas d'identité urbaine propre : elle est non homogène, les quartiers alentours vivent indépendamment du système industriel et les différentes occupations du sol apparaissent comme juxtaposées. Le territoire est fragmenté. Il n'y a pas là de cohérence sociologique ou morphologique, mais malgré un flou certain, cette vallée conserve quelques constantes qui pourraient constituer un début d'identité.

**Quoi qu'il en soit, la vallée de l'Huveaune existe comme problème, ce qui constitue déjà une unité, et il devrait exister une identité de projet urbain pour y apporter des solutions.**

La Trame Ecossoise a pour vocation de répondre aux divers éclatements, sans toutefois nourrir l'illusion ni la volonté de créer une unité stricte. Il s'agit en revanche d'articuler les différentes unités d'activité et de vie, de créer des micro-connexions entre ces microcosmes, d'exploiter les atouts que possède cette vallée et de prolonger la dynamique historique



Trame Écossoise

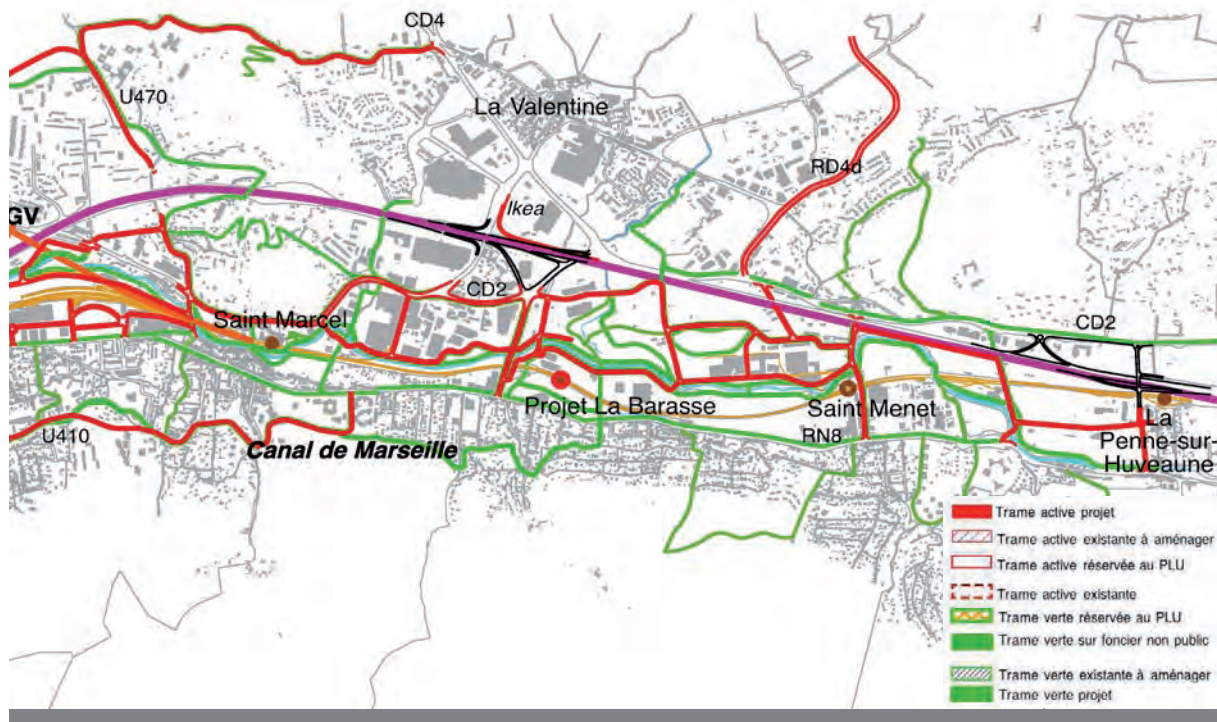


de la bande active.

### La Trame Ecosaisse et l'aménagement du territoire

Malgré la présence de plusieurs zones d'aménagement (ZAC, Concession d'aménagement), il n'était jusqu'alors pas évident de trouver une cohérence d'ensemble dans la desserte des différents secteurs d'activité. La réflexion sur la Trame Active et la Trame Verte est l'occasion de mettre en regard la distribution de ces périmètres, qui trop souvent fonctionnent en vase clos, et le reste du territoire. La reconversion des anciens sites industriels en villages d'entreprises ou pôles d'activité est un enjeu d'aménagement du territoire qu'il ne faut pas négliger.

le réaménagement de ces zones permet d'inclure, dans le plan de chaque site, un tracé optimal de la Trame Verte et de la Trame Active. Il faut en effet prévoir dès à présent les emplacements pour une voie active plantée, accompagnée d'une voie verte généreuse et confortable.



### La Trame Verte, génératrice d'un parc linéaire durable

La Trame Verte répond à différents usages : le déplacement fonctionnel qui peut remplacer la voiture ou le transport en commun et qui consiste à se déplacer entre son lieu d'habitation, son travail, une gare ou station de métro ou tramway, un commerce ou encore un équipement public ou culturel ; ou à recevoir la pratique d'un sport. À celui-ci s'ajoute un déplacement d'agrément, plus orienté vers la promenade lente, la contemplation, le jeu et le divertissement, nécessitant un aménagement moindre.

Le canal devient le pendant de l'Huveaune, au milieu de l'ubac,

en offrant une promenade plantée surplombant la vallée, tout en distribuant les habitations du piémont d'une part, et les sentiers gravissant le massif de Carpiagne d'autre part. Les transversales de la Trame Verte connectent les deux cours d'eau, desservant les ensembles résidentiels et les équipements scolaires.

Nous avons superposé la dimension moyenne de berge fluviale urbaine en Europe avec les emprises des zones inondables et des boisements rivulaires de l'Huveaune pour déterminer le périmètre du parc linéaire continu.



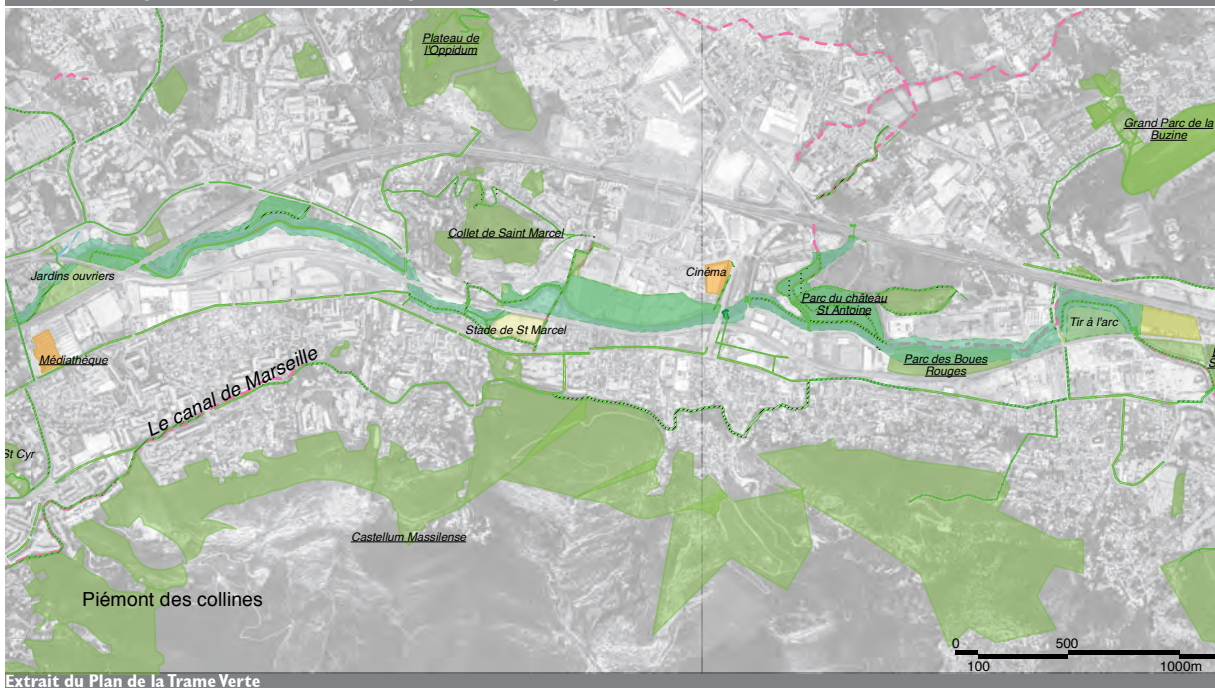
Exemple d'aménagement fluvial en Italie et en Espagne : l'Erbre à Saragosse,



le Bessos à Barcelone



et l'Arno à Florence



Extrait du Plan de la Trame Verte

Trame Verte et Active



**La Trame Écossaise en complément des transports en commun**

La ceinture formée par la L2 et le BUS projeté constitue une rupture dans la desserte en transport en commun. La densité urbaine du réseau devient une desserte linéaire, concentrée sur quelques axes, se raréfiant à mesure que l'on s'éloigne du centre ville.

La Trame Écossaise a pour but :

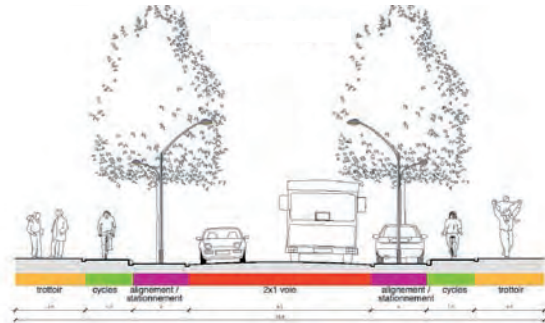
- D'améliorer le trafic des TC existants, en fluidifiant la

circulation, en organisation des arrêts de bus hors voie, en facilitant l'accès aux stations et aux voies ;

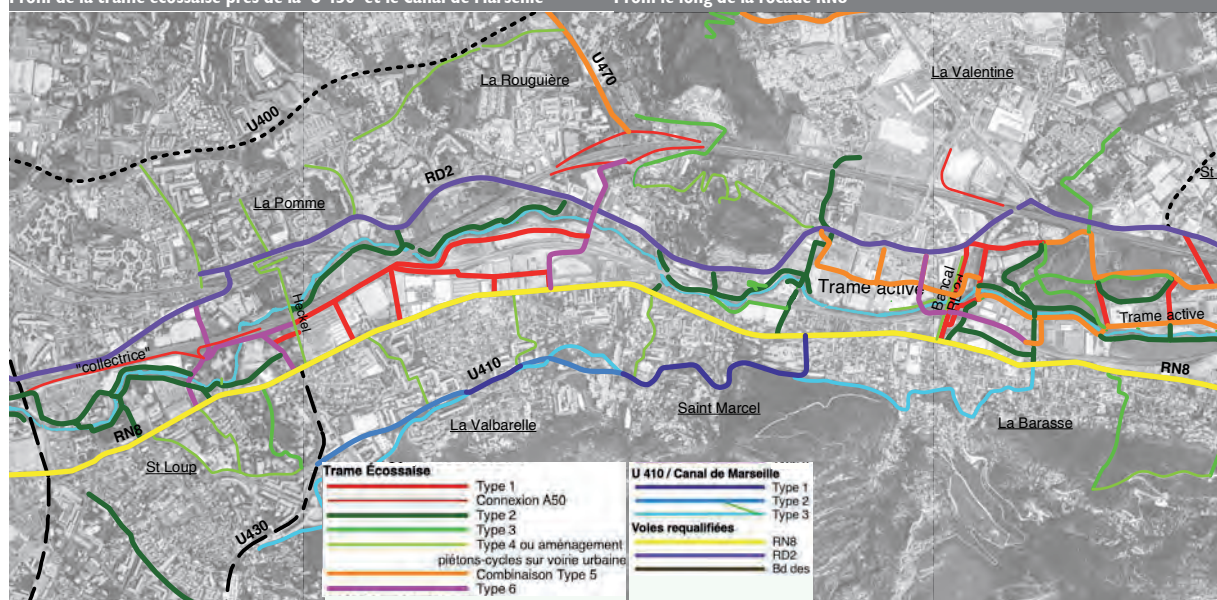
- De créer des connexions (piétons, cycles, navettes) entre les différents modes de transport afin de faciliter l'intermodalité.
- D'organiser des offres de déplacement pour les entreprises (navettes spéciales, location de vélo dans les gares, ...)
- De constituer un réseau de déplacement doux suffisamment efficace et confortable pour permettre des déplacements quotidiens à pied, à vélo, roller, ...



Profil de la trame écossaise près de la U 430 et le Canal de Marseille



Profil le long de la rocade RN8



Extrait du plan de situation des différents types de profil en travers proposés par la trame active

### Etude par secteur:

Pour chacun de ses secteurs, des fiches techniques font l'état des contraintes liées au contexte (en quatre plans : PLU, foncier, topographie et hydrologie, paysage et patrimoine) ainsi que d'un cahier des charges à prendre en compte pour l'élaboration des projets en jeu et les usages à développer.

Le secteur de La Pomme / Saint-Loup marque un passage entre la ville dense et l'urbanisation très caractéristique de la vallée de l'Huveaune. Ici s'arrêtent le tramway, la desserte diffuse des autobus, et même les projets de transports en commun. C'est ici que naît la Trame Active, après l'échangeur Florian. Très résidentiel, ce secteur se prête particulièrement au développement de la Trame Verte, notamment en bordure de l'Huveaune, faisant ainsi le lien entre les parcs, les équipements sportifs existants et les habitations.

L'étude zoom sur les aménagements des abords de la gare de la pomme a montré la nécessité de revoir dans son ensemble la trame circulaire au niveau du village de la Pomme.

Les enjeux:

Jonction RN8/RD2:

### Les problèmes:

- Nuisances : Ce système routier longe plusieurs grandes résidences déjà très exposées aux nuisances de l'autoroute (acoustiques, pollutions de l'air). Des précautions doivent être prises afin d'en minimiser les effets néfastes.

Les enjeux:

- Seconder l'échangeur Florian et délester le trafic annoncé
- Connecter la RN8 et la RD2
- Alléger le trafic sur la RN8
- Desservir le supermarché depuis l'autoroute.

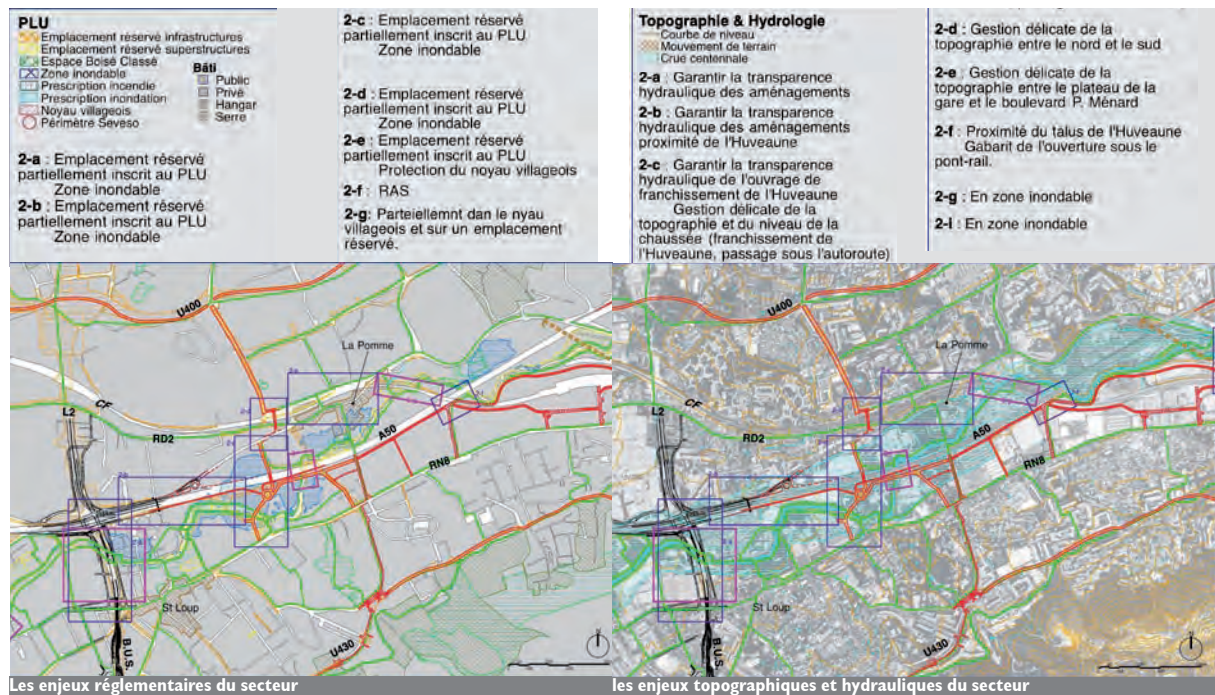
Connexion U430/Trame Active:

Les enjeux: Connecter l'avenue de la Grognarde à la U430.

### Requalification des abords de la gare de la Pomme:

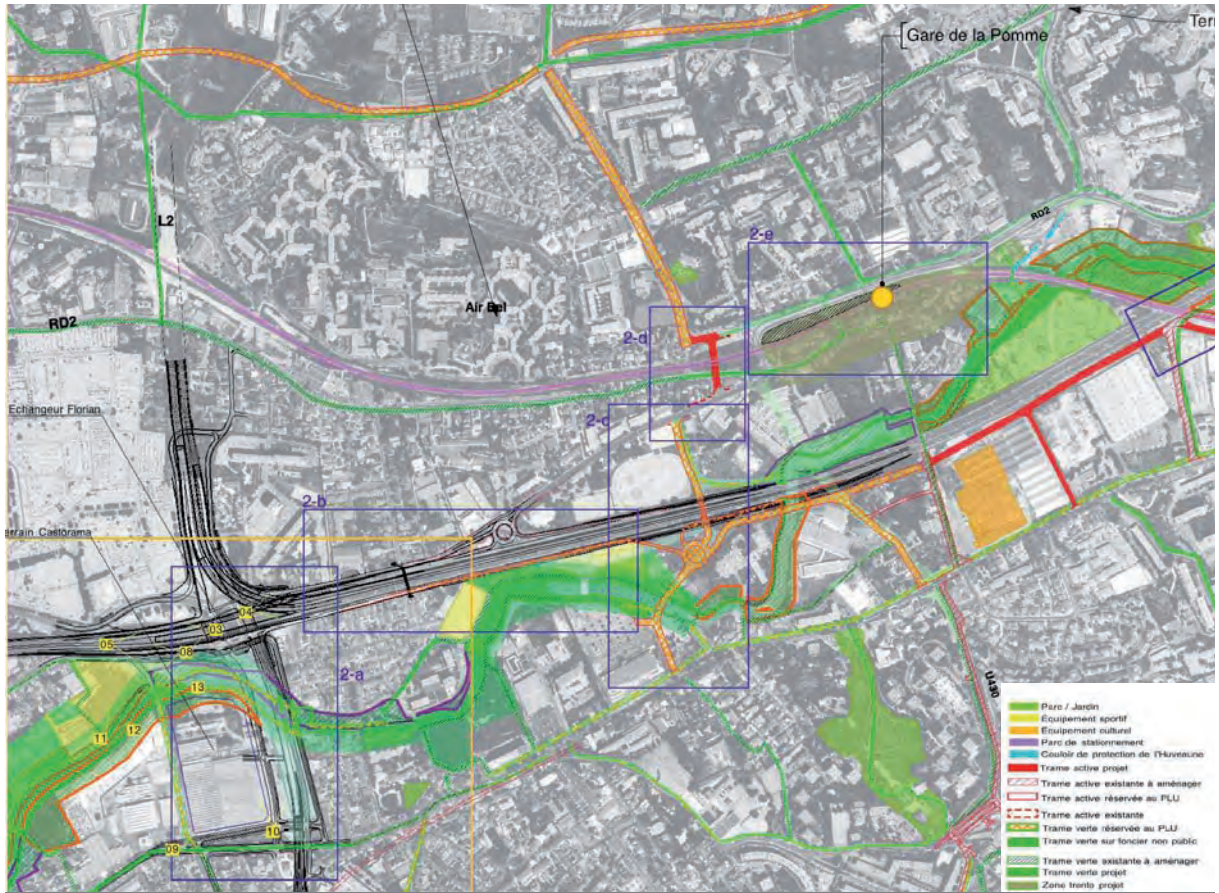
Les enjeux:

- Améliorer l'accessibilité de la gare de la Pomme,
- Créer une intermodalité avec les lignes de Bus et le Tramway
- Valoriser le village de la Pomme en réduisant le flux de voitures.
- Requalifier la RD2 au niveau de la gare en boulevard urbain pour faciliter les déplacements piétons,
- Développer la trame verte pour connecter le terminus du tramway à la gare et au village de la Pomme.



Secteur de la Pomme-Saint Loup





Extrait du plan d'ensemble trame active



Site du carrefour U430



La gare de la Pomme





Plan détaillé des aménagements de la Gare multimodale de la Pomme



Plan détaillé des aménagements de l'accès à la Gare SNCF

Zoom multimodal de la Gare de la Pomme

### Illustrations du niveau de détails des études zoom

La réalisation de la trame écoassaisse demande parfois à être étudiée à plus fine échelle. Ici pour le secteur de la gare la Pomme l'échelle du 1/200° a permis de vérifier la capacité des espaces publics de recevoir un programme de Gare multimodal, à composer un espace urbain de qualité pour les habitants et à voir son trafic amélioré. L'échelle de détails permet également de vérifier la faisabilité technique de certaines intentions de projet, ici un ouvrage supplémentaire sous les rails RFF afin de fluidifier le trafic.

Une telle entreprise passe par un projet d'ensemble sur les quatre secteurs définis, et nécessite une coordination et une mise en cohérence des différentes logiques d'aménagement à l'œuvre, publiques et privées. Ceci passe aussi par une articulation fine entre le territoire industriel et l'habitat environnant, de sorte que, tout en reconnaissant les spécificités, industrie et habitat retrouvent une concordance et bénéficient mutuellement des

dynamiques qui les animent. De même, l'articulation fine entre espaces de nature et espaces urbanisés sera retissée entre le fleuve, les coteaux et la mer avec la vocation de révéler les qualités de vie propres de la vallée. Une nouvelle identité paysagère de la vallée pourra alors être construite, alternative à la dégradation induite par l'anarchie du marché immobilier.

L'image d'une vallée active, verte, habitée, sera exprimée par une connivence entre la nature de l'Huveaune et des collines, la bande active et les quartiers, et par un retraitement des friches, des délaissés et accidents. Tant à l'échelle locale de l'habitant, qu'à celle du voyageur sur l'autoroute ou la voie de chemin de fer, les interventions n'ont pas pour but de lisser l'ensemble du territoire, mais plutôt d'affirmer des densités et des occupations et de maintenir cette diversité qui fait la richesse de ce lieu.

L'Huveaune servira alors de lien entre eux et symbolisera le renouveau de la vallée.



Plan détaillé du giratoire proposé



# **Boulevard Urbain de l'Etoile Marseille**

**2007 - 2008**

**Etude stratégique d'ensemble  
pour la desserte des quartiers Nord-Est  
et du technopôle de Château Gombert**

---

Boulevard Urbain de l'Etoile, Marseille





### ASPECTS TECHNIQUES

**Programme:** Etude stratégique d'ensemble pour la desserte du technopôle de Château Gombert

**Mission:** Etude préalable

**Maîtrise d'ouvrage:** Marseille Provence Métropole

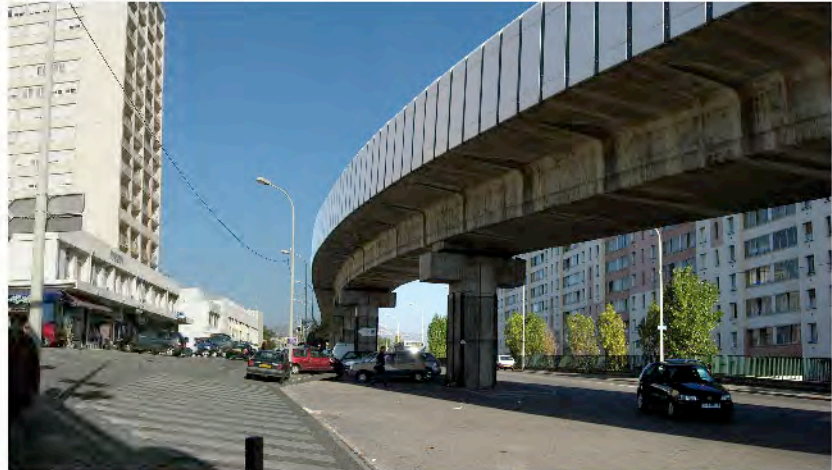
**Calendrier:** 2007

**Maîtrise d'oeuvre:** Hanrot et Rault (architectes), B&R ingénierie (BET)

**Coût :** 16 M€ HT

**Dimensions:** Long: 2 Km

**Localisation:** Marseille



Boulevard Urbain de l'Etoile, Marseille

le Boulevard Urbain de l'Etoile est un rebus du projet de l'autoroute Est de Marseille, abandonnée depuis 1968. Présenté comme la solution de desserte pour la technopôle de Château Gombert, la Communauté Urbaine s'interroge sur son bien fondé sachant que les habitants se mobilisent contre.

Or, replacé dans la perspective de desserte de l'agglomération Nord-Est, le Boulevard Urbain de l'Etoile apparaît comme une réponse très locale et n'offrant aucune alternative à la voiture.



En revanche, la réalisation d'un shunt et la restructuration du maillage existant recomposent une unité territoriale entre les anciens et les nouveaux quartiers. La priorité est donnée à la performance des TC et aux continuités des déplacements doux. Cette alternative à un projet coûteux évite le terrassement d'une colline et la destruction de l'intégrité naturelle des berges du Jarret : un espace d'intérêt général pour les quartiers mitoyens violentés par les infrastructures.

En effet, les quartiers Nord Est sont en interface entre les récentes urbanisations péri urbaines et le centre ville. Dans cet entonnoir orographique très contraignant pour les infrastructures, le réseau viaire est fortement sollicité par le transit intercommunal pendulaire, par défaut de propositions de mode de déplacements performants autre que celui de la voiture.

Le maillage viaire, bien qu'a priori « bien équilibré », si l'on considère le projet du CD4d, concentre les difficultés de répartition de flux et de détournement d'itinéraire.

Les bus offrent peu de fiabilité horaire puisqu'ils subissent les encombrements automobiles, les dispositifs pour se déplacer en vélo ou à pied sont rares, encombrés par les stationnements et sans aménités.

La présence des stations de métro et la proximité des gares TER constituent des facteurs d'amélioration de déplacements. Encore faut-il considérer des dispositifs performants pour les desservir sans qu'ils deviennent des « aspirateur de voitures individuelles » qui envahissent les réseaux et les espaces publics.



Préambule

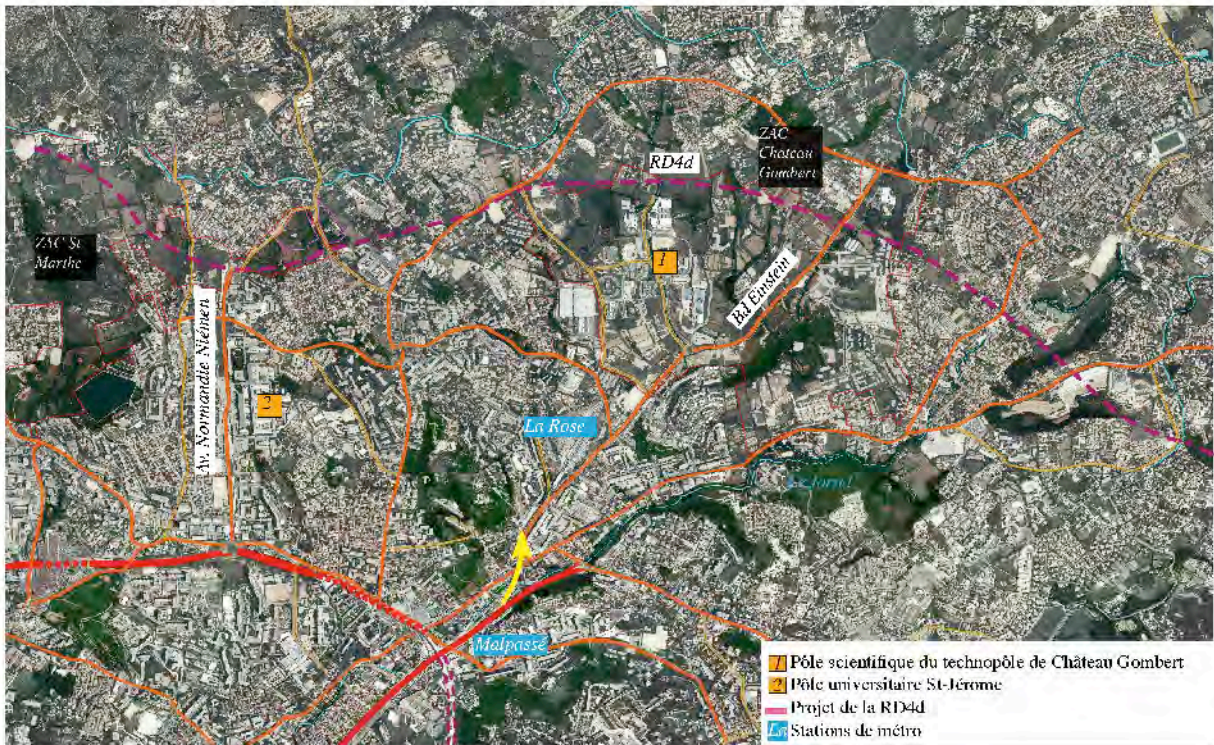




Avenue Einstein (secteur Sud).



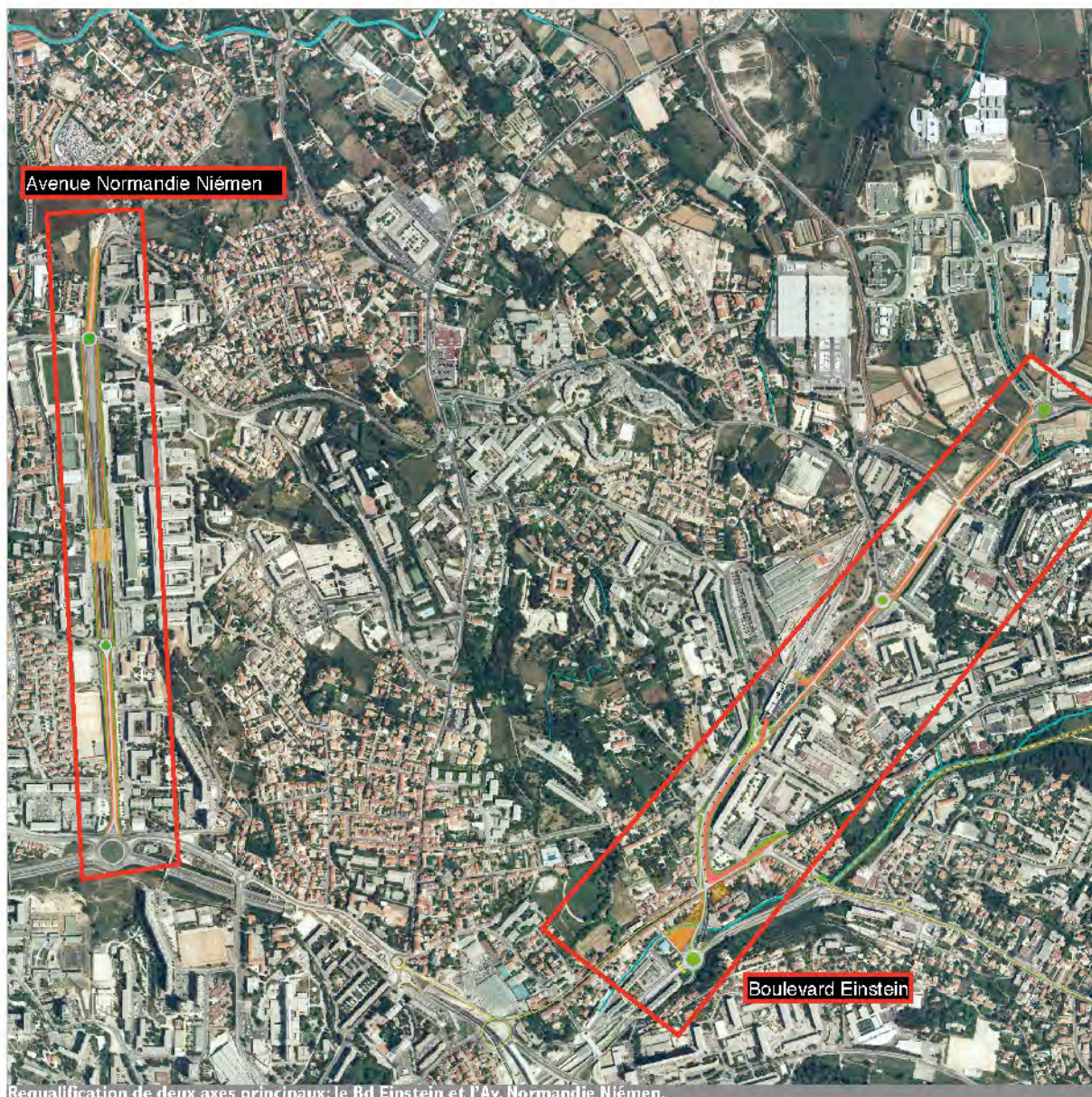
Avenue de La Croix-Rouge.



Etat existant, infrastructures.

Boulevard Urbain de l'Etoile, Marseille





Proposition d'ensemble

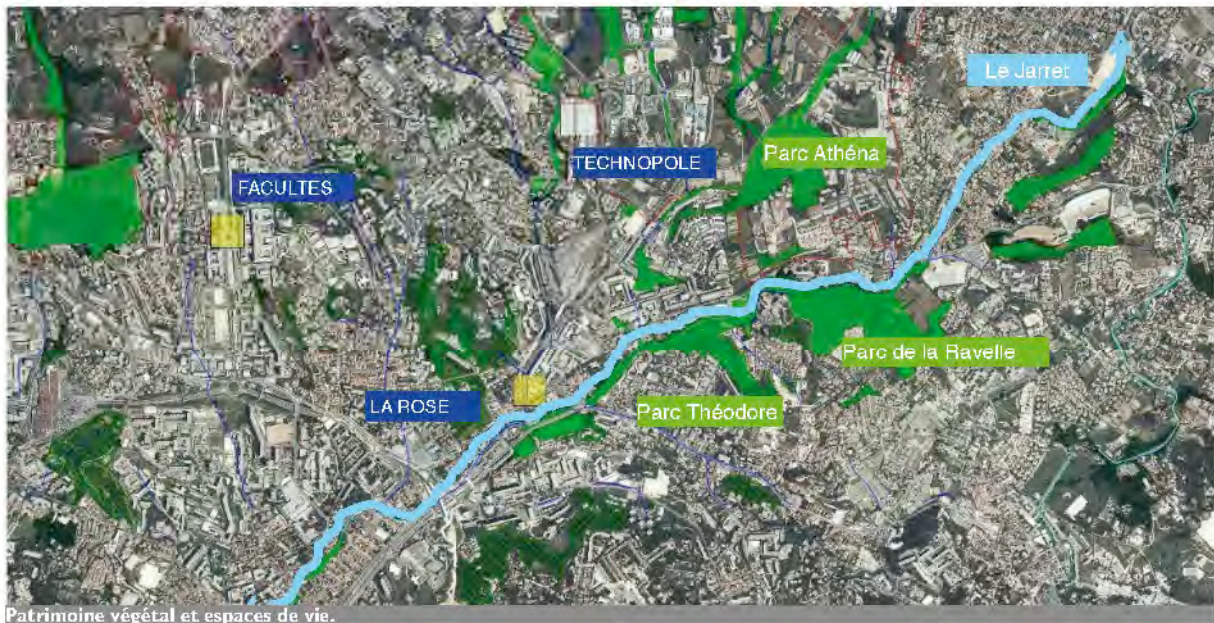


Trois principes gouvernent les orientations d'aménagement :

- Optimiser la fluidité du trafic par, d'une part la réalisation de la RD4d comme un boulevard urbain transversal au maillage radial, et d'autre part la structuration du maillage primaire (Bd Einstein – bd Niémen) en interface entre la RN 1547 et la RD4d. Cette optimisation sera complétée par le « shunte » des carrefours de la Rose – des Olives et de la Croix Rouge. Il redessine une desserte lisible vers la ZAC et répartit les flux qui provoquent la saturation du trafic.
- Requalifier le maillage existant dans l'emprise des emplacements réservés. Les espaces confortables et continus pour les modes doux comme les sites propres pour les transports en commun sont une priorité. L'ensemble retisse une cohérence au travers des espaces publics.
- Conforter la berge du Jarret comme un espace naturel qualitatif qui participe à l'équilibre entre les espaces ouverts et les espaces bâtis du tissu urbain. Cet aménagement de caractère ludique dessert aussi les équipements scolaires, sportifs, de commerces et de loisir à l'échelle du quartier. Prolongée jusqu'au boulevard périphérique du même nom,

elle assurerait à l'échelle de l'agglomération une grande promenade entre le centre ville et les collines qui desservirai des quartiers aujourd'hui isolés.

L'ossature du maillage repose donc sur trois propositions qui sont indissociables si l'on souhaite des résultats effectifs concernant l'amélioration du trafic et de la qualité de vie: une desserte lisible du technopole de Château Gombert, la réalisation d'un tronçon de la RD4d, et le bouclage du maillage RD4d-Einstein.



Patrimoine végétal et espaces de vie.

Boulevard Urbain de l'Etoile, Marseille





Avenue Niemen dans son ensemble



Le mail de St Jérôme

Av. Normandie Niemen



## Requalification de l'Avenue Normandie Niémen

l'avenue Normandie Niémen possède de larges emprises en friche ou occupées par des parkings. Sa requalification permettra de mieux répartir les usages, et de valoriser le paysage, notamment les vues vers les collines au Nord et vers la mer au Sud.

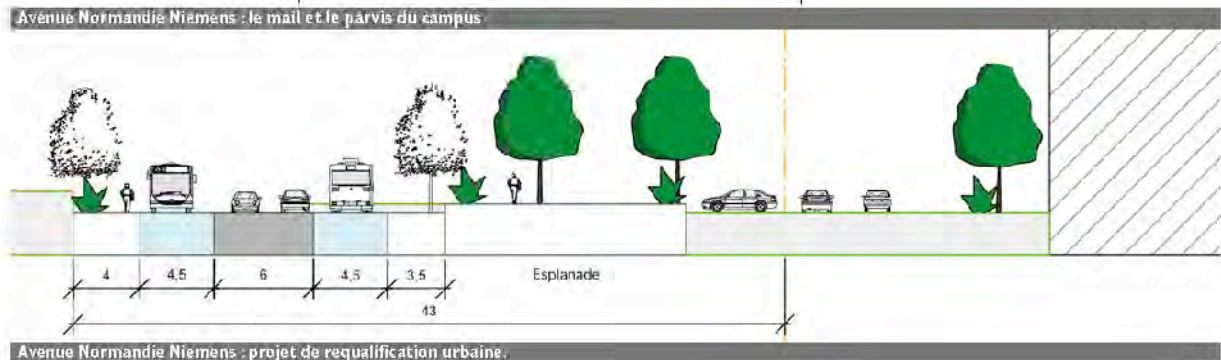
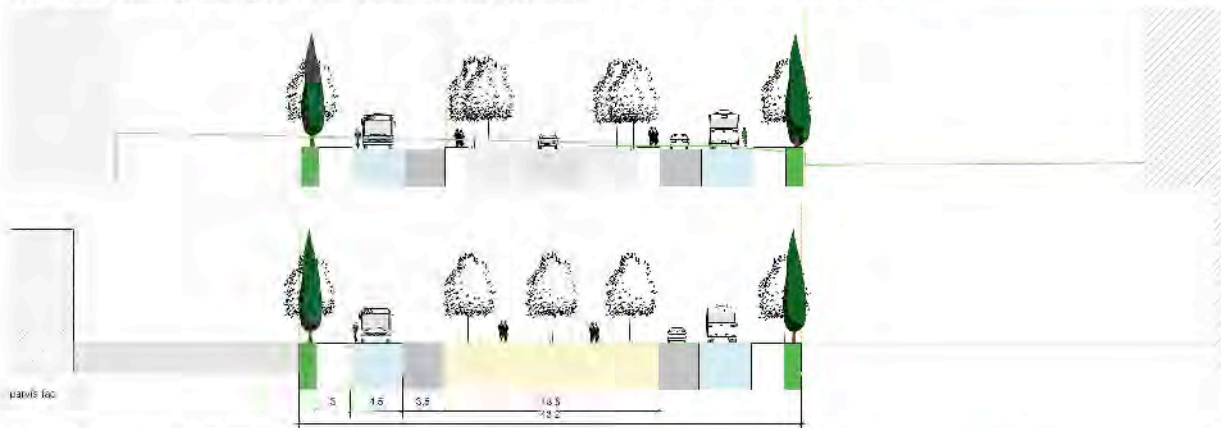
La rectitude de l'avenue est maintenue pour conforter le statut et la lisibilité de l'itinéraire mais aussi pour profiter des bornes paysagères offertes : les collines et la mer.

Les plantations d'alignement significatives du grand axe seront mêlées aux plantations de haies agricoles. Ces vestiges des occupations agricoles caractéristiques de ce quartier seront soutenus pour conforter son identité.

Cette liaison L2-RD4d qui dessert le campus de Saint Jérôme joue aussi le rôle de parvis pour cet équipement.

Les voies TCSP et auto cernent un vaste mail sur l'ensemble

de l'avenue. Ce dispositif en «ramblas» ombrage le parvis ou les stationnements, ménage la continuité des cheminements piéton et cycles, d'ouvre les vues et fluidifie la circulation.



Boulevard Urbain de l'Etoile, Marseille



### Requalification des berges du Jarret:

L'intégrité de l'espace naturel du Jarret est préservée. Les fonctionnalités écologiques et les continuités d'usages et de paysage s'opèrent au sein même du lit majeur du Jarret et avec les parcs qu'il côtoie, à savoir le parc St Théodore, le parc de la Bégude et celui de la Ravelle.

Il recompose par ailleurs l'interface entre la ville et ses espaces naturels qui conforte l'identité de Marseille.

Un patrimoine végétal et d'édifices hydrauliques constitue une très bonne base pour l'aménagement et l'entretien sera facilité par la proximité de la rivière. En effet, le site est boisé, arrosé par le cours d'eau et se régénère presque naturellement.

La réalisation du nouveau franchissement, au Nord, permet de constituer un parc linéaire de 2 km et d'assurer une liaison continue inter quartiers et inter équipements. Promenade ludique entre les parcs et liaison fonctionnelle entre les équipements et les pôles attractifs, cet espace collectif emblématique des quartiers traversés est porteur d'une nouvelle image.

L'aménagement des 700m de berges canalisées, au Sud, propose une alternative confortable aux déplacements très contraints sur l'avenue de la Rose.

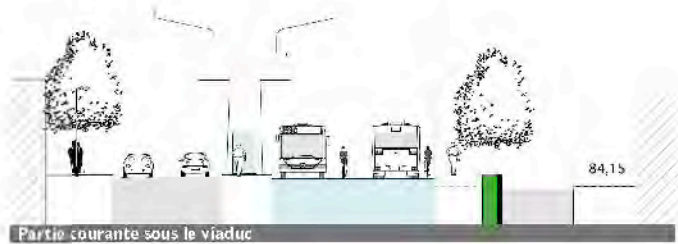
### Requalification du boulevard Einstein et avenue JP Sartre:

du Sud vers le Nord

Le shunt est réalisé par la création d'un barreau qui longe la trémie du métro entre l'avenue JP Sartre et l'avenue de la Rose. Son impact est donc mutualisé avec celui du métro et le nouveau rond point répartit le trafic sur les bons itinéraires.

Jusqu'au terminus de la Rose, la séquence suivante profite du viaduc du métro pour organiser un busway. En effet, aux contraintes foncières, le rassemblement des couloirs de bus est la solution qui permet l'intégration d'une multi modalité continue. Les rond points disparaissent car peu favorables à la priorité des bus; les carrefours sont équipés de feux détecteurs. Au-delà de la gare, les bus retrouvent des couloirs en site propre traditionnels, les carrefours giratoires sont transformés en carrefour à feux pour ménager leurs priorité.

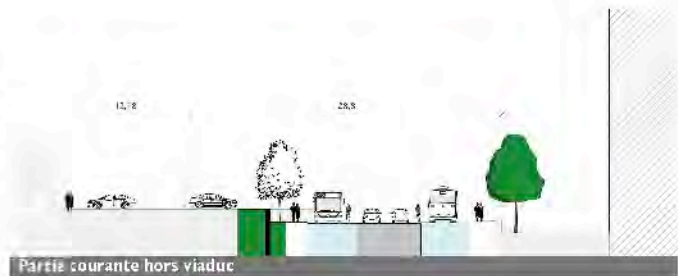
L'ensemble des espaces publics est requalifié et des parvis plantés sont réservés au droit des équipements et des commerces.



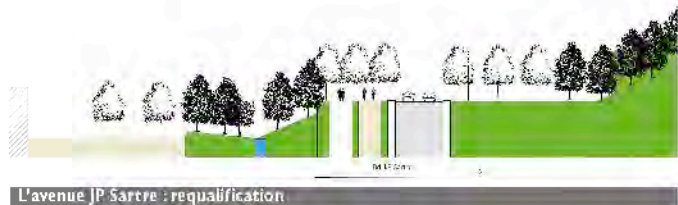
Partie courante sous le viaduc



Parvis planté et stationnement minute devant les commerces et la poste.



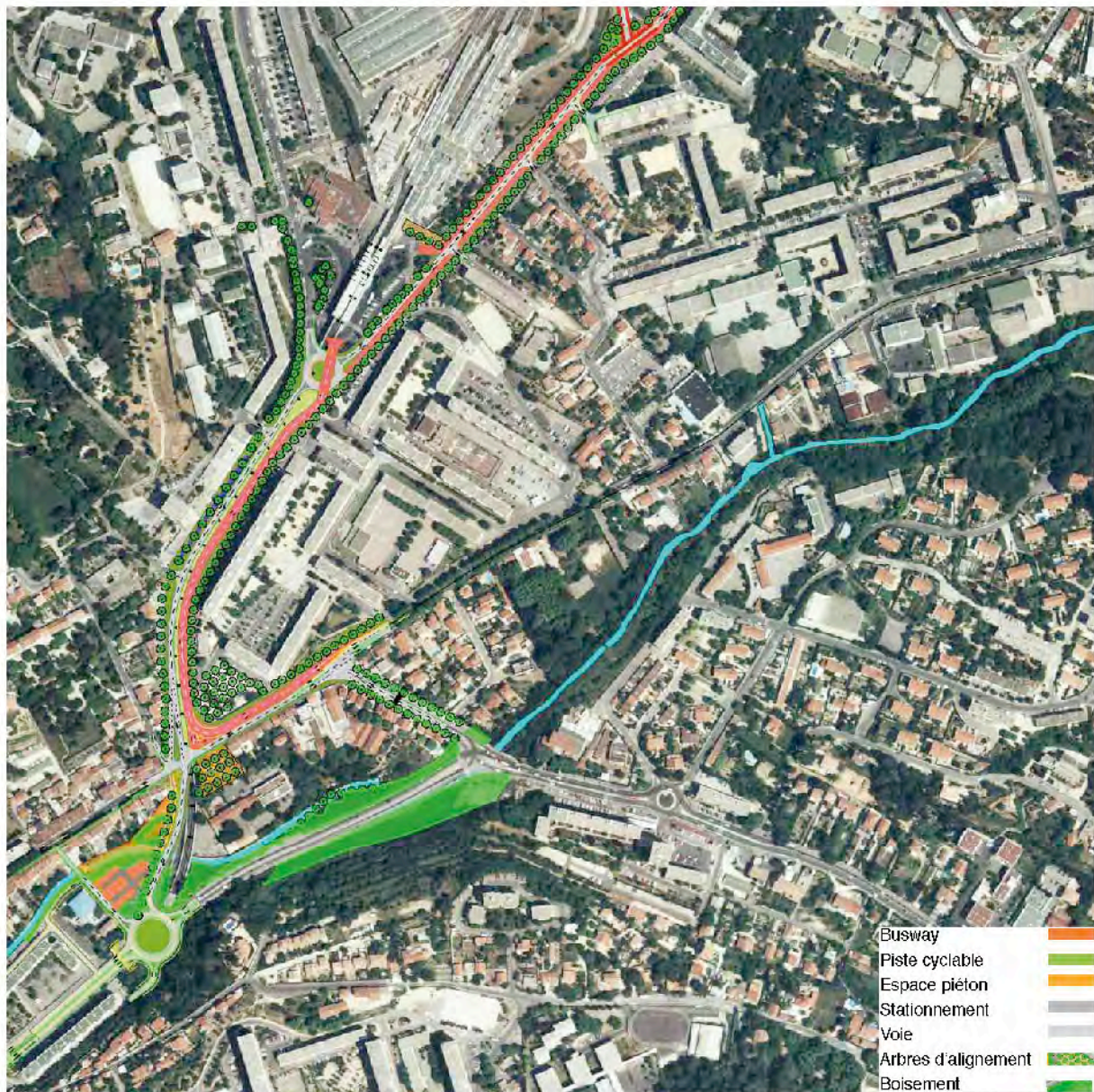
Partie courante hors viaduc



L'avenue JP Sartre : requalification

Bd Einstein





Boulevard Urbain de l'Etoile, Marseille





## 3 - Contexte et modalités

Par Stéphane Hanrot

Nous avons, dans les chapitres précédents, présenté les trois projets du corpus en eux-mêmes en nous appuyant sur les documents de l'agence H&R. Ce chapitre est consacré à la remise en contexte du développement de ces projets et à l'identification des modalités selon lesquelles le groupement a mis en œuvre sa stratégie.

### 3.1 Le contexte des années 2000

Dans la période charnière des années 2000, les systèmes de gouvernance ont eux-mêmes évolué. De nombreuses villes qui n'avaient pas encore constitué de partenariat au sein de Communautés Urbaines, se sont employées à ces regroupements. Rennes et Bordeaux ont mis en place leurs communautés alors que Lyon l'avait déjà mise à l'œuvre depuis longtemps avec le bénéfice que l'on connaît. La période de transition dans la gouvernance territoriale n'a pas été sans incidence sur le développement des projets urbains.

Les travaux menés par l'équipe Tsiomis-Ziegler [Tsiomis,2007] sur les projets urbains développés à Bordeaux, Lyon, Rennes et Strasbourg ont identifié des difficultés rencontrées. Ainsi, la question "*...qui fait les projets et qui les porte ?*"; la question "*des échelles d'intervention et de compétences par rapport au territoire ?*"; La question de "*la compétence pour mettre en place et gérer les projets à l'échelle de l'agglomération*" sont autant de questions cruciales qui ont fragilisé certains de ces projets. A Rennes, par exemple, la prégnance du modèle urbain dense porté par la ville centre n'a pas trouvé un écho si favorable dans les communes périphériques.

Mais, au-delà de la question de la gouvernance, c'est une question de partage d'une culture urbaine qui est en jeu. Celle-ci est à reconstruire en permanence car elle n'est jamais stabilisée : les acteurs changent, les problèmes se déplacent. Mais cette culture urbaine, dès lors qu'elle est constituée en grande partie de l'expérience partagée de la ville, doit assimiler - dans une boucle de rétroaction - les modifications qu'elle a contribué à construire à un moment donné. La réalisation d'un quartier qui fait l'unanimité va développer un référentiel commun et enrichir positivement la culture urbaine. Le projet sera pris en référence et d'autres en seront déclinés, positivement reçus par les acteurs institutionnels et la population. A l'inverse, un contre-exemple crée une culture de défiance et peut générer une culture urbaine de dévalorisation. Ainsi la culture urbaine et les pratiques de projet qui en découlent sont extrêmement situées. C'est pourquoi, d'après Tsiomis et Ziegler, l'idée d'une classification des projets urbains est difficile<sup>23</sup>. A chaque contexte local ses propres règles d'action, de gestion du temps, quand bien même tous se conforment au code de l'urbanisme et aux modèles à la page.

Il ressort de cette remise en contexte qu'il y a toute légitimité à étudier la question du projet d'infrastructure de mobilité comme déterminant dans la fabrique du projet urbain, et que, s'intéressant à cela, on est nécessairement dans l'observation de situations singulières. Autrement dit qu'il y a une part d'enseignement qui doit être tirée de façon circonstanciée au regard de la spécificité du contexte avec un retour d'information direct auprès des acteurs qui opèrent, comme le fait Tsiomis avec les ateliers, et qui pourrait s'apparenter à une forme de recherche réflexive dans l'action - selon Schön [Schön, 1994]. L'autre part de l'enseignement que l'on peut tirer est celui qui définit les conditions d'une généralisation possible, comme le fait Tsiomis en dégagant certains fondamentaux communs aux projets qu'il a analysés. Citons le nécessaire partage d'une culture urbaine entre les acteurs pour que le projet puisse se partager. Citons encore la nécessaire posture de concepteurs qui jouent le jeu et entrent dans le processus de projet urbain en cours et son hétéronomie plutôt que de lui assigner une autonomie qui génère un refus à terme. Citons enfin la nécessaire concertation pour que la culture urbaine soit diffusée et que les projets soient appropriés.

<sup>23</sup> "Si, comme il a souvent été dit, le projet urbain est un processus, à chaque contexte pourtant, correspondent des démarches aux dispositifs particuliers pour réussir à articuler des stratégies parfois divergentes. Au-delà des cadres institutionnels, des types de financement, de l'importance des villes et de leur agglomération, ces stratégies et dispositifs dépendent aussi des cultures particulières des acteurs, cultures qui ne sont pas forcément partagées. Par ailleurs, même dans un cadre national identique, il y a des cultures locales différentes qui émanent de l'histoire de chaque ville. Ce qui fait que le projet urbain de Rennes ne ressemble pas à celui de Bordeaux, lui-même différent de celui de Lyon ou de Strasbourg....Ce sont les stratégies locales qui dictent souvent les attitudes vis-à-vis des projets urbains, sans oublier la culture personnelle des maires et leur sensibilité vis-à-vis des formes conçues par l'architecte ou le paysagiste qui jouent un rôle souvent catalytique." [Tsiomis,2007].

### 3.2 Le contexte marseillais

Ceci étant posé, nous devons donc expliquer le contexte Marseillais dans lequel s'est mise en place la stratégie intégrative et déterminer les traits de sa singularité.

Replaçons nous dans le contexte Marseillais et ses particularités. La première est que les infrastructures, considérées jusque-là dans leur autonomie technique par la DIFRA, deviennent des entrées dans le projet urbain et à partir d'elles le groupement prétend retisser un projet spatial qui intègre la complexité de la ville. Décrite dans ce contexte, la stratégie intégrative ne démontrera pas son aptitude à opérer sur un projet urbain en soi.

La seconde est la situation de la gouvernance Marseillaise. La communauté urbaine Marseille Provence Métropole a été créée en juillet 2000. Le transfert d'un certain nombre de services de la ville de Marseille à la communauté s'est opéré entre 2010 et 2002. C'est le déplacement du service des infrastructures et des grands travaux de la ville de Marseille à la communauté qui a marqué le début d'une aventure dans lequel le groupement s'est trouvé impliqué. Tout était à construire pour les membres des services et, pour le groupement, la situation était complètement inédite. Comme nous le voyons, la situation des acteurs était beaucoup moins claire que dans les villes ou communautés urbaines qu'analysent Tsionis et Ziegler et le contexte administratif très ouvert. Si les différents services de MPM se sont mis en place à ce moment, ils n'avaient encore de méthodes et de domaines bien arrêtés. Ils étaient eux-mêmes en un processus réflexif et plutôt accueillant aux pratiques nouvelles. D'un autre côté, les modalités de gouvernance interne à MPM et externe envers les autres acteurs territoriaux – Ville de Marseille, Conseil Général<sup>13</sup>, Région PACA, RFF, SNCF, Port Autonome, Etablissement Public Euroméditerranée – n'étaient pas clairement fixées. Ce qui conduisait à une situation extrême. L'hétéronomie de la stratégie intégrative est donc importante ce qui implique que cette pratique s'est développée en palliatif à un contexte peu structuré.

Selon ce principe, le groupement a formé une première analyse qui l'a conduit à identifier un rôle particulier dans les projets et les études menées dans le marché à bon de commande<sup>24</sup>. Un marché à bon de commande est un marché public qui permet à une collectivité publique de sélectionner par concours une entreprise sur la base d'un cahier des charges fixant des compétences, une organisation d'équipe et une méthodologie ainsi que des prix unitaires pour des tâches de référence. Le marché d'un an, reconductible 4 années au maximum, une fois établi, la collectivité peut procéder directement aux commandes de travaux ou d'études sans repasser par une mise en concurrence. L'entreprise sélectionnée a un devoir de réponse immédiate avec les moyens adéquats. Pour le commanditaire, les procédures sont raccourcies. Pour le commandité, un volume de travail garanti compense sa disponibilité. Si les rapports de travail sont bons, il s'établit dans le temps une complémentarité des acteurs et un emboîtement des méthodes entre le groupement et les services techniques.

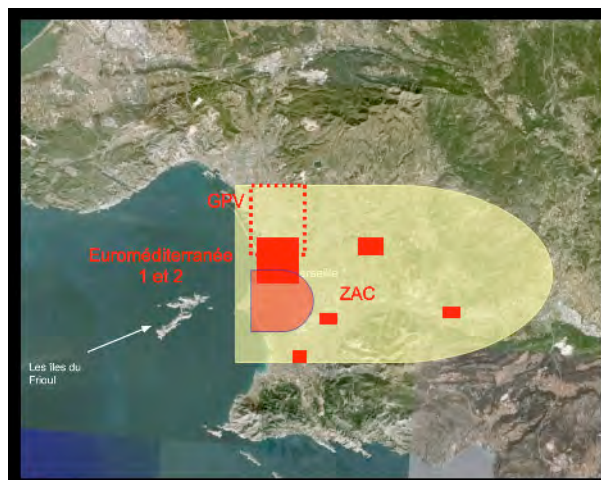
Ce que le groupement a découvert dès les premières commandes, c'était le "hachoir" à projets qui était à l'œuvre. Le hachoir à projet, c'est le débit des projets d'ensemble - avancés par l'agence d'urbanisme (AGAM) ou d'autres concepteurs - en autant de projets techniques (circulation, voirie, transport en commun, espaces verts, éclairage, ...) disjointes qui sont portés, chacun, par un service particulier. Ce hachoir est constitué des différents services de la ville et de la communauté urbaine. Ces services étant en concurrence envers les élus et n'étant en rien redevables d'une cohérence urbaine, il en résulte des réalisations spatialement désarticulées et souvent déphasées. Leur concurrence envers le pouvoir politique et les plans de carrière personnels des dirigeants ne facilite pas la circulation de l'information. Le hachoir est aussi constitué d'autres collectivités – région et département - des grands opérateurs que sont les SEM d'aménagement, la SNCF ou RFF. Ces différentes entités, propriétaires de portions du territoire, gestionnaires de certains objets (réseaux, voirie, plantation,...) n'ont pas vocation à travailler ensemble dans une logique de projet cohérente. Quand un projet d'ensemble leur est présenté par l'agence d'urbanisme, ces entités s'empressent de s'approprier une partie ou d'en refuser une autre : "je suis responsable de la voirie, la question du bâti sort de ma compétence,..." ; de faire valoir son point de vue "mes bus ne passeront pas par là.. !" même si la cohérence du projet d'ensemble est mise en péril. Le hachoir à projets est donc cette machine bien huilée qui s'autonomise et se survit à elle-même. Notre position dans le système étant complètement décalée et sans enjeu particulier sinon le portage de projets cohérents, nous avons adopté des modalités de travail qui ont essayé de déjouer le hachoir à projet et remis les acteurs en synergie. En réalité, avec la volonté d'acteurs généreux de la DIFRA, nous avons développé une stratégie de projet qui, d'un projet à l'autre, s'est perfectionnée dans l'art d'intégrer différents points de vue et de reconstituer des logiques de projets quand elles avaient été perdues ou de les créer. Le bon de commande étant au profit de la DIFRA, les projets sont tous initiés par une question d'infrastructures. Leur origine niche dans une des lames du hachoir à projet communautaire. Notre objectif a été précisément d'élargir la question et de remettre l'infrastructure dans l'ensemble auquel elle participe, c'est-à-dire le territoire urbain et le projet urbain holistique que l'on doit lui consacrer. De projets d'infrastructures nous avons proposé des projets d'infrastructures urbaines et initié, quelquefois, des projets urbains.

<sup>24</sup> voir : [Code,2006] Code des marchés publics. Chapitre VI – Accord-cadre et marchés à bons de commande Article 77 [Marché à bons de commande]

La reconduction du marché à bons de commande, le tout sur une période de sept années, a permis au groupement de prendre pied dans la structure de projet des institutions avec une finesse et, par la durée, avec une porosité entre les acteurs qui a conduit les ingénieurs du groupement et de la DIFRA à prêter une oreille attentive aux approches des architecte-urbaniste-paysagiste sur la qualité de l'espace urbain résultant des projets, de la cohérence de la composition et de la lisibilité des projet. Symétriquement, les architecte-urbaniste-paysagiste ont, par cette intimité d'équipe et cette continuité du travail avec la DIFRA puis d'autres services comme la DIPOR (ports et aéroports) ou encore la DITRA (transports) et DICIRC (circulation), enrichi leur propre culture technique sur la circulation, les ouvrages divers et variés, les systèmes spécifiques. Nous avons donc vu les pratiques évoluer et les services techniques s'initier progressivement aux enjeux urbains, architecturaux et paysagers de leurs projets d'infrastructures. Cette déteinte a aussi opéré sur la relation aux habitants. La loi SRU a introduit la concertation. Nous avons saisi cet argument pour aller à la rencontre des habitants, sur le terrain. Or, cette pratique n'était pas habituelle pour les techniciens de la DIFRA. La logique de projet alors à l'œuvre était plutôt celle du coup de force, c'est-à-dire faire en sorte que l'infrastructure s'impose aux habitant en leur dévoilant le projet technique à un moment suffisamment avancé du processus – lors de l'enquête publique si elle était nécessaire – pour que la réaction ne puisse pas s'organiser. Ceci était une façon de donner de la marge aux élus : ils n'avaient pas à s'exposer. D'un autre côté, certains projets étaient bloqués à cause d'une réaction forte de la population, comme sur le Boulevard Urbain de l'Etoile. Or le fait d'aller sur le terrain social, d'avoir suivi les activités de l'association ARENE, qui a investi les lieux de façon provocatrice en organisant fêtes et débats, nous a permis de comprendre où étaient les enjeux et a alimenté notre réflexion pour un projet alternatif. Ce projet-là et d'autres, se sont ainsi remis dans une spirale vertueuse, et les dossiers ont pu avancer. Progressivement, cela a changé la perception que la DIFRA avait du rapport aux habitants qui n'étaient plus forcément vu comme des empêcheur de tourner en rond, mais comme ayant une parole à faire entendre.

Le groupement a mis en œuvre des décalages pour élargir son regard et réactiver l'attention des partenaires. Ainsi, nous avons mis en pratique ce que B.Secchi appelle faire le projet avec ses pieds<sup>25</sup>. Ainsi, outre les visites de site, sur plusieurs projets, nous avons cheminé avec un artiste marcheur, Hendrick Sturm, en compagnie d'habitants promeneurs, mais aussi des membres de la DIFRA.

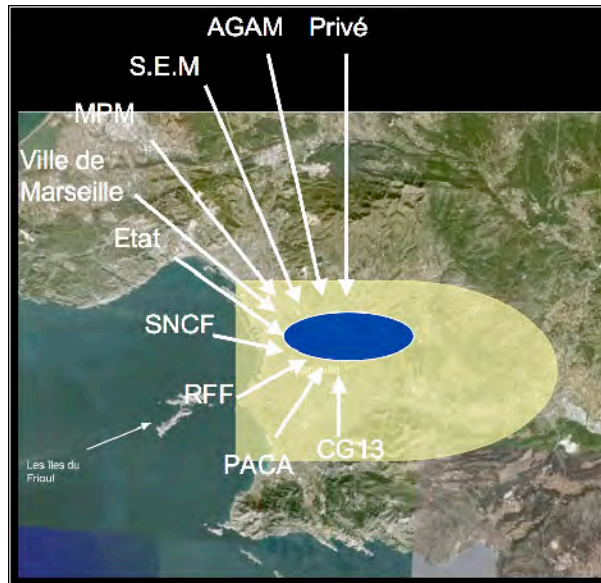
De plus, le groupement a développé un antidote au "hachoir" à projet qui est à l'œuvre entre les services de la communauté, de la ville, du département, de la région et de grands acteurs comme RFF, SNCF. L'antidote ce serait une stratégie où la mémoire est reconstituée, y compris dans la lecture historique du territoire, et où un effort d'intégration, dans une logique de projet, de ce qui est approprié par chaque service technique. La concertation est alors développée en interne et fabriquant des transversalité en lieu et place des étanchéités administratives.



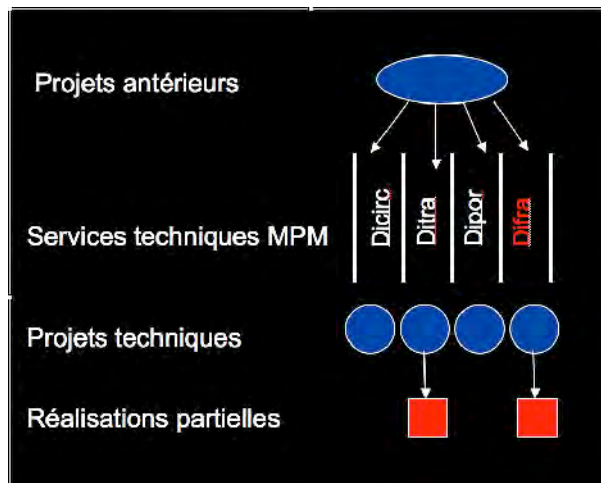
*Les projets sont développés sur le territoire jaune qui n'est pas géré avec des moyens coordonnés de projet comme le sont les ZAC ou l'établissement public Euroméditerranée.*

<sup>25</sup> " Lorsque j'arrive dans une ville pour laquelle on m'a demandé d'expertiser des situations compliquées, je récolte tout ce qui existe sur elle: de la littérature à la photographie en passant par la peinture, la musique, l'histoire, etc. Et je commence: marcher, marcher et après, encore marcher. L'urbanisme est quelque chose que l'on fait avec les pieds. Il faut observer les détails minimaux, les noter, redessiner continuellement ce qu'on a vu, écouter les gens, leur imaginaire, les images de la ville qu'ils ont, les confronter à nos propres images, à nos propres projets, en évitant les grands gestes. C'est assez banal à dire, c'est nettement plus difficile à faire. Alors seulement, on peut commencer à travailler à un niveau conceptuel adéquat, pas encore sur un projet qui soit défini d'un point de vue de sa physionomie visuelle, de son architecture, mais qui commence à mettre au clair la structure de cette architecture." [Secchi,1999]

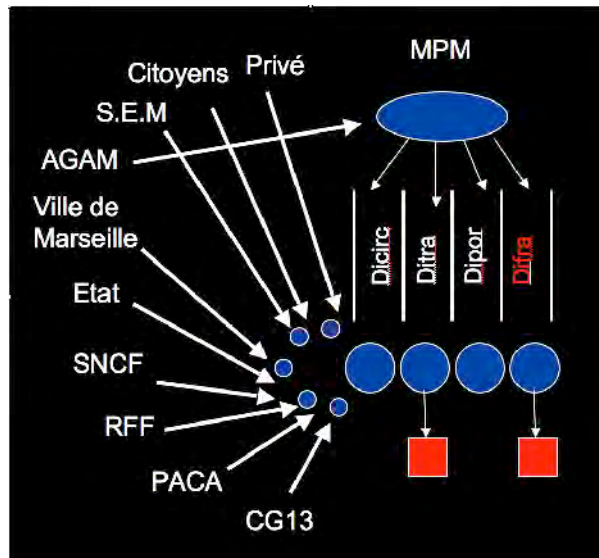




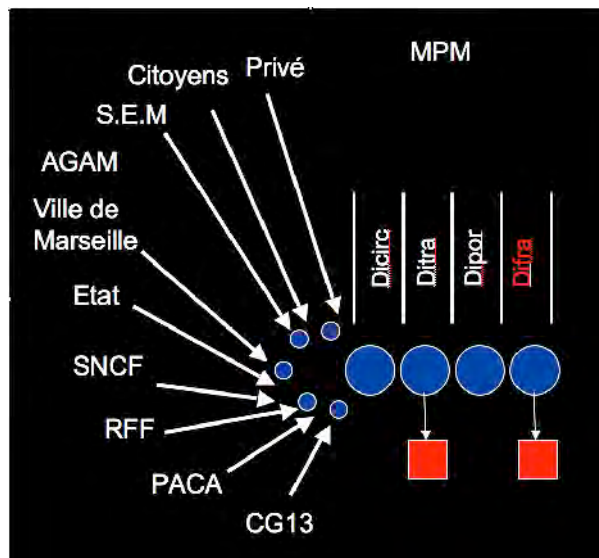
*De nombreux acteurs sont en charge de ce territoire, chacun selon ses propriétés foncières et ses propres systèmes techniques.*



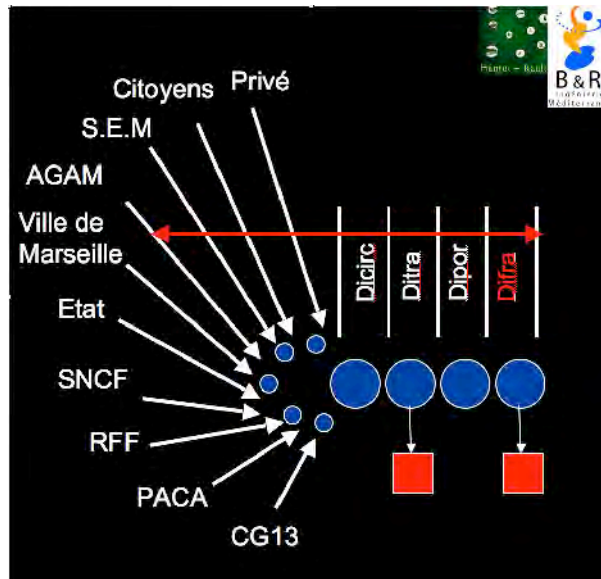
*Les services de la communauté urbaine découpent les projets d'ensemble et en font leur propre projet technique. Quelques fois ils les réalisent (en rouge), quelquefois non. La DIFRA est l'un de ces services. C'est un service de réalisation où la question du projet urbain est vraiment lointaine.*



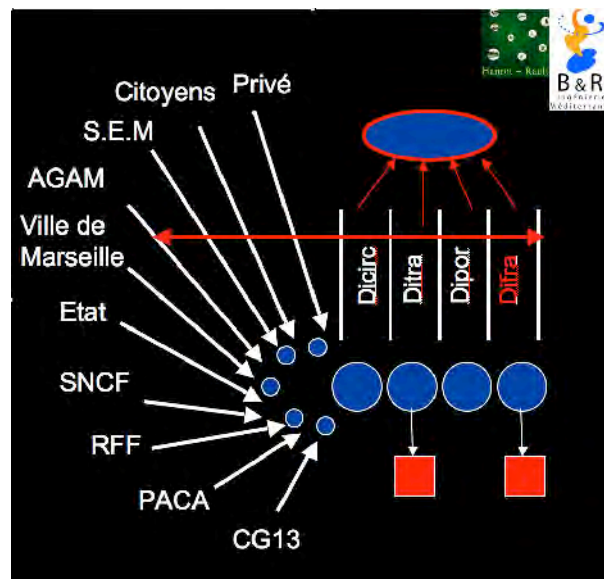
*Les choses se compliquent quand les autres acteurs entrent en jeu.  
Ici un projet de l'agence d'urbanisme (AGAM) va passer dans le Hachoir à projet.*



*Souvent, les projets techniques sont en cours,  
mais on a perdu le souvenir même du projet d'ensemble : amnésie.*

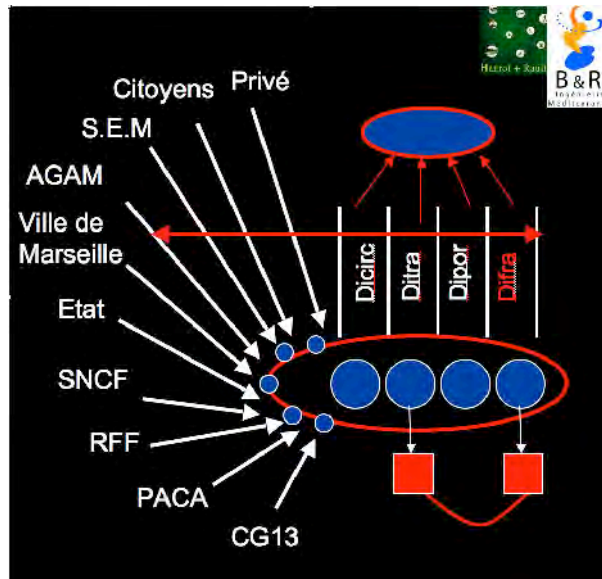


*La stratégie intégrative a consisté à créer de la transversalité entre les services et les partenaires.*

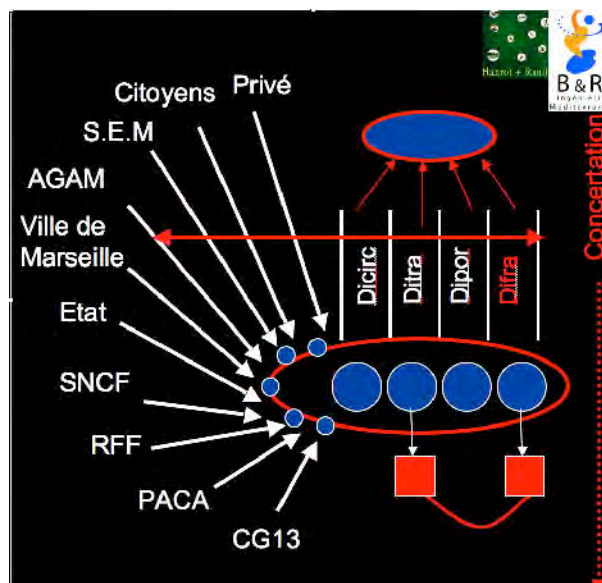


*Dans certains cas, par un retour dans la mémoire du territoire et des institutions, on a pu reconstituer le projet d'ensemble et redonner du sens aux projets techniques.*





*Dans plusieurs cas, nous avons été amenés à reconstituer des cohérences de projet entre les projets techniques déjà réalisés ou bien avancés.*



*La concertation comme processus continu a été un argument fort pour redonner des cohérences de projet là où elles avaient disparu.*

C'est de l'analyse des mécanismes du hachoir à projet que la stratégie du projet intégrateur s'est petit à petit imposée aux membres du groupement. Les conditions de durée offertes par le marché à bons de commande a permis d'établir cette stratégie dans le temps. L'expérience a donc été cumulative, et l'on peut dire que les services de la DIFRA ainsi que d'autres services techniques (DIPOR, DICIRC) ont été à leur tour intéressés par la stratégie sans en connaître les ressorts. Le fait que "ça marchait" était un argument suffisant.

### 3.3 Les modalités

La stratégie du projet intégrateur pourrait adopter la plupart des modalités proposées par la méthode PCI (Processus de Conception Intégré)<sup>26</sup>. Nous avons ici choisi de mettre l'accent sur les modalités qui nous ont semblé pertinentes dans la pratique du groupement.

Dans le développement des projets, nous avons mis en œuvre des modalités particulières dont nous pensons qu'elles doivent être mises en œuvre dans la stratégie intégrative :

- Connaître le terrain avec ses pieds, c'est-à-dire dans cette relation d'une connaissance intime des lieux et des habitants qu'induit la marche. Ne pas se priver de questionner les personnes rencontrées. Leur culture des lieux est souvent féconde pour le projet.
- Connaître le territoire avec la mémoire des projets et études qui ont été réalisés antérieurement.
- Décaler des points de vue par l'invitation d'expertises complémentaires aux concepteurs qui révèlent le territoire sous des angles inédits. L'histoire, la photographie, le cheminement artistique du marcheur, sont autant de révélateurs de ce que la pensée normée ne voit plus.
- Rechercher des références et de précédent pour circonscrire le domaine d'étude et donner la mesure ou la démesure du projet.
- Redéfinir les limites du problème posé et montrer les emboîtements d'échelles qui opèrent sur le territoire pour légitimer le projet dans le système urbain : dans le linéaire et aux nœuds.
- Se saisir de toute l'épaisseur urbaine et paysagère y compris en intégrant au projet d'autres objets imprévus ou qui ne relèvent pas du service ou de la compétence du commanditaire. Vous serez forcément en interface avec ceux qui seront en charge du bâti ou des équipements publics. Le projet intégrateur est global.

Pendant le processus de proposition :

- Former un diagnostic sérieux et multi-aspects comme le maître d'ouvrage l'attend en général. Ce diagnostic doit préciser les aspects d'après lesquels le projet sera évalué. Mais attention à ne pas se laisser piéger par l'analyse en soi. Il faut, en fin de diagnostic, proposer des pistes, des orientations de projet qui préfigurent les scénarii préférentiels. Faute de quoi, les interlocuteurs ne se lanceront pas dans l'appropriation du projet.
- Construire le projet à partir de scénarii. Ces scénarii sont à voir comme des hypothèses que l'on se donne de tester collectivement pour parvenir à un projet pertinent.
- Favoriser l'induction qui fait remonter à partir de la connaissance fine la règle d'architecturale qui s'impose à l'ensemble. On parlera ici de l'induction au sens où l'entend B. Secchi, c'est-à-dire comme favorisant la découverte à partir de fragments relevés de laquelle, par enquête, on s'applique à reconstituer le tout, à la

<sup>26</sup> "Qu'est-ce que le PCI (Processus de Conception Intégré)?"

Aujourd'hui, il n'existe pas de « bonne » définition unique du PCI. Le PCI décrit plutôt une méthode différente et intentionnelle d'aborder la conception de bâtiments et de collectivités durables, qui offre une probabilité de réussite beaucoup plus élevée que toute autre méthode.

Le PCI fait de plus en plus d'adeptes parmi les praticiens. Chacun d'entre eux a une façon différente et valable d'y recourir, selon ses expériences et ses façons de faire. La plupart conviendront toutefois que les différentes définitions comportent plusieurs points en commun :

- processus guidé par les objectifs, le principal objectif est la durabilité, mais il faut également déterminer des objectifs, des buts et des cibles auxiliaires explicites comme moyens de parvenir à l'objectif ultime;
- processus facilité par une personne dont le rôle principal n'est pas de concevoir le bâtiment ou des parties de celui-ci, mais d'assumer la responsabilité du processus de conception;
- processus structuré pour traiter des enjeux et des décisions dans le bon ordre, évitant ainsi la mauvaise performance du bâtiment résultant de décisions irréversibles prises en fonction d'intrants ou de renseignements incomplets;
- prise de décision claire pour que le processus décisionnel et le processus de résolution des conflits importants soient bien compris;
- processus inclusif – chacun des intervenants, du propriétaire à l'opérateur, apporte une contribution essentielle à la conception du projet et doit s'exprimer;
- processus collectif, de sorte que l'architecte n'est pas simplement celui qui donne forme au bâtiment, mais plutôt celui qui agit comme chef d'une équipe élargie au sein de laquelle tous les membres ont des rôles plus actifs à jouer, plus tôt dans le processus;
- pensée holistique ou systémique ayant pour objectif de réaliser un projet dont le tout est plus grand que la somme des parties, et qui peut même s'avérer plus économique;
- établissement d'un budget pour l'ensemble du bâtiment – ce qui assure une souplesse financière, de sorte que l'argent est dépensé là où il est le plus utile lorsqu'on procède par solution holistique;
- processus itératif permettant de profiter de nouveaux renseignements ou de peaufiner les décisions antérieures;
- expertise non traditionnelle – au sein de l'équipe, s'il y a lieu, ou ajoutée à des moments non traditionnels pour contribuer au processus. irréversibles prises en fonction d'intrants ou de renseignements incomplets; [Zimmerman,2007]

différence du détail qui, situé dans un dispositif qui tient sa cohérence par la décomposition d'un tout décrit à une autre échelle, et qui engage à lire et concevoir à partir du modèle général pour déduire les parties [Secchi, 2000, P103].

- S'ouvrir à la concertation sous une forme créative où l'on accepte que le projet soit une matière à pétrir collectivement.
- Initier dès le début une narration du projet dans un continuum historique qui, d'étape en étape, de phase en phase, met en demeure le praticien et les autres acteurs de reconnaître l'instant où ils se trouvent.
- Revenir sur le diagnostic et l'affiner avec les échelles de réflexion dans un jeu d'itérations entre ce que l'on connaît et ce que l'on doit découvrir.

Ces modalités sont d'après nous caractéristiques de la stratégie intégrative développée par le groupement dans le contexte du marché à bon de commande. Au-delà de ce contexte particulier, on peut penser que ces modalités devraient pouvoir être plus générale et compléter les travaux du CERTU.

### **Bibliographie :**

- [CERTU1-2005] "Conception intégrée des opérations routières en milieu urbain, Fiche n°1 Novembre 2005 "Associer l'ensemble des partenaires à la démarche de projet"
- Fiche n°2 Novembre 2005 "Promouvoir une démarche de programmation des projets routiers pour une conception intégrée la voie et de la ville" [http://www.certu.fr/fr/\\_Voirie\\_et\\_espace\\_public-n27/](http://www.certu.fr/fr/_Voirie_et_espace_public-n27/)
- [Chalas, 1997] "La ville émergente", Geneviève Dubois Taine et Yves Chalas, Ed de l'Aube, Mars 1997, ISBN2-87678-329-0 (page 252)
- [Code, 2006] Code des marchés publics. Chapitre VI – Accord-cadre et marchés à bons de commande, Article 77 [Marché à bons de commande]
- [Donzelot, 2004] "La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation" - Jacques Donzelot. Esprit Ed. Mars-avril 2004.
- [Hanrot, 2004] "A la recherche de l'architecture" – Stéphane Hanrot, L'Harmattan, 2004 - ISBN : 2-7475-2837-5, 2002.
- [HR-BUS, 2003] " Dossier de présentation du Boulevard Urbain Sud" groupement Hanrot et rault / B&R ingénierie – Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole
- [Mangin, 2004] "La ville Franchisée – formes et structures de la ville contemporaine" – David Mangin – Editions de la Vilette – Paris – 2004 – ISBN : 2-903539-75
- [MARSEILLE-INFO, 1979] – Lacaux JM – "Douze voies rapides se partageront le trafic de l'agglomération Marseillaise" – Marseille-informations – Ville de Marseille- 1979
- [RapInterm, 2009] Stéphane Hanrot – Rapport intermédiaire – séminaire BRAUP 2009
- [Schön, 1993] "Le praticien réflexif. À la recherche du savoir caché dans l'agir professionnel" - Donald Schön - Montréal, Éditions Logiques, 1993.
- [Secchi, 1999] - Propos recueillis par Thierry Paquot, à Paris, le 15 février 1999. Site web de l'Institut d'Urbanisme de Paris.
- [Secchi, 2000] – "Première leçon d'urbanisme" – Bernardo Secchi – Editions parenthèses – Marseille 2006 – ISBN 2-86364-635-4
- [Tsiomis, 2007] "Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg" – Yannis Tsiomis, Volker Ziegler - par Editions de la Vilette, Paris, 2007, ISBN : 978-2-91-545627-1
- [VanDuin, 2009] "Urban project" – Lin Van Duin et alii – actes de la conférence " The urban Project, Architectural Intervention in urban areas" - AEEA pub – 2009 – ISBN978-2-930301-36-5
- [Wachter, 2002] "La forme et le flux Figures urbaines et architecturales de la mobilité" - Serge Wachter Septembre 2002
- [Zimmerman, 2007] "Guide sur le processus de conception intégré" Alex Zimmerman, P. Eng. Société canadienne d'hypothèques et de logement





## 4 Le cas du Boulevard Urbain Sud

par Alexandre Chapuis



*Plan d'ensemble du boulevard urbain sud – H&R*

## 4.1 Introduction

« L'architecture de la mobilité : le cas du boulevard urbain sud » s'inscrit dans un cadre de recherche collectif « l'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire ». Ce collectif constitué d'experts n'appartenant pas nécessairement à la seule discipline de l'architecture et de l'urbanisme propose une analyse de projets en cours réalisés par le groupement Hanrot et Rault – BR ingénierie pour le compte de la Direction des Infrastructures de Marseille Provence Métropole.

La recherche porte sur un corpus de trois projets, le Boulevard Urbain Sud, le Boulevard Urbain Est et la vallée de l'Huveaune, dont la puissance publique a perdu le contrôle fonctionnel, foncier, et financier. La communauté urbaine Marseille Provence Métropole, maître d'ouvrage de ces études, donne avec la ville et des autres collectivités territoriales, un cadre de compétences administratives et techniques fragmentées qui conduit à « hacher menu » le territoire péri-urbain marseillais. « Pour avancer sur la problématique du projet d'infrastructure urbaine, le groupement HR/BR a proposé de revisiter son travail sur ce territoire. Au fil de sept années de marchés à bons de commande, le groupement HR/BR a développé une stratégie de projet qui, parce que les réussites ont été plus nombreuses que leurs échecs, pose, aujourd'hui, quelques jalons. Cette stratégie de projet baptisée intégrative, préféré au premier terme « inductive », a souvent permis au groupement « de positiver l'histoire et les contradictions du territoire péri-urbain marseillais, mais aussi de développer une cohérence transversale entre les acteurs institutionnels, au-delà de la division administrative et de la fragmentation de leurs services. Et ceci à partir du plus technique d'entre eux : la direction des infrastructures »

<sup>27</sup>

Il ressort de cette recherche collective l'accomplissement plus ou moins abouti, par le groupement, d'une pratique de projet « intégrateur », identifiée par : la mise en œuvre de mécanismes inductifs de conception, l'élaboration d'une convergence de points de vues sur la pertinence du projet, la persistance et l'adaptabilité du projet.

Le Boulevard Urbain Sud, dit le BUS, est la première étude « à grande échelle » réalisée en 2002 par le groupement H&R/BR pour MPM dans le cadre de leur marché à bons de commande avec de la DIFRA. Pendant ces huit années le projet a évolué, certains tronçons sont en phase PRO, d'autres restent encore en gestation. C'est là l'occasion de suivre un projet dans le temps, et de faire un retour sur les études et projets terminés. « L'architecture de la mobilité : le cas du boulevard urbain sud » restitue la fabrication du projet et son évolution dans le temps.

La présente note s'intéresse à la transformation du projet au fil du temps, et essaie de repérer où se situent les affaiblissements du dessin et de comprendre les processus de fabrication et de « blocage » du territoire traversé par l'infrastructure. Elle s'organise en trois parties.

Le premier chapitre resitue le projet du BUS dans l'histoire et dans le cadre des études menées par le groupement HR/BR. Il retrace la démarche mise en œuvre pour fabriquer le projet, synthétise les intentions du groupement et présente les dispositifs mis en place pour tenir le parti choisi pour cette voie dans son ensemble.

Section par section, le second chapitre compare, à travers les différentes phases du projet (étude préalable, concertation avec le public puis avec les acteurs, programmation, études de maîtrise d'œuvre et réalisations partielles) et leurs représentations graphiques, les hypothèses du projet de base au regard des réponses des concepteurs et de l'évolution des zones encore en gestations. Une attention particulière est portée aux traitements des franges, marges et espaces résiduels autour du BUS. En effet, l'emprise nécessaire au passage de la voie (trottoirs, chaussées, cycles, TCSP, plantations) est parfois inférieure à l'emplacement réservé dédié. Il se pose alors la question du traitement de ces franges, interfaces entre l'infrastructure et la ville.

Au regard de l'élaboration du projet du BUS, le troisième chapitre, a pour objectif de repérer si des mécanismes inductifs sont à l'œuvre et de préciser comment la convergence de points de vue sur la pertinence du projet a été constituée.

---

<sup>27</sup> David Mangin, La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, Ed de la Villette, 2004, p.21



Au regard des évolutions du projet dans le temps, il s'interroge sur la capacité du projet à intégrer, résister ou subir les logiques propres aux acteurs touchés par ce tracé. Il évoque les notions de persistance et capacité d'assimilation du projet.

## 4.2 Une étude de cas : le Boulevard Urbain Sud

Le boulevard urbain Sud, dit « BUS », est une voie de 8,5 Km devant desservir l'ensemble des quartiers Sud de Marseille. Il convient au préalable de préciser le cadre historique et les spécificités de l'étude réalisée en 2002 par le groupement H&R/BR pour la DIFRA, service infrastructures de Marseille Provence Métropole.

### 4.2.1 Rappels historiques

**1933** : le plan d'aménagement et d'extension de la ville de Marseille de Jacques Gréber propose un boulevard circulaire reliant le Nord et le Sud.

**1959** : le plan d'urbanisme directeur (PUD) confirme au niveau réglementaire le tracé d'une voie de contournement.

**1975** : deuxième rocade inscrite au SDAU.

**1979** : L2 divisée en 3 tronçons : Nord, Est (maîtrise d'ouvrage transférée à l'État) et Sud.

**1981** : le POS/PLU fixe les emprises de L2.

**1982** : la L2 Nord est réalisée par la Ville.

**1993** : démarrage des travaux de la L2 Est.

**1996** : L2 Sud, déclassée, devient le BUS.

**1997** : le Schéma de Cohérence de Marseille engage la réalisation du BUS.

**2002** : mise en service du premier tronçon du BUS sur Parangon - Pointe Rouge.

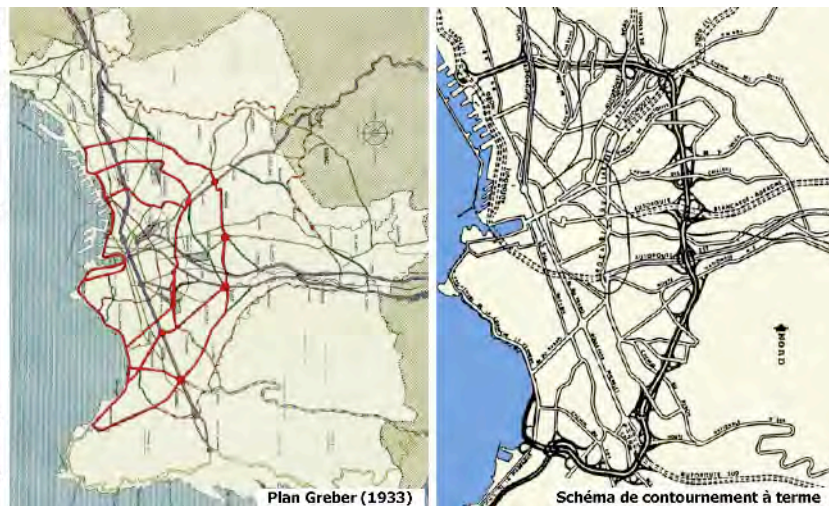


Figure 1 : Plan Gréber, 1933, Projet CETE, 1980

Son tracé est ancien. L'urbaniste Gréber montre dans les années 30 la nécessité d'un contournement de Marseille. Il préfigure la L2 Est et le L2 Sud.

Dans les années 80, le CETE et la DDE mettent au point un projet autoroutier. De l'étude géométrique effectuée par ISIS naît l'inscription du tracé au POS, avec les réservations nécessaires à la réalisation d'échangeurs autoroutiers.

A la fin des années 90, alors que la L2 Est, voie rapide urbaine, est refusée par la population, la L2 Sud est présenté par les services de la ville et l'AGAM comme une alternative au tout automobile, et la nomme « Boulevard Urbain Sud ».

Une première section, « Vieille Chapelle » est réalisée en 2001 par le paysagiste Guillermin, sans présumer de sa continuité éventuelle avec TC intégré.

En 2002, la Communauté de commune devient CUM-MPM. H&R / B&R réalisent l'étude préalable de boulevard intégrant sa relation au paysage, de nouvelles fonctions (TCSP, Piétons, cycles, hydraulique), le traitement des voies transversales et la requalification des noyaux villageois.

A la suite d'une concertation d'ensemble menée de 2002 à 2003, deux missions de maîtrise d'œuvre sont lancées sur les deux premières sections de 2003 à 2005.

De 2005 à 2006, une concertation a posteriori est menée avec les acteurs publics (Ville, MPM, AGAM) et privés (Auchan, Moteur Baudouin) touchés par le reste du boulevard. De cette concertation est lancée en 2008 un marché de maîtrise s'œuvre en PPP, non attribué à ce jour, pour la dernière section du BUS.

### **Spécificités de l'étude du BUS**

Il s'agit du premier bon de commande de la DIFRA, du premier mandat pour JC Gaudin et de la première étude du groupement BR/HR. Du côté des politiques, la seule image positive mise en avant dans ce territoire péri-urbain, est la présence de noyaux villageois.

La DIFRA n'arrive pas, en interne, à concevoir et à justifier un tel tracé. Elle a sélectionné un groupement d'architectes, de paysagistes, et d'ingénieurs pour répondre à un appel d'offre sur les infrastructures, ce qui demeure un choix atypique et révèle un positionnement nouveau de ce service quant à la question des infrastructures. En effet, les services techniques de MPM sont plus habilités à gérer le territoire qu'à gérer des projets. Pour la DIFRA l'objet du projet est la route, et la ville est considérée comme une contrainte. Le territoire est géré plus qu'il n'est projeté. La sélection de ce groupement montre que la DIFRA a l'intention de tester ou de mettre en place des nouvelles méthodes de travail.

Pour l'équipe BR/HR, ce premier projet initie la méthode dite intégrative mise en place au fil des bons de commandes. Elle met en place la relation du groupement entre BET et Architectes, entre maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage.

Ce projet est limité

- dans son emprise : il prend place dans un emplacement réservé inscrit au POS, que le groupement n'a ni le temps ni les moyens de remettre en cause.
- dans le temps : l'étude fut réalisée en trois mois, et on observe une absence de suivi quant aux suites opérationnelles.
- en terme de concertation : Le projet prend en compte l'avis des différents services de MPM et intègre les remarques formulées par les habitants lors de la concertation publique. Mais le groupement n'a pas eu de mission de suivi et/ou de conseil sur les phases de consultation et les études postérieures à la concertation.
- dans ses objectifs : c'est un projet technique visant l'efficacité automobile, aucun projet d'urbanisation n'est porté par MPM. La DIFRA refuse de « dépasser » ses compétences et exclue tout dessin de bâti le long de l'emprise et en particulier sur les terrains viabilisés par la voie, hypothèses de densifications pourtant proposées par le groupement.

#### **4.2.2 Fabrication du projet**

La présente analyse ne porte pas tant sur le projet en lui-même mais sur la **démarche de projet mise en œuvre** (type d'approche, de procédures, méthode de fabrication du projet).

##### **Éléments analysés**

Ce chapitre liste les éléments analysés par le groupement. Certains sont supports de conception du projet d'autres sont absents ou ont disparu soit lors de la fabrication soit dans sa représentation.

##### **Fabrication de référentiel**

- Remise en situation du projet à l'échelle de la métropole et du grand territoire
- Analyse typo morphologique montrant la relation entre emprise de la voie et implantation du bâti des grands axes de desserte de la ville du XVIIIe et XIXe (rue de Rome, le Prado), et du XX (bd Michelet, Sakakini et corniche Kennedy) montrant que dans les différents types de boulevard présents à Marseille, certains sont valorisant et d'autres non.
- Réalisation d'un corpus de connaissance pour le MO : présentation des parkways et boulevards urbains par F. Mialet, expertise mettant en valeur les éléments constitutifs du territoire traversé, la reconnaissance des tours modernes par exemple de R. Borruet.

##### **Topographie et paysage**

- Analyse de la topographie mettant en évidence la présence de points hauts à chaque intersection du BUS avec les voiries existantes. Cette situation d'alternance crêtes – talwegs sera exploitées dans le projet.
- Mise en évidence des cours d'eau et des besoins en terme de rétention
- Analyse paysagère très poussée : localisation des espaces verts remarquables ou boisés, groupes d'arbres et alignements importants, remarquables, les jardins familiaux, les prairies....

### Tracé viaire

- Hiérarchisation des voies actuelles

### Morphologie bâti : formes et fonctions

- Mise en évidence des noyaux villageois, des bâtiments modernes en précisant les édifices remarquables, et des bastides
- Localisation des activités (commerces, industries, enseignement, hospitalière, sportive)

### Structure du parcellaire

- Proposition d'un « périmètre de réflexion » de 500 m de part et d'autre du boulevard. Cette proposition n'est pas reprise dans les dossiers de consultation des équipes de maîtrise d'œuvre pour la simple raison que la DIFRA ne peut et ne veut dépasser ses prérogatives. Aucune structure administrative (autre service de MPM, ville ou AGAM pourtant moteur sur le thème de la densification des quartiers Sud) ne prend en charge cette thématique de manière globale. Par contre, la DIFRA engagera une réflexion sur la requalification des voies transversales et sur l'accroche à quelques équipements (Hôpital, collège, stade) ;
- Mise en évidence de « zones d'étude » (foncier non affecté) jouxtant le périmètre opérationnel ou inclus dans la réservation du POS. Le groupement propose soit la conservation de ce foncier en parc ou espaces verts, soit une densification que la DIFRA ne voudra pas faire figurer sur les plans destinés à la concertation ;
- Absence d'analyse morphologique des structures du parcellaire ;
- Absence d'analyse foncière (ville, état, bailleurs, friches...) dans le périmètre dit de réflexion ;
- Absence d'analyse du droit des sols autour de l'emplacement, informant de la capacité réglementaires des terrains desservi par le BUS en terme de densification.

## 4.2.3 La proposition du groupement HR-BR

### Intentions

Lors de la concertation de 2002, le groupement qualifie le projet de « **boulevard vert** qui permettra :

- d'intégrer la disparité du bâti environnant et éviter l'effet "arrière-cour" que l'on connaît sur le boulevard du Jarret, les bâtiments antérieurs à sa création présentant en effet leurs "arrières" à ce boulevard.
- d'implanter des équipements de plein air collectifs pour les quartiers, et de réinstaller des activités déplacées par le BUS : jeux de boules, aires de sport libre, cheminements de promenade.
- de mailler les quartiers d'une trame piétonnière et cyclable, raccordée au BUS et à l'existant.
- d'assurer la continuité du corridor écologique qui s'est constituée au fil du temps par la protection des emplacements réservés.
- de préserver les éléments d'un patrimoine végétal riche, les parcs de bastides, témoins d'une période faste de la campagne marseillaise. Végétation qui singularise les différentes séquences paysagères du boulevard. »

Le BUS doit : « Révéler le paysage et le piémont des calanques (...), être utile aux riverains sur 8,5 Km, (...), marquer des nouveaux seuils urbains, (...) et créer une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire »

### Dispositifs mis en place

L'unité et l'identité du BUS sont garanties par des règles typologiques et techniques propres au boulevard

Un profil en travers type unique est fixé pour garantir les continuités cycles, piétonne et TCSP. Il se compose d'un terre-plein central planté, d'un positionnement des TCSP de façon latérale. Selon les sections le BUS dispose de contre-allées, elles sont présentes sur la moitié du tracé environ.

La typologie des carrefours est hiérarchisée selon qu'il s'agit d'une entrée de ville, d'un croisement dit courant, ou d'un demi carrefour sur contre allée.

Un système de sur largeur des terre-pleins permet d'intégrer des arbres existants ou d'aménager des bassins de rétention et de faciliter les cheminements piétons et cycles.

Des séquences sont identifiées et qualifiées d'urbaines ou de « campagnardes », selon, le BUS a un rôle structurant, ou doit s'adapter faute de pouvoir s'effacer.



L'articulation entre sections est traitée par des carrefours type (typologie et matériaux précisés afin de marquer l'identité du BUS).

Sur les 8,5 Km du BUS, on compte :

- 16 carrefours, tous à feux, soit un tous les 450 m en moyenne
- 29 traversées au totale en incluant les connexions aux contre-allées ou traversées piétonnes
- 4 passages en ouvrages d'art et 3 en tunnel

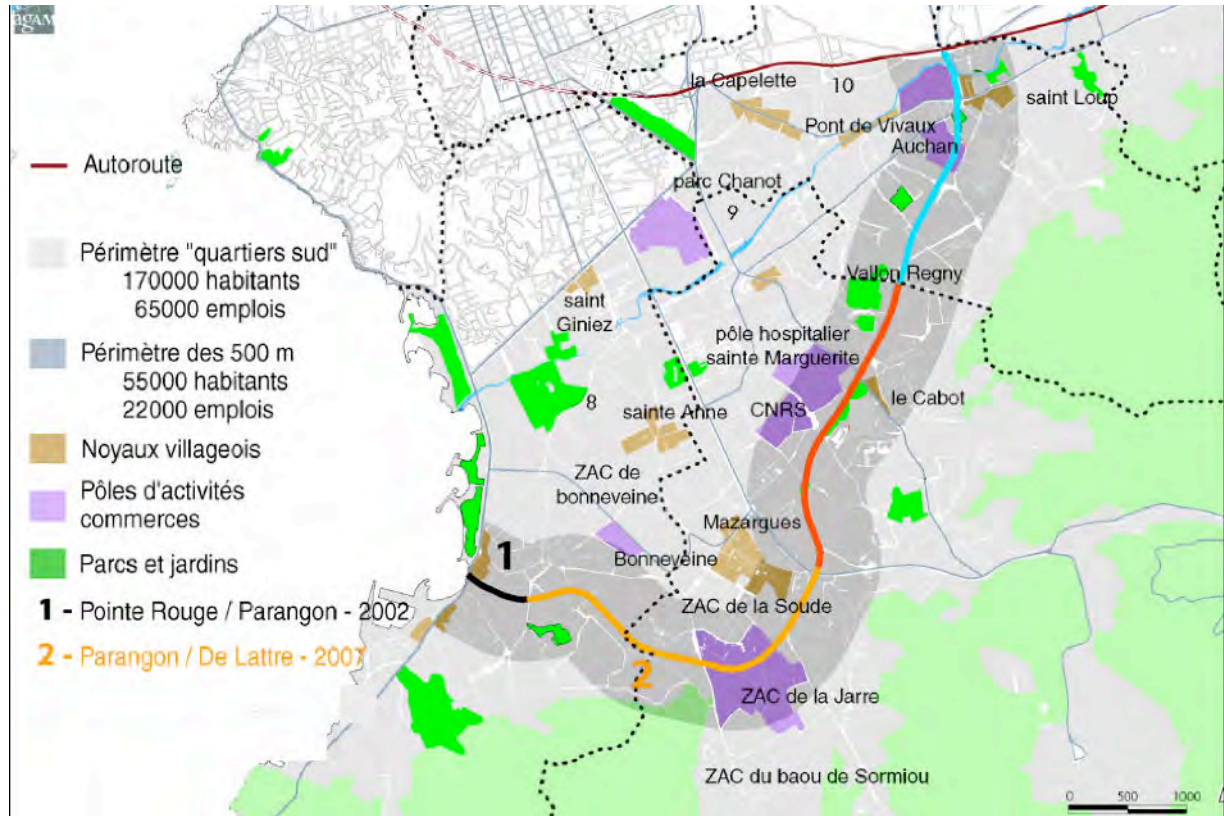


Figure 2 : Carte de synthèse, AGAM, 2002

#### 4.2.4 Section Anse de la vieille Chapelle à la traverse du Paragon.

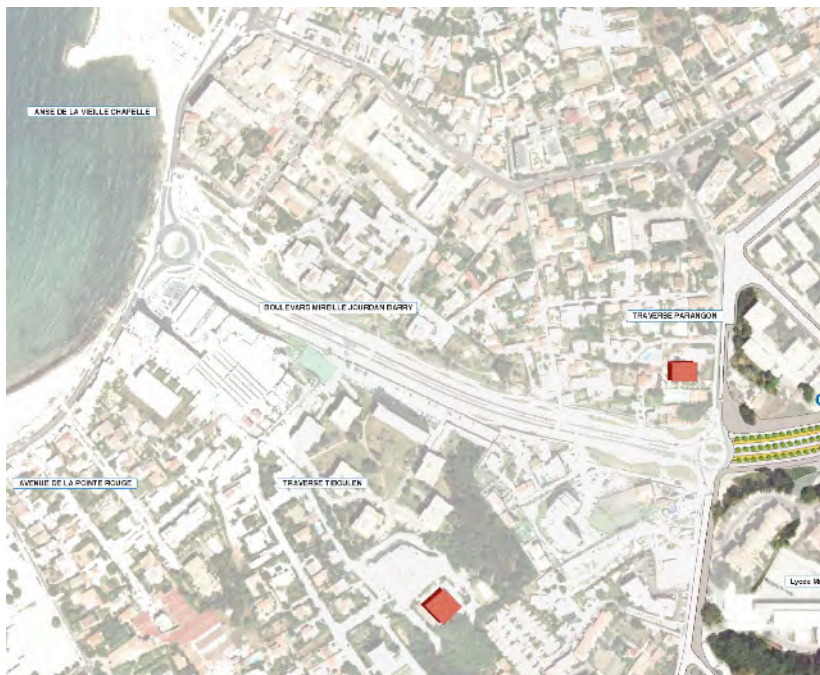


Figure 3 : orthophotoplan, 2002

Cette section montre la façon dont le BUS est initialement appréhendé par le service infrastructure de MPM.

#### 4.2.5 Section Traverse du Paragon au chemin du Roy d'Espagne



Figure 4 : Planche de concertation, groupement HR/BR, 2002

Entre la ferme pédagogique et le chemin du Roy d'Espagne, le BUS prend l'« allure d'une voie souple en belvédère qui s'insère dans le paysage [...] il sera pratiquement devenu une voie de promenade, une « scenic







sur la ville et ses alentours. L'emprise du boulevard permet de révéler ces quartiers souvent mal connus des Marseillais »<sup>30</sup>



Figure 6 : AVP groupement Ilex / SMM, 2004

L'action de la DIFRA déborde ponctuellement l'emplacement réservé, lorsque le terrain est déjà propriété de la Ville. « Au droit de l'entrée du stade Lerda Parola, un parvis s'étire jusqu'en limite du TCSP, marquant la nouvelle accroche de l'équipement au BUS »<sup>31</sup>.

L'analyse des différents profils en travers permet d'évaluer l'évolution du projet. On observe d'Ouest en Est :

- Profil 1 : La disparition de la contre-allée Nord laisse une voie en cul-de-sac (tout de même prolongée pour desservir une maison isolée). Cette dernière se prolonge en passage piéton.
- Profil 2 : Toutes les contre-allées sont supprimées, il reste deux bandes latérales généreuses d'accueil des cheminements piétons et cycles. Leur dimensionnement permet d'envisager d'y inclure des bassins de rétention, sous la forme de noues engazonnées.
- Profil 3 : Il conserve un profil complet avec contre allées. Au droit de l'entrée du stade Lerda Parola, un parvis s'étire jusqu'en limite du TCSP, marquant la nouvelle accroche de l'équipement au BUS.
- Un carrefour complet est ajouté sur le Bus dans le prolongement de la rue Jules Rimet. « Cette voie pourrait alors se prolonger au-delà du carrefour pour rattraper l'avenue Velasquez et permettre de créer un nouvel accès à la résidence du Roy d'Espagne directement connectée sur le BUS. Elle assure un maillage viaire logique et très lisible sur les deux rives du Boulevard. Le maillage viaire du quartier ainsi amélioré permet d'éviter les demandes de demi-tour sur le BUS »<sup>32</sup>
- Profil 4 : la réduction du terre-plein central, la suppression des contres allés et le dévoiement du tracé du BUS au plus près du collège permettent de préserver au maximum la pinède existante.

Le carrefour du BUS avec le chemin du Roy d'Espagne marque un seuil Urbain important. Les espaces délaissés au Sud du Boulevard sont plantés de pins parasols et accueillent le débouchés de la piste cyclable et des sentiers piétons de la pinède du Roy d'Espagne alors que les terrains de la plaine de la Jarre permettent l'implantation d'un bassin de rétention support d'une végétation plus hygrophile.

<sup>30</sup> AVP groupement Ilex/SMM Maîtres d'oeuvre

<sup>31</sup> AVP groupement Ilex/SMM Maîtres d'oeuvre

<sup>32</sup> AVP groupement Ilex/SMM Maîtres d'oeuvre









Entre le chemin du Roy d'Espagne et la rue Fortune, le BUS traverse les ZAC de la Jarre et de la Soude, des bassins de rétention et une déchetterie, alors que la vue sur le massif de Marseillveyre est d'une grande qualité. Le panorama lointain contraste avec le premier plan, peu attractif visuellement. Le parti de l'équipe de maîtrise d'œuvre est de « paysager » les marges du tracé afin de gommer visuellement les abords de la voie. Il conviendrait d'insérer les plans actualisés des ZAC afin d'évaluer plus finement les relations entre infrastructures et urbanisation. Sur cette section, les contre-allées et pistes cyclables sinuent, sans motif technique, de telle sorte qu'elles « remplissent » totalement l'emplacement réservé, ne laissant aucune marge quant au traitement des franges.

L'analyse des différents profils en travers permet d'évaluer l'évolution du projet. On observe du Sud au Nord :

- Profil FF' : Les contre-allées sont supprimées sauf au droit de la déchetterie où elle est séparée du boulevard par un mur pour cacher cet équipement. Les pistes cyclables et cheminements piétons séparés par des espaces verts d'où une dilatation de l'emprise du boulevard.
- Profil EE' : Les contre-allées sont traitées de façon discontinue, à l'instar des voies de décélération, comme des aires d'arrêt autoroutier. Les connexions entre les contre-allées et les voiries secondaires sont supprimées. Une déviation du tracé permet de sauvegarder la Bastide Palau grâce à un échange foncier effectué lors de la concertation.
- Profil DD' : du chemin de la Soude au chemin de Morgiou, les contre-allées sont supprimées. Les délaissés sont occupés par des espaces verts couverts, séparant cycles et piétons par des terre-pleins végétalisés.
- du chemin de Morgiou à la traverse de la Segnerie, le profil initial est maintenu, l'emprise possible est minimum.

Le carrefour avec l'avenue Delattre de Tassigny passe du carrefour à feux à rond point. Le passage piéton amont est dissocié du passage à feux, n'est plus à niveau et passe en superstructure au dessus du BUS. Les hypothèses d'implantation bâtie « autorisée » par la DIFRA pour une caserne de sapeur pompier et un pôle d'échange (parking, tramway ou TCSP) sont largement réduites, en outre par l'implantation du rond-point.

Malgré un contexte complexe en terme de topographie, le groupement Ingérop / Guillermin s'échappe du vocabulaire du parkway pour rejoindre celui de la voie rapide ou de la scenic road : séparation de tous les flux y compris piétons / cycles, apparition d'un rond point et d'un carrefour à niveau, traitement routier des contre-allées, en témoignent.





Malgré toutes ces divergences, on observe la persistance du tracé d'une contre allée (en rouge ci-contre) pour la fabrique de trois îlots. Cette voie n'a plus aucune raison d'être lorsque le parkway se transforme en boulevard avec alignement puisqu'elle induit des îlots moins de 30 mètres de large mal adaptés pour la construction. Prendre ce tracé comme tel sous entend qu'il n'y a pas de conception commune possible.

Les forces politiques et économiques en jeux ont été au service d'une idée très privatisée de la ZAC et non du boulevard. On observe ici les limites du système en place quant à l'utilisation de l'infrastructure pour « fabriquer le territoire ».

Dans ce cas critique, le groupement BR/HR est en position de faiblesse pour deux raisons l'une institutionnelle, l'autre idéologique :

- La DIFRA hésitait à empiéter sur les prérogatives des autres services, urbanisme notamment. En conséquence, le groupement est en position de faiblesse et ne peut peser dans le rapport de force politique et économique qui est à l'œuvre.
- Les contre propositions du groupement BR – HR n'ont jamais répondues aux attentes de la ville en terme de surface constructible en favorisant systématiquement le concept de boulevard vert.



Figure 12 : persistance dans le dessin de la Zac Régnys

### Secteur Florian Octroi Marcel

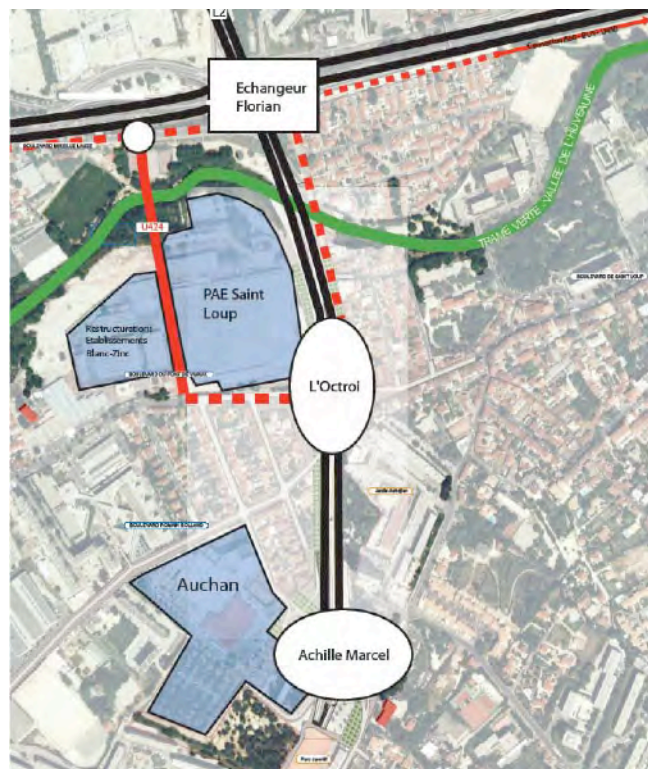


Figure 13 : Secteur St Loup, groupement HR/BR, 2007

« Le secteur Octroi-Florian est complexe, du fait de niveaux de trafic élevés et de nombreuses contraintes liées au site. Le secteur est en cours de mutation et les projets nombreux, ayant des niveaux de définition et d'avancements distincts, il existe une plus ou moins grande visibilité sur les partis d'aménagements des différents lieux d'échanges et d'interface. [...] Les enjeux sont de différentes natures :

- des enjeux de circulation (BUS-L2-A50)
- des enjeux de composition urbaines et de qualité d'aménagement dans les noyaux villageois
- des enjeux hydrauliques (zones inondables)
- des enjeux liés à l'implantation d'une unité commerciale qui pose la question de la desserte public et logistique
- des enjeux de compatibilité entre le PC Castorama et les phases de réalisation du BUS
- des enjeux de maintien des continuités cycles, TCSP, trame verte ... »

« Secteur St Loup Synthèse » Groupement HR/BR, 2007





**Figure 14 : Insertion du PAE à St Loup**



**Figure 15 : Permis de construire Castorama, Atelier Amédéo, 2007**

Au niveau de la concertation, le groupement HR/BR montre que la rencontre du BUS avec l'autoroute Est, la L2 et l'échangeur Florian produit un système saturé. Quatre propositions alternatives seront présentées, ce qui révèle la complexité du système.

Le projet de restructuration du site des moteurs Baudouin fait l'objet d'un PC en Juin 2007 réalisé par Amédéo architecte. Un parking est implanté à la sortie de l'autoroute Est, aligné sur le BUS. Le bâti et ses annexes utilisent la totalité de sa parcelle alors que les études du BUS ont montré l'impossibilité de fonctionnement dans l'emprise dédiée.

Aujourd'hui, le permis de construire Castorama est bloqué. Il empiète sur le lit de l'Huveaune, et sur la réservation du BUS déjà saturé dans son fonctionnement et son emprise. De plus, l'échangeur Florian induit l'implantation d'un centre commercial, immense volume et parc de stationnement en premier front. Mais cette image d'entrée de ville depuis Florian est refusée par les élus en place.

Aux propositions de Castorama s'ajoutent celles du supermarché Auchan. Il ressort que tous les points d'accès de ces équipements privés doivent être gérés par le BUS mais ce dernier ne dispose pas d'assez de place. L'absence de cadre administratif quant au suivi des phases ultérieures produit une situation de blocage.

Les problèmes sur cette section montre les limites de l'action du groupement HR/BR en l'absence de cadre et de structure au niveau de la maîtrise d'ouvrage pour gérer l'interface entre l'infrastructure et le territoire traversé. Le processus n'est pas porté suffisamment loin pour pouvoir coordonner projet d'infrastructure et projet de quartier. Aucune mission de veille et de cohérence générale n'a été confiée au groupement.





### 4.3 **Projet intégrateur**

Le terme de stratégie intégrative a finalement été retenu par l'équipe. Elle est définie par la mise en œuvre de mécanismes inductifs de conception, l'élaboration d'une convergence de points de vues sur la pertinence du projet, sa persistance vis-à-vis de la sectorisation des services techniques, et son adaptabilité ou capacité d'assimilation des faits nouveaux.

Les mécanismes de conception seront analysés au regard des pistes que donne D. Mangin pour passer du « projet urbain » au « projet de territoire ». Le projet du BUS, dans son rapport au paysage, fait apparaître des mécanismes « inductifs » mais il utilise aussi des modèles.

Pour pouvoir juger de la persistance du projet, la présente étude analyse les évolutions des sections aujourd'hui en phase opérationnelle au regard du projet proposé par le groupement HR/BR lors de la concertation du public en 2002.

#### 4.3.1 **Mécanismes de conception**

##### **Du projet urbain au projet de territoire**

L'ouvrage « la ville franchisée » de David Mangin s'attache à décrire et à analyser les formes des nouvelles urbanisations des périphéries urbaines. Il ne s'intéresse pas tant au pourquoi « les villes et les territoires ont dû s'adapter à une vitesse et une place de la voiture jugée aujourd'hui excessive » mais à la relation qu'entretiennent les infrastructures avec la forme urbaine. Il met en évidence les processus de sectorisation des territoires, les mécanismes de la « Franchisation des villes, au sens commercial et domanial du terme et l'individuation programmée de l'habitat ».

Cet ouvrage présente un intérêt direct pour la présente recherche quant à la définition des enjeux et des méthodes possibles pour :

- Traiter des territoires péri-urbains que le BUS traverse
- Mettre en évidence les rapports entre l'infrastructure conçue et les formes urbaines produites
- Élargir la question du projet urbain à celle du projet territorial. Il ne s'agit pas d'une méthode car le travail sur les réseaux doit « relever de projets territoriaux spécifiques et de processus itératifs »<sup>36</sup>. Néanmoins il paraît opportun de voir en quoi le projet de territoire défini par D. Mangin diffère ou complète le projet intégratif proposé par l'équipe.

D. Mangin évoque trois scénarios ou hypothèses de travail :

- L'urbanisme du réel, défini comme l'urbanisme de masse actuel. Il est caractérisé par un passage obligé par la voiture alimentant l'étalement urbain, la diffusion de procédures et de produits clefs en main généralisant la ville sectorisée, franchisée, individualisée, et le transfert des responsabilités du public au privé.
- L'urbanisme du fantasme ou vertueux privilégiant des quartiers plus denses ou à fort potentiel de densification pour diminuer les distances domicile – travail, réduire les clivages programmatiques entre habitat, travail, loisirs et shopping ; et donner la priorité absolue aux transports en communs, aux vélos et aux piétons; pour aboutir par un jeu de densification / dédensification, à la préservation de corridors verts et donc à des villes linéaires en doigt de gants. Mais la ville sans voiture paraît peu probable.
- L'urbanisme du possible est « à chercher dans l'optimisation des contraintes de déplacements et dans l'invention de formes urbaines moins productrices de dépendance à l'automobile et d'enclavements »<sup>37</sup>

<sup>36</sup> David Mangin, La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, Ed de la Villette, 2004 p315

<sup>37</sup> Idem p.319



Trois raisons sont évoquées pour justifier la constitution d'un urbanisme du possible :

- Une demande de sens, car face au désir d'espace et de mobilité il reste une exigence de sociabilité qui ne dépend pas uniquement de l'automobile.
- Une demande de projets urbains et territoriaux par le biais des procédures réglementaires (PLU, SCOT, besoin de lisibilité à grande échelle de la ville et des paysages).
- Une réponse à un problème théorique, historique et spécifique à notre époque : « Les nouvelles recompositions administratives des territoires (communautés de communes, d'agglomérations, décentralisation, déconcentration de certains services...) doivent s'inscrire dans une certaine intelligence du territoire et des réseaux, sous peine de créer de nouvelles féodalités, des logiques sectorielles supplémentaires. Notre discipline doit contribuer à éclairer les responsables politiques et administratifs, proposer des analyses et des méthodes qui correspondent à l'âge des grandes couronnes périphériques »<sup>38</sup> La démarche intégrative définie par l'équipement répond parfaitement à cet objectif puisque qu'elle tend à développer une cohérence transversale entre les acteurs institutionnels dans un cadre de compétences administratives et techniques fragmentées qui conduit à « hacher menu » le territoire péri-urbain marseillais.

Afin de mettre en œuvre cet urbanisme du possible, trois grands chantiers sont évoqués :

- Privilégier l'urbanisme de tracés plutôt que l'urbanisme de secteurs
- La ville passante plutôt que l'urbanisme de secteur,
- La ville métisse plutôt que la ville homogène

#### Privilégier l'urbanisme de tracés plutôt que l'urbanisme de secteurs

« A l'urbanisme de secteurs, il faut opposer vigoureusement l'urbanisme de tracés, qui prend en compte la géographie dès la conception des infrastructures »<sup>39</sup> L'urbanisme de tracé utilise la géographie et articule tracés, voiries, découpages au sol, construction de l'espace public et règles d'édifications, mais nécessite un changement d'échelle pour élargir la démarche.

Les tracés doivent être pensés à l'échelle territoriale afin de :

- Garantir l'accessibilité aux réseaux de la mobilité (type V3). Concrètement, pour améliorer les inter secteurs, il convient de faire muter certaines voies rapides déjà gagnées par l'urbanisation en boulevard urbains ou parkway pour favoriser les échanges à niveau, « les rocades doivent devenir des boulevards à court terme », ils doivent être pensés avec la géographie urbaine et non comme de simples diffuseurs pour de futures zones enclavées.
- Intégrer des dispositifs écologiques, ce qui implique une échelle minimale de réflexion (bassin versant, ..)
- Sédimer les réseaux et les territoires, ce qui implique un recul historique et une aire géographique pour observer la superposition entre trame agricole et hiérarchisation viaire, observer la persistance des villages-rues ou la constitution de micropériphéries. Dans ces écarts se jouent les marges.
- Améliorer la visibilité de la grande ville. « réordonner la grande ville et le paysage des périphéries, en triangulant le regard des automobilistes de rocade par l'affirmation verticale des centralités de périphéries. Etendre la requalification des espaces publics jusqu'aux faubourgs et aux banlieues »

---

<sup>38</sup> David Mangin, La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, Ed de la Villette, 2004, p.321

<sup>39</sup> Idem, p.321

De nombreux objectifs du projet du BUS se conforment à ceux donnés par D. Mangin pour un projet de territoire :

- L'accessibilité aux réseaux de la mobilité avec la mutation du BUS, initialement voie rapide urbaine en « boulevard urbain »
- Le partage des flux et la systématisation des échanges à niveaux
- La prise en compte de la géographie
- L'intégration de dispositifs écologiques
- L'amélioration de la visibilité de la grande ville

Par contre le BUS n'est pas pensé comme « alternative aux projets d'extension de ville » ni comme support de densification. En l'état, le projet permet non pas de fabriquer un territoire mais de révéler un paysage. Le BUS est un projet fabriqué « par » le territoire, à travers ses contraintes de topographie, d'emprises, d'espaces verts, des existants alentours...etc. Cette voie va révéler un territoire jusque là caché et confidentiel. C'est une voie conçue pour le déplacement, certes pas exclusivement automobile, mais elle n'est pas pensée comme support d'urbanisation future.

#### La ville passante plutôt que l'urbanisme de secteur.

« Considérée aux différentes échelles de la grande ville, des secteurs et des bourgs, la « nouvelle frontière » du projet urbain consiste à développer une connaissance minimale des principes fondateurs de l'urbanisme de secteurs (pour l'améliorer), de l'urbanisme de tracé (comme alternative), et à comprendre, au cas par cas, les modes de sédimentation des réseaux »<sup>40</sup>.

La ville passante implique le partage des flux (auto, cycles, piétons, transport en communs) et le renforcement des densités près des arrêts de transport en commun. La voie est considérée comme support de densification.

#### La ville métisse plutôt que la ville homogène

Il faut penser les densités en terme de densification et offrir une alternative aux projets d'extension de ville (lutte contre l'étalement urbain) afin de répondre au double objectif de proximité et de densification.

Parmi les éléments analysés par l'équipe HR/BR certains sont support de concertation et vise à la convergence des opinions (fabrication de référentiels de boulevards, mise en perspective historique du projet), certains sont supports de conception du projet (topographie, paysage, trame viaire existante) et d'autres sont absents ou ont disparu lors de la fabrication du projet

La grille d'analyse proposée par le groupement HR/BR répond partiellement à la définition d'« urbanisme de tracé » de Mangin avec l'absence d'analyse :

- foncière (ville, état, bailleurs, friches...) dans le périmètre dit de réflexion, ce qui éloigne la démarche d'un projet urbain global ;
- du droit des sols autour de l'emplacement, informant de la capacité réglementaires des terrains desservis par le BUS en terme de densification. La voie comme support de construction n'est pas considérée ni par le groupement ni par le maître d'ouvrage.

Est-ce que le BUS est un projet de territoire selon Mangin ?

D. Mangin montre dans la « ville franchisée » l'existence d'hypothèses de travail pour fabriquer un projet de territoire. Il ne s'agit ni d'une méthode à suivre ni d'une liste exhaustive d'éléments à prendre en compte, néanmoins des objectifs sont clairement énoncés. Ce résumé, non exhaustif, montre que le projet du BUS intègre certains objectifs de l'« urbanisme du possible » comme la demande de sens et de projet territorial face à la sectorisation des services de MPM.

---

<sup>40</sup> Idem, p330

La conception du BUS renvoie à « un urbanisme de tracé » par sa prise en compte de l'histoire, du paysage, de la topographie et des territoires traversés. Mais l'absence de travail sur le parcellaire, le foncier, le POS et le droit à construire avant et après la réalisation de l'infrastructure, efface totalement la question de la densification.

### **Induction / Déduction**

« Avant que la notion d'*intégration* ne fût choisie, celle d'*induction* était proposée. Celle-ci se voulait qualifier la démarche mise à l'épreuve par le groupement de concepteur (H&R-B&R) en opposition à ce qu'eût été une démarche *déductive* : la première cherchant à construire le projet en « *partant d'une compréhension des logiques territoriales, urbaines et paysagères à l'œuvre* », la seconde procédant comme par placage « *qui voudrait imposer au lieu un modèle urbain* ». Cette terminologie a été mise en doute dans le cadre de cette recherche. »<sup>41</sup>

Dans l'absolu, l'induction serait une méthode qui ne renvoie à aucun modèle et dont on déduit le projet à faire. A l'inverse, un projet totalement déductif impliquerait l'absence de prise en compte de l'existant. Ce qui n'existe pas, même chez les modernes. Un projet ne peut être ni totalement déductif, sans rapport avec la réalité ni totalement inductif, impliquant une absence de culture urbaine.

La prise en compte de l'histoire, du paysage, de la topographie et des territoires traversés relève de l'induction mais le projet du BUS utilise aussi des modèles.

### Présence d'un modèle routier :

Sur les 8,5 Km du BUS, on compte :

- 16 carrefours, tous à feux, soit un tous les 450 m en moyenne
- 29 traversées au totale en incluant les connexions aux contre-allées ou traversées piétonnes
- 4 passages en ouvrages d'art et 3 en tunnel

Il est prégnant de constater que l'inter distance entre les carrefours du BUS correspond à celle donnée dans la définition des V3 de Le Corbusier : Les V3 « n'ont pas de trottoirs, aucune porte de maison ou d'édifice n'ouvrent sur elles, des feux de couleurs régulateurs sont disposés tous les 400m, permettant ainsi aux véhicules une vitesse considérable. La V3 a pour conséquence une création moderne de l'urbanisme : le secteur »<sup>42</sup>

Cette distance entre carrefours pourrait ne pas impacter la porosité de la voirie si le dispositif de contre-allées était continue à l'instar de l'axe Prado Michelet, mais elles ne sont présentes que sur la moitié du linéaire. Ces contre-allées ont aussi tendance à disparaître dans les phases plus opérationnelles comme nous l'avons constaté dans l'analyse des sections en projet.

Ce dispositif relève d'un mécanisme « routier » lié aux longueurs potentielles des files de queues aux carrefours et vise à garantir la fluidité du trafic, préoccupation majeure de la DIFRA. Il produit (29-16=13) treize traversées piétonnes dissociées des carrefours automobiles posant à leur tour des problèmes de sécurisation des passages piétons aux ingénieurs circulation.

Cette inter distance entre carrefours ne conditionne pas seulement la morphologie de la voie. En limitant ses échanges avec les tissus traversés, le BUS induit un certaine forme d'urbanisation comme le montre D. Mangin : « Ceux sont elles, notamment les voies rapides urbaines, qui, selon leurs profils, l'inter distance entre les échanges, les vitesses autorisées ou pratiquées, orientent ou désorientent l'usager, induisent ou découragent tel ou tel type d'activité et tel ou tel type d'habitat. Surtout elles rendent plus ou moins accessible, ouverte, ou passante la relation entre les réseaux et les territoires ». <sup>43</sup> Cette logique est particulièrement à l'œuvre dans le secteur Florian, où les grandes enseignes Carrefour et Castorama viennent se greffer à chaque nœud de la voie.

<sup>41</sup> René Borruy, « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire », Rapport intermédiaire

<sup>42</sup> Le Corbusier, l'urbanisme des trois établissements humains, Paris, Ed de minuit, 1959, p.48

<sup>43</sup> David Mangin, La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, Ed de la Villette, 2004, p.28



#### Présence d'un modèle « vert » :

La valorisation des paysages, des espaces verts et l'absence de prise en compte des droits à construire (réglementation et domanialité) montrent qu'il y a dans la fabrication du BUS un point de vue que l'on peut qualifier de militant, même s'il est partiellement inhérent à la commande, réaliser un boulevard acceptable par la population, et aux territoires traversés, longeant les limites physiques de la ville en rapport étroit avec le paysage. In fine, la plupart des espaces résiduels sont destinés à devenir des parcs. Les bastides identifiées sont considérées comme un patrimoine à mettre en valeur, il n'est jamais envisagé que l'on puisse densifier autour.

Un travail sur l'épaisseur a été réalisé en intégrant à la réflexion les résidus d'emprise parcellaire non bâtis. Néanmoins la DIFRA ne désire pas « sortir » de ses prérogatives et impose au groupement de ne faire figurer aucun bâti sur l'ensemble des plans et études produits. Un périmètre de réflexion de 500 m de part et d'autre du boulevard a été proposé. Cette proposition n'est pas reprise dans les dossiers de consultation des équipes de maîtrise d'œuvre pour la simple raison que la DIFRA ne peut et ne veut dépasser ses prérogatives. Aucune structure administrative (autre service de MPM, ville ou AGAM pourtant moteur sur le thème de la densification des quartiers Sud) ne prend en charge cette thématique de manière globale. Par contre, la DIFRA engagera une réflexion sur la requalification des voies transversales et sur l'accroche à quelques équipements (Hôpital, collège, stade) ;

Le projet du groupement HR/BR pour le BUS s'appuie sur une analyse très fine des contextes paysagers pour améliorer et justifier un axe de transit important à l'échelle de l'agglomération marseillaise. Cette dialectique induction/déduction, territoire/modèle, existant/projet et ici paysages/infrastructures est à l'œuvre dans tout projet urbain. A ce propos « Le théoricien suisse André Corboz, explorant la relation entre lecture, transcription et transformation d'un objet, attire l'attention sur l'interdépendance de ces trois modes. Il oppose cette attitude selon laquelle le territoire, en dictant ce qu'il convient de faire ou de ne pas faire, se substitue au projet, et attribue cette substitution à « l'écologisme radical », à l'urbanisme « scientifique » des CIAM où la description du projet se substituait à celle du territoire » <sup>44</sup>

#### Présence d'une logique opérationnelle:

Le projet du groupement HR/BR pour le BUS est limité dans son emprise, dans le temps, en terme de concertation et dans ses objectifs. [Michel Corajoud](#), dans une conférence du 11 juin 2007 au Pavillon de l' Arsenal rappelle que dans les années 60 et 70, la connaissance du territoire était souvent vécue comme un obstacle à la création. Aujourd'hui, à l'inverse, son travail s'oriente sur non pas un génie des lieux mais des génies des lieux. Le territoire est en mouvement et est histoire. Les projets d'espaces extérieurs ont des limites poreuses. Il convient de refuser l'espace qui nous est confié afin de traiter les espaces péri-urbains. La question dans chaque projet devient : comment franchir et dépasser les limites ?

En restant dans son emprise, le projet du BUS demeure un projet « classique » d'infrastructures, et montre les limites de la conception des voies par des services dédiés. Limité dans le temps, dans une emprise donnée, et en terme de concertation, il est aussi limité dans son mécanisme inductif et intégratif des logiques d'autres services que la DIFRA. Premier projet du groupement et du marché à bon de commande, il marque une évolution considérable des pratiques de la DIFRA par la prise en compte des contextes traversés et l'apaisement du traitement de la voirie.

### **4.3.2 Pertinence(s) et Convergence**

**PERTINENCE** : Qualité de ce qui est adapté exactement à l'objet dont il s'agit. Synon. *bien-fondé*. Qualité de celui ou de ce qui fait preuve de bon sens, d'à-propos, de justesse. Synon. *Compétence, sagacité*.

**CONVERGENCE** : *GÉOM.* [En parlant de lignes droites] Propriété qu'elles ont de tendre vers un même point. Anton. *divergence*. *BIOL.* Phénomène selon lequel des êtres d'espèces différentes présentent des caractères communs dus à une adaptation analogique à un même milieu. *Au fig., cour.* Fait d'aller dans une même direction, de tendre vers un même but. *Convergence des efforts*.

---

<sup>44</sup> Y. Tsiomis, V. Ziegler, Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg, Ed de la Villette, 2007 p282

« Les projets ne peuvent pas être classés à priori en bons ou mauvais. Ils sont pertinents ou pas par rapport aux situations qui prévalent dans chaque cas et par rapport à la complexité de la demande et peuvent être en adéquation entre le site et la société qui l'habite »<sup>45</sup>

Comment juger de la pertinence d'un projet sur un territoire ? La première hypothèse, celle de la méthode « inductive », tend à justifier le projet par une analyse « idéale », déliée de toute doctrine et exhaustive du territoire, intégrant la consultation de tous ses acteurs. Le projet serait alors « logiquement induit » par le site et les besoins de ses acteurs. Outre l'impossibilité d'une telle analyse, la question « est ce que ce projet est pertinent ? » renvoie immédiatement à une autre « pour qui ? » et donc de quelle pertinence parlons nous.

On pourrait distinguer la pertinence interne, du projet vis-à-vis du territoire et des modèles utilisés, de la pertinence externe prenant en compte le contexte politique, administratif, les habitants... Cette adéquation à trouver, entre autonomie et hétéronomie, renvoie à un travail sur la convergence des avis positif et sur l'acceptabilité du projet.

### **Convergence**

« Ce qui, indépendamment de leurs échelles, rend les projets potentiellement valides, c'est la problématique qui les accompagne et qui se construit par l'articulation des logiques et attentes des différents acteurs, le projet des concepteurs servant alors de catalyseur et non pas de miroir d'une volonté unique. [...] Voilà donc pourquoi le travail de conception de l'architecte et du paysagiste se meut entre l'autonomie et l'hétéronomie. Que veut dire « hétéronomie » ? Quand on parle d'acteurs de la ville, on parle en fait de logiques différentes qui s'affrontent – la logique du maire, celle des autres élus, du technicien, de l'habitant, etc. Et là nous sommes en plein dans l'hétéronomie, c'est-à-dire dans la « loi » (nomos) ou la logique de l'autre. La validité d'un projet urbain émane non seulement de sa valeur comme forme autonome, mais aussi dans son hétéronomie. Le projet sera vécu par les usagers, habitants et citoyens de tout ordre, en tant qu'espace de vie. »<sup>46</sup>

Un projet urbain peut avoir une certaine pertinence dans un corpus de modèles ou doctrines disponibles et par rapport aux caractéristiques physiques du site, mais il doit aussi intégrer les logiques des autres acteurs du territoire concerné. La pertinence relève forcément d'un compromis entre site, souhaits des acteurs, et modèles disponibles. Elle est donc plurielle. De ce point de vue, la pertinence renvoie à la notion de convergence des points de vue. Cette dernière rejoint la notion d'hétéronomie développée par Y. Tsiomis et V. Ziegler dans l'« Anatomie de projets urbains ».

Depuis 1933, de Gréber aux études de maîtrise d'œuvre en cours, des projets ont fait état d'une certaine pertinence et convergence des avis positifs. L'histoire du BUS, à travers la production de projets dessinés, met en évidence des convergences locales. Mais quand le projet « dure » trop longtemps sans être réalisé la convergence des points de vue se rompt. Il est alors nécessaire de reconstruire une convergence. « La fabrique de la forme urbaine n'est pas une synthèse des demandes ou des volontés des autres mais une « reconstitution », une reconstruction d'une nouvelle réalité »<sup>47</sup>

Le projet du BUS consiste à réaliser un boulevard sur un emplacement réservé pour une autoroute. Il s'agit bien pour le groupement HR/BR de reconstruire une convergence au regard des souhaits des différents acteurs. La DIFRA a pour unique objectif la réalisation d'une voie de transit mais ne sait pas comment la légitimer. Du côté des politiques, le thème de la décongestion des quartiers Sud de Marseille est crucial, mais la seule image positive mise en avant dans ce territoire péri-urbain est la présence de noyaux villageois. L'AGAM et les services de la ville veulent de la constructibilité. C'est d'ailleurs l'Agence d'urbanisme qui baptise le prolongement de la L2 Boulevard Urbain Sud. Ce terme donne certes plus d'aménité au projet mais évoque aussi des constructions à l'alignement de la voie. Les habitants veulent conserver leur tranquillité tout en améliorant leur accessibilité aux réseaux de déplacement.

---

<sup>45</sup> Y. Tsiomis, V. Ziegler, Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg, Ed de la Villette, 2007 p39

<sup>46</sup> Idem, p33

<sup>47</sup> Idem, p34

Le projet proposé par le groupement HR/BR présente des caractéristiques routières (minimisation du nombre de carrefours) qui répondent directement aux souhaits de la DIFRA, maître d'ouvrage de l'opération. Il produit une analyse intégrant la voie dans son contexte (insertion dans l'histoire, des référentiels, les paysages, la topographie...) qui permet aux élus et habitants d'appréhender les territoires traversés et un discours légitimant le tracé.

Le projet présenté lors de la concertation propose principalement de révéler un paysage en le conservant au maximum. Seule la vocation de boulevard comme support de densification n'est pas prise en compte lors de la concertation. Le groupement a proposé des hypothèses de densification que le commanditaire, la DIFRA, n'a pas souhaité représenter parce que cela sortait de sa compétence. Mais ce volet participe aussi de l'acceptabilité de l'opération.

### **Acceptabilité**

Le concept de « boulevard vert » est aussi en phase avec l'air du temps, particulièrement vis-à-vis du public inquiet et sensible au fait que son environnement puisse être dégradé. Il est fortement induit par la question posée par la maîtrise d'ouvrage à l'équipe : « quel projet est présentable à une population qui ne veut pas d'une voie rapide ? » Et son corollaire : « quels sont les arguments pour convaincre cette population ? ». Le projet du BUS est aussi un travail sur l'acceptabilité de la voie.

Pour comprendre le contexte dans lequel l'étude du BUS est lancée, il faut revenir à l'histoire de la L2, rocade urbaine connectant l'autoroute Nord A7 à l'autoroute Est A55. Pour la L2, l'état est maître d'ouvrage. Les élus locaux soutiennent les riverains et poussent la DDE à faire venir des concepteurs pour sortir d'un modèle de voie rapide urbaine, jusqu'à la limite de la position de l'état qui menace de ne plus financer le projet. Ce processus a conduit l'état à enterrer en grande partie la L2 d'où un surcoût important. La L2 sert d'école aux élus en terme de rapport entre population et infrastructure. Le territoire par ses habitants devient acteurs du projet par la non acceptation des grandes infrastructures.

Le BUS arrive après le projet de la L2, la ville est maître d'ouvrage. Elle souhaite sa réalisation car la congestion circulatoire des quartiers Sud leur pose problème. Il s'agit là d'une demande de la population. Une bonne voie au regard des habitants doit permettre d'être à moins de 250 m d'une connexion aux réseaux d'agglomération et de ne pas subir ses nuisances, mais on peut se demander si les élus ou la population pensent que c'est un lieu de promenade potentiel.

Le BUS relève donc aussi de la production d'un discours pour rendre acceptable la voie. Evidemment, le concept de « boulevard vert » n'est seulement un processus de légitimation mais il participe pleinement à la convergence des points de vue sur l'acceptabilité de la voie.

« Le projet en tant que médiateur sert de lieu, de terrain et de moyen de négociation et, dans une certaine mesure perd de son autonomie. [...] Le projet urbain n'est pas un outil de pacification des stratégies contradictoires des acteurs. [...] On pourrait dire alors que la pertinence d'un projet s'avère quand un équilibre est trouvé dans la tension entre sa fonction médiatrice et celle d'enjeu. »<sup>48</sup>

La logique intégrative, dans le sens de la prise en compte des points de vue des différents acteurs, n'est que partiellement à l'œuvre dans le projet du BUS. En effet, un travail amont, avec tous les services de MPM concernés (foncier, hydraulique, transport, circulation), a été réalisé. Les observations du public lors de la phase de concertation ont été réinjectées dans le projet soumis aux équipes de maîtrise d'œuvre. Mais les jeux d'aller retour, entre les sections en projet et la proposition initiale du groupement, se sont déroulés en dehors d'un cadre établi, ne permettant pas au groupement de tenir un rôle d'arbitre et de synthèse.

### **4.3.3 Persistance et Assimilation**

**PERSISTANCE** : Caractère de ce qui reste (dans quelque chose) durablement. Synon. *continuité, durée, pérennité.*

---

<sup>48</sup> Y. Tsiomis, V. Ziegler, Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg, Ed de la Villette, 2007 p289



**ASSIMILATION** : Action de rendre semblable et même identique à quelqu'un ou à quelque chose, soit par intégration complète dans un autre être ou une autre substance, soit par une comparaison procédant d'un acte de jugement ou de volonté.

*En SOCIOLOGIE*, Processus par lesquels un groupe social modifie les individus qui lui viennent de l'extérieur et les intègre à sa propre civilisation **Rem.** L'assimilation est *totale* ou *partielle*, *progressive*

Les notions de persistance des intentions du groupement et de capacité d'assimilation de faits nouveaux sont analysées au regard :

- l'évolution des secteurs en projet par rapport à l'étude du groupement HR/BR
- des attendus du projet et de leur évolution dans le temps.

### **De la proposition du groupement aux sections en projet**

On constate l'apparition de dévoiement dans les secteurs en projet par rapport aux objectifs identifiés par le groupement HR/BR. Mais à chaque étape il existe un projet avec une cohérence propre.

#### Section Traverse du Paragon au chemin du Roy d'Espagne

La disparition des certaines contre-allées et du terre plein central se font au profit de la conservation de la pinède existante. Le tracé intègre un nouveau carrefour et traite les abords de certains équipements publics. On observe donc une réelle persistance du projet du groupement HR/BR.

#### Section Traverse du Paragon au chemin du Roy d'Espagne

Elle s'éloigne du vocabulaire du Boulevard Urbain Vert au profit d'un traitement plus routier avec l'apparition d'un rond point, de carrefours dénivelés, d'une séparation de tous les flux ... etc.

#### La ZAC Regny

Sur cette section deux modèles de voie, le boulevard « urbain » avec bâti à l'alignement et le boulevard « vert » conservant le parc de la Mathilde, l'un porté par la ville et l'autre par MPM, se superposent et entrent en conflit. Le boulevard « Vert » ne peut (prérogatives de la DIFRA) et ne veut (acceptabilité et parti pris du groupement) intégrer la voie comme support d'urbanisation. L'infrastructure se retrouve dans un statut d'opposition par rapport au bâti. L'exemple de la Zac Regny est sur ce point caricatural. Le bâti s'implante en alignement par rapport à la voie mais il la considère comme une source de nuisances : parking en rez-de-chaussée d'immeuble sur le boulevard. Le réseau viaire de la Zac ne s'appuie pas sur le BUS (un seul carrefour). Les contre-allées à double sens constituent un système indépendant qui grève le boulevard de ses pistes cyclables et TCSP.

#### Secteur Florian Octroi Marcel

Au nord le BUS n'a plus rien d'un boulevard. Il présente une succession de carrefours complexes et de passages en trémie. Chaque intersection est plus ou moins dédiée à un centre commercial (Castorama, Auchan). Le BUS se rapproche du vocabulaire d'une entrée de ville comme une autre ou d'un périphérique.

Chaque lieu traversé par le BUS développe sa propre logique :

- La section Traverse du Paragon au chemin du Roy d'Espagne maintient les principes énoncés par le groupement
- La section Traverse du Paragon au chemin du Roy d'Espagne glisse vers la « scenic road »
- La ZAC Regny reprend le modèle du boulevard urbain classique
- Le secteur Florian Octroi Marcel se rapproche du boulevard périphérique ou de l'entrée de ville.

Mise à part pour les deux premières sections, les projets sont toujours à l'étude. Ils servent donc encore « d'enjeu et d'outil de négociation ». « Par logique des fonctions, on entend celles qu'on rencontre dans les

groupes d'acteurs constitués pour mener les projets urbains : les élus, les techniciens, les concepteurs. [...] Dans le cercle fermé des acteurs qui connaissent les limites à ne pas franchir, le projet sert alors d'enjeu et d'outil de négociation ; il va cristalliser les divergences ou les terrains d'entente – parfois les uns et les autres – par des modifications successives. [...] Mais avec le passage à l'agglomération, plus l'échelle change, plus les lieux concernés deviennent nombreux et plus les acteurs se diversifient et avec eux les stratégies : multitude d'élus, de services techniques, disparité des provenances d'habitants et des configurations des espaces. Les affrontements entre des logiques et des stratégies émanent alors des lieux »<sup>49</sup>

Les notions de persistance et d'assimilation sont présentes ponctuellement lorsque l'on compare le projet du groupement HR/BR avec les sections actuellement en projet. Mais il s'agit d'un processus de négociation en cours. Les études restent inachevées et les chantiers encore inexistantes.

On constate par contre que ces sections en projet ont tendance à revenir à des conceptions antérieures de cette voie. Les notions de persistance et d'assimilation se retrouvent dans l'histoire de ce tracé.

### **De l'Autoroute, au Boulevard Urbain Sud et Boulevard Urbain Vert**

Le tracé du boulevard urbain sud a plusieurs fois dans son histoire changé d'objectif. Il a été conçu comme une voie rapide, puis pensé comme un boulevard et conçu comme un parkway.

#### Autoroute

C'est la fonctionnalité routière des années 60 qui produit l'emplacement réservé au POS. La ville s'est construite autour, en fonction de cette donnée. Ses 40 m de large bornés soit par la topographie, soit par le bâti, laissent peu de latitudes pour le projet.

La réservation inscrite au POS ne se soucie aucunement du paysage puisqu'elle est destinée à la réalisation d'un objet technique et autoroutier. Les territoires traversés ne sont qu'une donnée topographique. Le tracé respecte une logique déterminée qui lui est propre : celle d'une autoroute rationalisant au mieux les déblais / remblais, les pentes tolérables et les emplacements nécessaires à l'implantation d'échangeurs automobile.

Il convient néanmoins de rappeler que Gréber propose initialement des voies de contournements du centre et de raccordement des noyaux villageois qui prennent en compte le territoire. Mais ce tracé a évolué et surtout le contexte urbain, campagnard à l'origine, est aujourd'hui densément construit. Reste une logique radiale de contournement du centre et de desserte des quartiers Sud, le BUS devient assez naturellement un boulevard de desserte périphérique.

Le BUS est un tracé initialement autoroutier qui change d'objectif. Ce tracé donné par l'histoire, tracé territorial mais pas paysager, change de logique, il convient alors de chercher à donner un sens à ce tracé car on a changé d'objectif.

Le premier tronçon, réalisé avant l'intervention du groupement permet d'évaluer la conception que la DIFRA se fait du tracé du BUS : une voie avec des trottoirs et des pistes cyclables, mais la moins perméable « possible » avec une gestion technique des connexions aux tissus traversés (rond point). Il s'agit d'une voie rapide avec des cheminements piétons.

#### Boulevard Urbain Sud

Afin de sortir de la référence de la L2, voie rapide urbaine reliant l'autoroute Nord à l'autoroute Est, l'AGAM met en avant le modèle et les valeurs du « Boulevard urbain ». Ce modèle participe de l'acceptabilité de cette voie mais elle implique aussi une densification urbaine des quartiers Sud.

Selon l'AGAM, il existe un potentiel de +30% de densification au regard du POS. Cette augmentation de 30% implique des disfonctionnements supplémentaires dans les quartiers Sud nécessitant la réalisation de cette voie.

Pour le groupement HR/BR, un boulevard régulier est impossible au regard de la topographie, et un boulevard support de densification n'est pas facile à entendre. Il va donc plus loin que les contraintes de communication qu'on lui donne.

---

<sup>49</sup> Y. Tsiomis, V. Ziegler, Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg, Ed de la Villette, 2007 p275

### Boulevard Urbain Vert

Le groupement HR/BR n'a jamais remis en cause ce tracé, il n'avait d'ailleurs pas les moyens de proposer un parcours alternatif. Le groupement propose pour la conception du BUS un modèle de « boulevard vert », il s'agit d'un positionnement idéologique mais aussi d'une réponse inhérente à la question posée par la maîtrise d'ouvrage.

Il existe un discours doctrinal dans le projet du BUS, au regard des contextes, du relief et de la nature des paysages traversés sur 8,5 Km, une voie rapide et même un boulevard urbain est inenvisageable pour le groupement HR/BR. Le parti pris par le groupement HR/BR est une relecture du tracé à partir du paysage : topographie, parcs, espaces verts, bastides, grands ensembles, parcs, noyaux villageois, et centre commerciaux. Cette relecture des paysages traversés met en évidence les noyaux villageois et propose une interprétation valorisante des grands ensembles.

Il ne s'agit pas d'un boulevard classique avec de grands alignements. Le projet développe une logique de points hauts ou belvédères et de talwegs. Les connexions avec les voies pénétrantes se réalisent sur les points hauts de la topographie.

La topographie est un acteur majeur du paysage puisque le tracé du BUS flirte avec les limites de la ville. Les tours du parc du Roy d'Espagne sont très présents dans cette topographie. La conception du BUS s'insère dans le maillage en raisonnant à partir de l'offre du réseau viaire existant. Elle intègre des transversales qu'il faudra requalifier

L'analyse des sections en projet montre comment ces trois logiques, voie rapide, BUS et BUV perdurent et se heurtent.

### **Au fil du temps**

La proposition du groupement HR/BR a permis de donner une lisibilité d'ensemble au BUS, les sections actuellement en conception ne conservent que partiellement les préconisations du projet produit pour de la concertation. L'analyse des sections en projet a mis en évidence des dévoiements du concept de « boulevard vert » vers la voie rapide, le boulevard bâti à l'alignement et le boulevard périphérique.

Mais la principale persistance que l'on observe au fil de l'histoire c'est que le projet ne se fait pas. Malgré une légitimité jamais remise en question (le tracé pensé en 1933 n'est inscrit qu'en 1978 au POS), cette voie fait peur. La conscience de la violence de l'autoroute en ville entraîne la persistance du non passage à l'acte. Or, un projet qui ne se fait pas quand il est dessiné implique sa remise en cause ultérieure. A chaque période ses outils, ses acteurs, ses prérogatives.... Les pratiques changent, les objets restent. La compréhension et les attentes d'un projet changent tous les trois mois et les acteurs tous les trois ans...

On observe, au fil des projets, un enrichissement programmatique du rôle que doit tenir cette voie. Elle devient par elle-même intégrative. Il se fabrique une unité dans le temps. Le BUS c'est d'abord la persistance des projets et pas d'un projet.

Ainsi, les objectifs de fluidité donnés au prolongement de la L2 ont toujours été conservés, bien que la vitesse envisagée et du coup les modalités de connexions aux tissus existants aient été modifiées. Les échangeurs laissent place aux ronds-points puis aux carrefours à feux. Mais le nombre d'échanges du BUS conçu comme autoroute est le même lorsqu'il devient boulevard. La fluidité de la voiture s'étend à l'ensemble des transports : piétons, transports en commun en site propre et cycle. L'évolution des programmes pour le contournement Sud de Marseille retrace celle de la conception des infrastructures en ville.

Cette succession permet de dégager des attendus acquis au fur et à mesure des projets imaginés pour cette voie. Cet enchaînement produit une sorte de schéma de persistance.



	Gréber	Autoroute	Ingérop Guillermin 1	BUS	BUV	SMM/Illex	Ingérop Guillermin 2	Zac Regny
Fluidité								
Piéton et cycles								
TCSP								
Giratoire échangeur								
Carrefour à feux								
Prise en compte des contextes								
Densification								

Contrairement au débat sur l'infrastructure, le thème de la densification est censuré par la DIFRA. Gréber pense cette voie comme un support de densité urbaine. L'AGAM reprend cet objectif lorsqu'elle baptise le prolongement de la L2 « Boulevard Urbain Sud ». Le « boulevard urbain vert » s'impose lors de la concertation comme prise en compte de la diversité des contextes traversés. Mais en raison du fractionnement des services - la DIFRA ne s'occupe que d'infrastructure - le BUV, dans son projet présenté au public et servant de programme aux études ne maîtrise d'œuvre, ne traite pas de l'urbanisation future des quartiers Sud. Cette omission oblitère tout débat sur la forme de cette densification qui réapparaît dans la Zac Regny, sous la forme d'un boulevard classique, déconnecté des logiques du BUV et du territoire environnant.

#### 4.4 Conclusion

Dans une perspective de recherche, on peut se demander si le BUS est un objet légitime. En effet, le BUS part d'un projet et reste un périmètre opérationnel. Est ce suffisant pour devenir un objet qui a du sens ? Le projet du BUS, projet de voirie gérée par la DIFRA montre les limites du rôle que peut jouer l'infrastructure dans le territoire marseillais. Pourtant l'histoire du projet du BUS est significative quant aux concepts mis en place par l'équipe de recherche.

Le « projet de territoire » de D. Mangin et le « projet intégrateur » permettent d'instrumenter la compréhension du travail sur la grande échelle. Si le premier donne une grille d'analyse plus opérationnelle, à ne pas prendre comme une grille d'évaluation, le second, nous éclaire sur les processus à l'œuvre dans l'élaboration et les stratégies à mettre en place pour de tels projets.

Tous deux mettent en évidence la problématique contemporaine plus pragmatique que théorique, du « hachoir à projet » ou de la « sectorisation » des territoires. « Les logiques sectorielles produisent la vile périphérique. L'analyse et la synthèse sont à l'inverse de cette démarche »<sup>50</sup>

Les concepts de convergence de points de vues sur la pertinence du projet, sa persistance vis-à-vis de la sectorisation des services techniques, et son adaptabilité ou capacité d'assimilation des faits nouveaux ont permis de construire une analyse du projet.

Par sa prise en compte de l'histoire, du paysage et des territoires traversés, le projet pour le BUS répond partiellement à la définition de projet de territoire et met en place certains mécanismes inductifs de conception. La connaissance de l'histoire et du territoire apparaît comme un élément structurant de la démarche intégrative.

L'élaboration d'une convergence de points de vues sur la pertinence du projet passe par une recherche de sens. Quel boulevard peut épouser une réservation destinée à une autoroute ? On constate que les notions de pertinence et convergence sont des notions éphémères car elles nécessitent d'être reconstruites dès lors que le projet ne se réalise pas rapidement.

Au regard des sections en cours de conception, le projet présente des ruptures de convergences et de persistance. L'absence de cadre et de structure au niveau de la maîtrise d'ouvrage pour gérer l'interface entre l'infrastructure et les territoires traversés y est pour beaucoup. Aucune section n'est aujourd'hui réalisée et une situation de blocage s'installe dans les parties Nord. Aucune mission de suivi ou de gestion de ces interfaces n'a

<sup>50</sup> Stéphane Hanrot, « architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire » rapport d'étape, p 1

été confiée au groupement. L'absence de coordination sur la durée, lorsque que la logique des lieux change (passage d'un parc à une Zac d'habitat pour le vallon Regny) interdit la poursuite d'une logique intégrative, pourtant « Le projet urbain doit répondre simultanément à cet état de permanent de conflit, de tension, de changement. Le projet urbain, par rapport à la ville et au territoire, n'est plus une réponse par la négative (ce qu'on ne doit pas faire), ni par la positive (ce qu'on doit faire), mais une démarche pour dessiner le territoire. Le projet urbain est une démarche à réinventer à chaque fois »<sup>51</sup>.

Les évolutions des sections en projet renvoient aux différentes conceptions du BUS dans le temps : voie rapide, boulevard urbain, boulevard vert. Les notions de persistance et d'assimilations se retrouvent autant dans les projets (jamais réalisés) que dans les attendus des projets suivants. L'histoire des attendus pour le contournement Sud de Marseille reflète les différentes écoles et modèles concernant la conception des voiries urbaines. On y observe une évolution vers l'apaisement des voies urbaines. L'évolution des programmes pour le contournement Sud de Marseille retrace celle de la conception des infrastructures en ville du vingtième siècle. Il révèle un divorce entre l'infrastructure et la question de la densification urbaine.

---

<sup>51</sup> Y. Tsiomis, V. Ziegler, Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg, Ed de la Villette, 2007 p290

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

---

Figure 1 : Plan Gréber, 1933, Projet CETE, 1980.....	93
Figure 2 : Carte de synthèse, AGAM, 2002.....	96
Figure 3 : orthophotoplan, 2002.....	97
Figure 4 : Planche de concertation, groupement HR/BR, 2002.....	97
Figure 5 : AVP groupement Ilex / SMM, 2004.....	98
Figure 6 : AVP groupement Ilex / SMM, 2004.....	99
Figure 7 : Planche de concertation, groupement HR/BR, 2002.....	100
Figure 8 : AVP groupement Ingérop/Guillermin.....	101
Figure 9 : planche de concertation, groupement HR/BR, 2002.....	103
Figure 10 : projet de Zac, Atelier 9, source AGAM.....	103
Figure 11 : croquis HR/BR du schéma viaire résultant.....	103
Figure 12 : persistance dans le dessin de la Zac Régny.....	104
Figure 13 : Secteur St Loup, groupement HR/BR, 2007.....	104
Figure 14 : Insertion du PAE à St Loup.....	105
Figure 15 : Permis de construire Castorama, Atelier Amédéo, 2007.....	105
Figure 16 : Une des propositions du groupement HR/BR lors de la concertation.....	106
Figure 17 : Des propositions groupement HR/BR suite aux propositions de d'Auchan et du projet d'Amédéo.....	106

## ARTICLES, REVUES, ET PÉRIODIQUES

---

**Choay F**, revue de l'art n°19, "Paris Haussmann et le système des espaces verts parisiens"

**Feliman B**, "La L2 au fil du temps son histoire à travers la presse», AGAM 1996

**Gaudin J.F**, Villes en parallèles n°12/13, "Ainsi parlait l'urbaniste. Composition de la ville et fonctionnalité urbaine au tournant du XX ième siècle"

**Gréber J**, "Plan d'aménagement et extension de ta ville de Marseille", Archives de la ville de Marseille, 1933

**Hodebert L**, AMC n°61, Mai 1995, "Le plan pour l'aménagement de la côte d'azur varoise par H.Prost, 1923"

**Lacave**, Urbanisme n°215 1986, "Montpellier une histoire en plans : comme une figure de la géométrie des pouvoirs"

**Mangin.D**, "Les trottoirs de Barcelone", Atchitecture d'Aujourd'hui n°260, 1988, p2-6

**Tsiomis** , Villes en parallèles n°12113,1989 "Un tissu de mensonge: la forme urbaine"

Archi Créer n°286 1999, "Le transport et la ville, RATP maître d'ouvrage urbain"

Technique et architecture n°370 1985, Madrid le boulevard de la illustration

T&A n°426, Juin/Juillet 1996, Barcelone

Les cahiers de médiologie n°2 Gallimard 1996, "Qu'est ce qu'une route"

Projet urbain n°6 déc 1995, "Les infrastructures comme architectures urbaines"

"10 années d'urbanisme, la renaissance d'une ville Paris", éditions du Moniteur, 1992

Urbanisme n°309 nov/déc 1999, "Le XX siècle: de la ville à l'urbain de 1900 à 1999"



"Plans et dessins : expression graphique des projets urbains», Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme 1997

Atelier d'été Cergy Pontoise 1999, "Artère urbaine et vie locale"

Schéma de cohérence Marseille 2015, AGAM Novembre 1997

"Guide des carrefours urbains" CERTU CAUE

"La réhabilitation des voiries rapides urbaines" Thème : paysage et insertion CAUE des bouches du Rhône CERTU 1998

« Guide général de la voirie urbaine. Conception, Aménagement, exploitation », CAUE des bouches du Rhône CERTU 1998

## **PROJET URBAIN, URBANISME**

---

**Alexander Ch**, « La synthèse de la forme », Paris 1971

**Benevolo L**, "Histoire de la ville», Ed Parenthèses

**Borie Michelin Pinon**, "Formes et déformations des objets en architecture et urbanisme", Centre d'étude et de recherche architecturales, ENSBA 1978

**Castex. Depaule. Panerai**, "Formes urbaines : de l'îlot à la barre", Paris, Dunod Castro.R, "Civilisation urbaine ou barbarie", Pion 1994

**Chemetoff A**, "La ville de l'espace public», Conférence, pavillon de l'arsenal 1994

**Chemetov P**, "La fabrique des villes" éditions de l'aube 1992

**Ching D.K**, "Form, space and order" , Second édition 1943

**Choay F**, "L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie», Ed Points, Collection Essais, 1979

**Ciriani H**, "Pratique de la pièce urbaine: ma petite utopie», Conférence, pavillon de l'arsenal 1995

**Le Corbusier**, "Urbanisme», collection de l'esprit nouveau, Arthaud 1925

**Devilleers C**, "Le projet urbain», Conférence, pavillon de l'arsenal 1994

European 4 "construire la ville sur la ville" transformation de sites urbains contemporains, concours européen pour des architectures nouvelles 1997

European 5 résultats européens "les nouveaux paysages de l'habitat, déplacement et proximité" concours européen pour des architectures nouvelles 1999

**Massimiliano F**, "Un jour une ville Conférence", pavillon de l'arsenal 1994

**Galfetti A**, "La citta ticino», Conférence, pavillon de l'arsenal 1995

**Gibber F**, "Composition urbaine", Dunod 1992

**Giedion S**, "Espace, temps, architecture", Ed Denoël

**Hénard E**, "Etudes sur les transformations de paris 1903 1909", Ed de l'équerre, 1982

**Koolhaas R**, "Delirious New York" , 010 Publishers 1978

**Krierl**, « Urban space », l'espace de la ville", 1980, A.A.M Bruxelles

**Lavedan P**, "Nouvelle histoire de l'urbanisme à Paris", Paris 1975

**Lynch K**, "L'image de la cité», 1969, Dunod Paris

**Von Meiss F** "De la forme au lieu», Presses polytechniques et universitaires romandes 1989

**Panerai Depaule Demorgon**, "Projets urbains», Ed parenthèses 1999

**Panerai Depaule Demorgon**, "Eléments d'analyse urbaine», Ed parenthèses

**Parent C**, "La ville bousculée" Conférence, pavillon de l'arsenal 1994

**de Portzamparc C**, "La ville âge III", Conférence, pavillon de l'arsenal 1994

**Rasmussen.S.E**, "Villes et architecture" Ed de l'Équerre, 1984

**Riboulet P**, "La ville comme oeuvre», Conférence, pavillon de l'arsenal 1994

**Rossi A**, "L'architecture de la ville», Ed de l'Équerre, Paris 1981

**Sitte.C**, "L'art de bâtir les villes», Ed Points, Collection Essais, 1979

**Y. Tsiomis, V. Ziegler**, Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg, Ed de la Villette, 2007

**Unwin.R**, L'étude pratique des plans de villes, 1909, Ed de L'équerre Paris

#### **VILLE, VOIRIE, VOITURE**

---

"Banlieues" les cahiers de la recherche architecturale, éd Parenthèses 1996

**Bonillo Borruey. Savignat .Graff**, "Les nouvelles architectures des voies rapides urbaines», Plan construction et architecture, Ministère du logement Laboratoire INAMA EAML déc 97

**Brassart.E**, "L2 : le sens de la ville une rocade dans Marseille», DDE 13 Edition de l'aube

**Cohen.J.L Lortie.A Hodebert.L**, "Le parkway, dispositif métropolitain», Laboratoire architecture, culture et société XIXe XXe siècles , Ecole d'architecture de Paris Vuillemin , PIR , Villes CNRS ,Mars 1996

**Demangeons A, Werquin A.C**, "Les boulevards», Plan construction et architecture, Ministère du logement, 1995

**Demangeons A, Werquin A.C**, "Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines», CAUE des bouches du Rhône CERTU

**Dubois Taine.G**, "Les boulevards urbains», Presses de l'école nationale des ponts et chaussées

**Dupuis.G**, "l'auto et la ville», Dominos Flammarion

**Paul Léon**, "Histoire de la rue», Paris 1947

**Lipsky.F**, "San Francisco La grille sur les collines», éditions parenthèses 1999

**Mangin.D**, "La ville franchisée", Formes et structures de la ville contemporaine, Ed de la Villette, 2004

**Mialet.F Fouquet.V**, "Voirie rapide en surface et espaces publics», Plan construction et architecture, Ministère du logement oct 1997

**Soria y Mata.A**, la ville linéaire, 1870

**Wachter S**, la forme et le flux, figures urbaines et architecturales de la mobilité, Mars 2003, [equipement.gouv.fr/recherche/publications](http://equipement.gouv.fr/recherche/publications)







# 5 Liaisons urbaines

par Aurélie Cristini







# Introduction

Dans le contexte global de la recherche, qui propose d'analyser comment l'architecture de la mobilité peut fabriquer de la ville, du paysage et du territoire, cet article oriente la réflexion sur l'articulation de projets d'infrastructures majeures avec des projets d'aménagement locaux. Pour ce faire, il se base sur l'analyse de deux études réalisées par le groupement de l'agence d'architecture Hanrot et Rault et du BET B&R Ingénierie (H et R/B&R) dans le cadre de leur marché à bons de commande avec la Direction des Infrastructures (DIFRA) de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (CUM/MPM). Il s'agit de l'étude d'ensemble sur la vallée de l'Huveaune, corridor est d'accès à Marseille, et de celle sur le Boulevard Urbain de l'Étoile, dans le secteur nord-est de Marseille. Toutes deux ont été entreprises en 2006 sous la forme d'études préalables pour établir une stratégie d'ensemble.

La DIFRA est mobilisée sur le territoire de la vallée de l'Huveaune pour la réalisation de différentes infrastructures de voirie, inscrites au POS depuis les années 1980. Leur construction devenant nécessaire au

regard du développement urbain de ce secteur, la DIFRA se retrouve face à une difficulté majeure : « Comment s'assurer de la pertinence de ces aménagements sans les mettre en rapport avec les grands projets privés ou publics, envisagés sur cette vallée par les autres directions de la CUM, l'AgAM<sup>1</sup>, la Ville, Marseille aménagement, et par les autres organismes publics qui opèrent sur la vallée : DDE, CG13, RFF, SNCF... Car si le PDU et le PLU fixent des objectifs, définissent une nature d'intervention et un support foncier, ils ne donnent pas tous les éléments actualisés d'un cadre opérationnel »<sup>2</sup>. Cette étude avait donc pour but, dans un premier temps, de « reconnaître les perspectives de développement de la vallée, repréciser le cadre d'intervention de la DIFRA, affiner le cahier des charges de chaque opération afin de les rendre cohérentes avec les projets en cours, voire d'envisager des modifications ou de nouvelles opérations non prévues à ce jour, mais qui s'avèreraient incontournables »<sup>3</sup>. Par la suite, des zooms puis une actualisation de la proposition d'ensemble ont été réalisées (2008-2009).



Localisation des périmètres d'études dans le réseau viaire de l'agglomération. En trait-tillés les communes de la communauté urbaine MPM. Fond de carte source AgAM.

Le cadre d'étude du Boulevard Urbain de l'Étoile (BUE) est un peu différent. « [Il] a pour objectif local de shunter le carrefour en baïonnette de la Rose pour soulager les noyaux villageois et mieux desservir la nouvelle technopole de Château Gombert, mais son tracé pose [des] problèmes majeurs. [...] Le boulevard s'inscrit dans un contexte complexe et sensible et les différents problèmes posés en termes de circulation ne peuvent pas être pensés sur des solutions purement locales. Ils imposent une stratégie à une échelle plus large [qui intégrerait l'ensemble du maillage viaire constituant.] »<sup>4</sup>. Les premières phases de l'étude ont donc été de préciser la fonction même du BUE en le positionnant dans une perspective globale, fonctionnaliste comme paysagère. « L'objectif est de concevoir des solutions pragmatiques et fiables en termes de coût, de technique, de paysage offert ; s'inscrivant dans la politique de développement durable et le PDU engagés par la communauté urbaine »<sup>5</sup>.

Chacune des deux commandes fait tout d'abord l'objet d'un récit chronologique basé sur des entretiens avec les responsables. Ayant moi-même participé à certaines phases de ces opérations, je reviendrai sur les dispositifs de travail qui ont été mis en place. Suit une analyse de chaque étude au regard de l'hypothèse formulée dans le cadre de cette recherche : celle de la stratégie intégrative, qui

permettrait de garantir une convergence des points de vue des acteurs quant à la pertinence d'un projet, lequel serait persistant tout en développant une capacité d'assimilation<sup>6</sup>.

En d'autres termes, est-il possible de réaliser un projet fidèle au concept du maître d'œuvre, répondant aux attentes du maître d'ouvrage et aux besoins des utilisateurs ? Ce projet sait-il s'adapter favorablement aux évolutions du territoire tout en conservant ses qualités ? Peut-on envisager que les architectes, les urbanistes, paysagistes, ingénieurs, les collectivités publiques, les groupes privés, les associations de quartiers échangent intelligemment et travaillent de concert pour l'intérêt collectif ? Ainsi énoncée, notre hypothèse semble relever d'une démocratie participative utopiste et attrayante. Cet article doit donc analyser les démarches mises en œuvre pour tendre à un projet « intégré » et « intégrateur », voir comment les intentions formulées il y a trois ans ont évolué et quelles en ont été les conséquences effectives.

---

1- AgAM : agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise

2- H et R/B&R, La vallée de l'Huveaune, Diagnostic, Introduction, dossier du 15/11/2006 pour la DIFRA

3- Idem

4- H et R/B&R, Proposition de mission du 05/08/2006 pour la DIFRA.

5- Idem

6- cf. la description des hypothèses de travail dans l'introduction de Stéphane Hanrot.

# Il était une fois, la Vallée de l’Huveaune...

## Prologue

Je venais de terminer mon Master professionnel « Architecture, ville et projet urbain ». Il me fallait maintenant effectuer un stage. Choisir un cabinet d’architecture comme structure d’accueil semblait évident pour pouvoir appréhender à la fois l’espace urbain et son dessin, les volumes bâtis et leurs usages. C’était aussi l’occasion de travailler sur des échelles variées et des territoires complexes. C’est ainsi que j’entrai chez Hanrot et Rault et plongeai dans les eaux impétueuses de l’Huveaune.

L’étude « Huveaune » en tant que telle n’existait pas encore, mais dans le cadre du marché à bons de commande que l’agence avait avec la DIFRA, en partenariat avec le BET B&R, plusieurs missions étaient en cours dans ce secteur géographique. Si toutes avaient comme base commune les infrastructures, la nature de la commande, l’échéance du projet, son échelle, les acteurs concernés... bref, l’ensemble des données variait fortement. Nous détaillerons plus loin leur principe exact.



La vallée de l’Huveaune, territoire de secteurs  
Photo aérienne plongeante, source H et R/B&R

En répondant à chacune de ces commandes, il apparaissait clairement au groupement H et R/B&R qu’aucune proposition n’était réellement concluante tant que l’on ne prenait pas un peu de recul : Les limites étaient incohérentes ou se chevauchaient, les différents protagonistes intéressés ne s’étaient pas rencontrés, parfois, les projets qui nous étaient demandés d’étudier étaient eux-mêmes peu convaincants, basés sur de vieilles réservations au POS ou sur des décisions hâtives d’un maître d’ouvrage mal informé. Chacune de ces études aurait donc pu

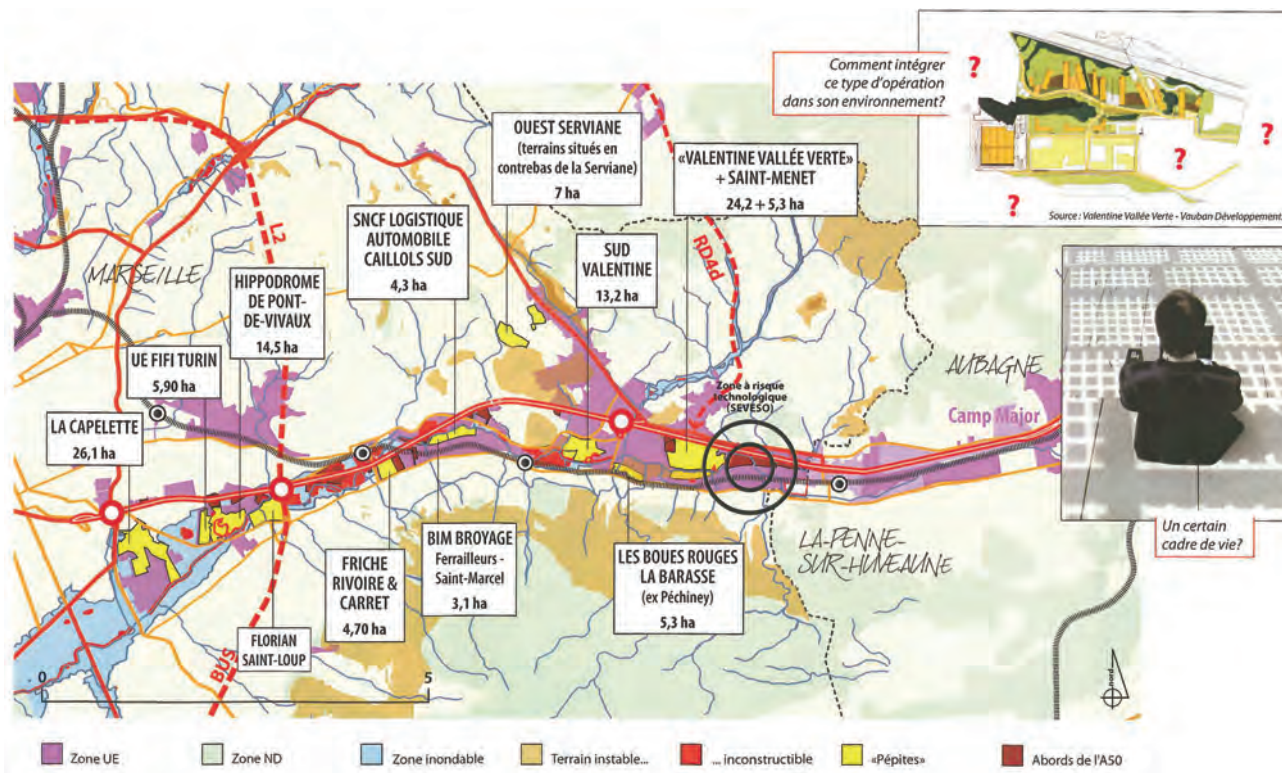
trouver une issue à titre individuel, certes, mais cette issue se serait fondée sur des données tronquées. En effet, l’angle d’attaque auquel nous étions soumis, celui des infrastructures, ne permettait pas à lui seul d’apporter des réponses satisfaisantes. Le problème posé était bien plus large et plus complexe, que ce soit en termes de périmètre d’action et de réflexion, d’acteurs mis en jeu, ou de disciplines considérées. Nous étions convaincus de cela et la DIFRA elle-même en avait l’intuition. Bruno Dineur, chargé d’études à la DIFRA, est alors l’interlocuteur du groupement H et R/B&R. Il a une bonne expérience de ce secteur, et notamment une connaissance très fine de certains lieux, et il est au courant des études territoriales menées sur la vallée, dans les différents domaines et à diverses échelles. Par la suite, il jouera un rôle pivot de « conseiller d’orientation », afin que nous nous y retrouvions au sein de la myriade d’acteurs, de projets, d’études de projets et d’études territoriales ou thématiques. Mais à ce stade, sa notion du site, bien que transversale, ne lui permet pas de pointer avec précision les entraves du territoire, et d’en cerner la cohérence.

C’est donc Bruno Dineur qui demande à l’équipe H et R/B&R d’investiguer sur les opérations de la vallée de l’Huveaune dans lesquelles la DIFRA est partie prenante. Et chaque étude soulève de nouveaux problèmes à résoudre qui engendrent la nécessité d’un raisonnement plus global.

L’autre raison qui poussa la DIFRA à nous confier cette mission « Huveaune » est la forte pression économique qui pesait alors (et c’est toujours le cas) sur les parcelles industrielles de ce secteur. La DDEAI<sup>7</sup> a fait part de ses inquiétudes quant au renouvellement et au morcellement rapide et parfois anarchique des anciennes friches. Leur intérêt était clair : ils ne pouvaient raisonnablement pas inciter des industriels à venir s’installer dans la vallée de l’Huveaune sans leur garantir une gestion avisée des accès aux sites en question. Ce territoire est historiquement actif : agricole, industriel puis commercial, il se crée aujourd’hui une nouvelle dynamique dans les activités tertiaires. Il bénéficie en outre d’une position stratégique et d’une connexion aux grandes infrastructures de transport régionales. De plus, cette vallée a une identité propre, empreinte d’un héritage industriel particulier, de qualités paysagères remarquables, et

**7- DDEAI** : Direction du développement économique et des affaires internationales, service de MPM. La DDEAI remplit une fonction d’accompagnement des porteurs de projets ayant l’intention d’installer une activité (PME-PMI et grands groupes) sur le territoire de la CUMPM. Elle fournit une aide à la localisation et à son implantation physique. Outre l’aide à l’implantation, la DDEAI veille également à ce que toutes les questions soient bien posées afin de répondre au mieux aux besoins particuliers de chaque activité. Une fois l’entreprise installée, dans le cas d’une première implantation dans la CUMPM, la collectivité territoriale tient un rôle de médiateur en mettant en relation entreprise et associations locales, en répondant aux besoins des salariés et en accompagnant les familles dans leur installation (trouver un logement, inscrire les enfants à l’école, trouver un emploi pour le conjoint...)





Les opportunités d'action, extrait des orientations du SCOT, source AgAM

d'opportunités au coût compétitif, qui lui permet d'exister par rapport aux ressources déployées pour mettre en place Euroméditerranée. Les parcelles constructibles dans ce secteur sont donc prisées, le renouvellement immobilier quasi immédiat, mais la réalité géographique exige que l'espace soit géré avec intelligence pour ne pas saturer plus qu'il ne l'est ce territoire exigü.

Au vu de ces deux états de fait, la multitude des études « tronquées » et la pression foncière à maîtriser, le groupement H et R/B&R soumet à la DIFRA une proposition afin de mener une investigation d'ensemble et pour pouvoir lui fournir une vision plus cohérente. Celle-ci accepte, d'autant que cette organisation lui paraît économiquement favorable. C'est ainsi que débute l'aventure de la Vallée de l'Huveaune.



# Déroulement de l'étude

## Été 2006 : mise en place d'une stratégie

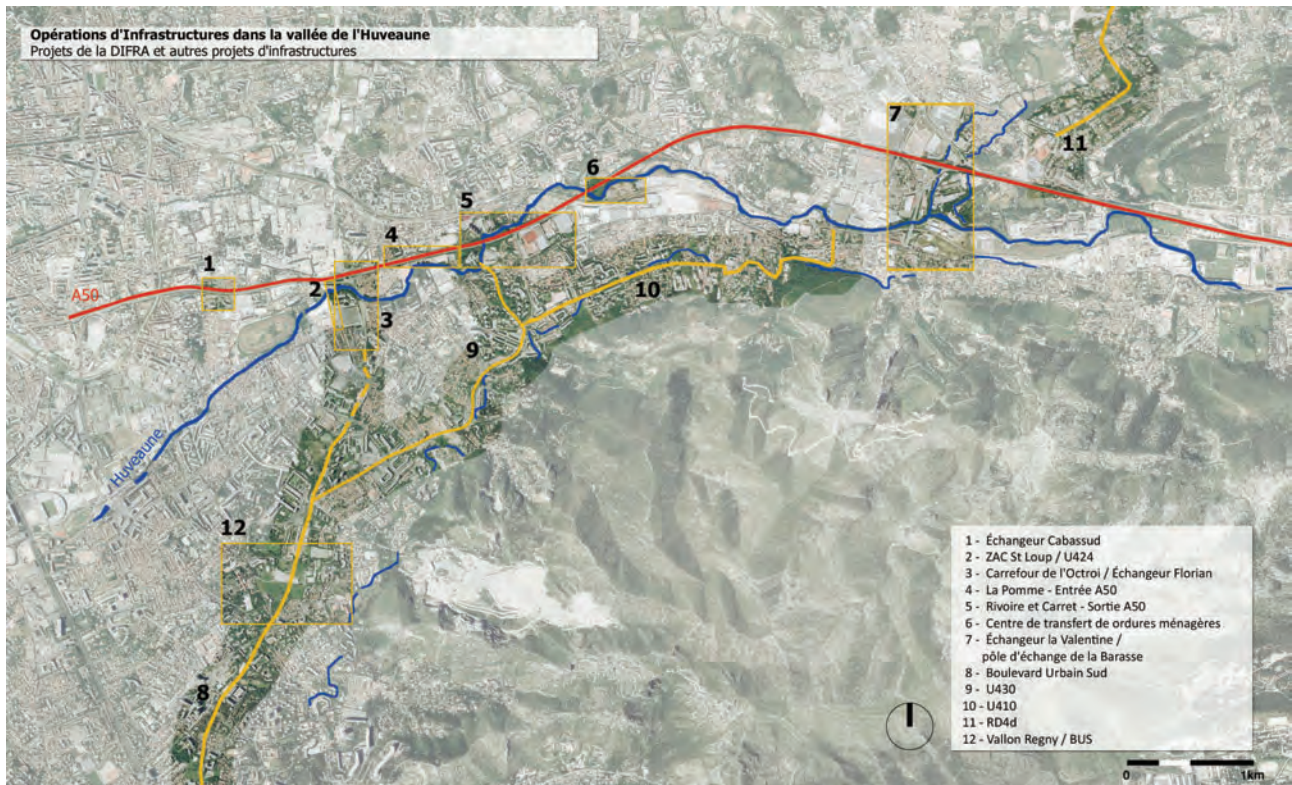
Dès le départ, il a été pris le parti de travailler en lien étroit avec le maître d'ouvrage afin de cerner précisément les points critiques. Au cours d'une première réunion, nous avons pointé toutes les opérations liées à la DIFRA dans la vallée de l'Huveaune :

- 4 concernaient directement la création de nouvelles voies :
  - Le Boulevard Urbain Sud (BUS) (qui représente plusieurs commandes pour le groupement H et R/B&R depuis 2002), dont il est question dans l'article d'Alexandre Chapuis et qui constitue à lui seul un projet territorial. Il s'agit en effet de créer un boulevard « urbain et vert », sur les 8,5 km d'un emplacement réservé au POS, dans le prolongement de la voie de contournement L2, c'est-à-dire entre l'échangeur Florian (sur l'autoroute A50) et la Pointe Rouge (au sud de Marseille).
  - La U430 (à l'étude par H et R/B&R dès 2004, lors de la deuxième phase de travail sur le BUS), qui permettra le contournement du noyau villageois de Saint Loup (2x1 voie). Ce quartier étant principalement résidentiel, elle est, en attendant la réalisation plus structurante du BUS, une réponse à l'engorgement systématique des voies de desserte aux heures de pointe.
  - La U410, elle aussi une voie de contournement des noyaux villageois le long de la RN8. Cette voie doit boucler les dessertes en peigne des habitations établies sur le piémont des collines et créer une alternative à la RN8.
  - La RD4d, qui est sous la maîtrise du Conseil Général des Bouches-du-Rhône.
- Pour 3 autres, il était question d'étudier ou de créer une entrée ou sortie d'autoroute :
  - L'échangeur (ou demi-échangeur) Cabassud, déjà inscrit au PLU, mais dont la réalisation et les termes de celle-ci n'étaient pas encore fixés. Le projet était en effet en instance d'abandon par la DDE, mais la nécessité d'un tel ouvrage devait être étudiée par MPM avant de se défaire de l'emplacement réservé.
  - L'échangeur Florian/carrefour de l'Octroi, qui représente la sortie sud de l'A50 au niveau de la L2. Ici, l'incertitude des projets édifiés et la
- 5 opérations étaient des projets d'aménagement ou d'édifices exigeant une réflexion quant aux accès :
  - La ZAC Saint Loup et, dans ce cadre, la construction de la U424 qui permettrait un maillage du quartier en créant un barreau manquant entre deux axes importants débouchant sur l'échangeur Florian. Plusieurs projets commerciaux se sont succédés sur cette friche industrielle.
  - Le bâtiment Rivoire et Carret, dont une partie de la réhabilitation a été destinée au stationnement des engins de la propreté urbaine. L'autre partie de l'ancienne usine était pressentie comme médiathèque. Est associée à ce projet, une sérieuse question d'accès et d'usage.
  - Le centre de transfert des ordures ménagères, alors déplacé du site de la Capelette, et pour lequel il était urgent de trouver un terrain. De plus, celui-ci devait être en connexion avec le site Rivoire et Carret sans encombrer plus qu'elle ne l'était la RN8.
  - Le pôle d'échange de la Barasse est un point central des projets de la vallée. À proximité immédiate du pôle de la Valentine, cette parcelle doit accueillir une nouvelle gare SNCF. Une nouvelle sortie autoroutière était d'ailleurs envisagée à la Valentine.
  - La ZAC Vallon Regny se développe de part et d'autre du BUS, et de nombreuses questions quant aux accès de cette zone influent sur la réalisation future du BUS<sup>8</sup>.
- D'autre part, plusieurs thématiques préoccupaient la DIFRA, pour l'impact qu'elles pouvaient avoir sur les infrastructures ou pour les opportunités que cela pouvait représenter :
  - La desserte en transport en commun : pour les quartiers d'habitation, avec la mise en place du PDU ; ainsi que la gestion des transports pour les sites industriels et d'activité (la création d'un plan

grande complexité circulaire de ce site en font un point sensible sans cesse en mouvement.

◦ L'échangeur de la Pomme, qui permettrait de soulager la circulation excédentaire prévue sur l'échangeur Florian. Il est lui aussi inscrit au PLU, et si l'entrée depuis la Pomme était en instance d'abandon par la DDE, la sortie laissait entrevoir des possibilités de raccordement intéressant dans la gestion de l'accès au quartier et à ses équipements.

8- Voir l'analyse comparative des projets du BUS menée par Alexandre Chapuis.



Projets DIFRA existant au commencement de l'étude Huveaune, fond de plan source H et R/B&R

de déplacement d'entreprises était à l'étude).

- o Le devenir du canal de Marseille et de sa dérivation Sud. En effet, il ne restait que peu d'industries alimentées par le canal et son utilité était alors remise en question par la Société des Eaux de Marseille.
- o L'aménagement et la régulation des eaux du bassin versant (Huveaune, eaux de ruissellement des collines, ruisseaux...), pour des raisons plus techniques que paysagères.

La somme de toutes ses opérations révèle indubitablement la nécessité d'élargir notre vision du territoire. Les marchés qui avaient commencé sont mis de côté, une proposition est formulée et les thèmes de l'étude sont énoncés. La Communauté Urbaine MPM doit adopter une vraie politique d'aménagement, voire une politique globale d'aménagement du territoire et avant cela se constituer une connaissance transversale de ses besoins et de ses problèmes. Notre étude ne pouvant pas être exhaustive, pour des raisons évidentes de budget et de temps, nous avons fixé avec la DIFRA quatre entrées d'investigation pour la vallée de l'Huveaune : L'économie / Le logement /

L'Huveaune / Les déplacements.

Ces quatre thématiques ont alors orienté les recherches que nous allions faire, les personnes que nous voulions rencontrer. Il n'était en effet pas question de recréer la totalité des connaissances, mais plutôt d'aller les chercher dans les différents services compétents. Nous savions aussi qu'il existait de nombreuses données sur ce morceau de ville. Nous avons donc décidé d'organiser notre travail sur plusieurs plans :

- L'exploration in situ qui permet d'avoir une vision à la fois actuelle et sensible du site ;
- Une image transversale, par des entretiens systématiques avec les directions des services techniques de MPM et des organismes publics ou privés mobilisés sur ce territoire (plus de 20 réunions ont eu lieu avec ces acteurs au cours du diagnostic) ;
- Une lecture dans le temps des différents projets, par le récolement des études ou plans (une quinzaine ont été analysées, produites entre 1993 et 2006 par des services de la Ville, de MPM, de la Région, de la SNCF...) ;
- Un regard à la fois expert et indépendant, par l'intervention de trois professionnels : historien,



*L'économie/Le logement/L'Huveaune/Les déplacements*

sociologue et architecte, qui ont cherché à déterminer l'identité de ce territoire.

La première étape de l'étude Huveaune se déroulait en deux phases : un diagnostic, afin de recueillir et synthétiser les informations disponibles et d'appréhender une solution aux problèmes de la vallée ; puis un dossier de propositions, qui conduit à définir un cahier des charges pour ses infrastructures routières.

### **Été/Automne 2006 : rencontre avec un territoire**

Les quatre entrées que nous avons définies avec la DIFRA nous ont permis d'appréhender le territoire de la vallée de l'Huveaune et d'en dresser un portrait, sinon tout à fait exhaustif, suffisamment précis. Nos a priori nous laissaient voir cette vallée comme délaissée de tous intérêts d'investissements. Mais rapidement, et au fil des entrevues que nous menions, cette idée initiale s'est estompée pour laisser place à un autre sentiment, celui d'un site prisé sujet à de nombreuses prospections. Et paradoxalement, c'est cet engouement qui crée la menace de voir sacrifier ses atouts sur l'autel des profits économiques.

### **L'économie : l'activité au premier plan**

Nous avons déjà vu le rôle majeur des questions économiques dans la naissance de cette étude. Il est cependant intéressant de revenir un peu sur l'histoire de l'activité dans cette vallée afin de mieux comprendre les enjeux du territoire.

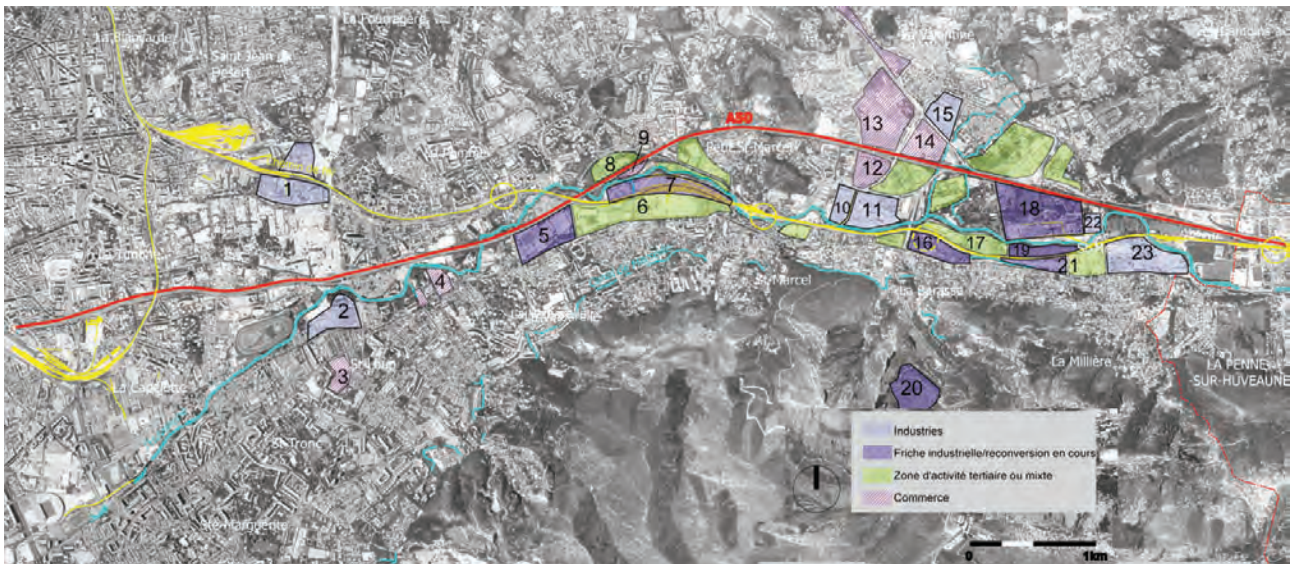
La vallée de l'Huveaune a vu son statut changer au cours des siècles. Vallée agricole tout d'abord, profitant du lit du fleuve côtier qui y serpente, elle devient au XIXe siècle, un des pôles industriels majeurs de Marseille. Le tissu industriel dense façonne l'occupation du territoire, le découpage des parcelles, le tracé des infrastructures. Dans un même temps, les infrastructures se développent : dès 1839, la réalisation du canal de Marseille irrigue la vallée là où le débit de l'Huveaune ne suffisait pas à porter des activités plus lourdes ; la voie de chemin de fer Marseille-Toulon est mise en service en 1859.

L'activité, principalement manufacturière, se mêle aux territoires bastidaire, juxta les villages et les hameaux, voisine les fermes et les terres agricoles : l'image de la vallée est alors rurale. Et pendant que le fond de vallée s'industrialise, les habitats de fortune se multiplient dans la campagne alentour. Au cours du XXe siècle, le mouvement prend de l'ampleur, la vallée se spécialise dans l'agroalimentaire, créant une véritable « tradition alimentaire » dans ces quartiers. L'industrie métallurgique et chimique est également largement représentée. Pour profiter de la proximité de la main d'œuvre, les nouvelles usines s'établissent sur le pourtour immédiat des noyaux villageois. Le développement ouvrier et populaire se fait en parallèle de la croissance industrielle. Les cabanons provisoires deviennent des habitats permanents, sans plus de confort ; l'installation d'un réseau de tramways électriques très ramifié favorise cette expansion urbaine. Les prairies inondables du fond de vallée sont asséchées et désormais occupées par l'activité industrielle, et les domaines des grandes propriétés sont morcelés et vendus pour fournir un logement aux travailleurs. Puis c'est la désindustrialisation. Les usines ferment et les centres commerciaux se multiplient dès 1974. Les friches industrielles sont converties en lotissements d'activité tertiaire. Aujourd'hui, la plus grande proportion de ces établissements représente des services (60 %), suivis des commerces (23 %), de structures du BTP (10 %). L'industrie ne représente plus que 7 % des activités de la vallée (usines chimiques, agroalimentaires, de matériel électronique)<sup>9</sup>.

Ainsi, les grandes industries du XXe siècle ont créé de vastes parcelles, parfois munies d'un accès direct à une infrastructure de transport. Aujourd'hui, ces parcelles ont été découpées, fractionnées, et des lotissements d'activités voient le jour, construits en impasse. Un recensement précis des sites majeurs ou en mutation a été fait pendant ce diagnostic et des contacts ont été établis avec leurs responsables de l'aménagement. Il en est ressorti le rôle majeur de l'autoroute A50 qui, outre la part évidente de desserte, devient également une vitrine commerciale

9- Source AgAM 2004.





Sites d'activité et d'industries, source H et R/B&R



pour nombres d'entreprises (notamment pour le groupe Goodman qui a créé Valentine Vallée Verte l'ancienne usine Nestlé ; pour les investisseurs qui cherchent de nouvelles localisations telle la parcelle des moteurs Baudouin près de l'échangeur Florian ; mais aussi pour les enseignes bien connues et déjà installées comme Ikea, Leroy Merlin...). La qualité des bâtiments est donc évidemment un point sensible d'autant qu'il est difficile de maîtriser les constructions privées. Il est de plus admis par les services techniques de la Ville et de la CUM que le fond de vallée doit rester vert et accueillir des activités plus propres et plus nobles. Dès le début de notre étude, la DDEAI pointe l'intérêt qu'il y aurait à penser la vallée de manière plus absolue au sein de la commune d'une part, et en envisageant des partenariats intercommunautaires d'autre part.

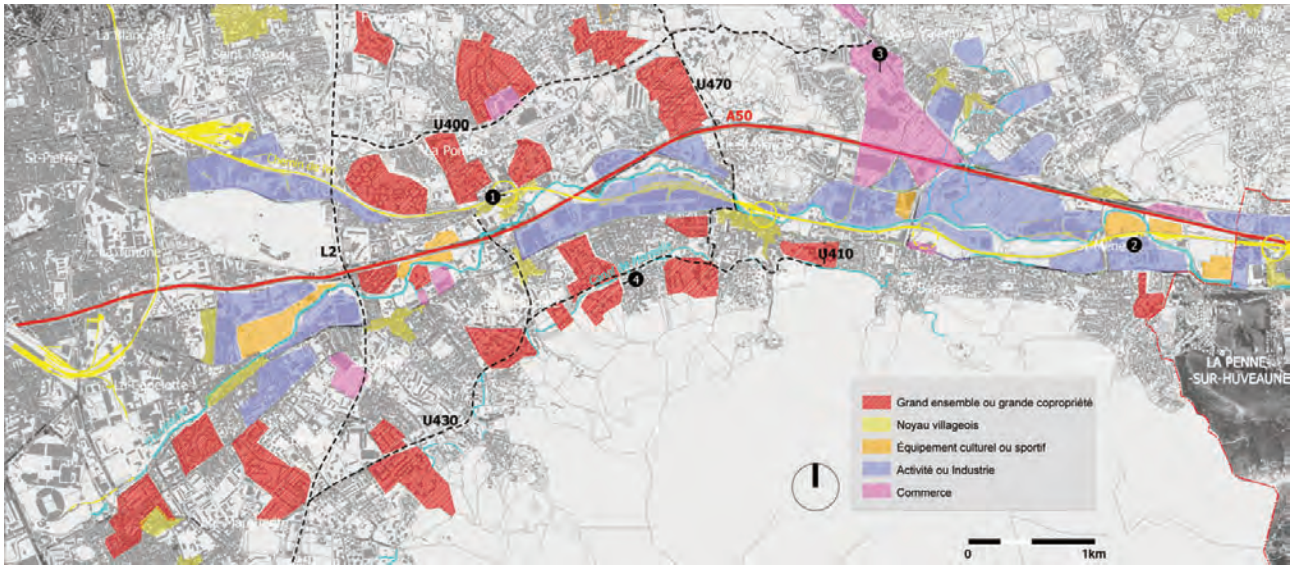
### Le logement :

Le développement de l'activité explique en grande partie la nature de l'habitat dans la vallée de l'Huveaune. Il en résulte des formes urbaines assez distinctement définies et localisées :

- Les anciens noyaux villageois, qui s'étalent longitudinalement autour de la route nationale (RN8) et de la route départementale (RD2).
- Les quartiers d'habitation de tradition ouvrière au piémont du massif des calanques dont les rues descendent en peigne jusqu'à la RN8.
- Le flanc nord de la vallée, où les lotissements d'habitation créent un système viaire emmêlé.
- Enfin, en s'approchant du centre-ville, des grands ensembles d'habitations.

Mais tous ces modèles se développent de façon autonome. Là encore, les infrastructures semblent être la structure sur laquelle ils s'appuient, pourtant chacun s'organise de manière indépendante, presque hermétique à son contexte et à son voisin. Les noyaux villageois sont des zones très sensibles, et subissent directement les effets de l'étalement urbain. Ils sont





Répartition des formes d'habitat, source H et R/B&R

non seulement englobés par l'expansion urbaine, mais aussi, comprimés par les grandes installations de desserte, ils en essuient les nuisances. Le caractère patrimonial et identitaire de ces lieux tend à ralentir toute action, et met en péril les qualités primaires de ces quartiers. En outre, il persiste de nombreux problèmes de vétusté dans une importante partie des logements de la vallée.

Malheureusement, il n'est pas dans l'intérêt économique de l'agglomération de préférer la construction de logements à celle d'industries et de commerces dans cette zone connectée aux infrastructures de transport. L'habitat a rarement été mis en avant durant cette phase de l'étude et il a plutôt été question dans nos propositions d'améliorer les conditions urbaines et de maîtriser l'étalement (ce qui n'est réalisable qu'en ayant les possibilités de maîtriser le foncier).

### L'Huveaune :

Les nécessités d'étudier l'Huveaune tenaient avant tout au fait que dans les obligations de la DIFRA sont inclus tous les ouvrages d'entretien du fleuve et de ses affluents. Il était donc important de connaître le bassin versant et, à son échelle, de contraindre les aménageurs (publics et privés) à garantir la transparence hydraulique de toutes nouvelles constructions. En effet, aujourd'hui l'espace fluvial est pratiquement réduit à son minimum fonctionnel. Michel Corajoud, paysagiste, dit que « le fleuve apporte et emporte du paysage et le paysage change selon l'humeur du fleuve ». Ainsi, des berges naturelles apparaissent comme la meilleure solution pour gérer les crues (comme ce qui a été fait le long du Rhône et du Rhin). Quant à la qualité des eaux, elle s'améliore sensiblement, surtout parce que les industries polluantes ont quitté la vallée. Il faut cependant poursuivre la lutte et, une fois l'équilibre écologique rétabli, mettre en œuvre des actions de valorisations. Car avec l'Huveaune, c'est tout un volet paysager mal connu pour ce site que nous avons ouvert, et si les habitants savent les

endroits magiques du val, il n'en était pas de même pour tous les acteurs territoriaux. Grâce à un simple reportage photo, mettant en regard les ambivalences de la vallée – les paysages surprenants face aux constructions médiocres, les lieux sauvages face aux nuisances diverses, les gens qui habitent face aux non-sens de l'aménagement – des élus connaissant mal le site, ou des techniciens en ayant une idée préconçue peu flatteuse ont porté un regard nouveau sur l'identité du territoire.



Mobilisations sociales pour l'amélioration de la qualité de vie dans la vallée de l'Huveaune : nettoyage annuel des berges de l'Huveaune et le collectif Médiathèque, sources Internet

### Les déplacements :

Longtemps, la vallée de l'Huveaune fut la seule voie de communication terrestre avec l'extérieur. Aujourd'hui encore, les axes majeurs du réseau de circulation à l'échelle urbaine, interurbaine, et nationale sont concentrés en fond de vallée. Les logiques de continuités urbaines en font une véritable ville linéaire, sans centralité unique et particulière, mais avec des points d'attraction forts et thématiques ; sans maillage viaire finement tissé, mais manquant parfois de hiérarchie. Le fond de vallée est une zone où les infrastructures linéaires tels le fleuve côtier, l'autoroute, la voie de chemin de fer et les routes nationale et départementale forment une tresse qui serpente au grès des accidents topographiques. L'autoroute est bien évidemment un des éléments structurants : disposée sur un plateau surélevé, elle sert et dessert le territoire, créant des délaissés de voirie qui dilatent l'espace urbain. Mais sa topographie est parfois un atout, car elle s'efface alors du paysage, ses talus inconstructibles se parent de végétation, les parcelles inaccessibles sont autant de zones où la nature reprend ses droits. L'A50 constitue donc paradoxalement un ruban vert relativement préservé avec comme arrière-plan, les collines abruptes des calanques. Mais le manque d'échangeurs entre Aubagne et le centre-ville de Marseille a un impact

circulatoire dramatique sur les autres routes de la vallée. En outre, le réseau de transport en commun n'est pas adapté et nettement insuffisant. Il privilégie la distribution au centre-ville et ignore complètement les besoins de connexion interquartier. Nous avons été surpris de constater que les projets d'extension des lignes de métro ou tramway voyaient leurs terminus respectifs se situer à quelques centaines de mètres les uns des autres, avec comme point central une gare SNCF, et qu'à aucun moment n'avait été envisagé d'aménager un système de bouclage. Et lorsque nous avons reporté cette remarque au service concerné, à savoir la direction des transports (DITRA) de MPM, les techniciens ont mis un certain temps à concevoir que ce besoin existait (ce qui nous avait été confirmé par différentes études).

Quoi qu'il en soit, il est assez difficile de résumer en quelques lignes les carences liées aux déplacements, car elles touchent tous les types : le trafic automobile qui sature les axes, la desserte des transports en commun qui est trop souvent insuffisante, les cheminements doux qui sont la plupart du temps dangereux...

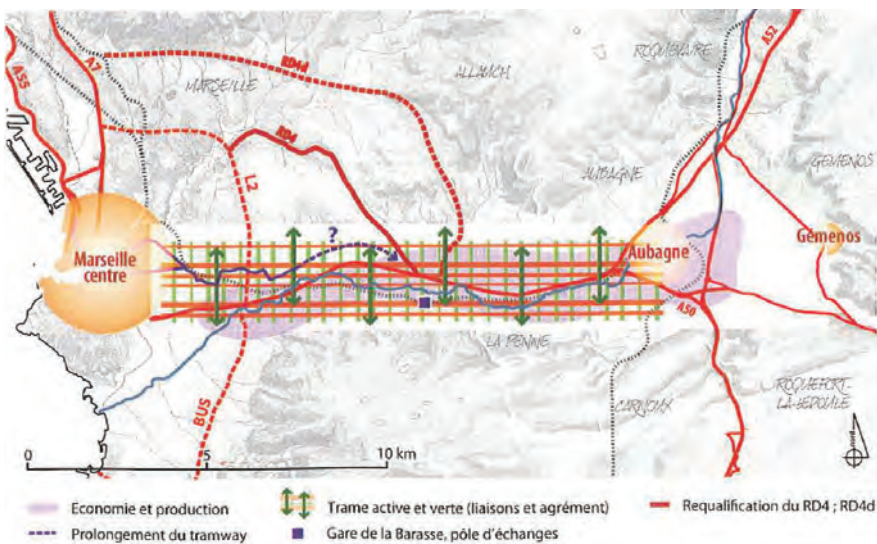
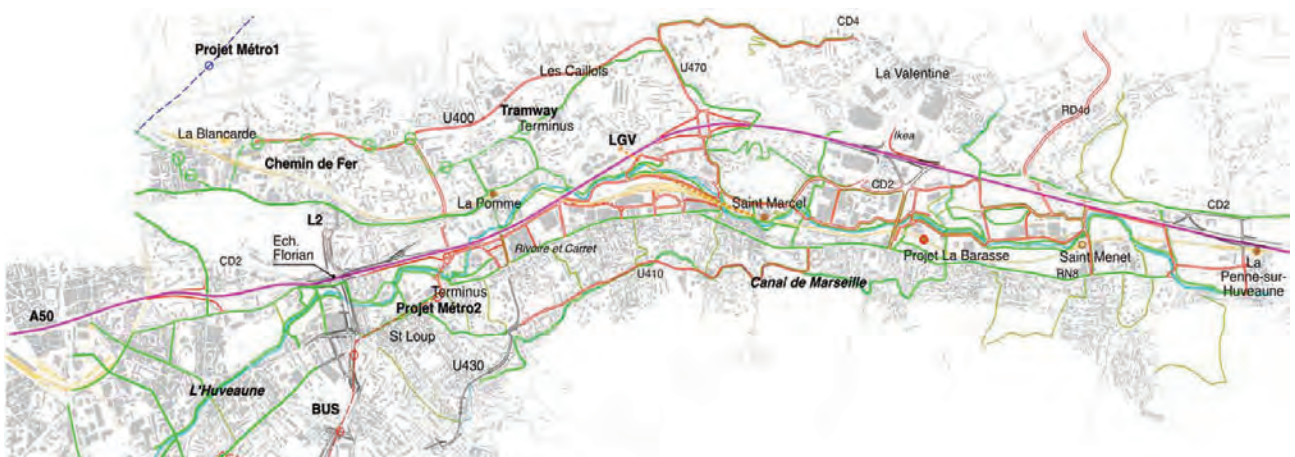
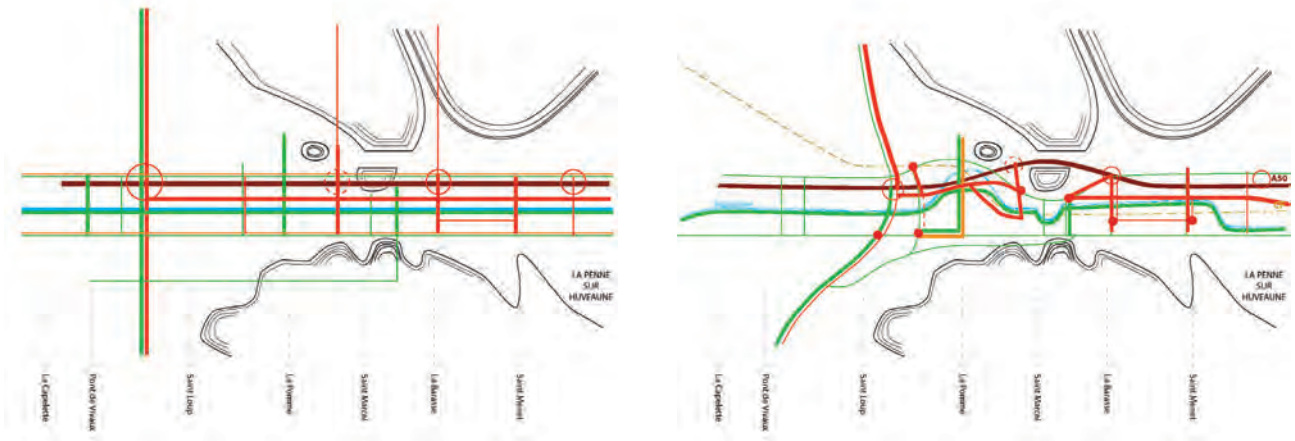
### La trame écossaise :

L'une des impressions les plus notables ressenties lors de cette étude, et celle de l'enchevêtrement historique, géographique et social de ces thèmes. Quel que soit le fil que nous tirions, les conséquences étaient plurielles et l'impact physique de la trame des infrastructures nous ramenait à la nécessité d'avoir un système de desserte viaire complet et efficace. Nous avons alors proposé un maillage entre une trame active, qui porte le trafic lourd lié à l'activité, et une trame verte, qui offre des cheminements doux (piétons et cycles) et complète les traversées du vallon. Ce que nous avons appelé la trame écossaise permet de circonscrire le développement urbain et industriel et d'améliorer la desserte des lieux et donc de protéger et d'amplifier les qualités du site :

- Au sud, elle matérialise une limite vers le paysage naturel des calanques.
- En fond de vallée, elle crée une épaisseur substantielle autour de l'Huveaune.
- Au nord, elle réorganise un maillage dans un flou fonctionnel qui dissout aujourd'hui les qualités du lieu.

La trame active tend à diminuer les nuisances intrinsèques aux activités industrielles, économiques et commerciales pour redonner de la qualité aux quartiers d'habitation. Elle complète les voies de circulation lourdes, crée de nouveaux échanges avec l'autoroute et désenclave des lotissements pour en





La genèse de la trame écossaise, et son évolution : Les principes, l'adaptation au relief, la proposition affinée, le tracé de la trame verte dans l'étude paysagère (Sources H et R/B&R), son application dans le SCOT (Source AgAM)

faciliter l'accès. La trame verte maille le territoire pour favoriser les déplacements locaux et compléter les connexions entre les modes de transport en commun. Ce sont autant de cheminements doux qui pourront ancrer des pratiques actuelles et leur permettre de s'épanouir dans un contexte paysager fort. Il s'agit aussi de redonner des qualités urbaines aux quartiers déjà constitués.

À la fin des investigations, qu'il s'agisse des nombreux relevés in situ, des entretiens individuels par services ou de l'analyse des études existantes, nous avons donc une idée des problèmes qui lésaient la vallée. Avant de commencer ce travail, nous n'avions pas d'idées préconçues sur les solutions adéquates. La seule intuition de projet qui est arrivée assez tôt était de mettre en place une trame active pour améliorer le système de distribution et augmenter l'efficacité circulaire. Nous avons entrevu également les potentiels naturels et urbains de ces quartiers. Et à la fin du diagnostic, la trame écossaise était perçue comme un moyen capable de rééquilibrer les deux flancs de la vallée, d'accorder l'essor de l'activité et le respect des noyaux villageois, de composer de concert la mise en valeur de l'Huveaune et le développement des modes doux et des transports en commun.

À notre connaissance, il n'y avait pas de notions ou de références de trame écossaise. Pas de solutions préexistantes qui permettent de résoudre les problèmes de la vallée. On parle de trame écossaise surtout en structure, et dans notre cas, ce nom est apparu évident car le dispositif sert de support au développement urbain. L'idée originale de mailler une trame active et une trame verte dans ce contexte émerge directement du travail mené sur le territoire – peut-être j'oserais parler de maïeutique du site ? Quoi qu'il en soit, les schémas de principe que nous avons établis à la fin du diagnostic ont permis de concrétiser une pensée et de servir de base à une première présentation à nos commanditaires. Ainsi furent réunis les directeurs des différents services que nous avons rencontrés de manière individuelle les mois précédents. Tous ou presque jouèrent le jeu, avec plus ou moins de bonne volonté. Certains furent surpris de la démarche et se montrèrent presque amusés d'abord, comme convaincus de l'impossible aboutissement de notre entreprise basée sur une coopération volontaire. Rapidement, au cours de cette réunion ou dans les semaines qui suivirent, chacun vit l'intérêt qu'il avait d'embarquer sur l'Huveaune avec nous, dans notre barque informelle mais pleine de promesses. Il est assez clair que ce n'est pas l'intérêt

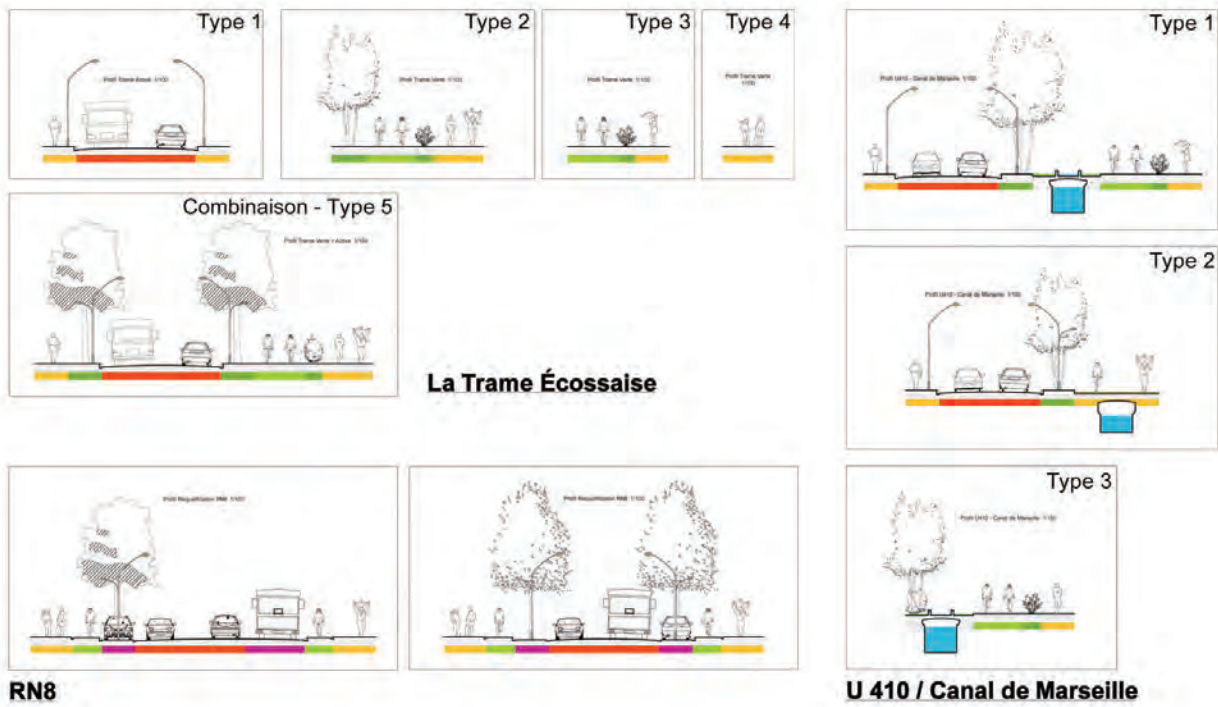
collectif qui motiva certaines personnes, mais plutôt la crainte que leurs intérêts particuliers ne soient pas intégrés au projet d'ensemble. Cependant, il n'était pas de notre rôle de juger de leurs motivations, et nous engageâmes la phase de propositions.

### **Hiver/Printemps 2007 : apprivoiser le fleuve**

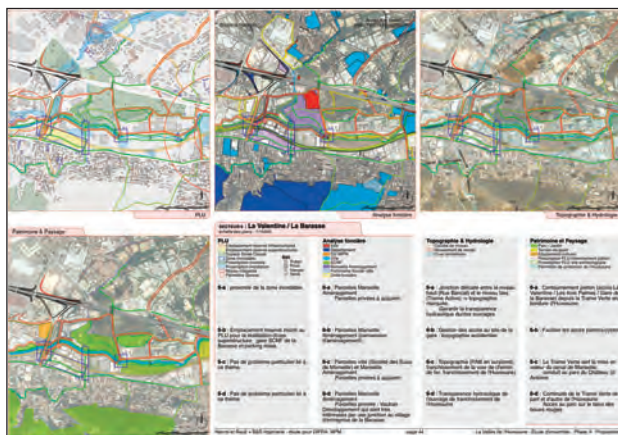
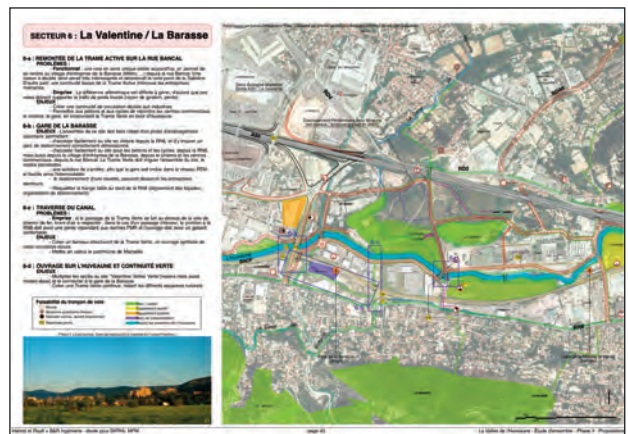
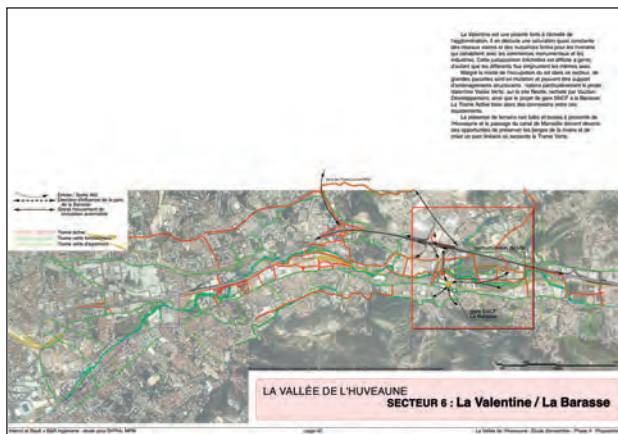
La phase de proposition, consistait à établir plus précisément le dessin de notre trame écossaise et à recentrer le large spectre des données que nous avons collectées autour de la question des infrastructures. La méthode de travail différait peu de celle mise en place au diagnostic. Nous continuions nos entretiens avec les acteurs du territoire, en les ciblant cependant plus sur des terrains opérationnels. Ayant défini un gabarit de voirie, autant pour la trame active que pour la trame verte, nous avons tâché de créer la continuité nécessaire au bon fonctionnement des déplacements dans la vallée. En étudiant précisément les opportunités foncières, les parcelles déjà propriété d'un établissement public, les emplacements réservés au PLU, en examinant la topographie et les pratiques, en envisageant la requalification de voies existantes, nous avons dessiné une première hypothèse de tracé pour le réseau. Le dossier relatif à cette deuxième phase de travail se divisait ainsi :

- Une mise en regard de notre double trame avec les enjeux du territoire, par une superposition de cartes thématiques ;
- La proposition de profils types, autant pour la trame active, pour la trame verte, que pour les voies requalifiées ;
- Un découpage en 7 secteurs, de superficie équivalente, mais dont le cadrage se superposait avec le suivant et le précédent, et dont la nature des enjeux variait.
- Un ensemble de 4 fiches par secteurs qui présentait les éléments de programme de la trame écossaise. Ces fiches sont autant des documents de présentation de la trame qu'un support de travail lors des rencontres avec les autres acteurs. Elles récapitulent les enjeux par rapport au territoire, les points sensibles locaux, les analyses territoriales, ainsi que les objectifs de la trame active, de la trame verte, des infrastructures existantes et des transports en commun.
- Les articles des experts.





Profils types de la trame écossaise et des requalifications urbaines, source H et R/B&R.



Les 4 volets des fiches d'analyse territoriale par secteur, source H et R/B&R.

Au terme de ce travail, au mois de mai 2007, nous étions pleinement conscients de l'urgence qu'il y avait à mener des études plus détaillées afin d'inscrire les réservations de voies nécessaires ou intégrer la trame écossoise aux projets en cours. Nous sentions aussi qu'il fallait profiter de l'effervescence suscitée par notre entreprise. En effet, au cours des dix mois qu'a duré l'étude préalable, nous avons vu le regard de certains des acteurs changer. Au début méfiants, ils semblaient finalement ravis que quelqu'un, mandaté par un service technique de la CUM qui plus est, prenne cette initiative risquée de mettre autour de la même table des acteurs aux intérêts hétérogènes. Un peu comme s'ils avaient perdu espoir d'une possible cohérence d'un système haché aux services hermétiques. Nous ne sommes pas non plus arrivés en sauveurs, car plusieurs personnalités militaient déjà pour ce rassemblement des pensées, et elles ont été des éléments clés dans le déroulement de l'histoire. Cependant, le fait que nous ayons été un groupement indépendant qui n'avait pas de comptes politiques à rendre a surement facilité notre démarche et a permis à tous les participants de se sentir libres d'exposer leurs points de vues. Ainsi, au fil des mois, notre relation avec les autres directions techniques a évolué positivement et si ce n'était pas la ligne de conduite de tout un service qui était décidée en haut lieu, la contribution personnelle de certaines personnes a été déterminante.



Les trois périmètres d'action : MPM (en noir), la vallée de l'Huveaune « élargie » de l'AgAM (en rouge), l'étude d'ensemble de la vallée de l'Huveaune de H et R/B&R (en vert).

Il est à souligner la collaboration primordiale avec les différents services de l'AgAM. Le rôle de cette institution ne se situe pas en phase opérationnelle. Elle doit inscrire les grandes orientations de développement du territoire dans des documents d'urbanisme réglementaires. Elle réalise aussi des études d'ensemble qui peuvent servir de base aux opérations. Dans le cas de l'Huveaune, l'AgAM avait réalisé en

2003/2004, une étude intitulée « Démarche Vallée de l'Huveaune élargie », qui prenait en compte le bassin versant du fleuve, depuis la source jusqu'au centre-ville de Marseille, en ne s'arrêtant pas aux limites administratives communales<sup>10</sup>. Ce regard professionnel, affranchi des considérations politiques, entrainait tout à fait dans la logique de notre démarche. Ce partenariat se concrétise donc par des échanges d'informations ou de points de vue. Au mois de mai 2007, le groupement H et R/B&R a présenté les conclusions de son étude préalable dans la perspective de la mise en place du schéma de cohérence territoriale (SCOT). La confiance que les dirigeants de la DIFRA nous accordaient nous a donné liberté d'agir rapidement. Cette souplesse d'action nous a permis à plusieurs reprises de gérer des situations urgentes et peut-être de prendre quelques raccourcis nécessaires. Dès la validation de la DIFRA, l'AgAM a pu « retenir les grands principes d'organisation de ces trames viaires, sans descendre à un niveau fin »<sup>11</sup> et les inscrire dans les premières orientations du SCOT.

Pour présenter les conclusions de cette phase de proposition, nous avons procédé de manière un peu différente de la fois précédente. Nous commençons à mieux connaître les acteurs et leurs intérêts respectifs, alors nous avons choisi d'organiser non pas une, mais trois réunions de présentation. Les trois entrées auguraient assez bien les différents mouvements qu'il nous faudrait lancer par la suite : la trame active ; la trame verte et l'Huveaune ; l'intermodalité. Chaque rencontre se déroulait en présence des protagonistes concernés, de sorte que certaines personnes pouvaient assister à toutes, mais le sujet de débat était orienté vers une des trois problématiques que nous avons dégagées. Chaque présentation était aussi l'occasion de prendre en considération les réactions de chacun, par rapport au projet d'une part, et les uns vis-à-vis des autres. Voici les points qu'il faudra retenir :

- Pour la trame active et la stratégie de renouvellement urbain :
  - o « De la cohérence d'ensemble : La Trame écossoise permet à la fois de créer de nouveaux itinéraires à l'échelle de l'Est marseillais, et de consolider le maillage local.
  - o « Une identité à construire : La Trame Active est un lien fédérateur qui valorise et unifie l'identité industrielle, commerciale et tertiaire de la vallée. Trame Verte et Trame Active sont indissociables et participent l'une et l'autre de la revalorisation du territoire.

<sup>10</sup>- L'étude « Démarche Vallée de l'Huveaune élargie », réalisée sous la direction d'Étienne Tuslane du service Développement économique et stratégie, comporte 4 volets thématiques : Territoire activités commerces ; Habitat foncier transport ; Enjeux majeurs d'organisation du territoire ; Repérage des terrains en façade d'autoroute.

<sup>11</sup>- AgAM, Compte rendu de la réunion du 10 mai 2007.



- o « Anticiper une stratégie de développement : L'essor économique qui anime actuellement la vallée doit être accompagné d'une stratégie à long terme, phasée et programmée sur les prévisions de développement (résidents, salariés, clientèle).
  - o « Les statuts de la voirie : Afin d'assurer la continuité de la Trame Active, il faut prévenir les rétrocessions de voiries arbitraires.
  - o « La Barasse, un projet majeur : Le projet de la Barasse ne doit pas se limiter à la création d'une gare nouvelle, mais faire l'objet d'un projet d'envergure, prenant en compte tous les facteurs connexes au fonctionnement du secteur.»<sup>12</sup>
- Concernant la trame Verte et aménagement de l'Huveaune :
    - o « Les questions stratégiques : Désigner une compétence publique qui puisse coordonner les actions menées sur l'Huveaune. Établir une stratégie à long terme du recalibrage de l'Huveaune et de la gestion des bassins de rétention.
    - o « Les questions foncières : Identifier les opportunités foncières pour aménager les dispositifs de gestion des crues et la mise en place de la Trame Verte. Aménager les bords de l'Huveaune pour faire respecter les servitudes de passage.
    - o « Les questions environnementales : Gérer la présence humaine et la qualité de l'espace naturel.
    - o « Les questions hydrauliques : Nécessité d'une étude hydrologique poussée, inexistante entre Florian et le barrage du Mouton, et d'une prise en compte de l'ensemble du bassin versant, au-delà des limites communales»<sup>13</sup>.
  - Quant au thème transversal de l'intermodalité :
    - o « Un projet territorial cohérent : Il faut choisir une philosophie de projet pour le développement de la vallée de l'Huveaune. Les projets des différents services doivent être mis en cohérence, et il s'agit d'établir non pas une compétition, mais une collaboration entre les multiples acteurs territoriaux.
    - o « Le Pôle de la Barasse : Un porteur de projet doit être désigné dès l'automne 2007, afin de valider le projet à chaque étape, de coordonner l'ensemble des réalisations, et de faire le lien avec les décideurs. Pour qu'elle soit attractive, cette gare doit être facilement accessible, notamment depuis les entreprises voisines ou par les autres modes de déplacement.
    - o « Les gares : Des études doivent être engagées au plus tôt (septembre 2007) pour définir le plan d'aménagement des gares, garantir leur accessibilité et leur bonne insertion dans le contexte urbain.
    - o « Franchissement des voies ferrées : Un cahier des franchissements est à constituer rapidement, afin de coordonner les projets, de hiérarchiser et d'uniformiser les ouvrages d'art. Les différents services de la Ville et de MPM insistent sur la nécessité de remplacer le PN1 (Saint Marcel) par une passerelle mixte (flux ferroviaire ET flux urbain).
    - o « Coordonner l'offre TC : La Trame Écossaise apparaît comme un relais très intéressant aux transports en commun, qu'ils soient RTM ou SNCF. Les horaires et cadences trains et bus doivent être harmonisés pour qu'une intermodalité soit envisageable »<sup>14</sup>.



*Le profil remarquable de la vallée : au sud le massif de calanques, le lit de l'Huveaune au centre, au nord les collines qui s'urbanisent.*

<sup>12</sup>- Extrait du compte rendu n° 1 de la réunion du 22 juin 2007 établi par Hanrot et Rault

<sup>13</sup>- Extrait du compte rendu n° 2 de la réunion du 25 juin 2007 établi par Hanrot et Rault

<sup>14</sup>- Extrait du compte rendu n° 3 de la réunion du 26 juin 2007 établi par Hanrot et Rault



## Été 2007 : prise de conscience et passage de relais

Ces trois réunions ont eu une importance capitale dans le déroulement de l'étude. Un des objectifs annoncés de ce projet mené par le groupement H et R/B&R était de « changer l'image de la vallée ». Mais devant le constat de la dynamique de ce site, des volontés d'investissement multiples qu'elle suscite, on peut alors se demander une chose : pourquoi remettre en question un territoire actif ? Il s'agissait en fait moins de contester ce caractère dynamique que de lui insuffler un cadre cohérent de développement. En effet, le système de trame écossaise proposé a permis de reconsidérer ce territoire en termes qualitatifs, car si les nombreux projets préexistants tiraient parti des qualités du lieu, ils n'étaient que rarement orientés vers un intérêt collectif. Les différentes étapes de l'étude ont fait prendre conscience aux collectivités concernées de l'importance de sauvegarder ce qui faisait essence dans ce lieu. Elles ont encouragé chacun à apprendre à lire et à interroger le territoire, et à se responsabiliser.

Les périmètres définis dans la phase propositions ainsi que les thématiques d'ensemble ont permis d'établir les notices pour engager des études plus approfondies. Nous avons donc rédigé une proposition de mission par secteur plus une pour la trame active, une pour la trame verte, et une pour une étude foncière. Finalement, après quelques mois de latence, certains secteurs vont être regroupés et le budget réparti différemment. Les explorations spécifiques « trame verte » et « trame active » disparaissent de la demande, notamment pour ne pas prendre le risque de dissocier les intérêts du double système. La trame écossaise est admise comme une unité et actualisée dans les détails. L'étude foncière proposée a finalement été réalisée par H et R pour la SNCF<sup>15</sup>. À ce moment de l'étude, gares et voie ferrée revêtent une importance particulière dans le développement de la vallée de l'Huveaune. Premièrement, les gares sont des lieux d'intermodalité majeurs dont le rôle prépondérant dans les déplacements a été mis en exergue dans le diagnostic. Deuxièmement, leurs réaménagements à l'occasion de la réalisation de la troisième voie Marseille/Aubagne sont des projets opérationnels qui permettent à la fois de penser une rénovation à l'échelle des quartiers, mais aussi de concrétiser l'existence même de la trame écossaise au travers d'une mise en œuvre. D'autre part, dans le cadre de la sécurisation des chemins de fer, la DIFRA et RFF travaillaient à la suppression des passages à niveau. À plus long terme, la vallée de l'Huveaune était envisagée pour accueillir le passage de la LGV PACA

(tracé confirmé à ce jour, mais hypothétique au moment de l'étude). Enfin, les projets entrepris par la SNCF ou RFF sont formulés longtemps avant leur exécution et dans tous les cas, la concertation avec les services publics des collectivités locales est nécessaire. Tous ces points faisaient des projets de gare le terrain d'expérimentation idéal pour tester la réalisation de la trame écossaise.

Ainsi, des comités de pilotage ont été mis en place dès le mois de juillet autour des projets liés aux haltes : les orientations majeures de la trame écossaise ayant été acceptées de tous, des groupes de travail sur des territoires plus réduits et où les enjeux se concentrent, se sont constitués. Les techniciens ont donc assuré le rôle qu'avait joué H et R/B&R jusque-là. Certaines personnalités ont pris en charge la gestion des problèmes, sont devenues instigateurs des réunions et opérateurs du groupe de travail ; le groupement est depuis devenu une ressource que l'on consulte au gré des besoins.

La création des comités de pilotage correspond également au moment où je quitte l'agence pour m'établir à mon compte. Je suis alors pleine d'espoir et de craintes pour l'avenir de ce projet territorial. La fragilité du dispositif est perceptible, et le passage de relais une manœuvre délicate. Aujourd'hui, deux ans plus tard, je reviens sur cette étude et ses conséquences. Comment ont évolué les concepts formulés alors ? Comment se traduisent-ils dans les faits ? Existe-t-il une structure garante de la pérennité du projet, et si oui, de quel ordre ?

## Analyse des faits

Un des aspects de la stratégie élaborée par le groupement H et R/B&R était de rencontrer individuellement les acteurs du territoire, dès les prémices du diagnostic, afin de faire état de notre réflexion et de suggérer des pistes, avec le souci de mettre en relation nos observations et convictions avec les points de vue des études existantes qui nous semblaient pertinents. Le fait de rattacher nos propositions à une connaissance préétablie, mais dispersée dans les différents services techniques, est une des clés qui ont permis une appropriation de la trame écossaise par les autres acteurs. La méthode intégrative telle qu'elle a été énoncée par Stéphane Hanrot consistait donc à récupérer les bonnes idées qui existaient indéniablement, s'en servir pour établir une piste de projet, et mettre en scène les techniciens comme des acteurs du processus et non comme de simples spectateurs. Les réunions ont donc été nombreuses, étape par étape,

15- Inventaire parcellaire sur la vallée de l'Huveaune, dossier rendu en juin 2008

faisant montre d'une stratégie ouverte où les points de vue peuvent prendre place et être assimilés dans le projet global. Cependant, il n'y a pas eu de saisine politique au cours de ce travail, les élus considérant ces comités comme non manœuvrables. On l'a vu, ce sont les techniciens qui assistaient aux conférences et qui étaient chargés de faire remonter les informations à leurs dirigeants respectifs.

Les gares de la ligne Marseille/Aubagne

L'actualité des projets liés aux gares est sans doute une des raisons qui explique le bon accueil qu'a reçu la trame écossaise. En effet, elle « tombait au bon moment », celui où des solutions efficaces et reproductibles étaient nécessaires. C'est donc dans ce cadre que se sont développés les comités de pilotage. Plusieurs projets étaient alors en question et ont été concertés plus ou moins simultanément, chacun faisant l'objet d'une commande d'étude préalable de la DIFRA auprès du groupement :

- Le réaménagement de la halte de la Pomme et la suppression du passage à niveau : dans le cadre de la troisième voie TER, le projet visait non seulement à organiser l'accès aux voies et leur traversée, mais aussi à apaiser le noyau villageois d'un trafic routier qui n'est pas à l'échelle du quartier et nuit à la qualité de vie, en le reportant sur la route départementale. Des possibilités de contournement de la Pomme ont été étudiées et des ouvrages esquissés. Les discussions avaient permis d'arriver à une entente de phasage, mais RFF a opéré à de profondes modifications de leur projet (la troisième voie ayant changé de côté), ce qui remettait en cause la globalité de la proposition H et R/B&R. De nombreux aller-retour ont eu lieu tout au long de l'année 2008, et les changements décidés par RFF étaient souvent subis par les autres acteurs qui devaient pourtant s'en accommoder, même si la solution présentée ne les satisfaisait pas : « Concernant l'accessibilité à la halte et le fonctionnement, les partenaires prennent connaissance de la réalisation d'un seul quai au sud [chargé de la gestion de tous les passagers]. Il est noté que lors d'un problème sur la voie unique, la desserte de la Pomme ne pourra plus être assurée et que les clients se rabattront soit sur le réseau urbain soit sur un arrêt aux gares encadrantes »<sup>16</sup>. En effet, les systèmes proposés semblent être imposés. La position des quais répond à des contraintes purement techniques et surtout économiques, mais se soucient peu d'une cohérence globale.

- Le réaménagement de la halte de Saint Marcel et la suppression du passage à niveau : Il s'agit du même contexte que pour la halte de la Pomme, sauf que dans ce cas, la gare sera en impasse dans le noyau villageois une fois la fermeture du passage à niveau effective. H et R/B&R proposent donc qu'elle ne soit pas accessible aux voitures, car la traversée de Saint Marcel, dont les ruelles sont très étroites, créerait de réels désagréments. À ce jour, aucun retour n'a été fait sur ce point précis. Dans le dossier remis à la DIFRA en mai 2009, le groupement établissait plusieurs scénarios d'aménagement de l'accès, du stationnement, des parcours piétons, mais sans toutefois tenir compte de l'impact de la LGV<sup>17</sup>. Les méthodes peu « intégratives » de RFF et de la SNCF ont parfois tendu les rapports avec le groupement, cependant, selon Stéphane Hanrot, les négociations ont toujours réussi à satisfaire tous les partis. Ainsi, dans le problème posé par la responsabilité de l'ouvrage créé en remplacement du passage à niveau de la Planche, le partage des tâches a pu être effectué par l'existence de l'idée de la trame verte qui donnait une légitimité aux propositions d'aménagement.

- La construction du pôle multimodal de la Barasse : « Suite à la réunion du 9 novembre 2007 organisé par la DGUH, il a été convenu que le site de la Barasse était un secteur où un véritable projet urbain et intermodal est à développer »<sup>18</sup>. Le terrain destiné à recevoir la gare appartient à MPM, mais les enjeux dépassent largement sa seule autorité. Bien que ce projet soit de la compétence communautaire (DDEAI), c'est la Ville de Marseille, par son service de la Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Habitat (DGUH), qui s'est engagée de manière informelle à piloter les deux études préalables, une socio-économique et une de faisabilité technique quant au prolongement du tramway, ainsi que l'opération complète du pôle d'échange. Le travail sur ce projet n'est pas facile : d'une part, il mobilise de nombreuses aptitudes à différentes échelles, d'autre part aucun tracé des voies ou programmes n'a été acté, ce qui rend difficile toute formalisation.

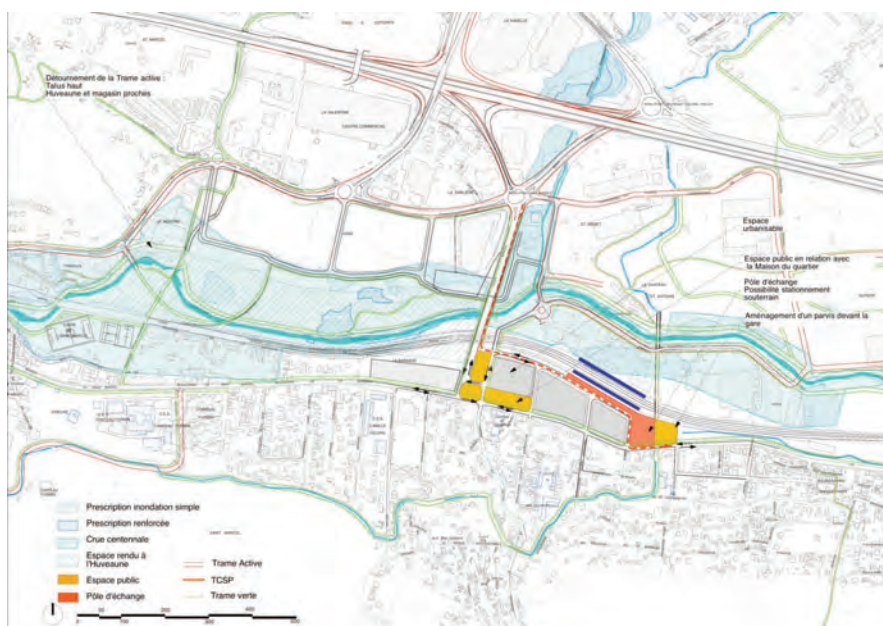
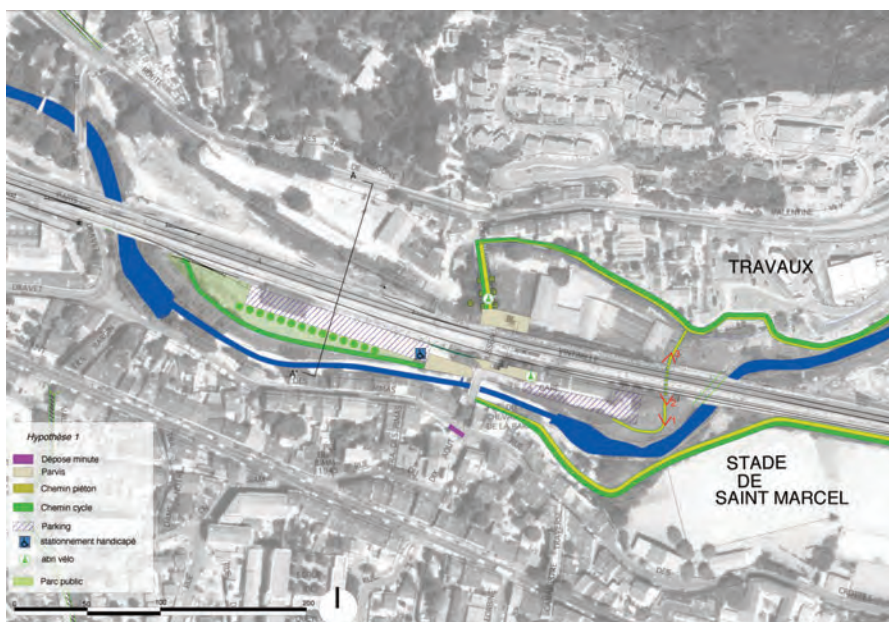
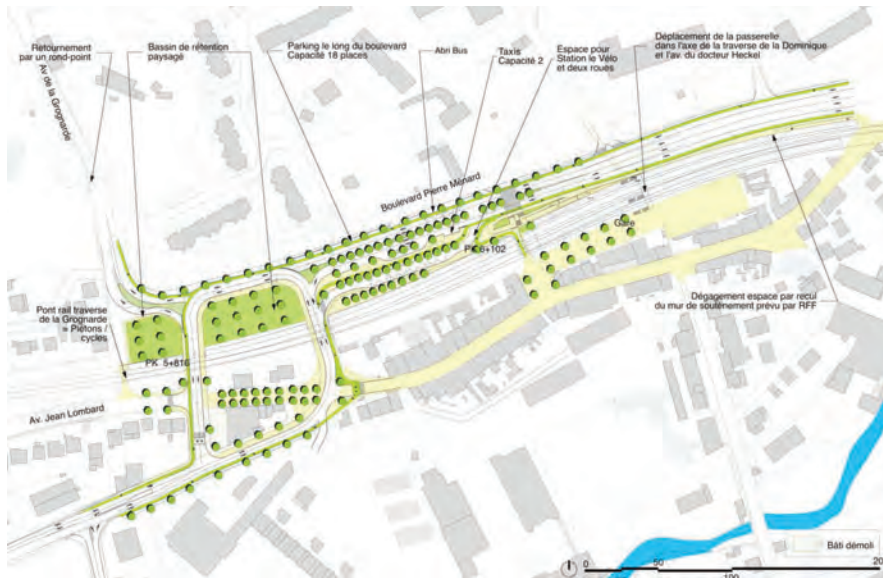
Marseille Aménagement<sup>19</sup>, qui est un acteur clef du site possède des parcelles primordiales dans la conception du projet. Malheureusement, ceux-ci préfèrent souvent la rentabilité d'un projet à sa qualité, sa rapidité d'exécution à sa cohérence territoriale. Pourtant dans cette étude, consciente de l'interconnexion des projets et faute de décisions strictes de RFF

16- SNCF, Compte rendu de la réunion du comité technique pour la modernisation de l'axe Marseille Aubagne Toulon du 14 octobre 2008.

17- Le choix du tracé de la LGV Méditerranée était initialement prévu pour l'été 2008. La décision n'a finalement été prise qu'en juin 2009.

18- H et R/ B&R, Étude de la Valentine, Annexe 1 La Barasse p.4, pour la DIFRA, novembre 2007.

19- Marseille Aménagement est une société d'économie mixte (SEM) née de la fusion de deux sociétés d'aménagement (la Somica : Société marseillaise mixte communale d'aménagement et d'équipement ; et la Saiemb : Société anonyme d'économie mixte de la bourse). Aujourd'hui, 25.26 % du capital sont détenus par la Ville, et 25.25 % par MPM. Marseille Aménagement est le leader incontesté des SEM du territoire marseillais.



Propositions de réaménagement des haltes ferroviaires de la Pomme, de Saint Marcel et de leur noyau villageois – scénario pour la gare multimodale de la Barasse. Sources H et R/B&R.



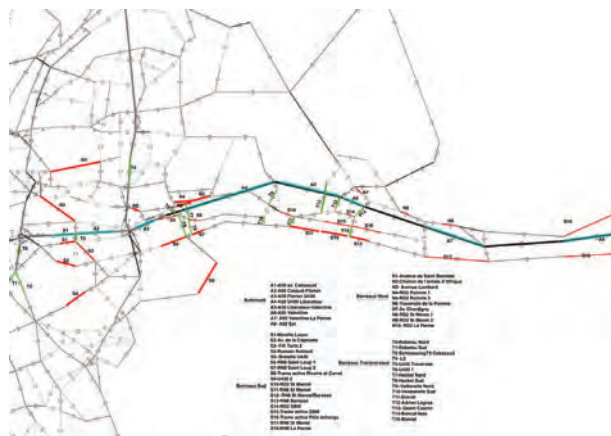
et de SNCF, la SEM accepte de mettre en suspend ses investissements immobiliers afin de ne pas grever la faisabilité d'une action groupée. La DIFRA stoppe sont projet de parking relais puisque, sans gare, il ne relaie rien.

Outre les aléas liés au flou programmatique (position de la troisième voie TER, passage ou non de la LGV, sa vitesse de circulation dans la vallée), un évènement politique vient perturber le comité de pilotage. En avril 2008, ce sont les élections pour désigner le nouveau président de la communauté urbaine MPM, et c'est Eugène Caselli, membre du PS, qui est élu, alors que la majorité est à droite. Lors de la réunion suivante, la tension est palpable, et la représentante de la DGUH se retire de la collaboration, se sentant minoritaire face aux services CUM. Après un temps de latence, l'AgAM tente de reprendre les rênes en tant que responsable des transports en commun dans le cadre du SCOT, mais les équilibres ne se sont pas encore restaurés. De plus, la DDEAI qui devrait être au centre du processus est sans cesse absente, la Ville refuse de poursuivre le travail, MPM ne réagit pas en temps voulu, et la réunion du 14 octobre 2008 citée en référence dans cet article sera la dernière. L'arrêt des réunions de concertation coïncide aussi avec la fin du second mandat du groupement H et R/B&R. Les architectes qui avaient jusque-là insufflé beaucoup de dynamique dans ce processus d'action ne peuvent porter le projet avec la même pugnacité.

### Circulation et déplacements

En dehors de gares, d'autres thèmes permettent de tester la trame écossaise et le projet intégratif. Le groupement H et R/B&R a veillé dès le début à concevoir un système viaire efficace. Les esquisses géométriques et techniques ont été vérifiées par les ingénieurs circulation de l'équipe. Pour contrôler la pertinence et l'efficacité du tracé à l'échelle globale, et à la demande du groupement, la DIFRA a commandé une étude de trafic au CETE Méditerranée<sup>20</sup>. Plusieurs mois s'écoulèrent avant que les résultats ne parviennent et puissent être analysés. L'étude CETE consiste à calculer la fréquentation automobile sur chaque « barreau » routier, c'est-à-dire entre deux carrefours structurants. Elle compare l'état existant à celui projeté et le soumet à plusieurs échéances et à différents scénarii de circulation (autoroute fermée, L2 terminée, jour d'affluence...). Les conclusions son très positives et donnent un avis favorable à la trame active qui réduit notablement le trafic dans les noyaux villageois. Les nouveaux

échangeurs autoroutiers proposés fonctionnent dans le modèle numérique qui montre une diminution de la densité de véhicules sur la RD2 à la Valentine.



Les barreaux étudiés par le CETE, source H et R/B&R.

Malgré ces retours encourageants et les certifications techniques qu'ils impliquent, la DIFRA n'a pas établi de validation officielle pour la réalisation de ces projets d'entrées et sorties pour l'A50 ni n'a confronté l'État sur ce sujet. Il faut dire que celui-ci tient deux discours contradictoires quant à la gestion des autoroutes : d'un côté, dans une mouvance Développement Durable, il considère les points d'échanges comme positifs, les voitures roulant moins vite, donc polluant moins, la circulation sur chaque tronçon est amoindrie, des transports en commun sont envisageables ; un autre discours consiste à préserver les autoroutes comme des « tuyaux à voitures » qui se chargent uniquement du transit interurbain. Une nouvelle fois, le flou des positions en amont des phases opérationnelles contrarie une conduite globale. L'autre hypothèse que l'on peut formuler est celle du déclassement de la partie urbaine de l'autoroute. Comme cela se passe pour l'A7 qui pénètre au nord du centre-ville de Marseille, il est envisagé à court ou à moyen terme, de rétrocéder une partie de l'autoroute à une gestion communautaire (probablement le tronçon entre la place de Pologne et l'échangeur Florian). À plus long terme, il n'est pas à exclure que cette rétrocession s'étende plus loin. Le devenir même de l'autoroute n'est pas assuré : peut-être changera-t-elle de destination, une voie sera réservée aux transports en commun, la vitesse sera réduite, la géométrie des ouvrages s'en trouvera par conséquent modifiées ; peut-être sera-t-il décidé de redescendre cette infrastructure qui serpente aujourd'hui dans la vallée à plusieurs mètres du sol. Les services de l'État n'ont donc pas intérêt à entreprendre des travaux coûteux dans ce contexte incertain.

20- CETE Méditerranée : Centre des Études Techniques du Ministère de l'Équipement ; il est partenaire et prestataire en ingénierie pour les acteurs de l'aménagement.

### L'aménagement et le paysage : L'Huveaune et les sites d'activité sur ses rives.

Le rôle du fleuve Huveaune dans la vallée, et à travers lui, celui de la trame verte, fait l'unanimité parmi les différents pouvoirs décisionnels. Ce territoire est un peu rude, urbainement parlant, mais il offre des qualités naturelles qui permettent de séduire les entreprises et les investisseurs. Le groupement H et R/B&R propose d'établir une bande de 35 mètres de part et d'autre des rives afin de préserver la transparence hydraulique et d'accompagner le développement des déplacements doux. L'écologie n'a pas de couleur politique, et chacun perçoit l'intérêt de cette continuité paysagère. Il est d'ailleurs demandé par la DIFRA de réaliser une réactualisation de la trame verte et des objectifs paysagers en janvier 2008, alors que la trame active disparaît des demandes. L'étude se base donc sur l'analyse de références (Saragosse, Barcelone, Florence, Paris et Aix-en-Provence) et des projets existants dans d'autres communes où coule l'Huveaune. Les orientations sont les suivantes :

- « Changer l'image du fleuve et des espaces qui le définissent, [...] »
- « Redonner l'espace nécessaire de son écoulement, [...] »
- « Même si le foncier autour de l'Huveaune est aujourd'hui très contraint, fixer aujourd'hui le périmètre vert de l'Huveaune est déterminant pour l'avenir du parc fluvial [...]. Le périmètre permettra d'anticiper sur les éventuelles mutations [...]. Il est urgent de gagner dès aujourd'hui cette continuité sur l'urbain en construction, [...] »

- « La proximité de l'eau est toujours réservée aux piétons »<sup>21</sup>.

L'existence de ces préconisations permet d'agir sur des projets privés, comme ce fut le cas pour le site Nestlé. L'usine Nestlé a été morcelée, une partie fut rachetée par Net Cacao qui a repris l'activité, l'autre par un groupe d'investisseurs, Vauban Développement (et aujourd'hui récupéré par Goodman), pour en faire un lotissement d'activités : Valentine Vallée Verte (certains bâtiments étant réhabilités, d'autres neufs). Vauban Développement a été consulté dès le début du diagnostic, par le biais de la DDEAI, mais l'aménageur ayant changé entre temps, le système de voirie a été entrepris. H et R/B&R relève une incompatibilité entre leur plan et la mise en place de la trame verte : leur parc de stationnement s'approche trop de l'Huveaune. Il est donc demandé une réunion de travail en urgence, et l'hypothèse de H et R/B&R est soutenue par l'architecte des bâtiments de France (l'usine Nestlé a été construite par Fernand Pouillon, et le projet prônait une industrie au milieu d'un parc boisé) et les démarches sont bloquées. Le directeur de la DGUH réagit négativement à l'intervention des architectes, car elle met un frein au projet de Valentine Vallée Verte (celui-ci étant créateur d'emploi). Finalement, Goodman a accepté de reculer son parking, condition à l'obtention du permis de construire. D'autres points précis sont en cours de discussion, notamment la rétrocession d'une voie phare de la trame active.

Mais si des négociations sont possibles avec les entrepreneurs privés, elles le sont surtout à l'échelle de



21- H et R/B&R, Huveaune Trame verte, Synthèse p.10, pour la DIFRA, janvier 2008





petites programmations, et sont des accords qui semblent relever pour beaucoup du bon vouloir de l'un ou l'autre des participants. Pour l'instant, aucun élément constitutif de la trame écossaise n'est inscrit de manière stricte dans un document d'urbanisme. Ça et là, des emplacements ont pu être réservés ; ou encore la rétrocession à un groupe privé d'un passage primordial a été arrêtée in extremis. L'existence même de l'étude permet de se présenter devant ces entreprises avec une appréciable connaissance du site, de ses problèmes et de ses enjeux, avec en trame de fond un concept d'aménagement territorial. Dans le cas d'un autre grand plan de parcelles industrielles, celui de SBM, parcelles sur lesquelles est proposé un barreau important de la trame écossaise, le groupement n'a pas réussi à être intégré au processus de projet ou à se faire communiquer les voies projetées. H et R/B&R a finalement rencontré officiellement les responsables de cet investissement, où il a été convenu tout aussi officiellement d'un recul des bâtiments et de la voirie afin de ne pas trop empiéter sur le « périmètre vert ». Mais quelles garanties d'application peut-il exister lorsque le projet n'est pas porté par des politiques ni inscrit dans un texte officiel, surtout dans un système qui place la réglementation au-dessus du bon sens pour une trame ?

Certes les grandes lignes de la trame verte sont prescrites dans le SCOT, mais ce document n'est pas à l'échelle de la réalisation. La règle de recul des berges de l'Huveaune semble entendue, cependant elle n'est pas inscrite au PLU, et cette officialisation ne découlera probablement pas immédiatement de l'étude H et R/B&R ; il faudra attendre que la conscience collective quant à l'importance de ce fleuve en ville arrive à maturité, ou que certains travaux mettent enfin le cours d'eau en valeur. Il est difficile de faire respecter les préconisations paysagères à grande échelle. Il est possible de pointer plusieurs projets s'élevant comme des unités insensibles au contexte, le niant tout à fait, mais au sens large de nombreux concepts font consensus et sont en passe d'être repris et approfondis par des études de collectivités publiques (par exemple, l'AgAM va réaliser une étude pour aménager les noyaux villageois de la vallée en zone 30).

*L'ancienne usine Nestlé de Fernand Pouillon et les projets du parc « 3V », ou la disparition programmée d'un site boisé remarquable de la vallée.*



# Projets dans le projet : une arborescence complexe et mouvante

Il est très difficile d'établir une analyse sur des objets non clos. La vallée de l'Huveaune a évolué tout au long de son histoire. Et sans doute faut-il espérer que ce territoire sera un lieu d'investigations, de mobilisation des ressources et d'investissements pendant encore longtemps. Car une ville qui arrête de se construire sur elle-même est une ville qui se muséifie et meurt. La vallée de l'Huveaune est une matière vivante, et cette étude se base plus sur la lecture d'un instantané que sur une enquête a posteriori.

Les premières phases de l'étude « Huveaune » entreprise par H et R/B&R ont permis de révéler des objets qui n'existaient pas en tant que tels et de créer une image là où le paysage urbain avait été détruit. L'identité commune aux entreprises de la vallée reste à construire. Et sur les quatre entrées du diagnostic, L'économie/ Le logement/ L'Huveaune/ Les déplacements, on peut considérer que toutes ont perduré, d'une part parce que la trame d'infrastructures proposée les sert toutes les quatre, d'autre part parce que ce travail a été l'occasion de mettre en exergue des problèmes et de solliciter des solutions. Les gares de la ligne TER Marseille – Toulon ont aussi joué un rôle majeur dans la mise au point de la démarche intégrative, alors qu'elles n'avaient pas été identifiées comme telles au départ. En effet, il s'agissait des seuls projets à caractère public et d'issue opérationnelle qui pouvaient garantir une prise en compte des principes énoncés par la trame écossaise.

De plus, comment tester le projet dans son entier puisqu'il n'y en a pas véritablement, il s'agit d'une étude d'ensemble qui établit des propositions de projet. Il est plutôt question d'une suite de projets eux-mêmes divisés en plusieurs parties. Chaque fil tiré entraîne une nouvelle arborescence de réflexions, d'enjeux et de sites à projets. Il est donc complexe d'appliquer les critères d'évaluation du projet intégrateur : Convergence/ Pertinence/ Persistance/ Assimilation. Tous ne peuvent pas s'accorder à 100% à un projet urbain, à moins d'être dans un doux fantasme. Au lieu de vérifier si le projet de la trame écossaise répond ou non à ces critères, ou encore d'énumérer chaque sous-projet et de les tester, il est plus intéressant d'interroger le sens de ces mots dans le cadre qui nous intéresse.

## **Convergence/Pertinence :**

Même si le concept de trame active n'a pas été acté en tant que tel, le projet, dans son intégralité est admis par tous. La trame verte et les considérations paysagères font elles aussi l'unanimité et d'autres organismes s'emparent de ces problématiques, ce qui est signe d'un intérêt à long terme. La structure viaire (douce ou active) proposée est née d'une analyse fine du territoire et d'une lecture véritablement transversale, c'est-à-dire embrassant amplement les points de vue des acteurs et les enjeux du site. La pertinence du projet est donc perceptible, et certains des partenaires interrogés ont même parlé d'évidence. Cependant, la teneur économique est mal identifiée. En effet, toutes ces infrastructures ont un coût, mais ne sont pas incluses dans une ligne politique d'aménagement du territoire. Elles ne font pas non plus partie d'un périmètre d'action formel (type ZAC), et ne servent pas l'intérêt particulier d'investisseurs. Il y a donc une convergence certaine quant au bien-fondé de ces propositions, et même lors de points durs qui engagent des contraintes pour les aménageurs, ceux-ci se plient aux règles tacites de jeu, en attendant de pouvoir s'inscrire dans un projet d'ensemble. Mais cette incertitude met évidemment la persistance du projet à l'épreuve.

## **Persistance/Assimilation :**

L'urbanisation dans la vallée se développe seule depuis longtemps, sans plan précis, sans projet d'ensemble, ni cohérence à grande échelle. Seules La Capelette et La Valentine ont bénéficié d'une politique de développement plus volontaire. Il a été entrevu par la mairie de spécialiser la vallée en « multipôle ludico-commercial », soit un ensemble de zones d'activité et commerciales liées à la culture, à l'équipement de la maison, de la personne... Quelle est, dans ce contexte, la prise en compte des besoins sociaux locaux ? Les ambitions politiques peuvent-elles être compatibles avec un environnement urbain de qualité ? Les résultats de l'étude du groupement tendent à démontrer le contraire.

Excepté dans les gouvernements autoritaires ou dictatoriaux, le projet urbain se déroule dans un temps souvent très long. Une étude territoriale ajoute à cette dimension temporelle un degré de flou, et les intentions de projet formulées peuvent mettre des décennies avant d'être réalisées. La question est alors de savoir comment cette mise en œuvre s'opérera.

L'un des éléments déterminants de l'étude et de son devenir est la réalisation de la LGV PACA. En effet, pendant les trois premières années des différentes

phases de travail, son tracé était hypothétique. RFF ne voulait pas s'engager et donner des précisions sur l'impact qu'elle aurait. Et pourtant, celui-ci n'est pas négligeable, loin de là. Car outre les ouvrages d'art qui seront nécessaires à la mise en œuvre de cette voie, l'effet sur l'image de la vallée, sur son aménagement, et les nuisances occasionnées n'ont pu être intégrés aux propositions H et R/B&R. Le groupement a pourtant soumis des variantes de plusieurs projets, et notamment au niveau du pôle multimodal de la Barasse, dépendamment des scénarii RFF choisis. Mais la trop grande incertitude à l'égard de ce problème a mené à une suspension des investigations. Dans cette configuration, juger de la persistance et de l'assimilation revient à espérer que les acteurs décisionnaires aient été suffisamment sensibilisés aux enjeux du territoire pour appliquer les concepts de la trame écossaise, dans la mesure où aujourd'hui beaucoup de projets sont à resituer dans le cadre de la réalisation de la LGV PACA.

Sans doute faut-il aussi se demander si le projet global de la vallée de l'Huveaune peut exister sans la présence du groupement H et R/B&R. Il se trouve qu'ils ont de nouveau été mandatés pour le marché à bons de commande de la DIFRA, et il est probable qu'ils soient inclus dans les réflexions futures sur les différents projets mentionnés dans cet article. Cela induit-il que la méthode par intégration implique un suivi quasi permanent des projets ? Stéphane Hanrot souligne le rôle pivot qu'ils occupent, en assurant le changement de main et redoute l'improductivité de la coopération s'ils restaient responsables des comités de pilotage. De même, selon lui, si les partenaires sont toujours les mêmes, le processus ne marcherait pas non plus. Le passage de relais se fait donc à la personne ou au service le plus compétent ou le plus pertinent au moment donné, mais au final, tous sont responsables et responsabilisés. Mais on l'a vu, la collaboration est très fragile, alors peut-être faut-il espérer que le renouvellement des acteurs ne soit pas trop brutal pour que l'idée maîtresse perdure.

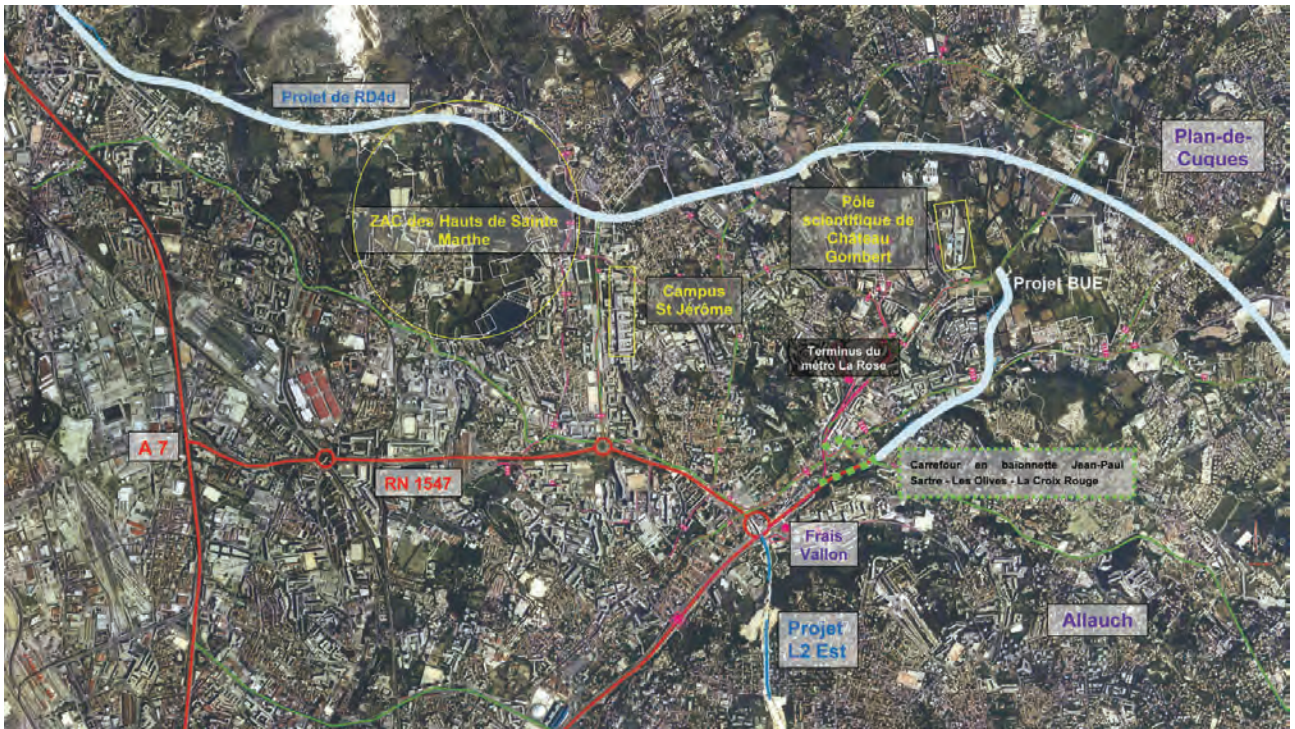
## Épilogue

Au mois de juin 2009, le marché à bons de commande du groupement H et R/B&R avec la DIRA a été reconduit pour 4 ans. On peut donc supposer que les investigations et les interventions sur la vallée de l'Huveaune vont continuer d'être chapeautées par les concepteurs de la trame écossaise durant cette période. Nombre des questions cruciales ayant trouvé leurs réponses, on peut présumer que les phases à venir seront plus opérationnelles, cela étant tout de même soumis aux bonnes volontés politiques.

Plusieurs « études-filles » ont d'ores et déjà été entreprises par la Ville, l'AgAM, ou par H et R/B&R. Certaines sont nées des mises en lumière de certaines thématiques grâce à la première étude Huveaune. D'autres ont vu le jour suite à une actualisation des références ou un ajustement des besoins comme c'est le cas de l'étude commandée par la DIFRA sur la possibilité d'aménager des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dans la vallée de l'Huveaune. Ce diagnostic va impliquer un retour sur le dessin des profils de la trame écossaise et des réaménagements proposés lors de la première étude.

Quant au développement de la méthode intégrative, il est évident qu'un projet concerté est plus juste qu'un projet autoritaire. Dans le cas de la vallée de l'Huveaune, l'existence d'un principe régulateur a permis une souplesse d'action qui agit comme raccourcis aux démarches administratives trop longues et non adaptées. Le principe prend alors le relais de la réglementation. On a vu que l'étude a été opérante dans les situations d'urgence et a eu un effet modérateur sur certains projets. Et si l'intégration au niveau des services techniques est plutôt positive, le deuxième niveau d'intégration, celui de l'appropriation des sujets par l'AgAM, n'est pour l'heure pas tout à fait convaincant. Une dernière phase méritera de retenir notre attention, celle d'un troisième niveau d'intégration, qui comprend, en plus des services techniques, des personnalités politiques de droite et de gauche. La mission Huveaune a permis de tester un outil qui s'est globalement montré ad hoc dans les enjeux de l'aménagement du territoire et de la grande échelle.





Les composantes structurantes du site, source H et R/B&R.



# Autre lieu, autre histoire. À la rescousse du Jarret !

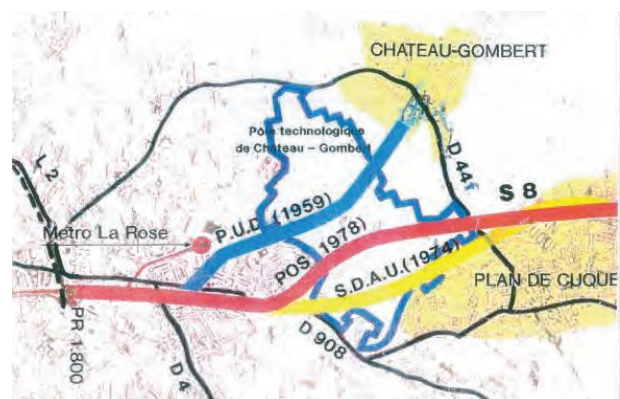
## Dans le lit de l'Huveaune

D'un point de vue topographique, l'étude du Boulevard Urbain de l'Étoile (BUE) est assez proche de celle de l'Huveaune. Dans les deux cas, on trouve un vallon, un cours d'eau, des collines. Dans l'un comme dans l'autre, la densité urbaine est variable, partagée entre noyaux villageois, grands ensembles et développement en secteurs étanches. Au nord-est comme à l'est des infrastructures de transport lassèrent le fond de vallée et contraignent l'espace. On est bien confronté à une ville hors les murs, une ville complexe où les projets routiers sont restés en latence, mais où la densification à l'œuvre implique de penser le territoire à grande échelle. Autre point commun, celui de la méthode dite « intégrative » appliquée par le groupement H et R/B&R. Et si la nature de la commande d'origine est comparable, elle est issue d'un processus distinct.

La proposition de mission du BUE a été formulée auprès du service de la DIFRA juste après le début du travail d'ensemble de la vallée de l'Huveaune. La démarche annoncée se fonde sur les mêmes approches : exploitation des documents existants, rencontre avec les acteurs institutionnels, visites des sites. La commande prévoit également un diagnostic suivi de propositions d'aménagements. Avant d'établir les termes de la proposition, le groupement H et R/B&R a rencontré les responsables du projet afin de connaître les problèmes et les enjeux du lieu. Dans le cas présent, la demande était simple : améliorer la desserte de la ZAC Château Gombert et des quartiers nord-est. Cette zone comprend un pôle technologique majeur de la région et constitue un site d'attraction important. Le projet du BUE existait déjà mais n'avait pas été présenté. En effet, le terrain était sensible, pour ne pas dire miné, et personne à la CUM ou à Marseille Aménagement, responsable de la ZAC, ne voulait se risquer à imposer une infrastructure si décriée par la population locale. La DIFRA a donc fait appel à l'expertise des architectes-paysagistes et ingénieurs pour tenter d'étayer ce tracé, mais dès les premières discussions, il est apparu clairement au groupement que la nécessité de décongestionner le quartier était à envisager à l'échelle territoriale.

Les premières ébauches de cette voie que l'on appelait alors S08 ont vu le jour en 1959, et d'autres dessins

furent proposés en 1974 et 1978, avant d'être finalement inscrit au POS/PLU puis au PDU. Elle entrerait dans le schéma de maillage de territoire datant d'une époque où la voiture dominait, où l'on dessinait trois « périphériques » au centre-ville de Marseille et une radiale dans chaque vallée où l'urbanisation pourrait s'étaler. Toutes ces infrastructures étaient pensées avec un profil autoroutier, 2x3 voies et une limitation de vitesse à 70 km/h. La voie express S08 devait joindre Saint Just, situé après la première rocade, à Peypin et à l'A52, soit près de 25 km pour accompagner la ville et faire sortir l'agglomération du cirque de collines qui la contraint. Les projets des années 1970 voyaient cette ambition à la baisse et se voulaient être un trait d'union entre la Rose et Château Gombert, le noyau villageois qui donnera son nom au technopôle. Dans les années 1990 et au début des années 2000, les projets dessinaient une 2x1 voie vers la ZAC Château Gombert alors en plein essor, avec une référence aux parkway américains<sup>22</sup>. Mais voilà, malgré la réduction du gabarit de l'infrastructure, la population locale rejetait ce projet. Les raisons de ce refus étaient multiples, nous allons le voir, mais l'emplacement de cette voie rapide, dans le lit du Jarret, était un des motifs principaux de ce mécontentement.



De la S08 au « Parkway » de l'Étoile, évolution des tracés, sources H et R/B&R.

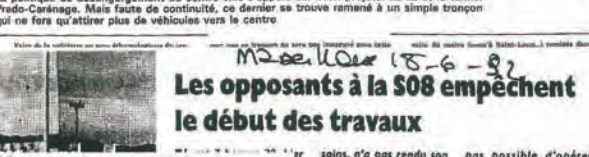
22- Tels qu'ils sont conçus par Frederick Law Olmsted, avec une hiérarchie des voies entre voitures, piétons, cycles.



Mars 1992 LA ROSE  
**Concertation expresse**  
Le projet de voie expresse pour Marseille et Château-Gombert a donné lieu hier à une réunion de concertation entre les riverains et M. Vigier, directeur de l'équipement et de l'assainissement.



**Autoroutes urbaines : des tronçons et des bouchons**  
Le 17 juin 1992  
La politique de désenclavement du centre-ville s'appuie sur deux projets. La L2 et le tunnel Prado-Carénage. Mais faute de continuité, ce dernier se trouve ramené à un simple tronçon qui ne fera qu'attirer plus de véhicules vers le centre.



**Jarret : la S08 réapparaît les opposants aussi**  
Autoroute ou boulevard, passant ici, ou traversant la ? le projet n'était pas entier, mais reste. Les riverains du Jarret ont été ravis : ils veulent que son tracé soit respecté.



**S08 : une voie express pour le technopôle**  
Partant de la future L2 elle assurera 14 000 véhicules par jour sur les 2,2 km de son parcours vers Château-Gombert.



**S 8 : les ingénieurs montrent la voie**  
Le nouveau directeur de la DDE a décidé de communiquer davantage avec les riverains sur le projet de la voie express S8, qui reliera Frais Vallon à Château-Gombert.



**S08 : les riverains repartent à la bataille**  
Depuis plus de cinq ans, les habitants du 13ème arrondissement se battent contre le tracé de la voie express S08.



**Le Jarret : un égout à ciel ouvert...**  
Abats que va s'élever à proximité, le coûteux N°1 du Conseil général. 1 milliard de francs, les riverains du Jarret réclament la couverture du réseau égout et l'assainissement.



**Jarret : les tronçonneuses en action**  
Les travaux de déblaiement et de décaissement ont débuté hier sur les rives du Jarret. Une vingtaine d'engins ont été coupés et les travaux de terrassement de la S08 devraient commencer d'ici un dizaine de jours.



**La S08 refait surface**  
Commissariat à l'Équipement et à l'Assainissement, le directeur de la DDE a décidé de communiquer davantage avec les riverains sur le projet de la voie express S08.



**Les riverains contre la voie rapide S08**  
L'axe routier va relancer le projet de Château-Gombert à l'ouest de la Croix-Rouge. Le développement d'habitat public est jugé trop coûteux pour la population.



**S08 : le Jarret épargné ?**  
Mais que se passe-t-il dans ce quartier ? Les associations opposées au projet de la S08 ont organisé une manifestation devant la DDE.



**Rocade S08 : les associations déboutées**  
Le Conseil d'Etat vient de confirmer un décret du 1er avril 1992 qui avait déclaré d'utilité publique les travaux de construction de la voie express S08.



**Le Jarret : refus unanime de la future rocade**  
La FARE, Sud contre le projet de la rocade S08 et depuis en revanche en faveur de l'investissement qui résultera d'une rocade.



**La route qui fait pousser les villas**  
Le projet d'un mega lotissement de standing à la Croix Rouge relance le débat sur "l'utilité publique" de la voie rapide S-08.



**S08 : l'Etat contre-attaque**  
La Direction Départementale de l'Équipement vient d'acquiescer au projet de la rocade S08 qui doit déboucher sur le technopôle de Château-Gombert.



**Rocades : l'Etat débloque les crédits**  
120 MF pour la "S08" qui reliera Frais-Vallon à Château-Gombert et 160 MF pour poursuivre la "L2" à travers Montolivet, sous réserve de déclaration d'utilité publique. L'Etat s'est engagé sur les rocades marseillaises.



**Mobilisation contre le "bétonnage" du Jarret**  
Les opposants au projet de prolongation de la rocade S08 se sont rassemblés, hier, au confluent de la Grève et du Jarret, pour protester une nouvelle fois contre le "bétonnage" du site.



**La S08 confirmée d'utilité publique**  
Hier, le conseil d'Etat a confirmé un décret du 1er avril 1992, déclarant d'utilité publique le tracé de la rocade S08 à Marseille.



**Bouches-du-Rhône Crédits d'Etat pour chantiers**  
La préfecture annonce une arrivée des crédits plus rapide, d'un rythme plus soutenu.



**La rocade de la colère**  
Malgré l'absence de crédits, les opposants à la rocade S08 ont organisé une manifestation devant la DDE.



**PLAN-DE-CUQUES**  
**L'autoroute S08 s'arrêtera aux limites de la commune**  
Les maires de Plan-de-Cuques et d'Allauch ont confirmé les dires du ministre des transports : la S08 sera limitée à Marseille. Satisfaction du côté de ces riverains.



**Rocade S.8 : la DDE s'explique...**  
Confrontés à la contestation des riverains qui craignent la dégradation d'espaces verts, la Direction départementale de l'Équipement a tenté les contours de l'opération envisagée pour désenclaver le quartier de la Rose et fluidifier le trafic jusqu'à Château-Gombert.



**L'arrêté préfectoral relance les craintes**  
M. Baudouin, préfet de Région, a signé un arrêté qui permet le commencement de la construction de la rocade S08.



**La S08 ne passe pas**  
Marseille, le 15 mai 1992. Les riverains du 13ème arrondissement se battent contre le tracé de la voie express S08.



Le BUE au centre des débats : sélections de coupures de presse parues entre 1990 et 2001, sources MPM.



## Mobilisation citoyenne

Lorsque l'on observe le développement exponentiel de la ZAC Château Gombert, les besoins d'une desserte de qualité apparaissent évidents : 35 programmes immobiliers sont sortis de terre entre 2000 et 2004, de nouvelles entreprises se sont installées, des écoles supérieures ont ouvert leurs portes... Mais les habitants marseillais des quartiers Frais Vallon ou La Rose profitent peu du prestige universitaire ou des condominiums qui émergent dans ce qui était quelques années auparavant des champs cultivés. Bien au contraire, ils en subissent les nuisances. Ces quartiers sont aussi le centre de la jonction inachevée entre la L2 Nord et Est. Les infrastructures routières y changent d'échelle brutalement créant des embouteillages considérables qui asphyxient la ville. Elles sont souvent mal dimensionnées, entre la RD4 étroite et surpeuplée venant de la Valentine et la trop dilatée avenue Jean-Paul Sartre. L'habitat lui-même est en souffrance. Beaucoup de logements des noyaux villageois sont vétustes, et les grands ensembles pâtissent des maux familiaux aux tours et aux barres. Par ailleurs, ils ne sont parfois plus « ensemble », scindés par la voie rapide. L'espace urbain est vulnérable, et trois zones urbaines sensibles (ZUS) couvrent la Rose, Malpassé et Saint Barthélémy. Les populations sont plutôt jeunes et malgré un recul du chômage, le nombre de demandeurs d'emploi reste supérieur à la moyenne nationale. Les investissements attendus à moyen terme concernent surtout l'amélioration du pôle universitaire de Saint-Jérôme ou la consolidation du technopôle et de la ZAC Château Gombert. Bien sûr ces projets territoriaux peuvent avoir des répercussions indirectes sur les habitants des quartiers, mais sont insuffisants pour les satisfaire totalement.

Alors les citoyens se sont unis et mobilisés autour des comités d'intérêt de quartier (CIQ) influents, qui n'entendent pas renoncer à leurs trop rares espaces verts sans se battre. Une fois déjà, dans les années 1980, ils ont arrêté un chantier de la DDE, et c'est un risque que ne veulent plus prendre les collectivités d'aménagement. En 2003, l'association Arènes<sup>23</sup> portait son regard sur les territoires du ruisseau du Jarret, dans sa partie naturelle, et du plateau de la Croix Rouge qui étaient au cœur du prolongement de la S08. L'association a une bonne expérience de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. « Elle intervient principalement en appui aux acteurs locaux pour la conception, la préparation, l'animation et l'évaluation de processus participatifs et de concertation »<sup>24</sup>. Elle est consciente que la

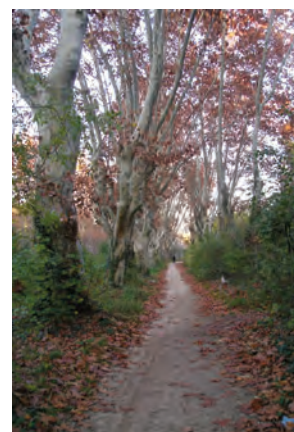
desserte de ces quartiers ne peut s'envisager qu'en pensant au développement des transports en commun (TC). Elle y organise donc la deuxième édition du festival, « L'Art des Lieux » qui se propose d'identifier les territoires en mutation pour sensibiliser la population et favoriser une appropriation des lieux « par le croisement des regards qu'impliquent les multiples représentations des différents acteurs [...] ». Près de 8000 personnes ont participé à cette manifestation. Situé au cœur de grands ensembles, le site a favorisé une fréquentation familiale de proximité »<sup>25</sup>. À partir de ce moment, Arènes demande qu'une étude paysagère soit menée afin de reconnaître les composantes fortes du site, et depuis lors, les politiciens ont très peur d'aborder ce projet du BUE. Dans le cadre de l'étude, le groupement H et R/B&R a rencontré le responsable de l'association, mais contrairement à l'Huveaune, où l'échange entre partenaires publics et privés était courant, aucun élément ne pourra être diffusé hors des réunions officielles, car c'est la DIFRA qui sera en charge de la concertation publique.

Les habitants souffrent de nombreuses nuisances : les pollutions atmosphérique et sonore dues aux voies rapides, le manque d'espace public, mais aussi des impacts du réseau de transport en commun.



Affiche du festival organisé par Arènes, source Internet.

Les visages du Jarret



23- Arènes : Appui, Recherche et Éducation pour la Négociation locale sur les Environnements. Créée en 1999, cette association développe la démocratie locale.

24- Extrait du site Arène : <http://arenas.org/>

25- Idem



En effet, la Rose est le terminus de la ligne 2 du métro, et ce tronçon est en viaduc ; ici, l'espace urbain a été réalisé à la hâte lors de l'arrivée du métro. La configuration en entonnoir de la topographie et des voies de circulation reporte donc ici le trafic des véhicules venant des communes voisines pour aller travailler à Marseille. Mais le parking de la RTM<sup>26</sup> n'est pas correctement dimensionné, et c'est tout le quartier qui devient parc-relais. En 2006, au début du diagnostic, la population se mobilisait pour préserver la qualité de l'espace urbain et réclamer des solutions. Elle bloquait l'entrée de leur résidence HLM pour qu'elle ne soit pas envahie par les automobilistes des communes alentours qui les utilisaient comme parcs-relais. Comme lors de la protection du Jarret, les habitants ont pointé du doigt un problème d'envergure.

## L'amélioration de la desserte des quartiers par l'amélioration de la qualité urbaine

### Vision globale

La réaction des habitants a été pour beaucoup dans l'émergence de l'idée d'une solution alternative et dans la prise de conscience de la nécessité d'un projet territorial. Le périmètre proposé par la DIFRA n'était pas adapté et la problématique restreinte de Château Gombert ne pouvait donner d'issue satisfaisante, le groupement H et R/B&R a donc travaillé sur l'ensemble des quartiers nord-est et a inclus dans l'étude des considérations beaucoup plus étendues :

- Le paysage au sens large et l'hydrologie à l'échelle du bassin versant ;
- Les déplacements et les transports en commun ;
- La cohérence du schéma viaire, en considérant notamment les projets de la L2 et de la RD4d ;

« Cette mise en perspective globale permettra de préciser la fonction du boulevard de l'Étoile, les potentialités paysagères et d'usage des espaces. Ce nouveau regard établira les fondements des propositions (la solution ER PLU comprise<sup>27</sup>) et de leur évaluation. L'objectif est de concevoir des solutions pragmatiques et fiables en termes de coût, de technique, de paysage offert ; s'inscrivant dans la politique de développement durable et le PDU engagés par la communauté urbaine<sup>28</sup>».

Même si dans la commande de la DIFRA, les avis

quant aux infrastructures restaient très techniques, l'équipe de travail était convaincue dès les discussions préliminaires de la nécessité d'aborder les notions paysagères. Les premières pistes ont donc révélé le besoin d'une prise en compte plus large et, effectivement, la DIFRA leur a fait part de nombreux obstacles connexes dans cette partie de la ville. Il est primordial de décongestionner les quartiers, de résoudre les problèmes liés au rond-point de Saint-Jérôme et de reconstruire une logique de secteur. Le diagnostic a été mené de façon fine sur les déplacements, la circulation, les transports en commun, le stationnement et les modes doux. Il confiait également une place très nette aux considérations techniques : les emprises foncières, les orientations PLU/PDU, les nuisances et particulièrement les aspects hydrauliques. Un bilan des études et des dossiers de projets en cours, qu'ils aient été d'infrastructure ou d'aménagement, a été dressé afin d'appréhender le territoire dans son proche avenir. Les résultats du diagnostic ont révélé de nombreux problèmes qui rendent la desserte de Château Gombert problématique :

- « Le site de la Rose est un entonnoir à voitures [...] »
- « Le problème de la place accordée aux transports en commun et aux modes doux de déplacements (piétons, cycles) restent entier tant que le réseau routier ne sera pas restructuré »
- « Les corridors de transport sont saturés aux heures de pointe par le transit pendulaire domicile/travail [...] »
- « La station-gare de la Rose concentre les terminus de bus et métro et un parking relais trop petit sans proximité immédiate avec les centres universitaires ou d'activité [...] »
- « Le morcellement territorial induit par les infrastructures [...] entraîne une réelle paupérisation des espaces et des populations [...] »
- « Les projets de ZAC s'appuient sur le projet de RD4d (non programmé) comme structure principale de déplacement, sans proposer d'alternative [...] »
- Le réseau viaire est équilibré, mais il semble « avoir été conçu à minima [...] Les itinéraires sont peu lisibles [...] Les espaces naturels et hydrauliques sont abandonnés, sans continuité ni perméabilité »
- « Le Jarret constitue un espace naturel rare qu'il est important de préserver »<sup>29</sup>

Dans ce contexte, le projet du Boulevard de l'Étoile ne pouvait fournir à lui seul une solution à ces dysfonctionnements et n'aurait résolu que partiellement les problèmes de distribution de la ZAC. En effet, le tracé

26- RTM : Régie des Transports Marseillais.

27- C'est-à-dire la solution Boulevard Urbain de l'Étoile, sur les emplacements réservés au PLU.

28- H et R/B&R, Étude Boulevard de l'Étoile, Proposition de mission à la CUM-DIFRA du 05/08/2006.

29- H et R/B&R, BUE – desserte du secteur Nord Est – accessibilité à Château Gombert, Diagnostic, extraits de la synthèse, p.86, DIFRA, juin 2007



*Le réseau de voirie et l'espace urbain : Einstein, Fresnel, Jean-Paul Sartre, arrivée de la L2, Oringuet.*

programmé ne conduisait pas à l'entrée du site, mais créait une baïonnette supplémentaire, source d'embouteillages. Il ne prévoyait pas non plus la mise en place de transports en commun. Il a donc été convenu d'orienter le travail afin de proposer un projet qui permette : une desserte directe du pôle ; une requalification du maillage des voiries, des modes doux et des TC ; de préserver l'intégrité du paysage naturel ; de répondre aux orientations du PDU ; de minimiser les difficultés techniques.

« La plupart des problèmes soulignés dans ce rapport avaient déjà été exprimés dans les études antérieures en particulier dans les études réalisées sur le projet du Boulevard de l'Étoile »<sup>30</sup>. Les problèmes de ce secteur étaient donc bien connus, mais comment les résoudre ? Une nouvelle infrastructure n'améliorerait pas la qualité de vie de ces quartiers, pourtant, il s'agissait jusqu'alors du meilleur système envisagé pour développer le parc d'activité. Mais ces demandes avaient été orientées par des économistes. Les enjeux paysagers étaient alors loin de leurs préoccupations. La DIFRA, la DDEAI, les responsables de la ZAC, Marseille Aménagement, tous étaient en attente du BUE salvateur. Et il était la seule solution présentée.

### À l'écoute du territoire

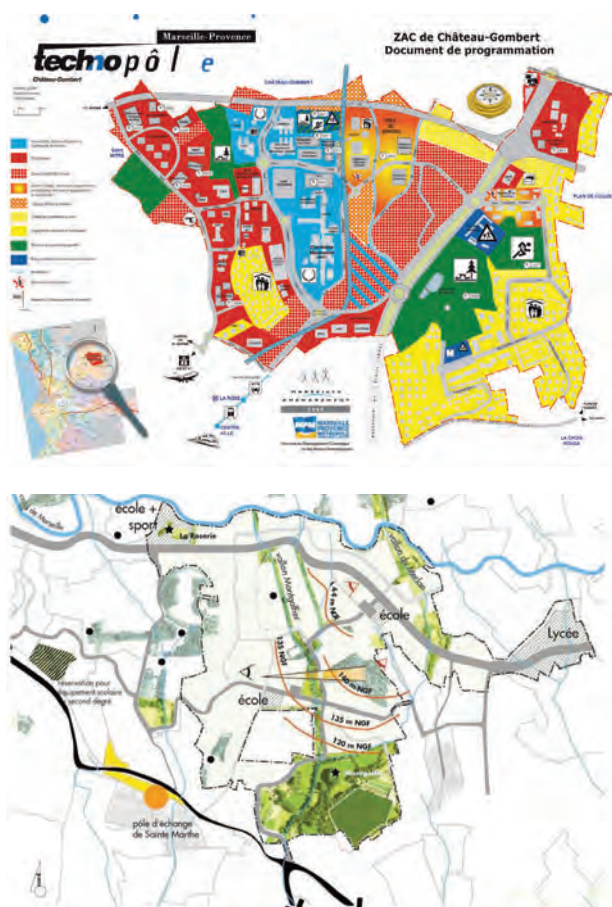
En commençant cette étude, H et R/B&R n'avait pas perçu par avance de réponses évidentes. De l'analyse des dossiers dirigés par l'AgAM ou la direction des Transports de la CUM (DITRA), il ressortait que l'amélioration du réseau de transport en commun et le développement de l'intermodalité constitueraient une alternative crédible à la voiture. La démarche du groupement n'a pas été de reconstruire toute la connaissance sur ce site. Il a fabriqué un savoir mais a aussi récolé et considéré les points de vue professionnels et techniques existants, et les intégrés dans sa stratégie de projet sans tenir compte des considérations purement politiques ou tactiques. Ils ont rencontré les élus locaux, les responsables administratifs et techniques des projets d'aménagement, mais avant tout pour connaître leurs besoins.

Ainsi le diagnostic posait les bases d'une solution alternative au Boulevard de l'Étoile : requalifier l'avenue Einstein, qui mène directement à l'entrée du technopôle, et sur laquelle on peut aménager des transports en commun en site propre<sup>31</sup>. En concevant un nouveau croisement sur l'avenue Jean-Paul Sartre et un petit barreau de voirie contigu au viaduc du métro, on redessine une desserte lisible vers la ZAC, tout en soulageant le carrefour des Olives. La RD4d, voie du Conseil Général (CG13) inscrite au PLU mais

30- H et R/B&R, BUE – desserte du secteur Nord Est – accessibilité à Château Gombert, Diagnostic, extraits de la synthèse, p.88, DIFRA, juin 2007

31- Ils parlent alors d'un Busway, en référence au projet de Nantes, publié dans le magazine Le Moniteur le 12 janvier 2007.

pas encore programmée, devient un élément structurant de jonction des ZAC Hauts de Sainte-Marthe et Château Gombert, et pour cette dernière, le prolongement de l'avenue Fresnel est proposé afin de créer une véritable entrée Est au site. Les communes mitoyennes y trouveront un itinéraire plus lisible. Entre les deux ZAC, le campus de Saint-Jérôme pourra bénéficier de l'amélioration de la desserte, et l'avenue de l'Escadrille Normandie-Niemen pourra être requalifiée. Dans cette solution, le Jarret est préservé, ses berges aménagées comme amorce d'une liaison verte entre le noyau villageois et les équipements voisins. En effet, ce cours d'eau est apparu comme une unité très forte. Le dossier de propositions consistait donc à étayer cette hypothèse, à la préciser et à la comparer au projet BUE.



Plans de ZAC (dans leur contexte ?), sources Internet.

### Analyser/Négocier/Convaincre

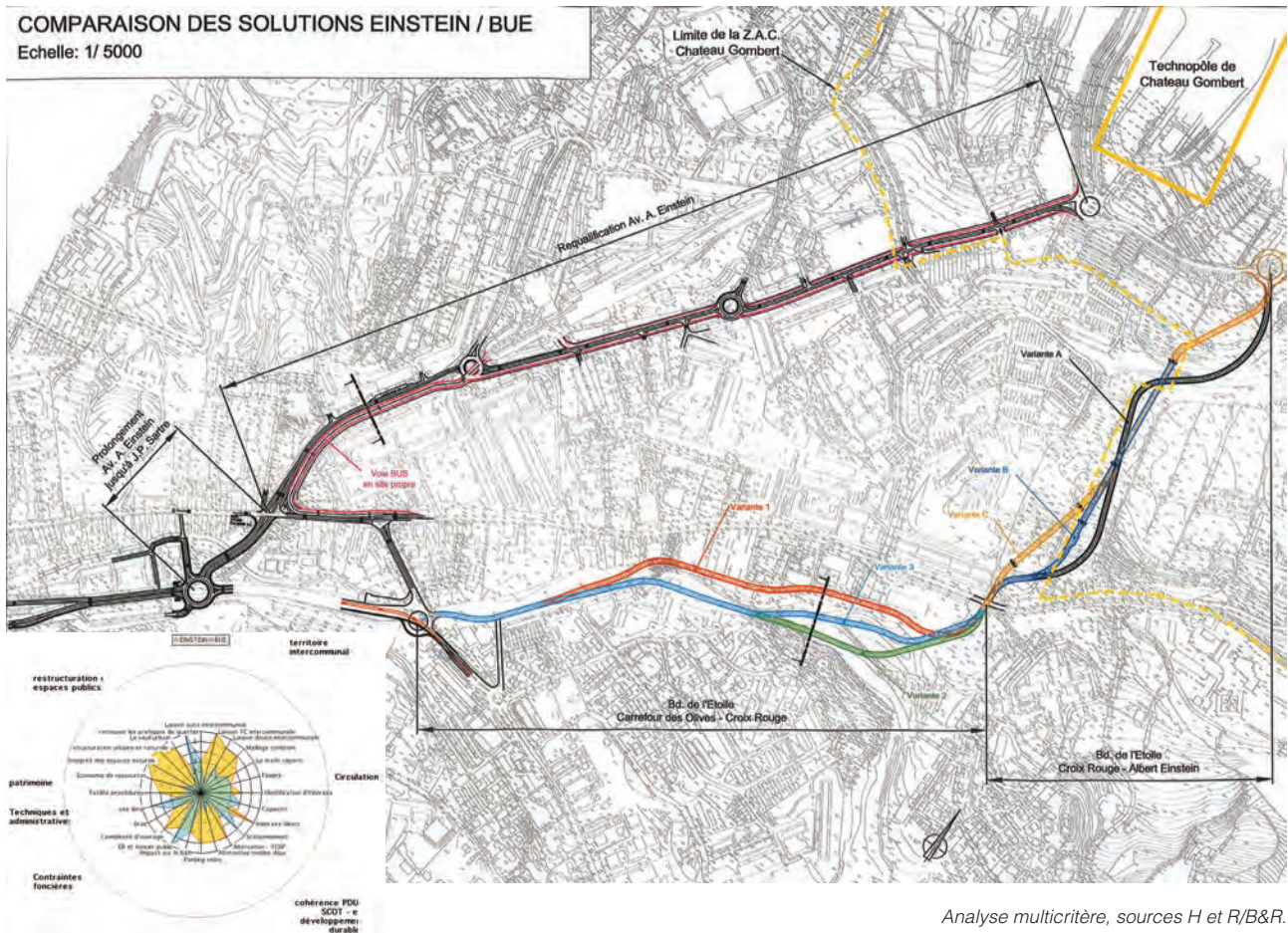
Durant la rédaction du dossier de propositions, le groupement H et R/B&R a travaillé en étroite collaboration avec l'AgAM, qui a mené parallèlement une étude sur les transports en commun. Tout en affinant les simulations de trafic et les possibilités de maillage à la grande échelle, ils ont établi un comparatif des

deux projets grâce à une analyse multicritères. D'un point de vu social ou paysager, la solution de requalification urbaine paraissait évidemment plus juste. Les analyses trafic du bureau d'études B&R se rangeaient également à cette hypothèse, en montrant que le BUE n'était pas nécessaire puisque sans amélioration globale des transports, il serait rapidement saturé, et que le maillon proposé, qui évitait le contournement par le carrefour des Olives constituait une réponse efficace. Mais les débats furent importants avec la DIFRA d'une part, et avec Marseille Aménagement d'autre part. Ces derniers furent difficiles à convaincre, car ils ne concevaient pas que l'on puisse améliorer la circulation en restructurant le maillage viaire pour donner la priorité aux transports en commun, d'autant que selon eux, les chefs d'entreprise n'en étaient pas des usagers.

Marseille Aménagement étant peu intéressé par les considérations urbaines hors de leur périmètre d'action, il a été plus facile de les persuader que la solution du projet de BUE ne fonctionnait pas plutôt que de leur faire entendre que celle de la préservation des berges du Jarret était préférable. En effet, le BUE créait un accès indirect à la ZAC ce qui n'était pas satisfaisant fonctionnellement. De plus, l'emplacement réservé pour cette infrastructure avait été réduit par une concession (abusive) à une opération immobilière, et un ouvrage en trémie, coûteux et destructeur, devait permettre de franchir la colline de la Croix-Rouge. L'autre élément rédhibitoire est l'emprise dans le lit du Jarret. Lors de la réservation des parcelles, il était courant de buser les ruisseaux et de construire une route dessus ; la première couronne de contournement à Marseille est réalisée sur ce modèle, et sur la partie en aval du Jarret lui-même. Longtemps il n'a pas été reconnu, mais la légalisation hydraulique a changé et tend à protéger les cours d'eau, avantageant ainsi la proposition H et R/B&R. Le directeur de l'AgAM a fait basculer les débats et a fini de convaincre Marseille Aménagement en affirmant que le BUE n'était pas réalisable en terme de réglementation.

En revanche, le manque d'un contournement était évident, même dans la solution de la requalification urbaine. C'est pourquoi le groupement H et R/B&R a entrepris des négociations avec le Conseil Général, en charge du projet de la RD4d. Cette voie, inscrite au PLU et au PDU comme la troisième couronne de Marseille au départ de la Valentine, originellement prévue comme voie rapide, a adopté un profil de « Boulevard Urbain », en prenant en références les orientations données au BUS (carrefours à feux réguliers, terre-plein central et paysager, trottoirs et





Analyse multicritère, sources H et R/B&R.

pistes cyclables, TC<sup>32</sup>...). La première section construite devait être celle de la Valentine, mais ayant mis en avant les intérêts de cette route dans les quartiers nord-est, c'est là qu'elle sera prioritaire. Une fois que le projet a été validé, il a été convenu que la ZAC de Château Gombert réaliserait une partie de la RD4d. La méthode mise en place par le groupement H et R/B&R a permis de faire en sorte que les collectivités se parlent et ainsi arrivent à un accord, là où des partenariats n'auraient sans doute pas été envisagés. La DIFRA est ainsi allée rencontrer les différents coopérateurs fonciers et financiers afin que ce projet puisse se concrétiser. De plus, l'étude a offert au commanditaire de faire valoir un savoir auprès des services du département, et de lui donner un rôle à jouer dans les décisions concernant la RD4d.

Les partenaires étaient convaincus par la proposition alternative, ils étaient aussi tous très soulagés de ne pas avoir à participer un projet qui s'annonçait comme un gouffre financier et laisser envisager les pires conflits sociaux. Les dirigeants y ont également vu un atout politique non négligeable. La DIFRA, qui dans les premiers temps s'était montrée discrète quant à ce projet, s'est finalement saisie des arguments pour

communiquer sur le réaménagement du secteur.

### Et ils vécurent heureux

Outre l'impact sur les projets à venir, les partenariats qui sont nés, notamment celui entre la DIFRA et le CG13, ont permis d'envisager autrement la gestion des voiries existantes, de programmer des réaménagements à plus long terme et dans une vision plus globale du territoire<sup>33</sup>.

Les orientations fondamentales dégagées par le groupement H et R/B&R ont aussi révélé l'importance d'agir rapidement sur la place des transports en commun. Une série de propositions de mission a été réalisée afin de finaliser le cahier des charges pour le projet de maîtrise d'œuvre. Pour l'heure, trois études leur ont été commandées :

- Le prolongement du métro jusqu'au technopôle Château Gombert : Le terminus est envisagé au croisement du boulevard Einstein et de la RD4d. Deux hypothèses de tracé s'affrontent, la première passant par la ZAC, ce qui permet de la desservir ; la seconde le contourne, en longeant le boulevard Einstein. La première paraît favorable en terme

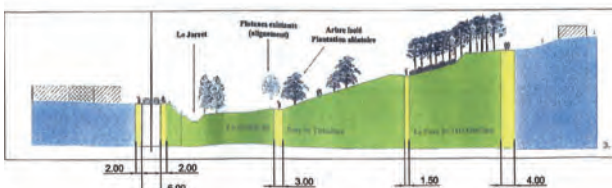
32- TC : Transport en Commun.

33- Par exemple le CG13 envisage de rétrocéder l'avenue Jean-Paul Sartre à la commune, et ils envisagent ensemble une requalification voire un recalibrage.

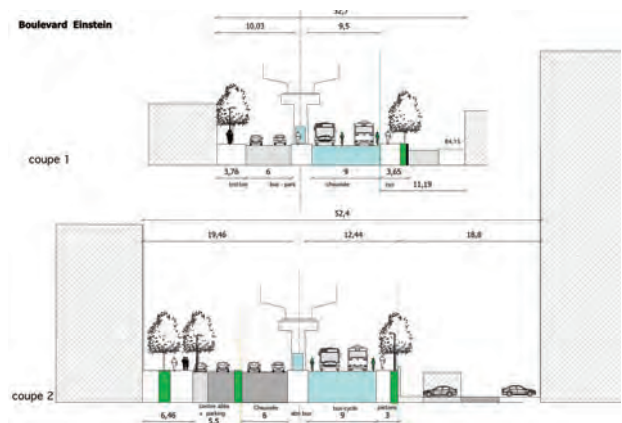
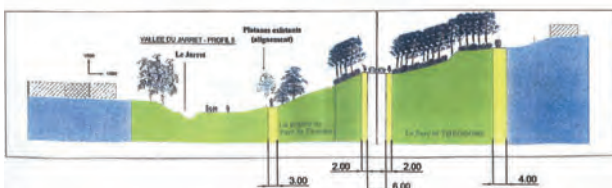




Bd. de l'Etoile - Variante 1



Bd. de l'Etoile - Variante 2



Solution « Parkway » VS requalification urbaine, sources H et R/B&R.

fonctionnel, mais Marseille Aménagement semble préférer l'autre pour d'obscures raisons foncières.

- La création d'un parc-relais et d'un pôle multimodal : MPM demande d'étudier la conception d'un parking de 1000 places, avec des aménagements locaux à prévoir, étant donné que ce secteur ne possède pas de réelle centralité, commerciale notamment, ni d'espace public de qualité. La gare

multimodale deviendrait alors ce centre. Par ailleurs, le parc-relais existant va être requalifié.

- La mise en place de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) dans le cadre du Plan Campus : la réorganisation viaire proposée rééquilibre les flux et permet de concevoir un projet urbain pour le site universitaire et de faire de l'avenue Normandie-Niemen un axe TC majeur.



# Analyse des faits

## Convergence/Pertinence :

Aujourd'hui, trois ans après les débuts de cette étude, il est acquis pour tout le monde que le BUE ne se fera pas. Le maillon nécessaire entre l'avenue Jean-Paul Sartre et l'avenue Einstein est prévu. Durant le processus de projet, on a vu comment les acteurs étaient arrivés à une convergence de point de vue, alors que la proposition H et R/B&R ne faisait pas l'unanimité au départ, loin de là !

C'est probablement la pertinence évidente de la mise en regard de ces projets et de la solution proposée qui est à l'origine de cette convergence. Devant un projet convaincant, intelligent et économiquement viable, prenant en compte les besoins des différents protagonistes, il est difficile de ne pas adhérer. Mais il existe cependant une rivalité avec Marseille Aménagement, notamment en ce que les préconisations de H et R/B&R contredisent souvent leurs projets en matière de foncier, la politique de la SEM à ce sujet étant de vendre à tout va.

## Persistence/Assimilation :

Il est pourtant primordial de conserver une bonne entente entre les acteurs réguliers, car comme nous l'avons vu, faute de cadre institutionnel à cette méthode « intégrative », elle dépend beaucoup de la bonne volonté de chacun. Marseille Aménagement doit prendre conscience que la perception à grande échelle du territoire et de ses enjeux est valorisante aussi pour ses propres projets, et que toute entreprise doit s'inscrire dans une démarche qui favorise l'intérêt collectif.

Il n'a pas été commandé par la DIFRA d'étude d'ensemble qui permettrait d'établir un cahier des charges pour le maillage viaire. En revanche, lors des études citées ci-dessus, le groupement offre souvent un regard global. Du fait du maintien du marché pour H et R/B&R et de la mise en place de la méthode intégrative, on peut supposer que les intentions persisteront. L'assimilation des orientations du projet territorial a été positive, notamment pour la RD4d. Il est cependant à déplorer que pour l'instant il n'ait pas été programmé de projet urbain fin sur les quartiers, et que le rapport à l'habitat ait été mis en retrait, alors que ce sont précisément les habitants qui avaient porté ce problème au-devant de la scène.



Le boulevard Einstein au centre des attentions : plan, détail du « chaînon manquant », perspective, sources H et R/B&R.



# Affaires à suivre

Les deux études présentées montrent que l'amélioration de la qualité des lieux urbains et périurbains peut passer par l'optimisation de l'architecture des réseaux. Les infrastructures sont une entrée importante pour projeter la ville, et il serait réducteur de ne les considérer que selon l'aspect technique. Les méthodes de travail qui ont été décrites et analysées ici sont un moyen de rendre plus substantiel un objet trop souvent réduit à sa seule fonction.

## Quant au projet intégratif

La description des processus de projet mis en place par le groupement H et R/B&R – participatifs, intégrateurs et sensibles tout en gardant la dimension technique due aux infrastructures – montre la démarche humaniste de cette association entre architectes, paysagistes et ingénieurs. Sans doute cette pratique n'a-t-elle rien d'exceptionnel, et est commune à tous les professionnels ayant la conscience du travail bien fait, le goût de la ville plurielle et équilibrée, le sens de l'intérêt collectif. Mais ce qui est notable dans cette configuration d'organisation est la pérennité de la collaboration entre cette équipe de maîtres d'œuvre avec les services techniques de la DIFRA. Il s'est en effet établi une relation privilégiée, basée sur la confiance. Mais se pourrait-il que la dynamique fonctionne si le groupement faisait partie intégrante de la CUM et n'était pas lié par un marché de 4 ans mais par un statut inamovible ?

On l'a vu dans le cas de l'Huveaune et des projets de gare, l'équilibre est fragile et la persistance des propositions d'aménagements incertaine en l'absence des concepteurs. Pourtant, l'analyse des situations montre aussi que la liberté de parole et de rencontre des différents acteurs n'aurait pas été permise si le groupement avait été identifié comme appartenant à une institution. Sans doute faut-il saluer ici l'intelligence de la DIFRA et de ses dirigeants qui, n'ayant pas les compétences en interne, ont su se doter d'un outil modulable comme l'est ce marché à bons de commande. Reste qu'elle n'a pas à elle seule la capacité d'imposer les propositions développées, aussi habiles soient-elles. Celles-ci passent de nouveau dans le « hachoir à projet », et il est trop tôt pour les deux projets étudiés pour savoir si la pertinence globale persistera. Cependant, on peut aussi supposer que cette méthode nécessite une certaine officialisation qui semble manquer parfois pour se placer dans les débats, comme on l'a vu dans le cas du BUE : c'est l'agence

d'urbanisme « officielle » que les plus récalcitrants écoutent en dernier recours. Cette régularisation servirait encore, et de manière plus palpable, pour acter certaines décisions, les inscrire si besoin au PLU afin de préserver les emplacements.

Tout est affaire de mesure : entre la rigidité administrative qui étoufferait un système généreux, et un trop grand flou qui lui ferait perdre toute crédibilité, il est probable que le groupement bénéficie aujourd'hui d'une conjoncture favorable qui lui permette d'agir avec cette transparence. Alors faut-il se contenter d'admirer cet état de grâce ou bien doit-il trouver sa place dans une case de l'échiquier ? Je n'ai malheureusement pas encore la réponse.

## Quant à la recherche

À plusieurs circonstances lors de la recherche, il a été noté des ambiguïtés relatives à l'équipe, ou au corpus d'études. Certes les objets d'études ne sont pas clos, et à un moment ou à un autre, chacun des membres de l'équipe a participé à l'élaboration de ces travaux. Mais cette configuration n'est finalement pas très différente de celle qui existe en sciences sociales, où les chercheurs sont à la fois observateurs, tout en appartenant à leur objet d'étude qui est lui-même en constante évolution. On se rapproche donc d'une recherche-action, telle que définie en 1986 lors d'un colloque à l'Institut National de Recherche Pédagogique (INRP, Paris) : « Il s'agit de recherches dans lesquelles il y a une action délibérée de transformation de la réalité ; recherches ayant un double objectif : transformer la réalité et produire des connaissances concernant ces transformations »<sup>34</sup>.

La question de l'aménagement du territoire et de sa hiérarchisation se pose en fait ici au niveau national. L'organisation politico-technique ne permet pas de prendre des décisions en temps voulu ni à l'échelle adaptée. De plus, la gestion vient d'en haut et tend peu à responsabiliser les acteurs techniques, même lorsque la mobilisation des populations est grande et fondée, elle trouve difficilement écho. La recherche d'un cadre simplifié pour la réalisation des projets urbains et le rétablissement du « bon sens » comme outil de réglementation est une piste qui serait intéressante de poursuivre dans le cadre d'un doctorat. Et cette question se pose particulièrement dans les milieux périurbains, à la fois délaissés et sous pression où la légalisation sait dire tout et son contraire, et où le manque d'engagement politique sacrifie le territoire à l'économie.

---

34- Hugon et Seibel, 1988, p.13

# Bibliographie

- **ASHER François**, Les nouveaux principes de l'urbanisme, coll. L'Aube, éd. Poche Essai, Paris, 2004.
- **CHOAY Françoise**, L'urbanisme, utopies et réalités, éd. du Point Essais, 1979.
- **DEVILLERS Christian**, Le Projet Urbain – **RIBOULET Pierre**, La ville comme œuvre, Conférences Paris d'Architectes, Pavillon de l'Arsenal, Les mini PA, Paris, 1994.
- **MANGIN David**, **PANERAI Philippe**, Projet Urbain, coll. Eupalinos, éd. Parenthèses, Marseille, 2002.
- **MANGIN David**, La ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine, éd. de la Villette, Paris, 2004.
- **NORBERG-SCHULZ Christian**, l'Art du lieu, coll. Architextes, éd. Le Moniteur, Trévise, 1997.
- **PANERAI Philippe**, **DEPAULE Jean-Charles**, **DEMORGON Marcelle**, Analyse Urbaine, coll. Eupalinos, éd. Parenthèses, Marseille, 1999.
- **RONCAYOLO Marcel**, La ville et ses territoires, éd. Folio Essais, 1990.
- **TSIOMIS Yannis**, **VOLKER Ziegler**, Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg, éd. de la Villette, Paris, 2008.

Crédit photos :

Photos de l'Huveaune : Aurélie CRISTINI

Photos du BUE : Isabelle RAULT

Maquette :  Empreinte-Studio





## 6 De l'atelier de projet à la ville, tours et détours du projet urbain

---

par Bernard Barilero

---

### 6.1 Posture et démarche

« Pour avancer sur la problématique du projet d'infrastructure urbaine, nous avons proposé de revisiter le travail de notre groupement de concepteurs (d'architecte, urbaniste, paysagiste et ingénieur) mené sur ce territoire. Au fil de sept années d'un marché à bon de commande, nous avons développé une stratégie de projet qui, parce que les réussites ont été plus nombreuses que les échecs, pose, aujourd'hui, quelques jalons. Cette stratégie dite du projet INTEGRATEUR – préféré au premier terme "d'inductif" - a souvent permis au groupement de positiver l'histoire et les contradictions du territoire périurbain marseillais, mais aussi de développer une cohérence transversale entre les acteurs institutionnels, au-delà de la division administrative et de la fragmentation de leurs services. Et ceci à partir du plus technique d'entre eux, la direction des infrastructures.

Mais la conviction des acteurs que nous sommes ne fait pas preuve. Aussi, un gros travail de clarification – sur la pertinence des résultats, le rôle des acteurs, les limites contextuelles et conceptuelles – reste à mener sur cette stratégie de projet. Pour ce faire, la méthode de recherche que l'équipe met en oeuvre s'appuie sur une analyse de (...) cas tirés du lot d'études réalisées par le groupement. (...)

L'intérêt de la clarification de cette stratégie, pour le monde professionnel, sera la reconnaissance d'un nouveau terrain de pratique de projet, souvent réservé aux seuls bureaux d'études techniques. Il l'est aussi pour l'institution qui pourra énoncer les règles d'un nouveau jeu à pratiquer avec de nouvelles compétences »<sup>52</sup>.

L'apport de l'approche sociologique dans cette recherche vise à contribuer à ces clarifications et à baliser l'analyse de la « pratique du projet ». Elle repose sur l'intention ne pas limiter l'analyse de la fabrication du projet urbain dans le seul périmètre de « l'atelier de projet », en l'occurrence le groupement Hanrot et Rault / BR (HR / BR). Nous nous situons d'emblée dans « l'hétéronomie » du projet : « Que veut dire "hétéronomie" ? Quand on parle d'acteurs de la ville, on parle en fait de logiques différentes qui s'affrontent – la logique du maire, celle des autres élus ; du technicien, de l'habitant, etc. – et là nous sommes en plein dans l'hétéronomie, c'est-à-dire dans la loi (*nomos*) ou la logique de l'autre »<sup>53</sup>.

Bien sûr notre place de sociologue, mobilisé dans l'équipe de recherche pour analyser le « jeux d'acteurs » nous incite à regarder à côté de l'atelier de projet. Mais plus fondamentalement, nous pensons que ce qui se fabrique dans cet atelier n'induit pas, mécaniquement, le devenir du projet urbain dans sa forme et dans son contenu. De la même manière qu'il a été montré que l'acte de bâtir n'est pas le seul élément qui donne consistance à la ville, mais que les usages et pratiques sociaux viennent tout autant lui donner son sens<sup>54</sup>, nous proposons de ne pas limiter l'analyse de la fabrique de la ville au seul travail de l'atelier de projet.

---

<sup>52</sup> <sup>52</sup> « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire », Rapport d'étape, Avril 2009, Insartis, INAMA, ENSA Marseille

<sup>53</sup> Yannis Tsiomis, Volker Ziegler : *Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes Strasbourg*, Ed de La Villette, Paris, 2007

<sup>54</sup> Tant dans les pratiques quotidiennes (Michel de Certeau) que les usages de l'espace (Jean-François Augoyard) ou encore l'imaginaire urbain (Pierre Sansot)

Loin de nous l'idée que ce qui se passe dans l'atelier du projeteur urbain n'est pas déterminant : dans l'atelier, constitué par groupement HR / BR, une méthode s'est construite, consolidée, permettant de donner un « tour »<sup>55</sup> au projet, de lui faire prendre tournure.

Mais il s'agit aussi de souligner que le projet à son stade finalisé, même s'il est le fruit d'un consensus partenarial et même s'il est complètement pertinent par rapport aux enjeux du territoire n'en a pas pour autant et mécaniquement une « puissance inductrice » qui permet sa réalisation à plus ou moins brève échéance, comme si après le travail de conception « en atelier », un *process* devait se dérouler linéairement.

Il y a un « monde du projet » qui s'est constitué – ou non – durant son élaboration, qui se perpétuera – ou non – se transformera ou restera le même. Mais il y a aussi un monde de la « fabrication de la ville » qui n'est pas celui du projet : c'est celui des services techniques des collectivités et des autres acteurs, marqué par d'autres méthodes, d'autres modes de collaboration qui vont interférer avec la logique de projet, alors que dans le même temps celle-ci peut les faire évoluer. Il y a un système urbain avec son mode de gouvernance, que le projet urbain vient impacter voire transformer plus en profondeur ou, au contraire, auquel il vient se superposer (étanchéité entre le projet urbain et la gouvernance). Il y a aussi l'espace de débat démocratique qui s'instaure dans et par le projet (espace qui peut lui-même avoir une influence sur la gouvernance urbaine).

Toutes ces raisons incitent à « sortir de l'atelier » de projet en s'affranchissant des questions telles que : « quelles sont les incidences directes du projet ? qu'induit-il ? y a-t-il ou non application du projet ? »

En faisant un détour par la ville, la culture urbaine<sup>56</sup>, la gouvernance urbaine et les enjeux en termes de démocratie locale. Ce détour par la ville sera suivi d'une lecture des projets urbains qui constituent le corpus de notre recherche. Retour au projet qui se base sur l'analyse de « récits de projets » recueillis dans les productions écrites de membres de l'équipe de recherche sur les différents projets, les séances de travail réunissant un représentant de la Difra, l'équipe prestataire intervenant dans le cadre des marchés à bon de commande et les autres membres de l'équipe de recherche et enfin des entretiens individuels

## **6.2 Détours par la ville**

### **6.2.1 Marseille : passage au projet urbain, détour par les infrastructures de déplacements**

L'étude de trois projets urbains, de trois « architectures de la mobilité » sur le territoire marseillais prend un relief particulier. En effet, la démarche de projet, dont nous verrons qu'elle fait l'objet depuis plus d'une décennie de recherches et d'analyses diverses, rencontre, dans des histoires à chaque fois singulières, les modes locaux de « fabrication de la ville ».

Pour le dire vite les différents regards qui sont portés sur le projet urbain oscillent entre deux types de diagnostics : le projet urbain renouvelle la démarche d'aménagement et de planification territoriale ou au, contraire, même s'il y a un contexte territorial et social différent, il se situe en continuité avec les modes de fabrication de la ville antérieurs.

Ce binôme continuité / renouvellement questionne particulièrement le territoire marseillais et ses modes de conduite de la décision publique et politique. Il n'est pas dans notre propos de faire un zoom approfondi sur ces derniers, mais il est opportun de rappeler ici que l'affaiblissement de la gestion des affaires publiques par des liens directs entre d'une part, les sphères décisionnelles (élus, services municipaux) et, d'autre part, les

---

<sup>55</sup> « Aspect que présente une chose, selon la façon dont elle est faite, la manière dont elle évolue », Le Petit Robert

<sup>56</sup> « Par "cultures urbaines" nous entendons ici les différentes démarches, manières, procédures et méthodes de fabriquer l'espace de la ville... », Yannos Tsiomis, Volker Ziegler, op. cit.

territoires et les citoyens – gestion appelée par ailleurs clientélisme – donne un relief particulier à la notion de projet urbain et à la manière dont le projet contribue à la gestion et au développement de la ville.

En effet, on a là une opposition entre deux modes de gouvernement des territoires. D'une part la relation « clientélaire » entre un élu et un territoire et ses habitants peut être considérée comme une mode particulier de la gestion du territoire par « allocation de ressources » : telle ou telle ressource (emplois, logements équipements...) étant allouée à un territoire (mode de gestion des territoires que l'on retrouve, à l'échelle nationale, dans l'aménagement planificateur de l'après guerre qui dessine la trame des fonctionnalités du territoire national : métropole d'équilibre, grands pôles d'activités, pôles universitaires...<sup>57</sup>). D'autre part, dans le cadre d'une gestion du territoire par le projet où il s'agit de mobiliser et valoriser les ressources d'un territoire, d'autres modes d'actions et de décisions publiques sont à l'œuvre, d'autres principes de gestion du partenariat se font jour.

Illustrons la « brutalité » de ce passage dans le contexte marseillais à travers la gestion des attributions de logements sociaux. Dans les années 1960 et 1970, la forte construction de logements sociaux combinée avec une gestion « en direct » des attributions de logement induit une « main mise » importante sur le peuplement d'un territoire (un canton de 50 000 habitants et de 25 000 inscrits sur les listes électorales a vu en une décennie la construction de plus de 18 000 logements sociaux)<sup>58</sup>. Le mode d'allocation de ressources – logements, équipements, emplois... - va de soit dans un tel rapport territoire / sphère de décision. Ce rapport s'est fortement affaiblit avec le temps – pour continuer dans le monde du logement social, la chute du nombre de logements construits, le faible tur-over dans le parc social et la « normalisation » des règles d'attribution se traduisent par un impact bien plus faible de la relation clientélaire : M Péraldi et M Samson montrent que celle-ci est plus de l'ordre du symbolique et ne permet pas de gérer les territoires sur le mode de l'allocation de ressources.

Dès lors, interroger la notion de projet urbain à Marseille c'est aussi interroger le « passage » à de nouveaux modes de gestion et de décision publiques<sup>59</sup>. Le territoire n'est plus destinataire (allocataire) de ressources, mais décèle des ressources que le projet vient, selon les cas, valoriser, fédérer, mettre à jour. La ville est considérée comme « un ensemble, un système relationnel, une cristallisation historique de pratiques, vecteurs d'identité et de sociabilité qui constituent autant de ressources que les politiques urbaines doivent exploiter ».<sup>60</sup>

Ainsi, le programme Euroméditerranée<sup>61</sup>, emblématique des transformations de l'espace marseillais vient aussi parfois trouver sens dans le creuset urbain : « c'est sur le front de mer, sur un espace de 2,7 Km de long dénommé 'Cité de la méditerranée' que s'affiche le plus spectaculairement ce souci de faire coexister sur un même espace des fonctions sociales et économiques fréquemment séparées (...) Le terme de cité permet de penser la polysémie du lieu : il s'agit bien d'une cité au sens gréco-latin de 'polis' ou de 'civitas' comme espace de référence culturelle pour l'ensemble des citoyens de la ville et au-delà ». « Le parti urbanistique adopté a été de conforter la dynamique des quartiers en compensant leurs déficits fonctionnels »<sup>62</sup>

Mais comment ne pas penser aussi à l'opération « Marseille capitale de la culture 2013 » ou au projet de piétonisation du Vieux Port, dans lesquels la « ville déjà-là » est convoquée, devient un des acteurs majeurs de la « ville à construire » : réseaux sociaux, potentialités créatrices, imaginaire historique sont, entre autres, les ressources à partir desquelles se fabrique la ville à venir. Ces deux modes de gouverner la ville, par allocation de

---

<sup>57</sup> ces deux modes de gestion du territoire par allocation de ressources s'opposent par ailleurs : d'un côté le clientélisme privilégie un lien « personnalisé » entre l'élu et le territoire, de l'autre l'aménagement planificateur homogénéise le lien du gouvernant au territoire.

<sup>58</sup> Voir : Michel Péraldi, Michel Samson : *Gouverner Marseille*, Ed La Découverte, 2005 et aussi la thèse citée dans leur ouvrage, Césaire Mattina : « La régulation clientélaire. Relation de clientèle et gouvernement urbain à Marseille et Naples (1970-1980) », thèse de doctorat en sciences politiques, Université de Grenoble 2, 2003

<sup>59</sup> loin de nous l'idée que l'on passe « du tout au tout » et qu'il y a rupture brutale : sur une période donnée il peut y avoir combinaison de plusieurs modes de gestion du territoire.

<sup>60</sup> Gilles Pinson : *Gouverner la ville par le projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Ed Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, Paris, 2009

<sup>61</sup> L'établissement public d'aménagement Euroméditerranée a été créé en Octobre 1995, Son territoire est constitué d'une partie de la façade portuaire et des quartiers d'arrière-port (Arenc, La Joliette) ou de secteurs fortement affectés par la double « crise » de la centralité marseillaise et de la fonction portuaire (La Belle de Mai, rue de la République, Saint-Charles)

<sup>62</sup> André Donzel « Euroméditerranée à Marseille : ville habitée ou périmètre compétitif », Politecnico di milano, « La città mediterranea. Identità et processi globali », mars 2009. Gilles Pinson montre toutefois que selon les aléas politiques, le lien entre le projet, la fonction portuaire et l'histoire de ce morceau de ville ne vont pas toujours de soit.



ressources ou par gestion par le projet, peuvent, selon les cas de figure que nous allons trouver sur nos « terrains », s'interpénétrer, s'opposer ou se juxtaposer.

Les projets urbains sur lesquels porte notre recherche concernent trois infrastructures de déplacements, trois territoires. S'ils possèdent une « charge symbolique » moindre que les projets rapidement évoqués ci-dessus, ils concernent l'histoire urbaine marseillaise (la vallée de l'Huveaune : transformation au XIX<sup>e</sup> siècle d'une vallée agricole en vallée industrielle, développement résidentiel après 1950 en dehors des « noyaux villageois ») ainsi que l'histoire de la fabrication de la ville (le boulevard urbain sud est inscrit dans les documents de planification depuis les années 1930).

Ces terrains d'investigations sont donc tout à fait à même de baliser une réflexion sur la démarche de projet urbain, sa capacité à fabriquer de la ville et son impact dans le contexte marseillais.

## **6.2.2 Le projet urbain questionne les modes de fabrication de la ville, la gouvernance urbaine et l'exercice démocratique**

Une bibliographie élaborée en Janvier 2008 portant le titre de « La fabrication de la ville - Débats, acteurs et processus »<sup>63</sup> recense près de 200 ouvrages et articles (supérieurs à dix pages) sur la période 2000 / 2006. Une incursion très rapide dans quelques-uns de ces travaux, voire dans d'autres plus récents, montre que si les constats d'une part du changement du contexte et des enjeux urbains depuis une trentaine d'années et d'autre part de leur incidence dans les démarches et méthodes de l'aménagement urbain sont partagés dans une grande diversité d'analyses, la question du renouvellement – ou au contraire de la continuité de la gouvernance urbaine et de l'expérience démocratique dans la ville fait débat.

## **Changements urbains, démarches et méthodes de l'aménagement urbain**

---

### **Le contexte urbain change...**

Il y a à l'évidence une équation entre l'évolution des enjeux urbains qui suivent la période « planificatrice »<sup>64</sup> et les méthodes ou démarches d'intervention sur la ville (aménagement, urbanisme...).

En premier lieu, il ne s'agit plus de construire, planifier, mais de gérer le « déjà-là » : la ville du XXI<sup>e</sup> siècle est donnée et il s'agit de faire « fonctionner ensemble » les parties d'un système urbain – centres historiques, zones dédiées à l'habitat, aux activités économiques, aux loisirs – qui excèdent les limites communales et dont l'articulation, le vivre ensemble ne va pas forcément de soit : la ville ne ferait plus société, pour reprendre le diagnostic de Jacques Donzelot<sup>65</sup> ;

L'hétérogénéité et la complexité des systèmes urbains posent la question du passage du développement à la gestion des interactions entre différentes parties des systèmes urbains. Les trois projets marseillais qui constituent le corpus de la présente recherche s'inscrivent dans des territoires urbains denses et riches tant sur le plan fonctionnel (zones résidentielles, espaces d'activités, centres commerciaux...) que sur celui des usages sociaux qui s'y développent (par exemple, on verra que la vallée de l'Huveaune fonctionne comme une mosaïque urbaine et sociale et que tout projet doit s'y adosser à une mémoire, à des espaces habités différemment et au partage d'espaces par des populations différentes...).

En second lieu, les systèmes productifs urbains évoluent : alors la période planificatrice « allouait » des ressources aux villes notamment en organisant spatialement les systèmes productifs nationaux, la période qui suit voit les villes rentrer dans une logique de l'offre où elles ont à promouvoir leurs systèmes productifs locaux : « dans ce contexte post fordiste, les villes ne peuvent plus se permettre d'être de simples surfaces neutres

---

<sup>63</sup> Bibliographie élaborée par Isabelle Grudet et Emmanuel Garcias, site [www.ramau.archi.fr](http://www.ramau.archi.fr)

<sup>64</sup> On entend par là la période, qui jusqu'aux années 70 en France, promeut un aménagement du territoire où les territoires sont les réceptacles de programmes appliqués à l'échelle nationale et où le mode de décision fonctionne de manière linéaire selon un cheminement « up-down », les décisions centrales étant appliquées au niveau local.

<sup>65</sup> J. Donzelot : « La ville à trois vitesses », *Esprit*, Mars-Avril 2004

d'accueil d'activités économiques. Elles sont fortement incitées à valoriser les avantages comparatifs, externalités positives et autres biens collectifs qu'elles peuvent apporter aux firmes »<sup>66</sup>.

Les systèmes urbains entrent donc dans un processus de valorisation de leurs ressources – hardware, système productif, infrastructures et software, qualité de la vie – afin de se positionner et d'être identifiées positivement dans un système territorial qui transcende les frontières nationales.

A Marseille, l'opération Euroméditerranée s'ancre dans le passage d'un aménagement socio-économique du territoire national à une action de promotion et de valorisation d'un système urbain.

Dans les années 70, le réaménagement du centre de la ville s'incarne dans le projet de « centre directionnel » dont le développement s'inscrit dans le cadre du programme des « métropoles d'équilibre » et qui devait accueillir les fonctions administratives régionales et les sièges sociaux des entreprises de la région marseillaise<sup>67</sup>. C'est donc l'implantation d'une fonction décisionnelle, d'un quartier d'affaires qui doit impulser le renouvellement du centre.

Avec Euroméditerranée, on passe à un projet qui lie le positionnement international de la ville à un travail de valorisation du tissu urbain, le développement économique et la qualité urbaine, le hardware et le software<sup>68</sup>. C'est donc à la fois un projet qui vise à identifier le système urbain à l'échelle internationale et à valoriser sur les ressources locales.

On trouve ces enjeux sur nos territoires. La question de l'aménagement des infrastructures de déplacements dans la vallée de l'Huveaune où « la trame écossaise » proposée par le groupement HR/BR est composée par le maillage entre une trame dite « active », qui supporte le trafic lourd des véhicules liés à l'activité économique de la vallée, et une « trame verte », où se développent les modes de déplacement doux » rencontre un triple enjeu : permettre la reconversion économique de cette vallée industrielle, éviter à l'Est l'engorgement de la métropole marseillaise et travailler sur la qualité de la vie et la qualité résidentielle dans la vallée. La fonction économique de la ville ne va pas sans la valorisation des ressources naturelles de la vallée, la visibilité ne va pas sans l'habiter.

Le Boulevard Urbain Sud, projet d'abord autoroutier, vient se confronter à un espace habité, à des paysages façonnés qui peuvent servir de support au développement de l'infrastructure. On passe là de la logique de la desserte à l'appréhension du territoire comme ressource sur laquelle le projet doit s'appuyer. La même approche sera développée autour Boulevard de l'Etoile et qui donnera lieu à un changement de la nature du projet initial.

### **... les méthodes de l'aménagement aussi**

Ce triple changement des enjeux urbains – le passage du développement ou de l'équipement du territoire à la gestion et à l'articulation de systèmes urbains complexes, le développement de système urbain productif sur la base de ressources territoriales, la complexification du partenariat – ne va pas sans un changement des méthodes et démarches de l'aménagement urbain.

Un premier changement concerne l'évolution et la complexification du partenariat. A la période planificatrice caractérisée par un Etat fortement décisionnaire et un modèle hiérarchique de décision (up-down), succède l'émergence des territoires comme ressources de l'action publique caractérisée par une diversification des acteurs et des rôles engagés dans l'aménagement urbain une recomposition du partenariat. Si les phases de décentralisation, l'accélération du regroupement intercommunal et dispositifs législatifs comme la loi SRU et la LOADDT renforce « face » à l'Etat<sup>69</sup> les positions des collectivités, la promotion des ressources des territoires dans la constitution des projets urbains amène à développer le partenariat (acteurs économiques, milieux culturels, associatifs...). Mieux le fonctionnement du partenariat devient lui-même une des ressources du

---

<sup>66</sup> Gilles Pinson, op. cit.

<sup>67</sup> in fine le périmètre accueille des administrations publiques (dont le Conseil Régional) et une Université

<sup>68</sup> posture qui est cependant soumise à variation en fonction des inflexions politiques cf. Gilles Pinson, op. cit.

<sup>69</sup> qui devient « animateur », pour reprendre la thèse de Jacques Donzelot et Philippe Estèbe : L'Etat animateur, essai sur la politique de la ville, Esprit, 1994

territoire : à côté du *hardware* et du *software*, l'*orgware* est aussi un facteur de valorisation des systèmes urbains<sup>70</sup>.

Le second changement, fortement lié au premier, concerne l'importation de la méthode de projet telle qu'elle est définie dans des sciences du management et de la gestion<sup>71</sup>. La notion de projet y décrit un processus de fabrication au caractère non répétitif, une opération de conception qui s'oppose à la démarche tayloriste de découpage des tâches et qui demande de « faire rencontrer en amont l'ensemble des points de vue impliqués par le produit »<sup>72</sup>.

Le développement du projet répond à une « logique intégratrice »<sup>73</sup> permettant de croiser et d'intégrer les points de vue: Toujours dans le domaine du management, le projet « focalise le processus de conception comme enjeu stratégique pour répondre aux contraintes de l'instabilité et de l'incertitude des marchés et aux contraintes de qualité et de variabilité de la clientèle »<sup>74</sup>. Dès lors c'est parfois plus la manière de faire que le contenu du projet qui est caractéristique de la démarche. Alain Avitabile parle du projet comme une « mode d'action généralisé » caractérisé par la prise en compte en amont des acteurs et l'intégration des points de vue (*work in progress*) et où le consensus remplace la décision<sup>75</sup>.

Ces changements s'accompagnent de nouveaux rôles dans le monde de la fabrication de la ville. Du côté des élus, le maire passe de la fonction de régulateur (régulation des ressources allouées aux territoires selon un processus up-down) à celle de développeur de projet (mettant en valeur les ressources territoriales, notamment le partenariat)<sup>76</sup> ou de maire entrepreneur<sup>77</sup>. Du côté des métiers de la ville et de l'aménagement urbain ; le manager de projet est une des figure liée à ces évolutions, mettant en musique les acteurs de l'aménagement sans interférer avec la logique opérationnelle.

Ces nouvelles méthodes et démarches, répondent au contexte d'incertitude qui marque ces dernières décennies : incertitude quant aux devenirs des villes (on est plus dans la linéarité planificatrice) dans un cadre de complexité croissante des systèmes urbains, quant à la compétitivité des différents systèmes urbains. In fine, c'est pour reprendre le terme d'Alain Bourdin, une « flexibilité dynamique »<sup>78</sup> qui se met en place dans le projet urbain et dans sa manière de faire face au contexte d'incertitude et à l'impératif de coordonner un partenariat de plus en plus complexe, acteur du projet.

## **Pour autant y-a-t-il renouvellement ou continuité dans les formes de gouvernance urbaine et l'expérience démocratique dans la ville ?**

---

Changement du contexte et des enjeux urbains, passage de l'exercice de planification selon un modèle « *up-down* » à un processus de fabrication de la ville intégrant des ressources du territoire et la mobilisation d'un partenariat complexe. Passage de la linéarité de la planification à un « travail en spirale construisant son regard en travaillant sans cesse ses limites »<sup>79</sup>.

---

<sup>70</sup> Gilles Pinson, op. cit.

<sup>71</sup> cf. aussi la notion de chef de projet qui, avant de s'appliquer à la politique de la ville, a été utilisée dans divers secteurs: informatique, industrie ...

<sup>72</sup> Nadia Arab : « La coproduction des opérations urbaines : conception et coopération », in Projet urbain, maîtrise d'ouvrage, commande, Espaces et sociétés, 105/106, Ed L'Harmattan, 2001

<sup>73</sup> Gilles Pinson : « Projets urbains et construction des agglomérations. Echelles fonctionnelles et politiques. Les annales de la recherche urbaine, n° 82, 1999

<sup>74</sup> Nadia Arab, art. cit.

<sup>75</sup> Alain Avitabile: « Le projet urbain un culture du territoire et de l'action urbaine », in Yves Chalas (dir.) : L'imaginaire aménageur en mutation, Ed L'Harmattan, coll. La Librairie des Humanités, Paris 2004

<sup>76</sup> Alain Bourdin : « Comment on fait la ville aujourd'hui en France, », in Projet urbain, maîtrise d'ouvrage, commande, Espaces et sociétés, 105/106, Ed L'Harmattan, 2001

<sup>77</sup> Alain Altaville, art. cit.

<sup>78</sup> art. cit.

<sup>79</sup> L Dewitte : « Sciences de l'espace des sociétés et projet urbain »



Pour autant les modes de gouvernance urbaine en sont-ils modifiés et l'exercice de l'aménagement urbain s'est-il démocratisé ?

Concernant les liens entre gouvernance et projet urbain, on peut rapidement résumer deux postures : le projet urbain reconduit les logiques d'acteurs antérieures, le projet urbain comme nouvel espace de décision.

### **Le projet urbain reconduit les logiques d'acteurs antérieures**

S'il marque des inflexions dans les démarches et méthodes de fabrication de la ville (cf. ci-dessus) le projet urbain s'inscrit aussi pour Alain Bourdin dans une continuité de la fabrication de la ville en France. Tout en prenant en compte le changement de contexte urbain et la réorganisation du partenariat, pour cet auteur le projet urbain apparaît aux yeux des professionnels de l'aménagement urbain comme un moyen de continuer à travailler la ville à travers des opérations d'ensemble, de grande envergure. Qu'il s'agisse d'opérations de renouvellement urbain (friches industrielles, zones portuaires...), de « projets-objets » spécifiques comme un tramway, ou encore de la politique d'aménagement des centres, on reste sur une continuité avec la démarche d'aménagement urbain telle qu'elle est inaugurée en France avec la période haussmannienne : « Bien que le béton armé ait mauvaise presse et que l'on insiste plus volontiers sur les dimensions soft de la ville, la logique des grandes opérations triomphe plus que jamais »<sup>80</sup>.

Pour Philippe Genestier<sup>81</sup>, la sortie du « paradigme » du « façonnage de l'avenir » (que l'on trouve dans la démarche planificatrice) laisse la place à la notion de projet urbain. Cette place est définie en négatif, parce que la nature a horreur du vide : face à « l'essoufflement de l'avenir collectif », il y a « ascension du projet urbain ». Mais cette émergence est avant tout, selon l'auteur, une « rhétorique » qui permet de aux acteurs de l'aménagement urbain de croire qu'ils sont porteurs d'une vision d'avenir tout en étant dans le pragmatisme de la négociation. Le projet urbain est avant tout discours, espace collectif de négociation, qui permet de « concilier des contraires » : l'imaginaire de la planification stratégique et l'impératifs de négociation.

Dans ces deux analyses, le projet urbain ne correspond pas à une dynamique créant de nouvelles formes de coopération dans la ville ou de gouvernance urbaine : adaptation (Bourdin) ou « résistance » (Genestier) à des enjeux collectifs et des formes de gouvernance qui se dessinent en dehors de lui, il permet à un corps professionnel de continuer à trouver légitimité et sens à sa pratique.

### **Le projet urbain comme nouvel espace de décision**

L'abandon des politiques planificatrices et centralisées redonne, selon Gilles Pinson, force et sens aux gouvernements urbains « alors que le processus de construction des Etats nationaux et la mise en œuvre des politiques du keynésianisme spatial avaient eu pour effet de déqualifier les villes, de les dédifférencier (...) Les processus de projet sont des moments privilégiés de plongée dans l'histoire des villes et d'exhumation ou de reconstruction de significations, de caractères propres ayant vocation à renforcer la fidélité des acteurs urbains aux processus de projet, leur propension à coopérer et conformer leurs actions à un dessein défini collectivement »<sup>82</sup>.

On l'a vu, le projet est mobilisateur de ressources territoriales. Il s'institue entre le projet et le territoire une relation dynamique, les ressources du territoire nourrissant le projet qui vient à son tour valoriser le territoire. Parmi ces ressources, il y a le réseau d'acteurs (*orgware*) . La relation dynamique entre projet et réseau d'acteurs est encore plus forte : si le projet « vaut aussi pour la constitution d'un réseau d'acteurs et l'établissement de rapports de confiance entre ces acteurs »<sup>83</sup> un territoire vaut aussi pour sa dynamique d'acteurs et sa capacité à se mobiliser (à l'inverse une faible dynamique d'acteurs est un handicap pour un projet

---

<sup>80</sup> Alain Bourdin, art. cit, P 151

<sup>81</sup> Philippe Genestier : « Des projets en paroles et en images. La rhétorique du projet face à la crise du vouloir-politique », in Projet urbain, maîtrise d'ouvrage, commande, Espaces et sociétés, 105/106, Ed L'Harmattan, Paris 2001

<sup>82</sup> Gilles Pinson, op. cit, p. 129

<sup>83</sup> Gilles Pinson, op. cit, p. 203

de territoire). A ce titre, l'interview de Jacques Pfister, Président de la CCI Marseille Provence par le quotidien La Provence est éclairant. A propos de la coopération à l'échelle métropolitaine, Jacques Pfister dit qu'il y a « nécessité pour les élus politiques d'avoir une démarche productive à propos des grands projets. La question est de savoir en quoi consiste un grand projet, comment le faire ensemble » ; « il faut surtout jouer collectif comme on l'a fait pour être Capitale européenne de la Culture en 2013 »<sup>84</sup>.

Le maintien d'un système d'action et de décision est donc un enjeu central de la dynamique de projet. Celle-ci est donc constitutive d'un « monde du projet », un réseau d'acteurs qui pour reprendre les termes d'Olivier Ratouis et Marion Segaud <sup>85</sup> se constitue en « collectif d'énonciation » et qui construit un « récit unificateur et un mythe rationnel ». Le collectif d'énonciation se veut être un « des lieux affirmés de la co-production territoriale et de la fabrication de compromis en préparant les opérations à venir en accord avec les principes d'orientation ou la philosophie générale du projet local »<sup>86</sup>. Le récit unificateur vient s'articuler sur la critique des modes d'aménagement antérieurs et sur l'adhésion à l'objectif de développement territorial : « travailler à ce que le territoire tout entier puisse créer de la valeur, à la fois en produisant de la richesse et en la redistribuant »<sup>87</sup>.

On est bien là dans un rapport dynamique entre réseau d'acteurs et territoire qui fait du projet un espace de décision nouveau, un espace de gouvernance urbaine qui certes, se retrouve dans des contextes urbains différents, mais possèdent des agendas adaptés à leur système urbain. Gilles Pinson parle « d'hétérogénéisation des agendas urbains », dans le sens où ce rapport entre dynamiques d'acteurs et territoires, fait émerger des stratégies différentes à travers des agencements locaux qui donnent formes et contenus aux projets (reconversion urbaine, stratégie de sorties de crise via des solutions urbanistiques et/ou économiques...)

### **Le projet urbain : nouvel espace démocratique ou vecteur de cloisonnement sociaux ?**

Le lien dynamique entre projet urbain et partenariat, l'un et l'autre se nourrissant mutuellement, engage à penser aussi le projet urbain en termes d'espace démocratique.

L'appel aux réseaux d'acteurs locaux dans la constitution de projets urbains correspond, on l'a vu, à l'abandon d'une démarche de planification centralisée et à un modèle de décision hiérarchique. La construction du consensus et la durabilité de ce consensus remplace le mode de décision « up down », la mobilisation des ressources locales remplace un modèle de développement valant pour toutes les parties du territoire national.

« Naturellement », à partir de cette démarcation par rapport au mode de décision hiérarchique, on est enclin à penser le projet urbain en termes d'espace démocratique.

En effet, on l'a vu, le projet est une démarche qui nécessite l'intégration des points de vue, l'ajustement des actions des différents partenaires à des objectifs construits collectivement : il nécessite le regroupement d'une pluralité d'acteurs. Toujours dans le même article de La Provence, Jacques Pfister convoque le modèle de l'Agora pour souligner la nécessité d'une coopération partenariale dans l'espace métropolitain marseillais : « j'aime l'image d'une agora où ceux qui sont intéressés viennent et soutiennent. L'Agora, c'est ouvert »<sup>88</sup>.

Par ailleurs, la démarche de projet se caractérise par le décloisonnement des compétences et des modes de faire : le chef de projet est un ensemblier qui non seulement doit être à même de mettre en œuvre la démarche intégrative mais doit s'assurer de la mobilisation d'une pluralité des partenaires. Ce décloisonnement réside aussi et la construction de « savoir pratiques » ou de l'actualisation de savoirs hétérogènes qui ne reposent pas sur une pertinence a priori<sup>89</sup>.

Enfin, il y a un monde du projet urbain articulé sur une vision du bien commun et organisant une coopération entre acteurs, coopération finalisée autour des objectifs du projet et non pas organisée en fonction de découpages technico-administratifs.

---

<sup>84</sup> article de Jean-Luc Crozel, La Provence, 06/05/2009

<sup>85</sup> Olivier Ratouis et Marion Segaud : « De la "maîtrise d'ouvrage" au "collectif d'énonciation" : proposition pour une nouvelle approche de la production territoriale », in Projet urbain, maîtrise d'ouvrage, commande, Espaces et sociétés, 105/106, Ed L'Harmattan, 2001. Leur analyse porte sur les projets de la région urbaine de Dunkerque.

<sup>86</sup> Olivier Ratouis et Marion Segaud, atc. Cité, p 134

<sup>87</sup> <sup>87</sup> Olivier Ratouis et Marion Segaud, atc. Cité, p 139

<sup>88</sup> La Provence, art. cit.

<sup>89</sup> Michel Fenker : « Expérience de coopération au sein de la maîtrise d'ouvrage », in Véronique Biau et Guy Tapie (sous la direction de), La Fabrication de la ville. Métiers et organisation, Ed Parenthèse, coll. Eupalinos,

Ce déploiement du projet dans et par un réseau partenarial est-il pour autant une garantie d'un exercice démocratique ? Deux éléments viennent tempérer une vision trop optimiste.

La mobilisation des ressources partenariales est une mobilisation des élites urbaines, à même de s'impliquer, de porter le projet. Pour Gilles Pinson, le projet urbain dans un même mouvement qui promeut la mémoire de la ville et qui la positionne « concurrentiellement » par rapport à d'autres systèmes urbains, est l'occasion de « rapprocher » élites économiques et élites culturelles<sup>90</sup>. De plus dans la recherche du consensus, le démarche de projet « filtre » quasi automatiquement les partenaires, constitue un réseau à même de porter et de promouvoir le projet : jusqu'où l'Agora est-elle ouverte ? quel degré de contradiction tolère-t-elle ?

En second lieu, il y a étanchéité croissante entre les instances démocratiquement élues, au premier rang desquelles les conseils municipaux et les réseaux d'acteurs qui s'impliquent dans une démarche de projet. D'abord parce que le monde du projet déborde le périmètre de la seule organisation municipale – services de l'Etat diversité des collectivités impliquées, acteurs de la vie économique, culturelle, associative -, ensuite parce que la recherche du consensus est opposée au mode de relation « bipolarisée » et conflictuelle inhérente à la vie des conseils municipaux<sup>91</sup>. Dès lors, si des élus sont souvent porteurs et impliqués dans les projets urbains, ils « contournent » l'assemblée municipale et ses membres, y compris ceux de la majorité. D'autant plus que la « clientèle » électorale est volatile<sup>92</sup> et que le socle électoral semble être une ressource qui s'amenuise pour les élus, ceux-ci escomptant alors sur la dynamique de projet pour développer leur carrière.

## 6.3 Retour aux projets

### 6.3.1 Point de départ

#### Retour au projet

---

La confrontation de la démarche de projet à la culture urbaine soulève, on vient de le voir, un ensemble d'interrogations quant aux méthodes et démarches partenariales mises en œuvre dans la fabrication de la ville et quant à l'incidence de ces dernières sur la gouvernance urbaine d'une part et sur l'exercice de la démocratie en ville d'autre part.

Par ailleurs, si l'on ne peut pas analyser la démarche de projet sans s'immerger dans une culture urbaine particulière (celle des territoires de projets), on ne peut pas faire l'économie d'une « histoire du projet », elle aussi singulière dans la manière dont elle va à la rencontre d'un territoire, mobilise un partenariat, impacte des systèmes de décisions...

C'est à cette tâche que nous allons nous atteler à partir d'une grille de lecture des projets, élaborée à partir de l'analyse de la méthodologie de projet mise en œuvre par le groupement HR / BR (cf. ci-après mais aussi la note de mi-parcours de la présente recherche<sup>93</sup>). Bien sûr, en racontant l'histoire du projet et en l'ordonnant en fonction de notre grille d'analyse nous souhaitons partir à la rencontre d'une culture urbaine, celle de la fabrication d'une ville, Marseille.

Nous avons dans la première partie (« Détours par la ville ») posé plusieurs constats. Premier constat : a priori la culture de la fabrication de la ville est, à Marseille, marquée par la relation clientélaire entre le système

---

<sup>90</sup> <sup>90</sup> Gilles Pinson, op. cit., et la candidature de Marseille Capitale européenne de la Culture 2013 ne contredira pas

<sup>91</sup> <sup>91</sup> Gilles Pinson, op. cit, Chapitre « Démobilisation »

<sup>92</sup> à Marseille, la baisse du niveau de participation aux différentes élections municipales et sur l'ensemble des territoires (y compris les fiefs des grands élus) se traduit par une érosion des socles électoraux (part des votants pour un candidats sur la population totale) et par la réduction des différences entre les candidats (cf. Michel Péraldi et Michel Sanson, op. cit.)

<sup>93</sup> « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire », Rapport d'étape, Avril 2009, Insartis, INAMA, ENSA Marseille



décisionnel et le territoire et se situe a priori à l'opposé de la dynamique de projet. Mais l'affaiblissement de cette culture positionne, potentiellement, le projet urbain comme nouvel outil de gestion urbaine. Deuxième constat, l'autonomie croissante des systèmes urbains par rapport la démarche de planificatrice (système de décision *up - down*) fait de la démarche de projet un vecteur de leur valorisation (visibilité, positionnement concurrentiel par rapport à d'autres territoires, fédération du partenariat...).

Troisième constat issu des deux premiers : le projet urbain est le lieu et le temps où peuvent s'analyser d'une part la transformation de la fabrication de la ville et d'autre part le passage d'un mode de gouvernance à l'autre. Cependant, le projet urbain n'est pas l'opérateur magique qui permet le renouvellement de la fabrication de la ville et de sa gouvernance. La dynamique de projet s'interpénètre à d'autres modes de faire, à une culture urbaine et – c'est notre hypothèse de travail – les modalités de cette interpénétration (dont on verra dans la lecture de nos trois projets qu'elles varient fortement d'un cas à l'autre) président et à la destinée du projet et à la transformation de la culture urbaine.

Enfin, quatrième et dernier constat, pour autant qu'elle mobilise des partenaires, la dynamique de projet n'est pas pour autant garante d'un surcroît de démocratie locale : l'analyse de trois projets dans l'espace marseillais permettra d'évoquer les degrés d'étanchéité ou au contraire d'interpénétration entre élaboration de projets urbains et démocratie locale.

## Trois projets pour développer l'analyse

---

Les prestations réalisées par le groupement HR / BR ont été effectuées dans le cadre d'un marché à bon de commande et sont définies de manière assez minimale dans le dossier de consultation élaboré par la maîtrise d'ouvrage : il s'agit de confier au prestataire des missions « d'études générales dans le domaine fonctionnel Infrastructures et Génie Civil » et des « études urgentes non programmées » dans un ensemble de domaines afférents à la question des infrastructures (faisabilité d'ouvrage, études paysagères, impacts fonciers...). A priori, la volonté de la Communauté Urbaine semble être de disposer d'un « pool technique » lui permettant d'externaliser un certain nombre de missions. La réponse de l'équipe prestataire tend à démontrer qu'elle en capacité de répondre à la demande : en mobilisant la palette des compétences nécessaires, en articulant compétences techniques et direction d'études, en décrivant les différentes tâches techniques nécessaires pour répondre à la commande ainsi que la manière dont ces tâches seront mises en cohérence (rôle des chefs de projets, analyses des perspectives de développement des territoires étudiés...).

La présente recherche porte sur trois marchés à bon de commande concernant trois secteurs : le Boulevard Urbain Sud, la Vallée de l'Huveaune, le Boulevard Urbain de l'Etoile . A l'issue des missions, le groupement pose les constats suivants <sup>94</sup>:

- Le Boulevard Urbain Sud : une mission qui se développe « à partir d'un projet antérieur », sur une « emprise urbaine fixe », avec une « pré-concertation limitée / différée », une « saisine politique » et d'élaboration d'un projet qui « reste dans le cadre d'origine ».
- La Vallée de l'Huveaune : un « problème latent » (desserte, hiérarchisation des voies...), une « emprise urbaine indéfinie », une « pré-concertation active », une saisine technique et non politique, des propositions « à différentes échelles »
- Le Boulevard Urbain de l'Etoile : une mission qui se développe « à partir d'un projet antérieur », sur une « emprise urbaine fixe », avec une « pré-concertation active », une « saisine politique » et l'élaboration d'un projet qui « propose une solution alternative ».

---

<sup>94</sup> cf. Document de présentation de la démarche, Aurélie Cristini, Stéphane Hanrot, Juin 2008

### 6.3.2 Grille de lecture

#### La démarche intégrative

---

La **démarche intégrative** « permet d'une part une convergence des points de vue des différents acteurs institutionnels sur la pertinence du projet et, d'autre part, que le projet offre une persistance – c'est à dire qui ne perd pas sa pertinence (...) tout en gardant une capacité d'assimilation de faits nouveaux ». <sup>95</sup>

C'est ainsi que nous l'avons définie dans le cadre de la note intermédiaire de la présente recherche <sup>96</sup>. Les termes de cette définition ont pour objectifs de cerner une méthode, une démarche, qui garantit à un projet urbain (pour autant qu'il soit pertinent), une pérennité lui évitant de se dissoudre dans les aléas de la « machine technico-administrative » ou encore ceux de la décision politique.

Nous rappelons dans le cadre du même rapport d'étape qu'il s'agissait de travailler autour de trois pôles de la fabrication de la ville

- le territoire : il s'agit d'un espace dont le travail de l'équipe prestataire cherche à spécifier les composantes morphologiques, sociales, urbaines, paysagères, etc. (« le territoire de la vallée de l'Huveaune »).
- le projet : il s'agit de « l'offre » d'infrastructures et de transports développé ou projetée par la collectivité territoriale (« le projet du BUS »)
- la démarche : on entend par là le travail entrepris dans le cadre des missions du marché à bon de commande, et au-delà, par la maîtrise d'ouvrage la Direction des Infrastructures de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole) et ses partenaires.

Nous tentions de montrer que l'objectif du marché à bon de commande était de mettre en relation ces trois niveaux de la fabrication de la ville : un projet qui se nourrit de la réalité du territoire (pertinence), une démarche qui s'articule sur le projet de manière à dépasser les cloisonnements technico-administratifs (convergence) et à assurer une chance de vie au projet (persistance).

Pour aller plus loin nous proposons de regarder « l'à-côté » du projet, c'est à dire de ne pas se limiter au seul espace temps du marché à bon de commande. Cela servira de premier postulat à la réflexion que nous poursuivons dans la présente note : pour qu'elle ait un impact sur la réalité urbaine, des développements dans la manière de fabriquer la ville, la démarche intégrative doit « déborder » l'espace et le temps du marché à bon de commande et de la relation maîtrise d'ouvrage / maîtrise d'œuvre pour essaimer dans les pratiques d'autres acteurs (service à l'origine de la commande ou d'autres acteurs).

De cette manière d'appréhender les choses, découle un second postulat : la démarche intégrative ne s'analysant pas dans le seul atelier de projet (le groupement HR/BR), elle ne peut pas être jaugée comme une méthode et sa conformité à des critères mais doit être appréhendée comme pratique sociale, dans laquelle, de fait, les interactions entre acteurs sont déterminantes en ce qui concerne l'évolution de la démarche. Conformément à notre perspective de départ, ces analyses interrogerons l'hétéronomie du projet, c'est à dire sa confrontation, dès son élaboration, à d'autres sphères, techniques et politiques.

---

<sup>95</sup> « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire », Rapport d'étape, Avril 2009, Insartis, INAMA, ENSA Marseille

<sup>96</sup> « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire », Rapport d'étape, Avril 2009, Insartis, INAMA, ENSA Marseille

## Les « destinées » de la démarche intégrative

---

Pour parler de cette hétéronomie du projet nous empruntons à Howard S. Becker<sup>97</sup> la notion de monde social, qui consiste pour cet auteur en un « réseau de chaînes de coopération selon un ordre établi ». Ce monde possède deux caractéristiques essentielles. D'une part, il ne possède pas de frontière a priori mais est déterminé par les réseaux de coopérations nécessaires : ce n'est pas une structure ou une organisation. D'autre part il y a dans le monde de l'art, une « variabilité » des modes de coopération et de la place et des rôles des coopérants : un acteur peut changer de rôle en fonction des événements<sup>98</sup>, les évolutions techniques peuvent redéfinir les places et les rôles de chacun<sup>99</sup>

Cette notion de monde social permet d'une part d'interroger les méthodes et des démarches partenariales à l'œuvre sur les trois territoires qui constituent notre corpus d'analyse ainsi que les mécanismes de décisions et de conduite de l'action publique, des modes de gouvernance et de leur relation avec le projet urbain. Dès lors, il nous sera possible de décrire le « monde social » qui va se configurer autour du projet (sa composition, son mode de constitution et son degré d'ouverture, les rôles des différents acteurs et leurs évolutions, les modes de coopérations entre acteurs...) ainsi que les rapports de ce monde avec la gouvernance urbaine (étanchéité, interpénétration, influence réciproque...).

### 6.3.3 Lecture des projets

#### Le Boulevard Urbain Sud

---

##### Un éternel renoncement ?

Sans cesse remis dans sa réalisation, le Boulevard Urbain Sud fait partie des infrastructures projetées dès 1933 dans le plan d'urbanisme et d'extension de Jacques Greber. Il doit, avec l'autre partie de la L2 en cours d'achèvement, relier le Nord au Sud de la ville. L'historique réalisé par Alexandre Chapuis montre la présence constante de ce projet dans les documents d'aménagement et de planification tout au long du XX<sup>e</sup> siècle. Près de 80 ans après le premier plan d'ensemble (Greber), une section correspondant à 10 % du tracé a été réalisée<sup>100</sup>.

Au-delà d'une « galéjade » marseillaise, cette destinée pour le moins étonnante nous remet en mémoire une phrase de Marcel Roncaloyo, lorsqu'il analyse le développement de la ville aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles : « on perce, on avance, mais on ne relie pas »<sup>101</sup>. Toujours selon le même auteur, le développement de Marseille est marqué par « des discontinuités, la juxtaposition de lignes de développement peu ou mal raccordées entre elles, la pauvreté de l'organisation des voies publiques... aussi l'inachèvement vers l'extérieur, l'absence de limite ordonnée, par exemple par un boulevard périphérique. »

La démarche mise en œuvre dans le cadre du marché à bon de commande perpétue-t-elle cette tendance ou apporte-t-elle des inflexions dans cette manière de (ne pas) fabriquer la ville ?

##### Lecture du projet

La mission confiée au groupement HR / BR a été réalisée en 2002 sur une durée de trois mois, elle concerne donc l'histoire récente du projet. Elle porte sur l'ensemble du tracé, se donne les moyens d'avoir un regard sur le

---

<sup>97</sup> Howard S. Becker : Le mode de l'art, Ed Flammarion, coll. Champs

<sup>98</sup> Selon les circonstances, un producteur de cinéma peut faire des choix qui, traditionnellement, incombent au réalisateur

<sup>99</sup> Toujours dans le registre cinématographique, les évolutions technologiques ont considérablement élargi le périmètre des coopérants nécessaires à la fabrication d'un film.

<sup>100</sup> Nous renvoyons à la partie réalisée par A Chapuis pour une analyse détaillée du projet.

<sup>101</sup> M Roncaloyo - Les grammaires d'une ville, Edition des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 1996



territoire concerné par l'infrastructure, développe à partir de ce dernier un parti (« une logique de points haut ou belvédères et des talwegs. Les connexions avec les voies pénétrantes se réalisent sur les points haut de la topographie »)<sup>102</sup>. Puis décline des propositions secteur par secteur. Ce travail par secteur sera suivi de commandes passées à des équipes de concepteurs qui développeront des projets. Trois ans après la mission confiée au groupement une concertation est menée au près des acteurs privés (entreprises) et publics.

En 2002, le travail du groupement HR / BR permet la définition d'un projet qui veut retrouver une **cohérence** avec le territoire traversé à savoir qu'elle propose :

- un référentiel construit à partir de l'analyse typologique de la voirie de la ville
- une « lecture du tracé à partir des paysages » qui s'appuie sur une lecture fouillée des secteurs traversés et qui prend en compte aussi le réseau viaire existant
- une réflexion en épaisseur : une bande de 500 mètres de part et d'autre de l'infrastructure a été prise en compte, intégrant les résidus d'emprises parcellaires non bâti.
- une analyse fouillée de secteurs à enjeux

Ces approches débouchent sur une proposition axée sur l'intégration de la diversité paysagère dans le projet (« l'infrastructure doit révéler le paysage ») et sur des partis pris d'aménagement, qui peuvent se décliner sur les secteurs de projets, ou sections du boulevard (exemple, section Traverse du Parangon / chemin du Roy d'Espagne : le BUS « prend l'allure d'une voie souple en belvédère qui s'insère dans le paysage (...) Il sera pratiquement devenu une voie de promenade, une « scenic-road »).

Le groupement HR / BR assure là une fonction classique « d'éclairage » de la maîtrise d'ouvrage par une position de « tiers » apportant un regard nouveau, ou du moins inhabituel, par rapport aux habitudes de l'institution commanditaire. Par exemple, la réflexion « en épaisseur », la prise en compte du réseau existant viennent décaler le regard du maître d'ouvrage.

La **convergence** semble toute entière contenue dans la cohérence du projet : le groupement HR / BR joue une fonction de sapiteur (terme juridique qui désigne un expert nommé par le juge, chargé d'apporter son savoir, c'est l'homme qui sait, « chargé d'évaluer la valeur d'une marchandise »<sup>103</sup>),

Il y a mise en valeur du territoire et inflexion du projet en fonction de la réalité du territoire. La convergence s'effectue donc autour du renouvellement de la pertinence du projet d'infrastructure qui vient intégrer de nouvelles données afférentes à l'épaisseur du territoire. Cette convergence vient impacter la vision du service à l'origine de la mission, la DIFRA, qui à travers le projet ainsi renouvelé vient greffer sa vision : possibilité à travers ce projet « d'éviter les citadelles », de développer une démarche opérationnelle permettant de développer le projet par section tout en ayant une stratégie « amont ».

La **persistance** du projet peut se lire sur le temps long de l'aménagement. De ce point de vue il y a deux constantes : la desserte des quartiers Sud de Marseille est réaffirmée depuis plus de soixante-dix ans et le projet ne se réalise jamais. La période qui suit la mission de HR / BR vient prolonger ce renoncement.

Un ensemble de projets sont commandés section par section à différents concepteurs : l'analyse développée par Alexandre Chapuis montre que ces projets ne s'inscrivent que peu dans les partis dessinés par le groupement HR / BR : « durcissement du parti vert » (section Parangon – Roy d'Espagne), « retour au routier », c'est à dire à un parti qui atténue la fonction de boulevard urbain ou de boulevard vert (section Roy d'Espagne Avenue de Lattre de Tassigny - , constitution d'un îlot déconnecté du territoire (ZAC Régny) : non seulement il y a « dévoiement » du projet initial, mais aussi addition de projets sans référentiel commun.

Quant à la décision d'engager les projets sur une voie opérationnelle elle est remise en question à 6 mois des élections municipales de 2002 ... six ans plus tard, et donc avant les élections suivantes, une consultation pour un marché de maîtrise d'œuvre (Partenariat Public Privé) est lancée (marché non attribué).

---

<sup>102</sup> cf. note d'A Chapuis

<sup>103</sup> Le Petit Robert

On pourrait presque dire que « ça persiste » par défaut : récurrence de l'affirmation du projet du Boulevard Urbain Sud, récurrence de l'absence de prise de décision (partie remise) qui laisse la place à un « vide » au sein duquel vient se nicher ... le projet de Boulevard Urbain Sud.

Le « monde » du projet défini et porté par le groupement HR / BR est réduit à sa plus simple expression : le groupement et son commanditaire qui « trouve son compte » dans la démarche mais sans qu'il y ait portage du projet au-delà du temps du marché à bon de commande. La fonction de médiation (ou de pivot) qui est assurée par le groupement durant le temps – court – de sa mission n'est pas démultipliée. De fait la persistance du projet est soumise à des aléas multiples : dans les approches confiées secteur par secteur à des équipes de concepteurs, le projet global ne sert pas de référentiel commun (d'une part, il est décliné à l'échelle des projets sectoriels qui parfois se trouvent en opposition avec les principes définis par HR / BR, d'autre part ces projets sont « additionnés » plus qu'articulés puisque non portés par un référentiel).

Est-il surprenant que dans ce contexte la démarche mise en œuvre dans le dans le marché à bon de commande impacte peu la décision politique : là encore ce sont d'autres « aléas » qui commandent, agenda politique, priorités municipales... Sortie de l'atelier, le projet urbain ne survit pas, si ce n'est, peut-être comme énième référence - après le projet Greber, après les différents plans d'urbanisme, après le SCOT – qui fera partie de l'histoire de ce territoire et sera peut-être citée par la prochaine équipe d'architectes – urbanistes qui travaillera à l'échelle de l'ensemble du tracé du Boulevard Urbain Sud.

Pour le moins la démarche de projet n'interfère pas avec le système de gouvernance : il y a étanchéité entre la démarche intégrative et le mode de gestion politique d'un territoire. Si l'on s'attarde sur le décrochage entre le projet HR / BR et les projets par section, on peut porter le jugement d'une gestion « au coup par coup ». et donc d'une incohérence dans la gestion du projet. On peut émettre aussi l'hypothèse que se croisent là deux modes de gouvernance. Le premier consiste à « gouverner par le projet » en cherchant dans le territoire d'une part la « substance » du projet (paysage, réalité sensible...) et d'autre part les ressources du projet (par exemple un partenariat porteur et constructif). Le second consiste à gouverner pour le territoire et ses habitants à travers une logique de l'offre ou de l'allocation de ressources (desserte routières, accessibilité accrue des zones résidentielles, offre de transports en commun...). L'absence récurrente de décision sur le projet de Boulevard Urbain Sud relève bien de cette seconde logique : elle affirme que la « meilleure offre possible » pour ce territoire est celle de l'absence d'offre d'infrastructure routière.

## La Vallée de l'Huveaune

---

### De la mosaïque urbaine à la mosaïque d'acteurs

C'est à nouveau Marcel Roncaloyo qui va guider nos premiers pas sur ce territoire. Dans le chapitre des Grammaires d'une ville intitulé « La mosaïque urbaine », il étudie la genèse de l'extension urbaine du XIX<sup>e</sup> siècle (première couronne qui est aujourd'hui constituée des quartiers péri-centraux comme Baille, Les Cinq Avenues, Le Prado...). Une des thèses développée par l'auteur est que la « mosaïque urbaine », l'hétérogénéité sociale qui caractérise Marseille ont fortement partie liée avec les principes d'aménagement de la ville et tout particulièrement son inachèvement. : « Marseille peut-être considérée à la fois comme un bon exemple de diversité sociale, continue, engagée dans la durée et comme une mosaïque peu cohérente, répétant à l'envi les contrastes »<sup>104</sup>.

Cette analyse de la mosaïque urbaine, nous l'avons transposée à la Vallée de l'Huveaune, : « La vallée de l'Huveaune, regardée du point de vue de sa composition socio-démographique, est un système urbain complexe qui articule les tendances « lourdes » de la ville contemporaine (péri-urbanisation, relégation) à une mosaïque urbaine répondant aux logiques de composition de l'espace social marseillais.

Dès lors c'est un bout de ville qui ne peut pas être appréhendé de manière homogène ni du point de vue de son peuplement ni du point de vue des parcours résidentiels de ses habitants. Cette hétérogénéité est un atout, dans

---

<sup>104</sup> Marcel Roncaloyo, op. cit.

la mesure où la construction d'une « trame active » dans la vallée peut s'adosser à : une mémoire ; des espaces habités différemment ; le partage d'espaces par des populations différentes ; des ménages qui projettent leur avenir dans ce bout de ville »<sup>105</sup>.

A cette diversité des situations socio-spatiales fait écho une diversité d'acteurs qui sont concernés par le projet de la vallée de l'Huveaune : services de l'Etat, collectivités, SNCF, acteurs du développement économique, de l'aménagement ou encore ceux concernés par de la gestion des espaces verts, de l'environnement qui sont concernés.

La démarche mise en place dans les cadre du marché à bon de commande vient-elle donner corps à cette diversité d'acteurs ? à cette mosaïque urbaine ? donne-t-elle corps et cohérence à ce feuilletage d'espaces en apparence inorganisés ?

## Lecture du projet

« Face à la difficulté majeure que constituaient les contraintes, parfois paradoxales de ce site, et auxquelles s'ajoutait la pluralité des acteurs territoriaux (Département, Région, Etat, SEM, privés, ...), la DIFRA a missionné le groupement Hanrot et Rault et B&R pour une étude en plusieurs parties : diagnostic, propositions, puis étude approfondie de secteurs spécifiques à enjeux »<sup>106</sup>.

En proposant d'organiser les infrastructures de la Vallée de l'Huveaune selon une « trame écossaise » le groupement pose le projet d'un « maillage entre une trame dite « active », qui supporte le trafic lourd des véhicules liés à l'activité économique de la vallée, et une « trame verte », où se développent les modes de déplacement doux » en s'appuyant sur le fonctionnement de la vallée, en « réhabilitant » son histoire, en prenant de prendre la mesure du territoire, de son épaisseur – paysage façonné par l'histoire urbaine et industrielle de la ville, usages sédimentés, occupation sociale qui fabrique une « mosaïque urbaine ».

Ce faisant, la mission confiée au groupement a permis de « tramer » le territoire, en croisant les points de vue, soulignant les convergences et pointant les enjeux transversaux à ce territoire. Ce sont plus de vingt services qui ont été rencontrés, appartenant aux services de l'Etat, de la Région PACA, du Conseil Général des Bouches-du-Rhône, de Marseille Provence Métropole, de la SNCF et de RFF... rencontres qui ont permis de faire émerger des « points de rencontre » entre les différents partenaires, points de vue qui ont été restitués au commanditaire la DIFRA<sup>107</sup>.

Le travail du groupement HR / BR fabrique donc « chemin faisant » une **cohérence** du projet **et une convergence** : des points de vue des acteurs sur les enjeux du territoire. Dans un même mouvement, la démarche engagée sur le territoire de la vallée vient croiser les points de vue et les enjeux afférents : aux transports et aux déplacements, à l'économie, à la qualité de la vie, au logement...

La trame écossaise permet de mettre en **cohérence** les lignes de forces du territoire (enjeux économiques, gestion des infrastructures du territoire, propositions de réintégrer le fleuve dans le paysage urbain...) et crée des points de **convergence** entre les acteurs (gares multimodales, aménagements de secteurs clés...), permet de « fabriquer du consensus » autour de solutions.

En soit, cette démarche offre de la **persistance** : le commanditaire y a vu la construction d'un « état d'esprit plus que d'une méthode, l'état d'esprit qui sert de méthode »... intégrative ? A l'inverse de l'expérience du Boulevard Urbain Sud la fonction « pivot » ou « médiateur » n'appartient plus en exclusive au groupement HR / BR : il se

---

<sup>105</sup> B Barilero : « Expertise sur le peuplement et le fonctionnement social de la Vallée de l'Huveaune », Mars 2007, dans le cadre du marché à bon de commande : « Vallée de l'Huveaune, Boulevard Urbain Sud – Etude d'ensemble », MPM, DIFRA, Hanrot et Rault, BR

<sup>106</sup> <sup>106</sup> « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire », Rapport d'étape, Avril 2009, Insartis, INAMA, ENSA Marseille

<sup>107</sup> « Cahier des comptes-rendus de réunion », 2006, document Hanrot et Rault



constitue des mondes de projets relatifs à une gare multimodale, un échangeur, l'aménagement d'une friche industrielle...

Pour autant, cette persistance reste plus « potentielle » que réelle : des « citadelles » se reforment sur des secteurs à enjeux, l'adaptabilité de l'action publique n'est pas acquise... D'autant plus que ce territoire vaste et complexe est impacté par des décisions d'ordre et d'échelles divers... parmi lesquelles le choix du tracé LGV (qui empruntera vraisemblablement la vallée de l'Huveaune) n'est pas des moindres.

Pour autant faut-il en conclure que la démarche mise en place par le groupement HR / BR n'impacte pas la décision politique. Ce serait méconnaître les décalages entre les différentes temporalités qui sont en jeu, celles des différents acteurs en présence, celle de leur interaction...

La redécouverte du territoire de la Vallée de l'Huveaune et de la transversalité de ses enjeux vient fédérer un « monde du projet » sans en fixer les contours une fois pour toute. La diversité des enjeux entraîne une « plasticité » du monde du projet, qui se retrouve dans des « groupes de travail » à géométrie variable et constitués en fonction de l'enjeu (gare multimodale, traitement d'un secteur à enjeux...). C'est dans ces moments aussi que peuvent se reformer des citadelles en fonction de l'opacité de la stratégie de certains acteurs ou de leur incapacité à intégrer les points de vue et positions d'autres acteurs. Peut-être manque-t-il un principe d'animation ou de management de projet, transversal à l'ensemble des projets qui concernent ce territoire et qui pourrait atténuer la reformation de citadelles.

## **Le Boulevard de l'Etoile**

---

### **Une occasion de mailler territoire**

Abandonné dans les années 60, le projet de desserte autoroutière de Marseille par le Nord-Est « ressurgi » à propos de la desserte du pôle de Château-Gombert (tertiaire supérieur), situé à proximité d'un des pôles universitaire de la ville (Saint-Jérôme). La question se pose d'aménager une partie de la desserte en prolongement d'un axe de contournement Est du centre de Marseille) (le Jarret – Boulevard Jean-Paul Sartre).

Le projet du groupement HR / BR développe une solution alternative tout en montrant la contre productivité de la desserte autoroutière. Non seulement celle-ci risque de mal desservir le pôle de Château-Gombert, mais encore d'aggraver l'effet entonnoir sur un des secteurs du quartier – La Rose – point de rencontre de flux importants (liés au métro, à la route...) qui « redistribue » ces flux sur un maillage viaire de faible importance.

Cette relecture du projet de desserte du pôle de Château-Gombert donne l'occasion de projeter un (re)maillage du secteur qui ne se limite pas aux aspects fonctionnels.

En effet, les solutions alternatives proposées visent à réhabiliter un territoire marqué par des fractures importantes générées par les infrastructures routières et de transport. Elle visent non seulement à améliorer la liaison fonctionnelle avec le pôle de Château-Gombert mais aussi à diversifier et à densifier le quartier et enfin à y améliorer urbaine et la qualité de la vie.

### **Lecture du projet**

Trois types de propositions majeures structurent le projet. Du côté de l'organisation des dessertes routières il s'agit :

- d'une relecture de la desserte du pôle en utilisant le maillage existant et en le complétant par un court barreau routier jouant le rôle de maillon manquant et connectant plusieurs systèmes viaires
- du développement d'une « troisième couronne » sur le Nord Marseillais et développant une liaison entre pôle existant ou en développement (Sainte-Marthe, Château-Gombert...)

Du côté de la typologie urbaine, « il s'agit au travers de la restructuration du réseau existant, de hiérarchiser et de redonner une "dignité urbaine" à des espaces aujourd'hui distendus et fortement impactés par la voiture. Les

aménagements seront conçus pour former une continuité d'usage et de traitement : une unité repérable se référant aux boulevards du centre ville »<sup>108</sup>.

Enfin un ensemble de projets ponctue ces parties généraux : développement de modes doux, bus à haut niveau de service, traitement des berges du Jarret...

La **pertinence** du projet est, de l'avis de l'équipe de concepteur, « gagnée » tout au long de la mission « contre » le parti de desserte autoroutière et ses effets négatifs sur le quartier. Cette pertinence se gagne en imbriquant plusieurs niveaux d'analyses, plusieurs critères. Une comparaison des projets (autoroutiers vs maillage du quartier) est développée : aspects fonctionnels des scénarii de desserte, avantages comparatifs des types d'infrastructures, scénarii de développement des transports en commun, développement des modes doux, traitement des espaces naturels et publics, coûts financiers des opérations...

Le projet est défendu vis à vis de la maîtrise d'ouvrage est d'autres partenaires, dont l'aménageur de la ZAC de Château Gombert, Marseille Aménagement, partisan de la desserte autoroutière.

La **convergence** du projet se joue sur la base de la promotion du projet alternatif à la desserte autoroutière. La convergence se fait à partir de l'adhésion au projet de partenaires tels que la Ville, Marseille Provence Métropole, le Conseil Général, Marseille Aménagement et la Régie des Transports Marseillais. Le projet semble donc être fédérateur. La rapidité de cette convergence est peut être aussi liée à la mémoire qu'ont les acteurs de l'histoire de la contestation / concertation autour du projet de desserte des quartiers Nord-Est. Cette histoire est marquée par deux temps forts. Premièrement dans les années 80, les habitants du quartier organisent une vive opposition au projet de desserte autoroutier du pôle de Château-Gombert qui à l'époque est porté par l'Etat. Deuxièmement, au début des années 2000, l'association Arènes organise sur le secteur un Festival des lieux qui fait découvrir le territoire, met en scène ses dysfonctionnements.

La **persistance** du projet, au delà de la mission du groupement HR / BR est rendue possible par la convergence décrite ci-dessus mais aussi par le portage du projet par le maître d'ouvrage, la DIFRA. Il poursuit la promotion du projet auprès des partenaires et notamment du conseil général et assure, au moins dans la phase où les décisions doivent être actées, une fonction d'animateur du réseau d'acteurs du territoire, le projet, consensuel, étant le support de cette animation.

Dans ces phases de définition et de portage du projet, ce sont plusieurs mondes qui se rencontrent et convergent : le monde technico-administratif et le monde de la décision politique. Dès lors s'enchaînent assez rapidement plusieurs décisions : abandon de la desserte autoroutière, utilisation du réseau viaire et son optimisation via un petit maillon routier à construire, projet de « troisième couronne » sous forme de liaison inter-quartier.

Dans cette convergence, s'opère un changement de modèle de développement qui prend en compte le territoire comme ressource du projet et qui institue une relation dynamique entre territoire et projet. Cette dynamique emporte aussi le réseau d'acteurs, ceux-ci adoptant une série de positions consensuelles à l'opposé de la logique de citadelles. Le mode de gouvernance par le projet semble dominer. Mais il s'interpénètre aussi avec une gestion du terrain par les élus : ainsi pour ce qui concerne le maillon routier à développer, la décision s'est faite après présentation à un élu « du secteur » et qui a su apprécier la pertinence du projet tout en mesurant le rapport « avantages / inconvénients » (desserte, nuisance moindre que la solution autoroutière...) pour « son » territoire.

## 6.4 Conclusion

Pour reprendre les concepts qui ont servi de base à notre partie introductive, l'hétéronomie du projet le situe, le plonge dans la culture urbaine<sup>109</sup>, dans les manières locales de fabriquer la ville. Si donc le projet urbain vient donner une inflexion à celles-ci, notamment parce que le contexte et les enjeux urbains en appellent aux renouvellements des méthodes et des démarches de l'aménagement urbain, il reste nourri – même lorsqu'il s'y oppose – par la culture urbaine singulière du territoire sur lequel il porte.

<sup>108</sup> « Desserte du Secteur Nord Est de Marseille. MPM, DIFRA, Hanrot et Rault, BR Ingénierie, 2007

<sup>109</sup> au sens où la définissent Yannis Tsiomis, Volker Ziegler, op. cit.

A Marseille, la culture urbaine est particulièrement prégnante et possède plusieurs facettes que l'analyse de nos projets urbains a permis de côtoyer. C'est d'abord une culture de la gestion du territoire par « allocation de ressources » dans un lien direct entre l'élu et le territoire (ou le « terrain »<sup>110</sup>). Culture qui s'essouffle, qui a perdu une grande partie de son efficacité sociale et relève parfois du symbolique. C'est ensuite une ville qui se raconte parfois dans l'histoire « sans fin » des projets non aboutis ou avortés, comme celle du Boulevard Urbain Sud ou d'autres qui laissent, pour reprendre le terme de Marcel Roncaloyo, le sentiment d'un inachèvement. C'est enfin une ville qui donne à voir, comme une des conséquences de cet inachèvement, une mosaïque urbaine et sociale<sup>111</sup> parfois difficilement lisible mais qui parfois est révélée par les projets urbains.

C'est une révélation de cette culture urbaine particulière qu'a permis la traversée de nos trois projets. Le projet du Boulevard Urbain Sud instaure un jeu de miroir à l'infini entre la démarche de projet et une gestion du territoire qui à force de ménager le proche, le « terrain » interdit toute proposition d'aménagement. Le système décisionnel local ne se saisit pas du projet pour faire acte de gouvernance, mais il lui tourne dos pour gouverner le territoire « à sa manière ». Quitte à, dans quelques années, appeler de ses vœux un nouveau projet pour ce territoire qui lui renverra l'image d'une « non prise de décision » perpétuelle.

Sur la Vallée de l'Huveaune, c'est comme si, dans un nouveau jeu de miroir, la révélation d'un système urbain et socio-économique complexe mettait à jour l'importance du réseau d'acteurs qui intervient sur ce système. Comme si à chaque point de rencontre de la trame écossaise, un groupe de travail ou un système de décision devait se mettre en place. L'enjeu de ce territoire à l'échelle métropolitaine avait été affirmé à par des études par l'agence d'urbanisme (AGAM), la mission confiée au groupement HR / BR contribue dans un même mouvement à dégager un projet pour le territoire et à tisser une trame d'acteurs. C'est un espace ouvert qui s'est mis en place, une proposition de gestion par le projet et de mobilisation des bons acteurs aux bons endroits... On a vu qu'il pouvait y avoir reformation de « citadelles », interruption du processus de projet qui fait place à des décisions univoques, prises dans des citadelles. La mosaïque urbaine, la mosaïque d'acteurs s'autonomise alors de la dynamique de projet, faute peut-être de régulateur.

Le projet Boulevard de l'Etoile suit en partie les traces de celui de la Vallée de l'Huveaune : un ensemble de solutions alternatives au projet initial et dont l'objectif est de « retrouver » le territoire pour l'aménager fait tomber des citadelles pour permettre aux acteurs du territoire de converger sur un projet. Mais cette gouvernance par le projet vient à la rencontre d'un mode de décision plus ancré localement, celui qui met en lien direct le territoire avec « son » élu (ou l'inverse). Ce dernier vient jouer la fonction de régulateur en permettant une connexion rapide entre projet et décision politique, ne laissant pas le temps aux citadelles de se reformer.

Dans cette confrontation du projet à une culture urbaine, le projet urbain se déroule et révèle, à son tour, quelques manières contemporaines de fabriquer la ville. D'abord le partenariat ne constitue pas, automatiquement, un « monde du projet », entendu au sens d'un espace social au sein duquel se fabrique le projet. Si la convocation du partenariat est un exercice obligé de tout projet d'aménagement urbain, ce n'est pas pour autant que se constitue une dynamique « porteuse » du projet dans laquelle les acteurs sont aussi des ressources du projet. On vient de rappeler que projet du Boulevard Urbain Sud se développe en vis à vis, en face de dynamiques partenariales qui lui restent étanches, la ville se fabrique à côté du projet.

Ensuite le binôme maîtrise d'ouvrage / maîtrise d'œuvre n'apparaît pas suffisant pour constituer un monde du projet. Ou, autrement dit, la fonction de pivot – ou de médiateur – que s'attribue, à juste titre, le groupement HR / BR dans l'élaboration du projet ne suffit pas, à elle seule, à constituer le partenariat en « monde du projet ». Il faut qu'il y ait démultiplication de la fonction pivot et la maîtrise d'ouvrage peut jouer ce rôle en devenant, pour un temps et dans le cadre de la finalisation du projet, une sorte d'animateur du réseau partenarial sur le territoire du projet (cf. le passage à la prise de décision politique pour le secteur du Boulevard de l'Etoile). Mais cette fonction d'animation et son objectif de décloisonnement est soumise aux aléas de « logiques d'acteurs » qui s'autonomisent du projet pour recréer des cloisonnements, des « citadelles ».

---

<sup>110</sup> cf. l'analyse de la notion d'élu de terrain par Michel Péraldi et Michel Samson, op. cit.

<sup>111</sup> Loin de nous l'idée que Marseille développe partout et en tout lieux de la mixité sociale, des processus de ségrégation sociale y sont présents. L'effet « mosaïque urbaine » reposant sur la diversité des formes d'habiter qui marquent divers quartiers de la ville.



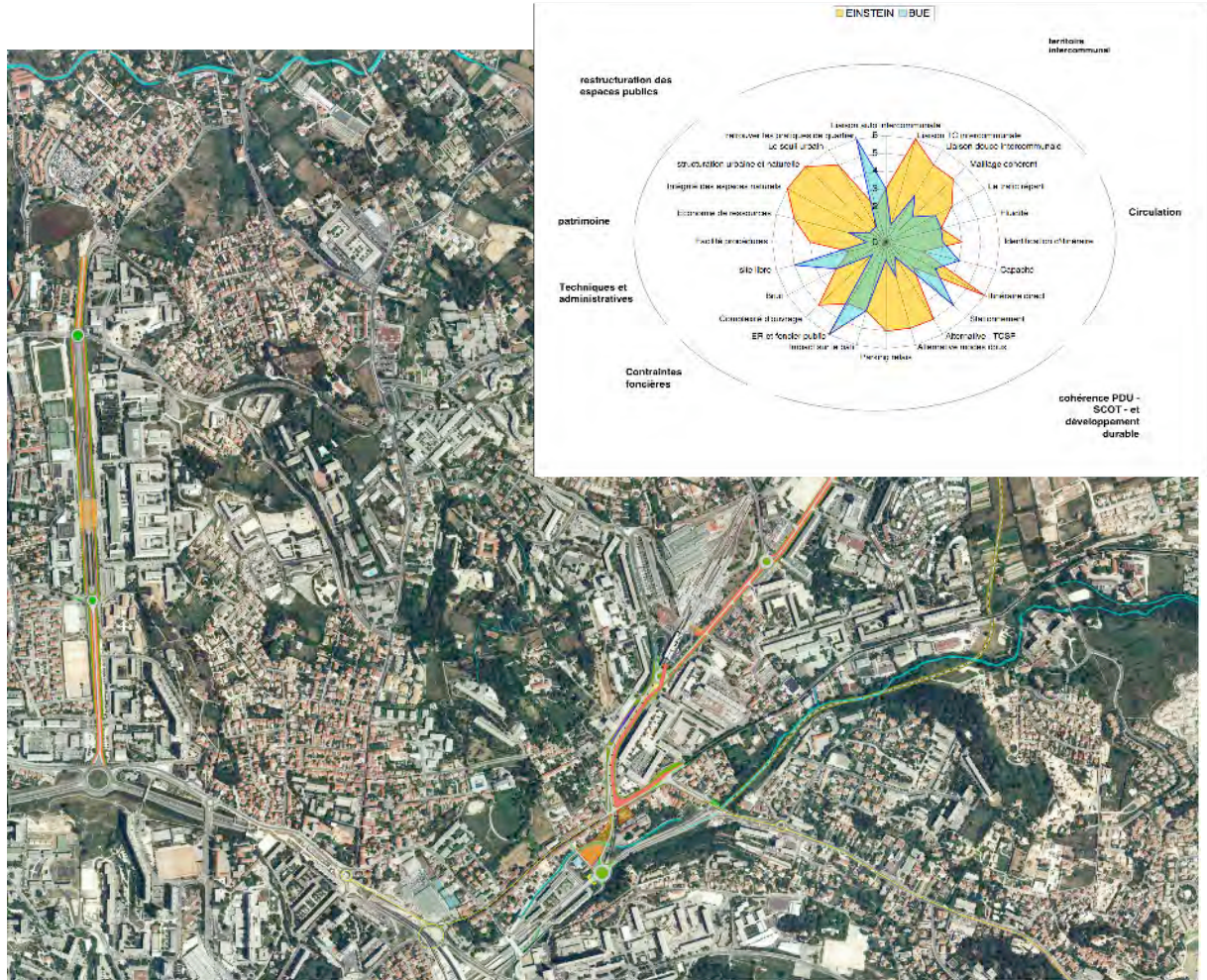
Dès lors la gouvernance par le projet trouve là ses limites, sauf à s'imbriquer dans un mode de gestion « ancré » sur le territoire et qui vise à « ménager » celui-ci et ses habitants tout en l'aménageant, mode de gestion qui, paradoxalement, peut jouer le rôle d'accélérateur du projet (cf. le secteur du Boulevard de l'Etoile).

Le lien entre projet urbain et démocratie locale aura peu été abordé ici. Mais les tours et détours du projet urbain que nous avons suivis nous permettent de ne pas mettre euphoriquement en équivalence « démarche de projet » et « gain en démocratie locale ». En premier lieu, au moins sur nos trois secteurs marseillais, la dynamique de projet est trop fragile pour ne pas être à l'abri des aléas de « citadelles » qui fonctionnent au hachoir à projet. Dès lors l'urgence serait de conforter la dynamique de projet et le monde du projet tel qu'il s'est constitué dans la phase d'élaboration du projet avant d'en élargir la base et de passer, par exemple, à l'implication d'un cercle plus large d'acteurs. Autrement dit sur le terrain Marseillais, l'urgence serait, pour la dynamique de projet, plus le resserrement des élites que l'exercice de la démocratie urbaine par le projet. En second lieu, on a vu, sur un terrain particulier (celui du Boulevard de l'Etoile) que pour passer par la case décision, la dynamique de projet a tout intérêt à se combiner à la gestion locale du territoire, au rapport direct – et clientélaire – entre le territoire et son élu. La boucle est-elle bouclée et la logique de projet retrouve-t-elle la démocratie électorale. Peut-être. Sauf à considérer, comme nous le rappelions au début de cette note, que la surface électorale des élus locaux s'amenuise d'élection en élection et que les « jeux » se font et se défont avec un « nombre de voix » de plus en plus réduit.



## 7 Stratégie intégrative et développement durable

par Isabelle Rault



*Le boulevard de l'Etoile (en jaune) devait, dans le projet initial, occuper les berges de la rivière le Jarret et terrasser la colline de la Croix Rouge pour desservir le technopole de Château Gombert et augmenter la capacité de trafic vers les urbanisations périphériques. Le projet alternatif (en orange) propose de réaliser une petite connexion routière à partir de la voie rapide pour desservir la technopole et de requalifier la trame viaire existante pour desservir l'ensemble du territoire. Les transports en commun sont prioritaires.*

## 7.1 Introduction

Ce chapitre s'inscrit dans le cadre de la recherche " l'architecture de la mobilité comme fabrique de la ville, du paysage et du territoire " dont l'hypothèse propose qu'une "stratégie intégrative de projet" a été développée par le groupement HR/BR sur la durée du marché à bon de commande et qu'il convenait de l'évaluer. Pour ce faire, un corpus de projets, supposés témoigner de la bonne mise en œuvre de cette stratégie, a été établi. Chacun d'eux étant supposé témoigner de ce que la stratégie intégrative permet « d'une part de créer une **CONVERGENCE** des points de vue des différents acteurs institutionnels sur la **PERTINENCE** du projet et, d'autre part, que le projet offre une **PERSISTANCE** - c'est-à-dire qui ne perd pas sa pertinence quand il passe dans le "hachoir" des services techniques – tout en conservant une capacité d'**ASSIMILATION** des faits nouveaux. »

La question du développement durable (DD) n'a, curieusement, jamais été explicitement posée dans le programme du marché à bons de commande que le groupement a contracté avec la DIFRA (Direction des Infrastructures de Marseille Provence Métropole). Or, les projets d'infrastructures sont questionnés par les trois principes du développement durable : l'attractivité économique, le respect environnemental et l'équité sociale. Il nous a donc semblé que, à l'heure d'un bilan sur la pratique du groupement et sur la stratégie intégrative de projet, nous nous devions d'évaluer la part de la prise en compte implicite ou explicite du développement durable par celle-ci. La stratégie intégrative peut-elle faciliter la mise en œuvre des principes du DD et, éventuellement, peut-elle aller au-delà ? Si oui, en quoi les conditions créées par le marché à bons de commande ont-elles été favorables ?

Pour mener à bien notre investigation, nous avons choisi de nous intéresser au projet qui, d'après A.Cristini et A.Chapuis, est le plus intégrateur des trois, le boulevard de l'Etoile (BUE)<sup>112</sup>. Ainsi, l'angle de vue du développement durable ne pourra pas être biaisé par un défaut de mise en œuvre de cette stratégie, ce qui aurait pu être le cas du Boulevard Urbain Sud.

Evaluer suppose que l'on se donne un ensemble de critères. Il existe bien une grille d'évaluation sur les infrastructures routières dite « route durable », mais l'absence des critères sociaux, économiques et urbains nous est apparue comme insurmontable. Nous l'avons donc écartée. Nous n'avons pas non plus retenu la RTS 02<sup>113</sup> car elle n'intègre pas la question de la composition morphologique. C'est, finalement, le référentiel écoquartier du MEEDAT [MEEDDAT2009] qui nous est apparu comme le plus complet.

Toutefois, le référentiel écoquartier déborde largement le domaine des infrastructures urbaines. Dans un premier temps, nous allons isoler les critères utiles à ce domaine. Ces critères seront regroupés en deux thématiques qui formeront les deux parties de notre analyse.

- La première partie évaluera le projet intégrateur à partir des thématiques "opérationnelles" du DD : penser le développement économique et social – performances et environnement – la qualité urbaine et architecturale,
- puis la seconde partie évaluera le projet intégrateur à partir de la thématique organisationnelle gouvernance/pilotage.

## 7.2 La Stratégie intégrative : thématique opérationnelle DD

Nous proposons de sélectionner les critères opérationnels comme ceci :

### "Penser le développement économique et social : penser un quartier cohérent"- la mobilité

- l'accessibilité apparaît indissociable de la mixité sociale et du développement économique puisqu'elle facilite les échanges et les accès aux lieux de travail, aux loisirs, aux services et aux commerces, aux transports connectés avec la ville, la région.... En revanche, pour être efficiente l'accessibilité induit la

<sup>112</sup> Projet remarqué comme ayant traversé le « hachoir à projet » dans les articles de B.Barillero A.Cristini

<sup>113</sup>



multimodalité des modes de déplacements, le confort et la qualité des espaces associés et ce aux différentes échelles du territoire.

- La mobilité garantit la liberté d'accès de tous à l'espace public qu'elle produit, la place de l'automobile est alors repenser au plus près des besoins réels. Renforcer la proximité entre les activités répondant aux besoins quotidiens (commerces, travail, loisirs, habitations, transports) c'est renforcer la qualité de vie.
- l'espace public est un enjeu majeur d'appropriation des lieux car c'est un espace à partager. Sa fonctionnalité et sa qualité sont les conditions d'une accessibilité pratiquée. Sachant que les usages sont multiples et qu'ils se modifient avec l'évolution de la mobilité, c'est aussi un espace flexible qui devra répondre aux besoins futurs.

*Penser « le développement économique et social » c'est donc penser des espaces de mobilité qui répondent aux conditions de vie équitables et ce, aux différentes échelles du territoire. Mais une réponse technique et fonctionnelle reste insuffisante pour jouer le rôle social et promouvoir le développement économique attendus. Les infrastructures requièrent du confort, de la qualité urbaine et de la lisibilité pour circuler et se promener: une qualité urbaine. Avant d'aborder cette thématique, voyons comment les performances complètent le dispositif durable.*

### **Performances et environnement :**

Les caractéristiques climatiques, géographiques, historiques et culturelles sont singulières de chaque territoire. Considérées comme un des fondements du projet d'aménagement, elles en améliorent les performances environnementales.

Les principales exigences concernent :

- Une gestion de l'eau responsable et économe qui nécessite une coopération entre les niveaux régional et local
- Une optimisation de la gestion des déchets
- la consommation et la production d'énergie se compensent.
- Un objectif transversal de réduction des émissions de carbone
- La biodiversité naturelle et ses espaces de déplacements ; la biodiversité urbaine dans les espaces de nature « banale »

La notion de cycle et de durée élargit l'évaluation financière traditionnelle du projet. Le coût d'investissement est complété dans ce cadre par les coûts d'exploitation et de démantèlement et les plus values sociales, environnementales et économiques sont intégrées dans l'évaluation du projet.

*Notons que le thème performances et environnement ne néglige ni la qualité des espaces publics, ni les meilleurs services rendus à la population auxquels ils se doivent d'être contributive.*

### **La qualité urbaine et paysagère :**

"Un aménagement urbain durable se veut dense, mixte et accessible". La densité urbaine est un facteur de création de services et d'urbanité à condition de rechercher les qualités urbaines suivantes :

- L'organisation urbaine en s'appuyant sur la topographie et la climatologie des lieux garantit des conditions favorables à la pratique des déplacements doux et à la conception de formes urbaines sobres en matière de consommation de ressources.
- La composition urbaine répond à la logique du site dans les liens visuels et fonctionnels tissés avec le contexte proche et lointain et dans l'armature végétale qui participe au renforcement de la biodiversité comme à la gestion des eaux.
- L'équilibre des densités, des hauteurs de constructions par rapport aux espaces non bâtis est à rechercher pour conserver une taille humaine au quartier, l'espace public prend sens et concourt à constituer l'identité et la vitalité d'un quartier.
- Le patrimoine urbain et architectural valorisé allié au sein du quartier, repères symboliques, confort des espaces et mémoire des lieux, modernité et histoire.

Les données de DD sont imbriquées, nous l'avons vu. . Les exigences techniques et fonctionnelles sont indissociables d'une composition urbaine structurée par les espaces de mobilité et les contributions environnementales.

Nous soulignons l'importance du rôle de la logique du site. Elle induit une plus value urbaine, mais c'est aussi le moyen de dépenser les ressources avec sobriété et de créer les liaisons territoriales.

Voyons comment elles ressortent dans le projet intégrateur du BUE

### **7.2.1 Le projet intégrateur « boulevard de l'Etoile » est-il durable?**

Ce projet a été retenu dans le corpus de cas étudié sur l'argument suivant

« Proposition d'un projet alternatif avec remise en cause du programme conduisant à une requalification urbaine et paysagère de l'existant ainsi qu'à une amélioration des transports en commun et à une économie de budget de près de 2/3 du budget initial» [HANROT2009]

Rappelons rapidement les caractéristiques ce projet intégrateur.

Le diagnostic, en repartant des logiques territoriales a démontré son incapacité à accueillir une nouvelle infrastructure. En entonnoir et contraint par des plissements topographiques contradictoires à la direction des emplacements réservés du BUE - composé de quartiers en friches sans commodité d'usage ni qualité urbaine - desservi par des itinéraires irrationnels saturant les trafics, ce territoire déjà malmené ne pouvait perdre le seul espace public "naturel" pour une infrastructure d'intérêt local. Par contre, la proposition de recycler l'existant pour requalifier ce territoire en s'appuyant sur les potentialités existantes : le maillage viaire et les espaces publics, l'espace naturel, les gares TER et les stations de métro, est PERTINENTE puisqu'elle a construit la CONVERGENCE de points de vue des techniciens et des institutionnels qui a conduit à l'abandon du projet initial.

Enfin, cet abandon libère l'emplacement réservé pour le projet initial et crée une réserve foncière susceptible d'intéresser les besoins futurs. Trois ans après les choix, une gare multimodale pour des transports en communs performants est projetée sur le site :

- Le Bus à Haut Niveau de Service sera mis en service en 2011 dans le cadre du plan campus
- La gare multimodale Bara en terminus de ce transport est accompagnée d'un parking relais de 660 places et réserve la place du terminus du métro à long terme.
- Le projet de la "coulée douce" qui maille un cheminement piéton entre la mer et les quartiers Est traverse ces projets.

La proposition a donc une capacité d'ASSIMILATION des faits nouveaux qui la rend à ce jour PERSISTANTE pour partie.

La prise en compte transversale des problématiques de mobilité, de qualité urbaine et de qualité de vie et des dimensions sociales et économiques et environnementale à l'échelle du territoire Nord-Est comme à celle des noyaux villageois et des nouveaux quartiers a constitué une réponse INTEGRATIVE dans cette phase d'étude. Voyons maintenant si le projet répond aux thématiques opérationnelles du DD décrites précédemment ?

#### Penser un quartier cohérent : la mobilité :

- Le choix d'optimiser les fonctionnalités du maillage viaire avec une priorité donnée aux aménagements pour les transports en commun et les déplacements doux a permis de libérer des espaces publics conséquents qui donnent place aux aménagements urbains qui font défaut aujourd'hui.
- Les continuités cyclables et piétonnes, les places et le parc recourent les délaissés distendus et fragmentés des quartiers en déshérence, articulent les noyaux villageois aux futurs quartiers et créent des espaces publics qui renforcent la proximité des services quotidiens.
- L'économie réalisée par la nouvelle proposition permet d'aménager plus largement le maillage primaire sous-dimensionné aujourd'hui. L'accessibilité est ainsi étendue sur l'ensemble des quartiers Est en requalifiant dans le même temps les espaces publics associés.

La recherche d'une cohérence générale d'aménagement autour du maillage viaire a des qualités de performances et environnement :

En évitant de détruire l'espace naturel des berges rivulaires, la proposition préserve et réhabilite :

- un espace de nature urbaine riche de fonctionnalités écologiques et de biodiversité,

- l'espace de respiration hydraulique de la rivière
- un espace de climatisation

En donnant la priorité aux déplacements doux et aux transports en commun la proposition :

- Réduit l'occupation par la voiture de l'espace collectif au bénéfice d'une occupation humaine et d'une armature végétale.
- Réduit les émissions des gaz à effet de serre par la réduction de l'usage de la voiture et de la saturation du trafic.

En recyclant l'existant, la proposition est économe

- en terrassements et en production de déchets
- en imperméabilisation de sols.

Enfin, cette recherche de cohérence participe à une requalification urbaine.

- Le nouvel ordonnancement des espaces collectifs soude une qualité de vie et de convivialité qui profite aux quartiers anciens et nouveaux, aux commerces et aux équipements. Le maillage équilibré et hiérarchisé du territoire contribue à sa lisibilité. La facilité d'échanges participe à la promotion de la mixité sociale et d'un développement économique.
- Cette requalification se fait avec le même souci qualitatif, spatial et fonctionnel que celle qui existe dans le centre ville. La qualité urbaine (sol, mobilier, plantation, dimensionnement) conforte à la fois son appartenance à Marseille et spécifie chaque quartier (seuil, centralité, partie courante). L'amplitude et la dignité des espaces proposent aussi une compensation à la compacité bâtie.
- La création d'un parc collectif cristallise de nouvelles pratiques, de nouveaux liens inter-quartiers et intercommunaux. Elle crée des lieux de rencontre qui compensent la nuisance des axes encore très circulés. Elle valorise enfin un patrimoine culturel et son paysage offert. L'existant est valorisé comme un repère d'identité collective qui prolonge l'histoire des lieux.

Le projet intégrateur du BUE est donc, à cette phase d'étude, un projet durable. Nous relevons néanmoins des perfectionnements de performances qui seront potentiellement contributives d'une qualité urbaine et de cohérence des quartiers :

- La gestion des eaux pluviales
- Une gestion optimisée des déchets
- Les potentialités de productions énergétiques
- Enfin, le coût global n'a pas été étudié.

Le projet étant durable sans volonté initiale, on peut s'interroger sur les démarches de la stratégie intégrative qui pourraient intéresser le référentiel écoquartier?

### **7.2.2 La stratégie "intégrative" et les exigences opérationnelles de DD**

Le référentiel est une liste organisée de données sans qu'une hiérarchie des enjeux soit affirmée, or dans l'étude de cas, nous avons vu que la logique territoriale avait un rôle pivot.

Rappelons l'hypothèse de notre recherche à ce sujet :

*La stratégie intégrative* était déterminée dans notre premier rapport « comme inductive, c'est-à-dire partant d'une compréhension des logiques territoriales, urbaines et paysagères à l'œuvre plutôt que "déductive", c'est-à-dire qui voudrait imposer au lieu un modèle urbain, via les moyens d'intervention urbanistico-administratifs classiques de la ZAC, ou des strictes contraintes de l'infrastructure cadrée par une déclaration d'utilité publique univoque. (...). Dans les lieux particuliers du projet d'infrastructure, la question est de savoir qui prime entre les caractéristiques intrinsèques de celle-ci et celles de la forme urbaine que l'on voudrait conviviale et accueillante de l'intermodalité et de la mixité de l'habitat de l'économie et du commerce» [HANROT2008]

Cette compréhension des logiques territoriales, urbaines et paysagères à l'œuvre apparaît comme l'arbitre des enjeux techniques et fonctionnels dans le projet d'étude de cas BUE. La composition spatiale est mobilisée comme l'instrument d'intégration des contingences techniques et des dimensions humaines, sociales

patrimoniales esthétiques et culturelles. La PERTINENCE du projet se construit à travers la hiérarchie des enjeux élaborés à partir des caractéristiques territoriales et non uniquement en réponse sectorisée du problème.

Cette logique du site – de la géographie - est repérée comme un facteur à prendre en compte dans les trois thématiques opérationnelles, mais sans qu'elle soit annoncée comme un fondateur du projet. Or, la composition territoriale se conjugue à l'implantation du bâti et aux objectifs d'énergies passives, mais aussi à l'armature végétale qui conditionne la lecture urbaine et la climatisation des espaces publics, la gestion raisonnée de l'eau, les fonctions écologiques...Il nous apparaît donc qu'une hiérarchie des données pourrait structurer les enjeux autour de cette compréhension de la logique territoriale.

Un autre point concerne les espaces publics :

"L'infrastructure est un des derniers domaines de l'aménagement périurbain où les collectivités locales ont une légitimité d'intervention et une responsabilité de projet.» [HANROT2008]. Armature du projet urbain et levier de la transformation urbaine, cet espace public est concerné par les trois thématiques abordées. Son caractère public l'institue à la fois comme l'espace d'expression d'une persistance et comme l'espace d'anticipation des marges de manœuvre pour les générations futures pour assimiler les transformations. Il a donc un rôle fondateur dans l'approche durable.

*Dans cette phase d'étude, les exigences de DD sont donc fédérées au travers de la stratégie intégrative en partant des logiques territoriales. Quelles modalités les gèrent et les organisent ?*

### **7.3 La Stratégie intégrative : thématique organisationnelle DD : la gouvernance/ le pilotage**

En matière de développement durable, la concertation s'adresse à quatre types d'acteurs selon le référentiel d'écoquartier MEEDDAT : le politique, les parties prenantes, les partenaires et les habitants.

Elle est un point clef du processus d'aménagement car elle permet de :

- Définir une méthode de travail basée sur la gouvernance dont les objectifs sont :
  - o de développer une vision commune et partagée du territoire
  - o d'améliorer la qualité et la pertinence des projets grâce à l'implication du partenariat
  - o de mutualiser les budgets et les actions .
- Mieux répondre aux aspirations et aux pratiques des habitants et d'articuler leur quotidien aux grands enjeux globaux. En conséquence, elle les sensibilise à une attitude éco-citoyenne
- Capitaliser le savoir et de faire exemple et pédagogie pour d'autres projets.

La concertation, organisée depuis le démarrage du projet jusqu'à son exploitation, est fondée sur un travail en commun des acteurs du territoire, les décisions ne sont pas partagées.

La concertation résulte d'un long processus de mise en place qui s'avère singulier à chaque opération<sup>114</sup>. Elle s'élabore à partir de comités (de pilotage – de coordination – d'experts...) ou d'ateliers thématiques ou la diffusion d'informations et l'évaluation sont essentielles.

S'il n'existe pas un modèle universel concernant la bonne gouvernance, il existe néanmoins des constantes sur la concertation, la nécessité d'une évaluation continue et la capitalisation du savoir.

Le projet intégrateur BUE répond-il à ces constantes ?

---

<sup>114</sup> "Dans tous les cas, la ville durable se construit au travers d'un long processus de maturation résultant d'une adaptation des modes de gouvernance au terme duquel les politiques deviennent plus systémiques" [LAIGLE 2009]



### 7.3.1 La gouvernance dans le projet BUE

Rappelons le déroulement de la fabrique du projet

Le principal atout de cette étude, en comparaison avec l'échec des études BUE précédentes, est d'avoir pu définir le programme de la mission avec le maître d'ouvrage. Cette concertation préalable, listant les disfonctionnements territoriaux dus aux empilements d'ouvrages et à une urbanisation périphériques réalisés au coup par coup, a permis d'ajuster le périmètre d'étude avec la logique territoriale pour construire la cohérence attendue. En effet, le BUE appartenait à l'origine à un projet d'infrastructure intercommunal abandonné et aucune étude à l'échelle des quartiers Est de Marseille n'avait actualisé l'impact du choix. De même, l'impact des nouvelles urbanisations et des infrastructures de contournement en chantier ou en intention de projet (ZAC, technopole, L2, expansion des villages périphériques, RD4d) était absent. Le BUE s'apparentait simplement comme "la solution" pour desservir la technopole et la péri urbanisation.

Cette nouvelle mise en perspective aux différentes échelles (territoire – quartier – espace public) complétée par un regard précis sur la géographie, les paysages et les fonctionnements urbains a apporté donc un regard neuf sur le sujet. La PERTINENCE du périmètre d'étude a amorcé la construction d'une COHERENCE sur ce projet. A partir de là, une concertation active a été organisée avec les différents services de MPM, de l'AGAM, le gestionnaire de la ZAC Technopole de Château Gombert comme permanents. Le service route de CG13, la régie de transports en commun, la direction de l'université de St Jérôme ont été mobilisés dès le démarrage des études, ils ont été concertés et informés régulièrement.

Les études ont été menées avec l'objectif de former rapidement une hypothèse de travail à partir de laquelle les différents développements pourraient trouver place selon l'emboîtement des échelles territoriales (de la ville à l'objet construit). Ainsi, les décisions pouvaient être ajustées et actées pas à pas en concertation avec les acteurs du projet.

La capitalisation des expériences pour le maître d'ouvrage et pour le groupement (les études de la vallée de l'Huveaune et du BUE se superposent – elles sont postérieures à celle du BUS), et le principe de concertation croisée des acteurs qui consistait à « mettre en scène les techniciens comme des acteurs du processus et non comme de simples spectateurs. »[CRISTINI2009] a permis de créer *UNE CONVERGENCE de points de vue* sur la proposition alternative. C'est probablement autour de ce partage qu'un rapport de confiance et d'engagement réciproque s'est établi entre les partenaires. Les séances de travail ont permis à chacun d'entendre les argumentaires, de se les approprier et de les compléter. Bien que la réhabilitation d'un existant violenté par des infrastructures à l'échelle des quartiers de l'Etoile et la valorisation d'une friche naturelle soient rapidement devenues une évidence, la réduction de capacité de circulation au profit des TC a reçu beaucoup plus de réticence notamment par le gestionnaire de la ZAC. Les orientations proposées ont été éprouvées dans les détails de la réalité du site : les dimensions et les caractéristiques réglementaires de l'emprise foncière publique, les capacités de trafic, les contraintes et les normes des usages, la qualité et le confort des espaces, les caractéristiques patrimoniales et villageoises des quartiers en jeu ont permis de comparer les effets induits en terme social, économiques et environnementales du BUE et de la proposition alternative. Nous avons synthétisé les enjeux avec une évaluation multicritères MATEA.

À l'évidence, l'étude parallèle sur les transports en commun de l'AGAM a conforté les orientations apportant un point de vue complémentaire.

Nous n'obtiendrons pas de mission de suivi du projet proprement dit. En revanche, la structure du marché et l'appréciation du maître d'ouvrage ont permis de promouvoir et de préciser le projet au travers de missions complémentaires, au coup par coup selon les besoins. Les orientations proposées dans l'étude 2007 sont acquises, actualisées et précisées avec les études récentes sur le BHNS, le pôle multimodal Bara et le prolongement de la ligne 1 du métro. La COHERENCE définie préalablement est donc orchestrée par la permanence de l'équipe de maîtrise d'ouvrage et par celle de notre groupement : elle est PERSISTANTE, capable d'ASSIMILER de nouveaux faits. Le portage technique est réalisé par MPM et trouve intérêt auprès du CG 13. Il s'en est saisi pour corriger le programme de la réalisation de la RD4d : la priorité de réalisation de cette voie est dorénavant programmées sur la séquence des quartiers de l'Etoile.

### 7.3.2 Le projet intégrateur BUE est-il durable en terme organisationnel?

#### La concertation :

- L'ajustement du programme et du périmètre d'étude permet d'organiser la concertation avec les interlocuteurs institutionnels et privés que l'étude mobilise.
- Le principe de concertation croisée des parties prenantes et des partenaires permet de mutualiser les actions et leurs financements.
- La diffusion d'information
- une évaluation multicritère aide à la décision et mémorise l'état des ajustements.

Sur les quatre types d'acteurs à solliciter (politique, partie prenante, partenaires, les habitants), deux sont principalement mobilisés sur le projet de BUE : les partenaires et les parties prenantes. L'engagement politique a été récemment établi au travers des saisines politiques sur le BUE et le planning de réalisation de la RD4d grâce au portage de la DIFRA [BARILERO2009].

Mais la concertation avec les habitants reste absente aujourd'hui alors que, les rencontres organisées dans le cadre du festival des lieux par l'association ARENE en 2003 et l'opposition virulente des habitants aux projets antérieurs sont à l'origine de la remise en cause du projet

L'étude que nous avons réalisé offre dorénavant un cadre et des arguments ajustés entre les différents partenaires qui pourrait être présenté au public.

#### Capitalisation d'un savoir :

Il n'y a pas eu de communication explicite sur ce projet qui permettrait de capitaliser le savoir élaboré, mais rappelons le, l'objectif de réaliser un projet durable n'était pas avancé.

Le projet intégrateur est donc partiellement durable sur la thématique organisationnelle, voyons si la stratégie intégrative apporte des outils potentiels pour mettre en œuvre le référentiel écoquartier ?

### 7.3.3 La gouvernance et la stratégie intégrative

Deux outils de la stratégie intégrative paraissent apporter une plus value au référentiel MEEDAT :

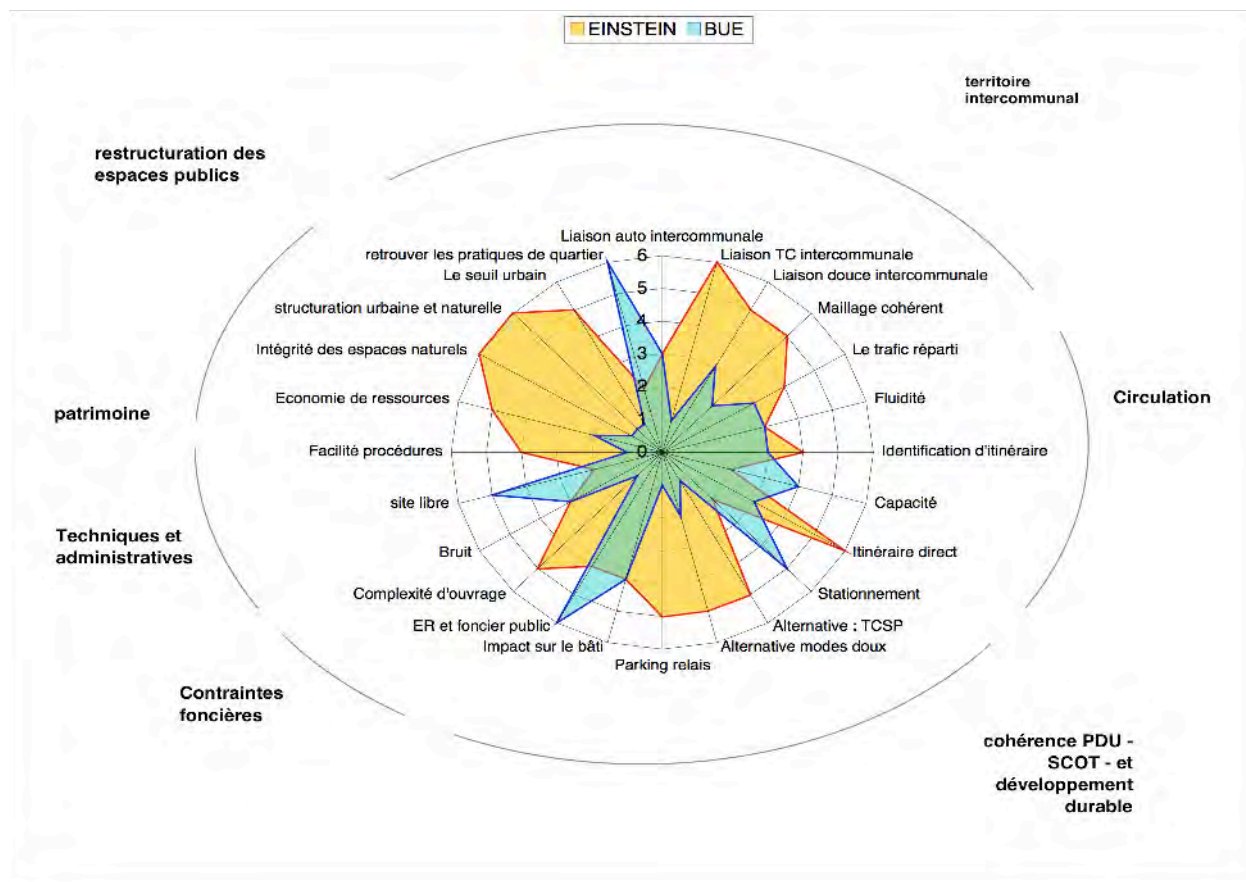
La démarche décomposée par échelles a un triple avantage :

- Celui de fonder et d'évaluer les solutions relativement à un ensemble, tout en permettant d'affiner les détails selon les spécificités du site étudié.
- Celui de pouvoir présenter, débattre et évaluer les solutions avec maîtrise et de procéder à la validation des différentes étapes avec les partenaires concernés.
- Celui d'avoir un caractère pédagogique pour la concertation des riverains. Elle constitue non seulement un référent à discuter, mais elle définit aussi un cadre d'arbitrage pour les politiques.

L'outil d'évaluation multicritère relative de la qualité architecturale et urbaine par comparaison des points de vue MATEA<sup>115</sup> à l'intérêt d'intégrer l'ensemble des points de vue selon les différentes échelles et de transcrire l'évolution du projet.

---

<sup>115</sup> "Modèles pour l'Analyse, la Théorie et l'Expérimentation Architecturale et urbaine" qui est formée d'un ensemble de modèles et dotée d'une méthode d'utilisation permettant d'exprimer des connaissances sur les objets architecturaux (bâtiments, parcs et jardins, ponts, paysage, ville, infrastructures, ...) et sur les pratiques de projet. réglementaires – fonctionnalités et usages – composition urbaine et paysagère, économie et phasage..) sont évalués selon les échelles en leur attribuant une note de 0 à 6. La synthèse, formalisée à l'aide d'un radar, donne une image explicite des défauts et des atouts du projet. La superposition de chaque projet nous informera sur les éventuelles permanences ou défaillances de la démarche. Enfin, la superposition de l'évolution du projet dans le temps transcrit l'assimilation des évolutions et les points critiques de cohérence de la persistance.



#### Mise en œuvre de l'évaluation multicritères de MATEA

Radar de l'évaluation multicritère MATEA réalisé dans le cadre de l'étude BUE qui synthétise le tableau explicatif: La proposition alternative en jaune présente une plus value notable aux différentes échelles territoriales et notamment en qualification urbaine et patrimoniale, comme dans les contingences techniques. Ses faiblesses reflètent les décisions choisies : elles concernent le stationnement et la capacité auto des infrastructures.

Cet outil, mettant en regard les enjeux humains et urbains, spatiaux et fonctionnels permet, en premier lieu, aux acteurs du projet d'argumenter leur position, aux partenaires de les discuter et de se les approprier et enfin, il aide le maître d'ouvrage à expliciter son choix. Mais cet outil n'est pas une fin en soit puisqu'en décrivant le programme et l'argumentaire, il sert les projets complémentaires et sert de référent pour les aménagements du territoire Est de Marseille. Il permet d'évaluer la capacité du projet à assimiler de nouveaux faits : c'est une grille d'analyse DD et un carnet de bord explicite.

## 7.4 en conclusion

L'étude de cas du projet intégrateur BUE révèle que malgré l'absence d'objectif de développement durable dans le programme initial, ce projet a les caractéristiques d'un aménagement d'infrastructure urbaine durable. La gestion économe de l'eau et des déchets, la production énergétique et l'étude du coût global de l'opération sont des améliorations à envisager. Il ressort donc de notre analyse du BUE, qu'il satisfait pour l'essentiel aux principes opérationnels du DD. La stratégie est donc intégrative aussi de ce point de vue et peut être perfectible.

Concernant la gouvernance, les résultats sont moins clairs. Un certain nombre de questions restent en suspens, comme l'absence de participation des habitants : Est-elle due à une implication trop en retrait des parties prenantes? à l'absence d'un « communicant » spécialiste de la concertation ou bien à une volonté du maître d'ouvrage ?

Quoi qu'il en soit cette absence a privé le projet d'un enrichissement évident, notamment sur le programme et la qualité fonctionnelle du projet.

Au-delà de ces critiques, cette étude a montré que la stratégie intégrative avait des potentialités d'amendement du référentiel écoquartier :

- La compréhension de la logique territoriale aux différentes échelles a permis d'arbitrer les sociaux, économiques et environnementaux du développement durable.
- L'espace public est un élément fédérateur de mise en œuvre des exigences durables sur lequel les institutions publiques ont encore une maîtrise.
- Enfin, l'outil d'évaluation MATEA offre une évaluation systémique d'un aménagement durable qui semble plus performante que les grilles d'analyses officielles.

De plus, alors que les exigences de développement durable reposent sur l'intersection entre l'attractivité économique, le respect environnemental et l'équité sociale, les thématiques d'analyse n'intègrent ni les qualités territoriales urbaines ou paysagères, ni la composition spatiale. De ce fait, elles offrent une évaluation sectorisée et très technique des projets qui de surcroît est très complexe à mettre en œuvre (pour la RST02 : 29 critères répartis selon : les 4 dimensions (Gouvernance, Social, Économie, Environnement) et les 3 interfaces du développement durable (vivable, équitable et viable)).

Mais la stratégie intégrative sans la durée ne serait pas à même de créer les conditions de la mise en œuvre du DD. Le marché à bons de commande a créé la temporalité nécessaire pour que le groupement et la maîtrise d'ouvrage puissent se saisir de la question :

- La liberté et la modularité offertes par le marché introduisent, dès l'élaboration du cahier de charge du programme, la prise en compte de la logique territoriale propre à l'échelle des quartiers de l'Etoile. La limite d'intervention s'appuyant sur la géographie et non sur une limite administrative ou réglementaire, conforte la cohérence du projet.
- La permanence des acteurs de la partie prenante demeure efficiente dans le temps. Le projet garde sa cohérence et sa qualité urbaine malgré les nouveaux projets qui l'impactent grâce au renouvellement du marché à bon de commande qui fidélise l'équipe.
- Enfin, la capitalisation de savoirs et de savoirs faire ajustés entre le groupement et le maître d'ouvrage entretient une confiance partagée qui permet de déborder des cadres conventionnels de la conception.

## **Bibliographie – web**

- [BARILERO 2009] « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire » - « De l'atelier de projet à la ville, tours et détours du projet urbain » Bernard Barilero septembre 2009
- [CHEMETOFF2009].conférence pavillon de l'arsenal 2006
- [CRISTINI2009] « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire » - "liaisons urbaines" Aurelie Cristini septembre 2009
- [ECOMAIRES 2002] Charte pour un développement durable à l'échelle du quartier [www.ecomaires.com](http://www.ecomaires.com)
- [GUTH 2008] La mobilité, architecte de la ville et des territoires - Par Sabine Guth –le mensuel de l'université mars 2008 - <http://www.lemensuel.net/rubrique/architecture-nouvelles-donnes-dossier-rubriques/>
- [GRAND-PARIS2009] Le Grand Pari(s) Le moniteur amc- ISBN 978 2 281 19368 8
- [HANROT2009] : « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire », Rapport d'étape, Avril 2009, Insartis, INAMA, ENSA Marseille
- HANROT2008] : « L'architecture de la mobilité : fabrique de la ville, du paysage et du territoire », Proposition de recherche, Mai 2008, Insartis, INAMA, ENSA Marseille
- [LAIGLE 2009] - vers des villes durables : les trajectoires de quatre agglomérations européennes – recherche sous la direction de Lydie Laigle – PUCA janvier 2009 - ISBN 978-2-11-097033-6
- [MEEDDAT2009] : Référentiel Eco-quartier MEEDDAT - <http://www.ecoquartiers.developpementdurable.gouv.fr>
- [QDM2007] Quartier durables méditerranéens Enquête pour le compte de la ville de Marseille – Direction de la Qualité de Vie Partagée- ADELE consultants – Hanrot et Rault – SUDDEN



## 8 - De quelle « histoire du territoire » parlons-nous ?

---

par René Borruey

---

### L'« histoire du territoire » dans la *stratégie intégrative* de H&R-B&R...

Dans l'expérience menée par le groupement S&R-B&R, l'étude attentive du territoire considéré par chaque mission est donc décisive. Comme le rappelle Bernard Barilero ci-dessus, nous nous situons dans une forme d'approche du projet territorial - de plus en plus à l'œuvre et partagée aujourd'hui - où « *le territoire n'est plus destinataire (allocataire) de ressources, mais recèle des ressources que le projet vient, selon les cas, valoriser, fédérer, mettre à jour* ». En clair, c'est de cette attention extrême aux ressources du territoire que dépend la *pertinence* du projet proposé. Rien de plus naturel alors que parmi ces ressources, et en bonne place, apparaisse toujours celle qui nous importe ici : la dimension historique, la mémoire des lieux, la sédimentation de ses dispositifs spatiaux et de ses représentations, bref ce que, tous, nous appelons volontiers « l'histoire du territoire ». Mais au juste, de quelle *histoire du territoire* parle-t-on dans l'expérience du groupement H&R/B&R ? Quelle forme y a pris l'étude de cette dimension du territoire et quel usage en a-t-il été fait ?

Étonnamment, la part dévolue à la dimension historique des territoires est plutôt limitée... Dans le cas de l'étude du BUS (Boulevard urbain sud), le contenu historique nourrit l'argumentaire en un rappel très synthétique de la situation pour le moins singulière qui est celle de ce projet de rocade en cours de réalisation sporadique depuis plus d'un demi siècle. Le tracé et les profils projetés par H&R-B&R s'appuient sur une approche morphologique et paysagère des territoires traversés bien plus que, par exemple, sur les apports d'une histoire détaillée de leurs formes d'occupation. Il en va à peu près de même dans le cas de l'étude du BUE (Boulevard urbain de l'Étoile) : il s'agit encore de la recherche d'un meilleur tracé possible pour un projet viaire resté longtemps en attente de réalisation, et c'est le rappel de cette situation constitue l'aliment historique principal. Ici, la pertinence ingénieuse du tracé alternatif proposé par H&R-B&R semble rendre inutile tout ancrage des arguments ailleurs que dans l'analyse des dispositions de la trame viaire urbaine existante - et cela à juste raison, puisque les acteurs décisionnels s'en sont trouvés convaincus. C'est dans le cas de l'étude des infrastructures de la vallée de l'Huveaune que l'histoire du territoire a fait son apparition et a été développée.

Sa place est d'abord restée réduite à la portion congrue. En effet, dans la phase initiale dite de *diagnostic*, une simple page intitulée « *Histoire du lieu* » résume en quelques lignes le passé de la

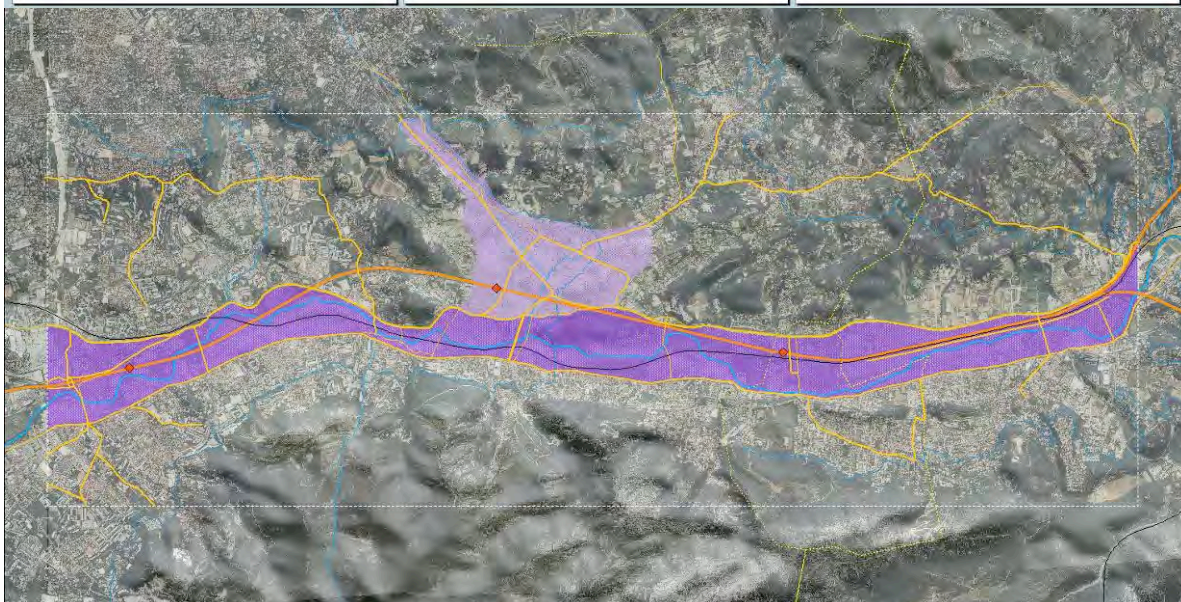
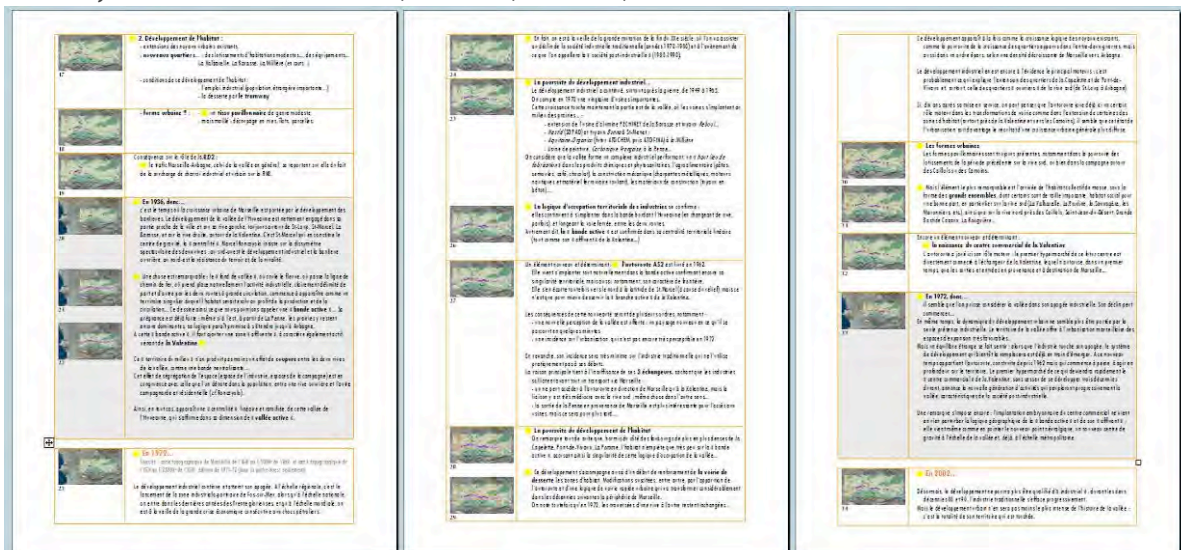
vallée<sup>116</sup>. Selon une approche habituelle dans les études professionnelles d'urbanisme, l'histoire trouvait sa place parmi les innombrables données collectées et présentées par tailles et par couleurs... : données topographiques et hydrographiques, espaces naturels, histoire, patrimoines, données démographiques, activités économiques, trames viaires, problèmes circulatoires, projets de voirie et d'urbanisme en cours, etc. Comment faire autrement, dira-t-on ? Le fait est qu'une telle forme compilatrice, quels que soient les efforts de synthèse déployés en conclusion et le réel niveau de connaissances atteint, se prête mal à la lecture et paraît procéder à la manière d'un « hachoir à savoirs », lequel n'est pas sans parentés avec le « hachoir à projets » que veulent dénoncer ici et à juste raison les auteurs mêmes de l'étude. Nous pensons, en tout cas, que ce n'est sûrement pas par cette forme de présentation coutumière du diagnostic territorial que les agents des multiples services réunis par le groupement dans le but de construire un indispensable regard partagé, pouvaient être bousculés.

C'est dans la phase suivante de l'étude, consacrée au détail des propositions d'aménagement du groupement, que l'histoire du territoire s'est vue accorder une plus grande place, au travers d'une approche dite morphogénétique de la vallée confiée à l'expertise d'un historien (nous-mêmes). Cette étude se présentait en ces termes : « *Les pages qui suivent rendent compte d'une étude qui, sur la vallée de l'Huveaune, considérée dans sa longueur entre Pont-de-Vivieux et Aubagne [soit l'ensemble géographique dépassant les limites administratives de l'étude commandée au groupement, ndr], s'est donnée de suivre le fil de « l'histoire du territoire ». « Histoire du territoire »...? Il s'agit d'une lecture du territoire qui vise à comprendre et expliquer la chronologie suivant laquelle il s'est progressivement édifié, jusqu'à atteindre son état contemporain. Cette recherche, qui s'attache à rendre compte de ce fil historique à travers la morphologie des structures matérielles construites, s'appuie sur deux types de sources : d'une part, la série la plus complète possible des représentations successives de ce territoire (cartes, photo-aériennes, bases de données cartographiques), qu'elle observe et compare avec précision (au niveau des unités bâties) et dont elle fait le fonds d'un travail d'atlas explicatif - le dessin étant alors revendiqué comme forme de récit et d'écriture à part entière ; d'autre part, l'ensemble des sources les plus variées rendant compte de l'histoire des hommes de ce territoire, de leur manière de l'habiter, de l'exploiter, de le transformer, de le représenter, de se le représenter, etc., bref, l'histoire au sens plein du terme, que nous devons comprendre pour nous aider à penser l'état des lieux et des choses d'ici, et leur devenir. Ici, dans un cadre d'étude relativement limité en temps, [...] la période historique que nous avons explorée s'étend sur le seul XXe siècle, de 1906 à 2000, dates correspondant à celles des levées cartographiques dont nous avons pu disposer mais dont la*

---

<sup>116</sup>. Il s'agit du premier rapport rendu par le groupement en novembre 2006, intitulé *Vallée de l'Huveaune. Étude d'ensemble. 1. Diagnostic*, p. 9.

pertinence nous a semblée suffisante au regard du processus d'édification et de transformation étudié. Ainsi proposons-nous une explication de la dynamique de ce processus selon quatre états successifs du territoire : en 1906, en 1936, en 1972, en 2000. »



Extraits de l'étude morphogénétique intitulée *Vallée de l'Huveaune : histoire du territoire, esquisse d'un profil* (R. Borruée, avril 2007) ; en haut extrait du récit cartographique ; en bas la dernière planche montrant la « bande active »...

Ce récit de la morphogenèse du territoire mettait particulièrement en évidence la puissance dynamique de l'activité dans cette vallée en même temps que sa puissance paysagère - et la constance de cette double force sur la longue durée, depuis l'ère agricole des bastides à l'ère post-industrielle contemporaine en plein devenir - ainsi que la singularité morphologique selon laquelle toute l'activité s'était constamment cantonnée au fond de la vallée, sur les rives planes du fleuve, constituant une étonnante « bande active » en perpétuelle réadaptation. Ce récit en forme d'atlas, sorte de « portrait cartographique », venait solidement étayer les positions et les arguments du

groupement, dont le principe de « *trame écossaise* » viaire qu'il proposait visait, précisément, à améliorer l'habitabilité de la bande active.

Pourtant, dans la livraison de cette deuxième partie de l'étude, remise en mai 2007, ce récit historique n'apparaît pas vraiment intégré : il figure *in extenso* en annexe du rapport - sans commentaire - et dans le corps du texte, au titre d'un « *rappel des grands axes du diagnostic* », une simple page en fait une fulgurante synthèse sous la forme quelque peu abstraite d'un graphe - appelé plus tard « *chronogramme* » - indiquant à la manière d'une frise la chronologie séculaire des différentes strates de son aménagement, de plus en plus nombreuses au fil du temps<sup>117</sup>. Quel usage, en définitive, a-t-il été fait de cet approfondissement sur l'histoire du territoire ? Avec le recul, Stéphane Hanrot et sa collaboratrice Aurélie Cristini affirment que son apport fut des plus précieux tant ce portrait de la vallée venait renforcer les convictions du groupement quant à la pertinence de son approche et de ses propositions. Mais ils reconnaissent également que, malgré la limitation de sa diffusion à ce seul rapport, ce récit historique fut particulièrement bien reçu par leurs multiples interlocuteurs, commanditaires avant tout et autres acteurs concernés, tant il leur paraissait démonstratif de la nécessité de lire ce vaste territoire comme un ensemble et d'inscrire son devenir dans une certaine intelligence de la longue durée. Il n'en reste pas moins que c'est en filigrane que cet apport transparaît dans le rapport de H&R-B&R, décelable dans l'assurance avec laquelle il annonce dans son introduction l'apport positif de trois experts (l'architecte historien, le sociologue et l'architecte urbaniste) ayant « *cherché à déterminer l'identité de ce territoire*<sup>118</sup> » et avec laquelle il affirme l'importance « *de prolonger la dynamique historique de la bande active*<sup>119</sup> ». Et c'est sans explicitation de cette expérience que, dans la présente recherche, l'étude de la vallée de l'Huveaune est relatée et analysée, et que l'importance de la prise en compte de l'histoire dans la *stratégie intégrative* est à plusieurs reprises affirmée, parfois de façon on ne peut plus essentielle : « *L'antidote [au « hachoir à projet »] ce serait une stratégie où la mémoire est reconstituée, y compris dans la lecture historique du territoire, et où serait fait un effort d'intégration, dans une logique de projet, de ce qui est approprié par chaque service technique*<sup>120</sup> ».

En fait, cet approfondissement de l'histoire du territoire sur la longue durée ne paraissait pas à sa juste position dans l'étude du groupement H&R-B&R. En dépit de son bon accueil, et même s'il venait confirmer la pertinence de l'approche engagée par ce dernier, il intervenait trop tard dans le déroulement du travail. L'avancement quant à la connaissance du territoire et à la teneur des

---

<sup>117</sup>. Il s'agit du second rapport rendu par le groupement en mai 2007, intitulé *Vallée de l'Huveaune. Étude d'ensemble. 2. Propositions*, p. 6 et annexes, p. 52.

<sup>118</sup>. *Idem*, p. 2.

<sup>119</sup>. *Idem*, p. 4.

<sup>120</sup>. Cf. *infra.*, S. Hanrot, « Analyse réflexive », p. 80.



propositions des concepteurs était tel qu'une étude historique n'était plus vraiment utile au processus, sinon au titre d'un cautionnement (dans ce cas là) du chemin déjà parcouru. Plus globalement, il nous semble que c'est la place même de l'histoire dans le processus de projet urbain qui reste ici, malgré cette courte expérience, sous-évaluée. Qu'aurait pu apporter plus en amont du processus un récit aussi détaillé et imagé de « l'histoire du territoire » présenté à tous les acteurs réunis, à la fin de la phase diagnostic, par exemple ? Les raisons de ce retard furent multiples et ne présentent ici que peu d'intérêt. En revanche, la réflexion que nous inspire cette question - ou, plus honnêtement *qui* nous inspire cette question - fait le dernier point de ce propos.

Qu'entendre par « histoire du territoire », et qu'en attendre ?



## 9 - A to B or not to B ?

par Pascal Urbain



Superstudio, A journey from A to B, 1972.

*Avertissement : on pardonnera, à la lecture de ce chapitre, un formalisme mathématique qui n'est pas imposé par le propos, mais rendu strictement nécessaire par le Théorème de la Pythie : « on peut tout dire, dès lors qu'on n'est pas compris. »*

### 9.1 La condition objective du territoire

On aura à dire ici que certains territoires n'existent pas en dehors d'un projet, quand même chaque élément de ces territoires existent ; ce qui pourrait sembler paradoxal à certains lecteurs, et mérite de brèves explications.

S'il y a une condition humaine, du sujet qui se sait au monde, il y a une condition objective, de ce que le sujet considère du monde. Après tout, le sujet pressé ne détaille pas toutes les parties du monde, ne désigne pas chaque instant, ou chaque lieu, ou chaque atome du monde. Pas plus, le sujet ne réunit toutes les parties en catégories, en classes, en ensembles, de toutes les façons possibles. Tantôt il ne considère qu'une volée de moineaux, sans détailler chacun de ses éléments. Tantôt, il ne considère qu'un seul oiseau, sans penser à lui associer un père et une mère, des frères et des sœurs, sans même se soucier de le classer dans une espèce ou dans un genre. La condition objective est cette trop rare dignité d'être, ne fut-ce que brièvement, ne fut-ce qu'une fois, considéré par un sujet avare de son attention, d'une telle pingrerie intellectuelle et sensible qu'une infinité d'évènements, de phénomènes, de catégories et de relations sont advenus, adviennent ou adviendront, sans public.

Tout ou partie d'un phénomène ne devient un objet que par ses propriétés : un sujet considère « ce piaillage » parce qu'il en a été surpris ; il considère « cette nichée » parce qu'elle piaille ; il considère « ce nid » parce qu'il contient les oiseaux ; il considère « le nid » parce qu'il est inscrit dans une galette ellipsoïde ; il considère « l'ellipsoïde » parce qu'elle peut procéder d'une sphère plastique soumise à une pression verticale uniforme ; il considère « la sphère » parce qu'elle est la plus petite surface géométrique contenant un volume déterminé, etc. Que les objets soient concrets ou abstraits, qu'ils soient nominaux ou catégoriels, qu'ils soient des ensembles ou des éléments, ce sont leurs propriétés constatées ou déduites qui sont la cause de leurs existences. Un objet paraît toujours comme un monade, qui contiendrait sa raison suffisante. Bien sûr, dans la plupart des cas courants, on peut réinsérer l'objet dans l'ordre chronologique des causes et des effets : certains oiseaux on assemblés des brindilles ; certains y ont niché ; certains nids étaient des assemblages géodésiques inscrits dans des ellipsoïdes ; certains nids ellipsoïdes ne se sont pas effondrés ; certains oisillons y ont survécus ; certains ont transmis leur patrimoine génétique à d'autres... en sorte qu'un grand nombre de nids sont ainsi faits. On voudrait pouvoir remettre tous les phénomènes dans cet ordre impeccable. Mais, d'une part, on ne peut le faire qu'en ayant recours à d'autres objets, « brindille », « nichée », « patrimoine génétique », etc. D'autre part, on se priverait, dans ce récit strictement chronologique, de la puissance explicative, rétrospective et anticipatrice, de l'objet : c'est *parce que* l'ellipsoïde a des propriétés géométriques et géodésiques déterminées que les nids sont ainsi faits ; et c'est pour les mêmes raisons que certains oisillons y grandiront. La condition objective est, pour tout ou partie d'un phénomène, d'échapper partiellement à l'ordre chronologique des causes et des effets : l'objet contient, ou paraît contenir, les raisons suffisantes de sa propre existence ; il contient, ou paraît contenir, certaines des raisons nécessaires à son avènement et à son destin ; l'objet a certaines apparences d'une monade ; il a toutes les apparences d'une finalité sans fin ; il est beau, dirait Kant ; il est substantiel, dirait Leibniz.

On peut dire encore plus simplement la condition objective en considérant un mur irrégulièrement enduit. On peut en théorie découper arbitrairement ce mur en une infinité de régions différentes, délimitées par une infinité de figures géométriques ; il se peut très bien qu'un certain sujet désœuvré tente une ou deux fois l'expérience, et découpe mentalement un triangle de ce mur ; mais une infinité d'autres triangles, et une infinité d'autres figures inscrites, ne seront considérés par aucun sujet. En un sens très pratique, on peut dire que ces parties de murs n'existent pas, et n'existeront probablement jamais comme objets considérés ou considérables par un sujet. De la moindre tache noire sur un mur uniformément blanc, ou de la moindre imperfection du crépi qui, par hasard, a la forme d'un cheval, on peut dire qu'elle existe objectivement, ne serait-ce que parce qu'on l'a considéré, mais plus profondément, parce qu'un autre sujet pourrait également la considérer dans les mêmes conditions. De la même façon, si la surface de la terre existe aussi incontestablement que le mur, rien n'indique qu'une certaine portion de cette surface est un territoire objectivement constitué.

En règle générale, le sens commun nie surtout l'existence des objets qui ne sont pas physiquement constitués, comme les licornes. Mais il est également assez commun, quoi que plus rare, de prétendre qu'un certain pays ou un certain département n'existe pas, malgré sa définition administrative et tous les pouvoirs qui en découlent, parce que cette chose là n'aurait aucune propriété qui ne soit pas une conséquence triviale de sa définition. C'est souvent abusif en ce qui concerne une telle étendue. Mais de plus petites portions de territoires, il y en a effectivement qui n'ont aucune propriété, il y en a nécessairement autant que de triangles arbitraires sur un mur uniforme. On dira plus exactement que certains territoires, arbitrairement constitués comme objet au sein d'un projet, n'existent pas ailleurs que dans le projet ; personne n'aurait à considérer ces portions là de l'espace, en l'absence d'un projet ; et par ellipse, on dira de tels territoires qu'ils n'existent pas.

Plus précisément encore, on distinguera un « territoire pertinent », considérable dans le cadre d'une connaissance raisonné, et un « territoire reconnu », seulement considéré par le sens commun. Il y aura donc des territoires pertinents et impertinents, reconnus ou méconnus, et d'autres qui, n'étant ni pertinents ni reconnus en dehors d'un projet, ne sont absolument rien. Il est cruel, mais juste, de soumettre tous les territoires à la condition objective de leurs existences.

Encore que ce préambule puisse aller sans dire, il permet d'exposer clairement le propos : on montrera les propriétés distinctes des projets viaires en fonction des différents degrés d'existences de leurs territoires, après qu'on aura brièvement décrit la structure générique de ces projets.



## 9.2 Un voyage de A à B.

Toutes les études demandées par la Direction des Infrastructures (DIFRA) de Marseille Provence Métropole (MPM), au groupement B&R ingenierie/H&R architecture (HB/BR), ont la structure d'une voie V allant de A à B, incluant un petit nombre N de points d'échanges  $P_1 \dots P_n$  entre A et B :  $(V(A, P_1 \dots P_n, B))$ . Cette évidence mérite d'être rappelée, bien que les formes et les contenus des trois études soient assez différents.

Le projet du Boulevard Urbain de l'Étoile (BUE) est issu de la volonté explicite d'un nouveau voyage de A à B,  $V(A, P_1 \dots P_n, B)$  pour N proche de zéro. HB/BR a proposé un tracé alternatif moins cher, empruntant des voies existantes réaménagées et multipliant les points d'échanges dans le maillage urbain  $M(P_1 \dots P_n, V_1 \dots V_n)$ . Le projet est en attente.

Le projet du Boulevard Urbain Sud (BUS) est issu de l'opportunité d'utiliser une réserve foncière linéaire, dont l'histoire, plus largement développée dans le rapport, peut être brièvement résumée : le Plan Greber de 1933 est un maillage routier, incluant un grand nombre de nœuds et de voies,  $M(P_1 \dots P_n, V_1 \dots V_n)$  ; la Deuxième Rocade de 1975 est un contournement autoroutier entre la Pointe Rouge au sud et Arenc au nord,  $V(X, P_1 \dots P_n, Y)$  ; le tracé est rendu inconstructible par des règlements successifs, en sorte qu'il apparaît, au fil de l'urbanisation, comme une réserve foncière ; La L2 nord-est utilise une partie de ces réserves foncières pour relier les autoroutes A50 et A7,  $V(X, P_1 \dots P_n, Z)$  ; le BUS utilise le solde des réserves pour mieux desservir les quartiers environnants,  $V(Y, P_1 \dots P_n, Z)$  ; non seulement ces projets, différents par leurs objectifs et leurs structures, par leurs points de départs et d'arrivées, n'ont en commun que des réserves foncières, mais ils n'utilisent pas les mêmes réserves, et elles n'ont pas la même fonction : la réserve est l'effet d'un projet délibéré, pour le Plan Greber et la deuxième Rocade ; elle est la cause d'un projet circonstanciel, pour la L2 et le BUS. Quoiqu'il en soit, le BUS est un voyage de A à B, entrepris parce qu'il existait une brèche entre A et B. On se souvient de la réponse de Sir Edmond Hilary à qui on demandait pourquoi il était monté sur l'Everest : « parce qu'il était là ». HB/BR a considéré  $V(A, P'_1 \dots P'_n, B)$  comme un élément susceptible d'enrichir le maillage  $M(P_1 \dots P_n, V_1 \dots V_n)$  et a proposé de multiplier les points d'échanges entre la voie nouvelle et le maillage existant. Ces points ont été ultérieurement raréfiés et la voie nouvelle a recouvré sa distinction originelle : être mise à part du maillage.

Le projet de la vallée de l'Huveaune (VH) est issu de plusieurs projets routiers différents,  $V_1(A_1, P_{11} \dots P_{1n}, B_1) \dots V_m(A_m, P_{m1} \dots P_{mn}, B_m)$ , dont on constate, à un certain moment, qu'ils sont étroitement corrélés. Comme tous ces problèmes sont inclus dans le territoire de la VH, on suppose un projet d'ensemble sur ce territoire, dont l'existence est sujette à caution : la VH est pertinente mais pas reconnue. Au titre de la connaissance, la VH est pertinente comme cause de plusieurs phénomènes urbains. Comme souvent, le chemin que l'eau s'est frayée dans le relief, sur une ligne de plus grande pente, détermine des phénomènes naturels, des écosystèmes particuliers ; mais eut égard à la médiocrité de l'Huveaune, ces phénomènes sont désormais peu significatifs. Plus sérieusement, le chemin de l'eau détermine des phénomènes humains, dont l'eau peut être la cause – *transports maritimes, exploitation agricole des écosystèmes riverains, etc.* – ou qui peuvent voir les mêmes causes que l'eau – *une ligne de plus grande pente peut être la cause d'une rivière et d'une route, sans que cette route ait d'intérêt particulier à la proximité de la rivière.* Dans le cadre d'une vallée importante, les causes actives et rétroactives sont si nombreuses qu'il faut considérer un système, ou l'eau, les phénomènes naturels et humains sont étroitement liés. Mais dans le cas d'espèce, si l'eau et les écosystèmes ont pu avoir des effets directs sur les phénomènes humains jusqu'au XX<sup>ème</sup> siècle, les régularités urbaines actuelles de la VH – *activités industrielles, commerciales et tertiaires en fond de vallée, lotissements et grands ensembles à flancs de coteaux, encombrement routier dans une structure linéaire très faiblement maillée* – sont des effets directs du relief et de l'urbanisation entre Marseille et Aubagne. C'est une vallée urbaine classique, très accessoirement empruntée par un petit fleuve. Ce qui déroge au modèle classique, c'est que la VH a très rarement été pensée comme un territoire, qu'elle ne coïncide avec aucun découpage administratif, aucune identité culturelle, ni aucun projet politique. Si la VH est pertinente au titre de la connaissance raisonnée, elle n'est pas reconnue au titre du sens commun, ni par ses habitants, ni par ses représentants. La VH a pourtant été le territoire de nombreux projets. Et chaque action particulière a bien été déterminée par la configuration de la VH : les tracés d'un chemin de Marseille à Aubagne, d'un chemin de fer, d'une route, d'une autoroute, l'extension de l'urbanisation, ont tous

été déterminés par le relief de la VH. Mais chaque décision a pu être prise séparément, sans qu'on ait à aucun moment à considérer la VH comme un territoire à par entière, comme un système. Ça ne devient nécessaire qu'au moment où les corrélations deviennent si nombreuses dans le système qu'il n'est raisonnablement plus possible d'entreprendre la moindre action sans étudier les interactions. Et comme toujours, quand un territoire clairement identifié par ceux qui sont en charge de la connaissance, est systématiquement refusé par ceux qui sont en charge de l'action, quand ceux-là s'y mettent, c'est qu'il trop tard pour agir. Sauf à imaginer des compétences politiques que rien n'atteste, le projet de la VH entre Marseille et... « la limite administrative de MPM » est un voyage impossible de B à A... Parce que « Aubagne », comme la « ligne bleue des Vosges » de Paul Déroulède, *on y pense toujours, on n'en parle jamais* ; avec le bonheur que l'on sait après la mort du poète en 1914. HB/BR a considéré, sans jamais dépasser la limite administrative de MPM, l'ensemble de la VH comme un maillage incomplet et a proposé de l'enrichir. On attend la suite.

Ces opérations permettent de dégager la structure générale des interventions de HR/BR :  $V(A, P_1 \dots P_n, B)$  si et seulement si  $M(P_1 \dots P_n; V_1 \dots V_n)$  ; mais ça n'arrive pas. En novlangue on appelle ça un « travail pédagogique », pour faire référence aux plus récent succès de l'Éducation Nationale. La commande institutionnelle marseillaise peut toujours être résumée sous la forme  $V(A, B)$  : voyager de A à B sans passer par aucun P. En géométrie euclidienne, ce n'est possible que pour  $A=B$ . En topologie routière, il en va tout autrement : les points d'échanges P sont un sous-ensemble fini et choisi de l'espace euclidien.

$V(A, P_1 \dots P_n, B)$  est d'autant moins cher et plus efficace que N est petit.

$V(A, P_1 \dots P_n, B)$  est absolument moins cher et plus efficace si  $P_1 \dots P_n = \emptyset$ , soit  $V(A, B)$ .

$V(A, B)$  est seulement satisfaisant pour les habitants très proches de A et B.

Néanmoins, en démocratie, l'avis favorable d'un plus grand nombre d'habitants est requis.

Chaque habitant d'un  $P_x$  souhaite une voie  $V(A, P_x, B)$ , la moins chère et la plus efficace pour lui.

Dans une démocratie rationnelle, dont les représentants considèrent seulement « l'ensemble des habitants de  $P_1 \dots P_x$  », il est possible de trouver un compromis, un nombre N de P tel que la plupart des habitants, n'étant jamais très loin d'un  $P_n$ , peuvent facilement accéder à  $V(A, P_1 \dots P_n, B)$  ; dès lors il possible de considérer cette voie nouvelle comme un élément du maillage  $M(P_1 \dots P_n; V_1 \dots V_n)$ .

Dans une démocratie irrationnelle, dont les représentant instaurent des liens personnels et individués avec le plus grand nombre possible d'habitants, il ont à considérer un très grand nombre de voies idéales  $V(A, P_x, B)$ , pour tout  $P_x$  dont ils connaissent personnellement l'habitant. Mais ils savent aussi que X étant beaucoup plus grand que n'importe quel N, la voie  $V(A, P_1 \dots P_x, B)$  serait la plus chère et la moins efficace de toutes. Ils savent aussi que s'ils choisissent certains  $P_n$  parmi les  $P_x$ , la plupart des habitants des  $P_x$  refusés vont considérer ce choix comme une offense personnelle, comme une rupture de contrat, en sorte que leurs représentants ne peuvent pas construire  $V(A, P_1 \dots P_n, B)$  pour  $N < X$ . En règle générale, ils ne construisent rien. Mais quand, pour quelque raison que ce soit, ils sont obligés de construire, il n'ont pas d'autre choix que de faire approuver  $V(A, P_1 \dots P_x, B)$  en concertation publique et de faire construire  $V(A, B)$  en partenariat Public/Privé. La voie mécontentera tout le monde (sauf les habitants de A et B) mais elle coutera moins cher à chacun, ce qui sera porté à l'actif de la démocratie. En effet, il est généralement considéré « qu'un sous existant est un sous existant », alors qu'un « service inexistant » n'est rien du tout. En conséquence,  $M(P_1 \dots P_n; V_1 \dots V_n)$  est strictement impossible dans une démocratie irrationnelle.

Ce constat étant fait, il peut être plus intéressant de considérer seulement le cas d'une démocratie rationnelle, et d'y étudier les rapports entre un voyage de A à B et un territoire, dans le cas où il existe un territoire pertinent et reconnu avant le projet, dans le cas où il existe un territoire pertinent, mais pas reconnu, dans le cas où il existe un territoire reconnu, mais pas pertinent, et enfin, dans le cas où c'est seulement le projet qui fonde la pertinence et la reconnaissance du territoire.

### **9.3 Voyage de A à B dans un territoire pertinent et reconnu**

Le cas le plus simple n'est pas présent dans l'échantillon des projets HB/BR. Il s'agirait d'un territoire pertinent, en ce qu'on y trouverait un système d'interactions, régies par des règles spécifiques. Il s'agirait aussi d'un

territoire reconnu, culturellement et politiquement, comme une entité spécifique. Un territoire pertinent et reconnu est ce qu'on appelle un quartier.

Avant d'en traiter, il faut faire un sort à ceux qui prétendent que le quartier n'existe pas, aux motifs qu'il aurait des frontières perméables et qu'il serait constitué d'objets très différents les uns des autres. L'argument est de mauvaise foi : personne ne nie les perméabilités et les différences dans un système ; prétendre qu'il y a des cochons et des pigeons dans un écosystème, ce n'est pas assimiler les uns aux autres – comme on dit en Provence « cochons, pigeons, c'est tout de la volaille » – ni prétendre qu'aucune oie sauvage ne passe dans le ciel ; c'est seulement affirmer et montrer il y a certaines régularités entre les différents éléments constatés au sein de l'écosystème. De la même façon on ne dira jamais qu'un quartier est absolument unitaire ou étanche. Mais on le désigne comme un territoire parce qu'il a des régularités, à l'intérieur de limites plus ou moins bien définies. Ainsi, le quartier Belsunce de Marseille est très clairement limité par la Canebière, les boulevards Dugommier et d'Athènes, l'avenue Charles Nedelec, la rue d'Aix et le Cours Belsunce ; c'est une extension de la ville classique, historiquement, morphologiquement et architecturalement déterminée ; et quand même le quartier ne serait pas aussi socialement déterminé que d'aucuns veulent le croire, il ne pose aucun problème d'identification : tout un chacun s'y reconnaît, dedans ou dehors. Les limites peuvent être moins bien définies, quand le quartier est organisé autour d'un pôle, comme la place Castellane à Marseille ; est-on de Castellane, à Castellane, ou proche de Castellane ? ; malgré ce trouble, on peut identifier des services, des commerces, des équipements, des accès aux transports collectifs, des ambiances, qui font que « n'être pas très loin de Castellane » a un sens objectif ; ni plus ni moins. Belsunce et Castellane sont des territoires pertinents et reconnus.

Dans un tel territoire, un projet  $V(A, P_1 \dots P_n, B)$  ne pose aucun problème nouveau. En revanche, il pose d'énormes problèmes anciens, les mêmes aujourd'hui que ceux d'une percée haussmannienne : populations déportées ; patrimoines détruits ; fonctionnement bouleversé. Et comme les conditions ont changé, comme l'État est moins fort, comme les habitants sont moins dociles, on ne le fait plus. Au mieux, on fait passer une « coulée verte » à travers trois terrains vagues.

Pour tous, il est clair que le quartier traversé préexiste aux points A, B, et à la volonté de les relier plus directement ; il est également clair que dans la plupart des cas, les habitants du quartier ne vont pas apprécier.

#### **9.4 Voyage de A à B dans un territoire pertinent mais pas reconnu**

La vallée de l'Huveaune est de cette sorte, pour les raisons qui on été déjà dites. Elle est géographiquement déterminée par le fleuve côtier et ses bassins versants. Elle est historiquement constituée comme une ville linéaire, ensemble de villages-rues et d'industries se développant à proximité de l'eau et des infrastructures. Elle est actuellement un ensemble d'opportunités foncières et un ensemble de problèmes, concernant notamment la circulation. C'est un objet de connaissance.

Mais ce n'est pas un objet reconnu, ni par l'administration – *la vallée ne correspond pas à la somme exacte des 10<sup>ème</sup>, 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille ; elle ne s'arrête pas aux limites communales* – ni par les habitants – *qui ont des situations économiques et sociales diverses, des identités culturelles variées, et qui se reconnaissent plus facilement dans les différents « villages » qui se succèdent dans la vallée*. C'est commun dans une ville où les relations politiques sont personnalisées, et que certains acteurs se complaisent à décrire comme une fédération de villages. C'est également commun dans toutes les agglomérations contemporaines, en dehors des centres historiques.

Les villes actuelles nécessitent un effort constant d'identification de leurs limites et de leurs éventuels découpages. On sait la difficulté qu'eut l'Insee à définir une « *aire urbaine* », par itération, à partir d'un pôle

urbain<sup>121</sup>. À plus forte raison, il est problématique d'identifier les sous-catégories d'une aire urbaine, qu'on les désigne comme « secteurs », comme « zones » ou comme « pôles ». Ces entités peuvent très bien être fondées en raison, comme objet de connaissance, mais ne pas être reconnues socialement et culturellement dans la ville actuelle, qui bouleverse les entités géographiques, qui éventre les entités architecturales, qui entremêle les domanialités et les infrastructures. Au-delà des limites rassurantes d'un lotissement (s'il est desservi par une seule entrée) ou d'un grand ensemble (s'il est géré par un seul logeur), l'identification d'un quartier, quel qu'il soit, devient difficile, tant pour les résidents que pour les visiteurs. Être (ou n'être pas) de Saint Marcel ou de La Barasse, être (ou n'être pas) à la Valentine ou à la Capelette, avant que d'apparaître comme des crises identitaires, se présentent à tous comme de véritables problèmes épistémologiques : « *Saint Marcel, je sais où c'est, mais là, est-ce que j'y suis déjà ?* »

Dans ces conditions, *Être ou ne pas être de la vallée de l'Huveaune* n'est même pas une question légitime. En revanche elle peut le devenir, dès lors qu'un projet V(A,B) impose à chacun de se déterminer en ces termes.

Ce peut être un projet venu de l'extérieur, sans lien avec la logique du territoire, comme l'a été l'autoroute A50, à une époque où l'État était assez fort pour passer outre les rares protestations publiques, ou comme, dans de moindres proportions, les chemins de fers prennent leurs aises pour faire passer un Tgv. Dans le cas de tels projets extérieurs, très généralement, ça passe ou ça casse, en fonction de l'importance des enjeux extérieurs et des résistances locales, ça se négocie en termes de mesures compensatoires, comme ce fut le cas à Marseille, pour la L2.

Il est plus intéressant de considérer ce que serait un projet de maillage de la vallée de l'Huveaune, une trame écossaise, par exemple, si d'aventure la chose était possible. Ce projet ne serait pas sans rapport avec un V(A,B) extérieur, puisqu'il soulagerait l'A50 de la desserte locale et améliorerait les déplacements directs entre Marseille et Aubagne. Mais il aurait aussi, et surtout, une fonction interne au territoire. Il permettrait de résoudre, dans la vallée de l'Huveaune, les problèmes provoqués par le fonctionnement actuel de la vallée. Il fabriquerait une reconnaissance culturelle du territoire, *avec lui* s'il venait à terme, ou *contre lui*, par la résistance coordonnée d'habitants qui, aujourd'hui, ne se reconnaissent pas dans ce territoire. La collectivité aurait tout à gagner d'une réussite, et presque tout à gagner d'un échec. En dernière analyse, comme les problèmes posés sont vraiment ceux de la vallée de l'Huveaune, les habitants qui se réuniraient pour faire capoter le projet n'auraient pas d'autre recours que d'en proposer un autre... ou de déménager, ce qui, *en vrai*, arrivera plus probablement.

#### **9.4.1 Voyage de A à B dans un territoire reconnu mais pas pertinent**

Dans la ville contemporaine, il arrive que certains territoires, qui n'ont aucune pertinence en terme de connaissance rationnelle, aucune régularité interne, aucune propriété spécifique, soient néanmoins culturellement reconnus.

Dans les vastes « zones » de démembrement des réalités physiques et d'émiettement des réalités culturelles, comme le territoire n'apparaît plus, en fin de compte, que comme une agglomération d'isolats urbains, qui ont infiniment plus que les objets ordinaires, l'apparence d'une monade. Les habitants des monades se cherchent contre toute vraisemblance des identités territoriales au dehors ; la tradition continue à identifier des « quartiers », qui excèdent le voisinage immédiat d'une monade et qui sont partiellement déliés de la géographie urbaine.

Hollywood fut, au XX<sup>ème</sup> siècle, le cas limite de ces identités déliées du territoire.

« L'image cinématographique d'HOLLYWOOD ! et la vraie commune d'Hollywood ne coïncident plus que très lâchement depuis les soixante-quinze dernières années. Et en effet, "Hollywood" est à tout point de vue un concept difficile à cerner, à la fois évasif et élastique. Tout d'abord, le lieu précis où se trouve Hollywood est un

---

<sup>121</sup> Une aire urbaine est « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. ».



motif de désaccord officiel total. Chaque ville de Los Angeles et chaque agence du comté est dotée d'une unité de service dénommée "Hollywood", pourtant aucune d'entre elles ne partage les mêmes limites et une seule se réfère au tracé de l'éphémère Ville d'Hollywood (1903-1910). En d'autres termes, la police interpelle des suspects dans un Hollywood pendant que le service de la propreté collecte les ordures dans un autre. Il n'y a que la redondance de ces Hollywood officiels et concurrents qui n'est l'objet d'aucune controverse. »<sup>122</sup>

L'incontestable existence d'Hollywood, comme fédération de monades, comme spectacle intégré, et finalement comme objet culturel, peut être pratiquement déliée de la moindre réalité territoriale. On continue *réellement* d'aller à Hollywood, sans être jamais certain d'y être sur le moment, mais au retour, avec la tranquille assurance d'y avoir été, puisqu'une photo de famille en témoigne, avec de grandes lettres affichées en fond de scène : H.O.L.L.Y.W.O.O.D. Une part significative des quartiers contemporains est construite sur ce modèle.

La réalité *effective* de ces quartiers *fictifs* peut paraître paradoxale, et très éloignée de considérations pratiques. Mais elle peut être éclairée par le travail que Renan eut à faire, en de toutes autres circonstances, pour répondre à une question simple : qu'est-ce qu'une Nation ? Il le fait à un moment, la fin du dix-neuvième siècle, où toutes réponses de bon sens devaient être écartées en toute rigueur :

- *une nation n'est pas une dynastie, parce qu'il est avéré, en France, qu'elle peut se débarrasser de ses rois ;*
- *une nation n'est pas un état, parce qu'il est avéré, en Italie, qu'elle peut vouloir exister avant même que d'avoir un état ;*
- *une nation n'est pas une race, une langue, une religion, parce qu'il est avéré, en Alsace, qu'on peut être français en ayant tous les traits sociaux et culturels d'un allemand ;*
- *une nation n'est pas une entité géographique déterminée, parce que les grands pays européens du moment se sont tous projetés très au-delà de leurs « frontières naturelles » ;*
- *une nation n'est pas de strict intérêt, parce que les sentiments nationaux du moment paraissent excéder très largement les besoins que d'honorables traités commerciaux pourraient satisfaire à moindre frais.*

Au terme de ces exclusions, Renan ne veut plus, et ne peut plus, en toute logique, définir la nation autrement que par la *volonté* de ceux qui la font : une nation, c'est, en substance, « *avoir fait de grandes choses ensemble, vouloir en faire encore* ». Au vu des grandes choses qu'ont *effectivement* faites les nations, et au vu des cataclysmes que les nationalismes ont *effectivement* provoqués, il serait cavalier d'écarter la pensée de Renan d'un revers de main, au motif qu'il s'agirait d'une fiction, très éloignée des considérations pratiques. Des effets pratiques, il en eut, pour le meilleur et pour le pire.

Et aujourd'hui : Qu'est-ce qu'un quartier ? C'est vouloir le faire exister ! De façon très anecdotique, c'est la « fête des voisins » instituée chaque année au mois de juin, ce sont les quinzaines commerciales qui existaient avant, ou un peu partout, les grandes tables qu'on aligne dans les rues piétonnes pour saucissonner, généralement dans de vrais quartiers, qui n'ont pas besoin de ces dispositifs pour exister. Plus sérieusement, pour le meilleur et pour le pire, la ville contemporaine voit naître, ou peut faire naître, des « quartiers » qui ne coïncident pas toujours, ou pas strictement, avec les entités géographiques, sociales ou culturelles dont ils sont issus, qui ne sont ni des entités géographiques, ni des entités sociales, ni des entités culturelles établies, mais des expressions de pure volonté. Le « côté obscur » de cette force est désormais bien connu. Il s'incarne dans l'émeute, dont tout montre qu'elle n'est pas un repliement sur les monades urbaines, mais de la volonté explicite d'en outrepasser les frontières géographiques, sociales et culturelles.

Les pouvoirs publics en sont si paniqués qu'il n'est pas encore question de faire exister des quartiers partiellement déterritorialisés, de construire les configurations physiques adaptées à de réelles représentations culturelles. Plus prudemment, on continue à aménager les espaces publics à l'intérieur des monades, ou dans le meilleurs des cas, à les désenclaver, à construire timidement des passerelles entre plusieurs monades mitoyennes. Il serait du plus mauvais goût de prétendre que deux bandes alliées, dont les monades sont à dix kilomètres l'une de l'autre, ou même deux bandes rivales, également distantes, constituent ensemble des territoires à part entière. Mais comme de telles réalités sont déjà considérées et gérées, dans le monde apparemment plus policé de l'entreprise, on peut se risquer à prendre date, concernant l'efficacité d'un projet  $V(A, P_1 \dots P_n, B)$  pour fédérer des territoires reconnus, mais pas pertinents.

---

<sup>122</sup> Mike Davis, *Beyond Blade Runner*, chapitre 6, annexé au présent rapport

Si le repli des monades sur elles mêmes, si l'enfermement des entités urbaines, si la reconstitution de « villages » spectaculaires et marchands, ne sont pas considérés comme des réponses adéquates aux débordements incontrôlés des « quartiers », il paraît nécessaire de concevoir les quartiers contemporains comme des fédérations partiellement déliées de leurs territoires, libérées d'une glaise qui, aujourd'hui, apparaît toujours comme de la boue. Les projets d'infrastructures de déplacements sont les plus efficaces à cet effet.

#### 9.4.2 Voyage de A à B dans un territoire ni reconnu ni pertinent

Il est bien entendu, on le rappelle, que le territoire d'un projet est *nécessairement* pertinent et reconnu dans la logique du projet ; les auteurs d'un projet savent ou croient savoir où ils passent et pourquoi ils passent. On désigne comme territoire « ni reconnu ni pertinent » celui qui n'a pas d'autres reconnaissances et pertinences que celles du projet, celui qui, au sens plus strict du terme, n'existe pas en dehors du projet. Ce fut ainsi dans la conception et la construction de la L2 à Marseille ; la réserve foncière était un territoire reconnu et pertinent pour les auteurs du projet, et seulement pour eux. Par ailleurs, l'emprise traversait des quartiers différents, et ses concepteurs eurent à gérer différemment les situations. La situation la plus intéressante put être observée pendant la tentative d'un tracé alternatif, qui fut dit « des bastides » ou « des collines », parce qu'il passait au nord des emprises prévues, sur d'autres réserves foncières et sur d'autres terrains peu urbanisés. Ce projet suscita une association de défense des territoires concernés, étrangement constituée d'habitants qui souhaitaient rester au calme, mais aussi de propriétaires et de promoteurs qui souhaitaient lotir de grands terrains. Chacun est rentré chez soi après que cette variante a été abandonnée ; ceux qui souhaitaient être au calme ont été les dindons, après que les lotissements ont été construits.

On peut, dans cette configuration, supposer qu'une opération réussie *aurait pu* constituer un territoire pertinent et reconnu, si elle avait fait un maillage efficace. On doit surtout constater que le « posse<sup>123</sup> » qui s'est constitué pour contrer le projet n'avait plus aucune raison d'exister après son abandon, ce qui n'est pas le cas dans un territoire pertinent, quand le projet vise précisément à résoudre les problèmes de ce territoire.

Le territoire du BUS relève en partie de cette catégorie de territoire inexistant : il n'est pas reconnu comme une entité par ceux qui y habitent, et n'est même pas vraiment pertinent pour qui chercherait à connaître le fonctionnement global des « quartiers sud » de Marseille. Le tracé du BUS proprement dit, qui fut d'abord un trait de Greber dessiné sur un plan, est devenu par la suite une réserve foncière. De fait, c'est un paysage réel, une zone en friche bordée par la ville, qui permet de découvrir assez rapidement, et de loin, de jolis panoramas sur des fragments de villes hétérogènes ; en ce sens c'est une expérience paysagère assez unitaire – *voir de tout, vite et loin* – et aussi une réalité sociale – *habiter au bord d'une friche*. Mais cette pertinence relative doit être fortement tempérée par une évidence : n'importe quelle réserve foncière linéaire tracée au hasard dans les quartiers sud de Marseille aurait produit à peu près les mêmes effets. Tout ce qu'on peut dire en toute rigueur d'une zone non aedificandi, c'est qu'elle n'est pas construite, qu'elle a les effets d'une zone non aedificandi et que, si on la construisait, elle ne les aurait plus ; tout ce qui peut être dit sur « la réserve foncière du BUS » est une conséquence triviale de sa définition. C'est déjà un vice de procédure d'établir la pertinence d'un objet sur une régularité tautologique – *une friche a les propriétés d'une friche*. C'est un plus grave défaut encore de désigner un objet qui n'a aucune propriété. En conséquence, le « périmètre élargi du BUS » n'existe pas avant le BUS. C'est tout autre chose que la vallée de l'Huveaune, qui est une réalité géographique et urbaine avant qu'on y envisage la moindre trame écossoise. Chaque quartier traversé par le BUS, chaque maison, chaque arbre, chaque particule de terre y existe, mais ensemble ces éléments ne constituent pas un objet, que quiconque aurait pu prendre la peine de désigner avant le BUS, et qu'on ne peut aujourd'hui désigner que comme « le territoire impacté par le BUS ». C'est tout autre chose quand le BUS est là, même à l'état de projet : ces deux maisons *pourraient* être également *détruites* par le BUS ; ces deux quartiers *pourraient* être également *réunis* par le BUS ; une myriades d'objets auparavant distincts acquièrent miraculeusement des caractères communs *par* le BUS, même à l'état de projet.

---

<sup>123</sup> Au sens américain du terme, de « bande » plus ou moins instituée : posse comitatus, posse foudation, jamaican posse, spur posse, indian posse, etc.

Souvent, les concepteurs ne prennent pas la peine de distinguer clairement leur périmètre d'étude *sans le projet*, qui est très généralement *rien – ou des tas de choses distinctes, ce qui revient au même* – et leur périmètre d'étude *avec le projet*, qui serait susceptible de devenir *quelque chose* par le projet. La capacité d'anticipation des concepteurs leur fait confondre ce qui existe avec ce qui pourrait exister, y compris le territoire lui-même. Cette confusion ne pose pas de problème considérable en ce qui concerne un projet d'architecture, dont le périmètre est précisément borné, et dont les effets plastiques, techniques, écologiques, peuvent être assez facilement mis en listes exhaustives. Les problèmes peuvent également être surmontés sans conscience en ce qui concerne un projet urbain normal, dont le périmètre préalable est souvent un quartier, déjà pertinent et déjà reconnu, ou mieux encore un grand ensemble ou un lotissement, dont l'autisme garantit l'intégrité objective. Le problème est considérablement accru, et impose une réflexion consciente, dans le cas des projets d'infrastructures  $V(A,B)$  ou  $V(A,P_1\dots P_n,B)$ , dont les tracés capricieux, réglés sur la réserve foncière, le relief, les rayons de courbures, traversent un morceau arbitraire de la surface terrestre qui n'est *rien*, ou si on préfère, qui est une somme de petites choses éparses, qui seront emportées par le vent du boulet.

Une conséquence bien connue de l'inexistence d'un territoire, c'est qu'il faut porter une extrême attention à toutes ces petites choses, les seules qui existent, et qui disparaîtront, soit parce qu'elle seront démolies, soit parce que, dans le nouveau contexte d'un projet réalisé, elles n'auront plus du tout le charme qu'elle avaient. Dans une région aussi brutale que la nôtre, il n'est jamais inutile de rappeler constamment qu'une petite chose, même conservée à terme, n'est pas la même au bord d'un chemin ou le long d'une autoroute.

Une conséquence moins connue de l'inexistence d'un territoire, c'est qu'il est parfaitement inutile de fonder la pertinence d'un périmètre d'étude avant le projet ou sans le projet. Qu'un quartier tout entier existe au nord ou au sud du projet, n'a aucune espèce d'importance, si cet objet n'a pas d'incidence sur le projet, ou si le projet n'a pas d'incidence sur lui. Il est toujours plus utile d'inclure dans le périmètre les *riens* qui pourraient devenir *quelque chose* par le projet. C'est dire et redire aux maîtres d'ouvrage qu'un périmètre d'étude n'a aucun sens et aucune existence avant que le projet ne soit préfiguré. Cela est bien connu des spécialistes de la Capitale mais peut être utilement rappelé dans nos Régions les plus forcloses, c'est-à-dire ici et maintenant.

En revanche, l'existence ou l'inexistence d'un territoire préalable, qui n'a aucune importance après qu'un projet est réalisé, est toujours déterminante pour un projet abandonné. On le rappelle, l'échec d'un projet sur un territoire pertinent mais non reconnu, comme la vallée de l'Huveaune, a un effet positif : faire reconnaître le territoire par ceux qui s'y opposent. Mais l'échec d'un projet sur un territoire inexistant ne laisse qu'un goût de cendre.

## **9.5 Épistémologie du voyage de A à B**

Le terme de « projet intégrateur » est bienvenu, par opposition au « haché menu ». Il renvoie très généralement au passage d'un problème à une problématique, à un ensemble de questions étroitement corrélées, telle qu'on ne peut pas résoudre l'une sans traiter les autres. L'intégration pose alors un nouveau problème : construire les limites du système considéré ; excéder les frontières du petit problème posé ; ne pas basculer dans le « tout est dans tout ».

La connaissance classique procède généralement par restriction de son objet ; ne considérer que les rapports des masses, du temps et de l'espace dans la mécanique ; ne considérer que les recompositions moléculaires dans la chimie ; etc. Ce « haché menu » là a montré sa fécondité dans pratiquement tous les domaines des sciences physiques et sociales. Mais les limites du « haché menu » ont vite été mises en évidence, en sorte que sont apparus des domaines de connaissance intégrateurs, souvent légitimes, mais toujours suspects. L'écologie est un excellent exemple de cette légitimité et de cette suspicion ; il est très légitime d'excéder le cadre des disciplines constituées – biologie, géologie, climatologie, etc. – pour étudier un milieu écologique dans son ensemble, comme un système d'interactions dont ne peuvent rendre compte aucune des disciplines classiques concernées ; mais il est également suspect de construire un tel objet d'étude, qui a une tendance à l'extension permanente. L'étude d'un oasis en plein désert est légitime, puisqu'on peut assez facilement tracer les limites de ce système fermé, avec un nombre limité d'input et d'output. À une autre échelle, l'étude globale de la biosphère

est légitime, pour les mêmes raisons. Mais entre ces deux extrêmes, dans les territoires plus perméables, là où il y a plus d'input et d'output que d'interactions internes au système, ça devient un vrai problème. L'écologie, qui commence comme une science, finit souvent en soupe indigeste, en affirmation permanente du « tout est dans tout ».

L'étude urbaine paraît relever de la même légitimité et de la même suspicion. Le « haché menu » y est haïssable, mais la tendance à l'extension permanente de son objet y est également manifeste. Ce sont des extensions territoriales : traiter de Saint Loup, c'est traiter de la vallée de l'Huveaune, c'est traiter des rapports de Marseille à Aubagne, c'est traiter de l'agglomération marseillaise, c'est traiter de la Provence, c'est traiter de l'Europe, c'est traiter du Monde... Ce sont aussi des extensions thématiques : traiter des déplacements, c'est traiter des raisons de ces déplacements, c'est traiter du travail et de la consommation, c'est traiter du Social, c'est traiter de l'Homme... Et certaines études urbaines sont ainsi faites, constituées d'un fatras d'informations éparses, sur de très grands territoires et dans de nombreux domaines.

La légitimité d'une discipline urbaine intégrative ne peut être fondée, en dernière analyse, que sur l'étude des ses limites, que sur l'identification, au sein de ces limites, d'un système d'interactions relativement fermé, avec un nombre limité, maîtrisable et identifiable d'input et d'output.

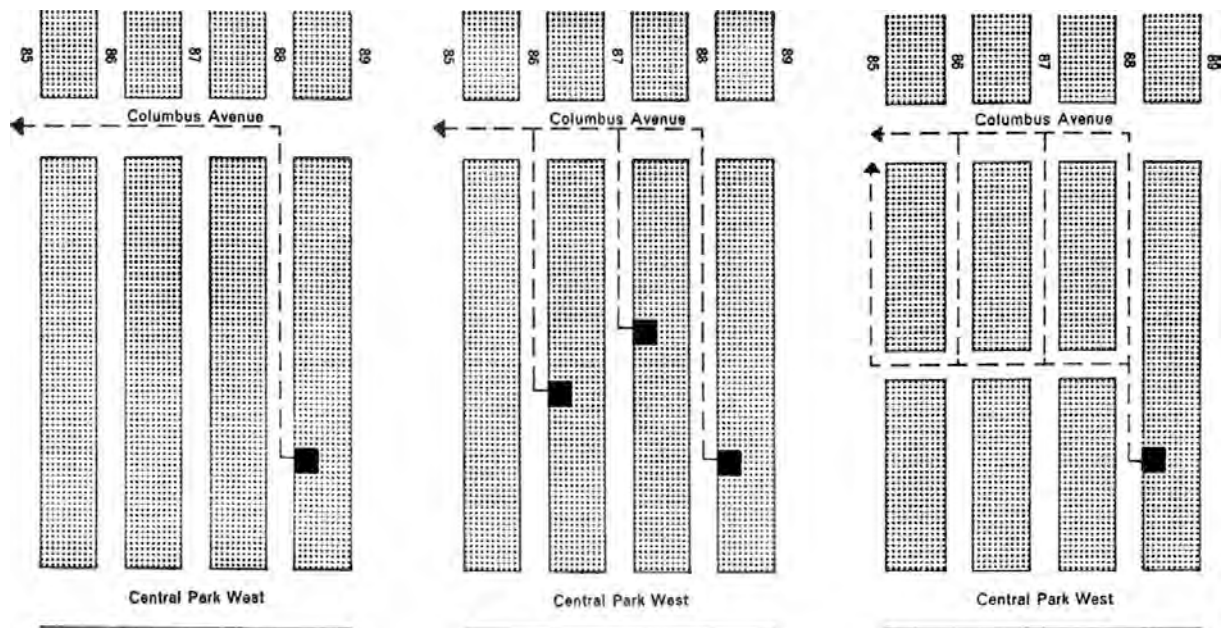
L'hypothèse centrale qui peut être énoncée au terme de l'analyse, c'est que le territoire d'une démarche intégrative n'est pas la somme des petites choses qui existent ici et là, aux alentours d'un voyage de A à B ; cette somme théorique « de carottes et de navets » n'existe pas, ni en mathématique, ni dans une ville contemporaine ; ce n'est généralement pas un objet. Quand aucun territoire n'existe au préalable, la démarche intégrative ne peut concerner qu'un objet délibérément construit : l'ensemble de *certaines* petites choses existantes, tout autant qu'elles peuvent être réorganisées par le projet pour constituer un territoire pertinent et/ou reconnu. Pour parler par métaphore, c'est, dans la nébuleuse d'objets disjoints qui nimbent  $V(A,B)$ , tout ce qui peut apparaître, d'un certain point de vue, comme une constellation.

Parmi ces petites choses existantes, il y a évidemment des objets physiques ; il a également des objets sociaux et culturels ; mais les uns et les autres sont, dans le projet, partiellement abstraits. C'est ce qu'on appelle généralement la forme urbaine, entendue à la fois comme une réalité physique, *partiellement déliée de son état actuel*, et comme une réalité sociale et culturelle, *déliée de ses contenus sociaux et culturels particuliers*. C'est un objet d'étude assez ambigu.

L'étude des formes urbaines en tant que telles relève de la connaissance classique, par restriction drastique de son objet : les configurations physiques des villes, dans leurs modes de superposition et de croissance. Mais en fait, cet objet restreint n'a jamais été vraiment l'objet d'étude des typo-morphologistes, qui étaient également engagés dans l'action, dans la légitimation sociale et culturelle de l'action. Forcément, il y avait toujours du matériel et du culturel dans leurs études, mais dans une forme qui suspendait un peu leur « sens » matériels et culturels. Que de mêmes places publiques, que de mêmes rues, aient pu accueillir des démocraties, des dictatures, des systèmes féodaux et capitalistes, des pratiques économiques variées ou spécialisées, imposait de prendre en compte ces pratiques, mais dans un état assez générique qui les contiendraient toutes, en ce qu'elles seraient toutes en négociation avec un même cadre physique. C'est un objet social assez ambigu, et pour tout dire difficile à comprendre pour qui n'est pas dans le projet : un social générique, au regard des objets sociaux classiques ; mais un social particulier, en ce qu'il est en relation constante avec de la forme urbaine. Dès lors, la réalité physique est partiellement détachée de son état actuel : non seulement un bâtiment conservé sera autrement habité par d'autres personnes, mais il sera rénové, décroïonné, et plus profondément changé, ne serait-ce que parce qu'il est actuellement au bord d'un chemin et sera demain au bord d'une rue, d'un boulevard ou d'une autoroute. L'objet préexistant, physique ou social, est partiellement délié de son actualité, ramené à un état générique qui contient plusieurs états possibles.

On peut le voir en acte dans une petite démonstration de Jane Jacobs : plus une maille urbaine est serrée, plus les activités peuvent s'y développer en tout points. L'exemple qu'elle cite est le quartier d'une grande ville américaine, et les activités qu'elle considère sont de petits commerces urbains. Mais son propos est extensif à n'importe quelle ville maillée et à n'importe quelle activité humaine mettant en jeu des individus ayant le choix entre plusieurs parcours entre deux points A et B.





C'est la raison de la démonstration de Jacobs : dans un maillage de rues serrées, plus de gens ont le choix de passer devant une activité particulière. Dans l'étude des formes urbaines, ou tout simplement en topologie, la démonstration est impeccable. Mais c'est la bizarrerie de l'objet social et de l'objet physique qu'il faut signaler : un individu qui, allant de A vers B, peut avoir le choix de passer par un plus grand nombre de points  $C_N$ , abstraction faite des raisons qu'il a d'aller de A vers B, abstraction faite de ses intérêts particuliers pour les  $C_N$  considérés, en ce qui concerne l'objet social ; et une ville dans trois états différents, en ce qui concerne l'objet physique. Encore, dans le cas de cette démonstration, il y a un découpage simple : 1) une loi générale, relevant strictement de la topologie, discipline classique ; 2) une application particulière, pour toute situation sociale ou des individus vont de A vers B, qu'il s'agisse d'un mouvement pendulaire domicile/travail ou d'un pèlerinage à Compostelle ; 3) un objet physique dans trois états seulement, qui peuvent être facilement obtenus en perçant une rue et en déplaçant des commerces. Mais il y a des objets sociaux moins radicalement déliés de leurs circonstances particulières, des conditions suspensives des contenus culturels plus variées et plus complexes, des façons plus nuancées d'estomper le contenu social particulier d'une pratique, et des façons infiniment plus complexe de faire varier les objets physiques. L'objet considéré de façon générale, c'est le social, *en ce qu'il est déterminé par la forme urbaine*, et la forme urbaine, *en ce qu'elle peut être amendée*.

## 9.6 Conclusion

Prétendre que le projet est intégrateur, c'est construire les objets abstraits qu'il peut intégrer.

En conséquence, le lecteur pardonnera l'abstraction du texte, partiellement déterminée par son sujet, et partiellement par les circonstances : dans une ville abstraite, où ce qui arrive n'est généralement *rien*, la seule expérience réelle est en pensée.



par Stéphane Hanrot

---

Dans cette recherche, nous avons procédé à la confirmation de l'hypothèse qu'il existerait une stratégie intégrative de projet dans le domaine des infrastructures de mobilité. Cette STRATEGIE sait à la fois prendre en compte la complexité des acteurs institutionnels et sociaux, la fragmentation des responsabilités territoriales et la longue durée pour les mobiliser sur un projet INTEGRATEUR dont l'architecture serait un objectif partagé. L'architecture est entendue ici comme la mise en forme et en espace de la rencontre entre l'infrastructure et le territoire urbain à ses différentes échelles. Le projet étant à la fois le processus et son résultat, il dispose de MODALITES pour élaborer cette architecture avec les différents acteurs concernés et de l'inscrire dans le temps.

Pour vérifier l'existence de la stratégie intégrative de projet, ou stratégie de projet intégrateur, il faut être capable de l'évaluer. Si une stratégie est "intégrative" c'est qu'elle permet d'une part de créer une CONVERGENCE des points de vue des différents acteurs institutionnels sur la PERTINENCE du projet et, d'autre part, que le projet offre une PERSISTANCE - c'est-à-dire qui ne perd pas sa pertinence quand il passe dans le "hachoir" des services techniques – tout en conservant une capacité d'ASSIMILATION des faits nouveaux. C'est ce que nous avons réalisé au travers de l'étude de trois projets réalisés par un groupement d'architectes-paysagiste-urbaniste-ingénieurs dans le cadre d'un marché à bon de commande d'études générales.

Revenons, dans un premier temps, sur le déroulement de cette recherche et des apports de chaque chercheurs de l'équipe. Puis nous élargirons les résultats de notre recherche au-delà de l'hypothèse de travail en forme de théorie. Ce qui nous conduira à compléter les modalités opératoires de la stratégie intégrative de projet. Nous reviendrons alors sur la méthode de recherche que nous avons suivie et en ferons la critique. Enfin, nous préciserons les limites de notre travail et les suites qu'il dessine.

### **10.1 Les investigations menées :**

Un premier chapitre fait état de l'analyse des faits établis par S.Hanrot, qui ont permis d'expliquer que la problématique abordée - comment l'architecture fabrique-t-elle de la ville, du paysage et du territoire à partir de la mobilité ? - est essentielle dans les réflexions actuelles sur le projet urbain, dépassant largement le cadre Marseillais à partir duquel elle est posée. Une première analyse des faits a été effectuée, mettant en évidence certaines modalités de la stratégie du projet intégrateur, modalités qui complètent les recommandations déjà repérées par le CERTU et celles qui sont portées par les méthodes du PCI (Processus de Conception Intégré).

L'analyse effectuée par Alexandre Chapuis sur le BUS, présentait le projet le plus ancien, celui qui peut être apprécié dans la durée, le Boulevard Urbain Sud. A. Chapuis montre par son analyse que le projet du BUS n'est pas totalement intégrateur, notamment par le fait qu'il ne présente pas la persistance requise. Le BUS, tel que conçu par le groupement, toujours en instance de réalisation à ce jour, est fragilisé. Ceci posé, Alexandre Chapuis révèle, dans une diachronie plus large qui resitue les modèles de boulevards à l'œuvre à l'amont et l'aval du projet du groupement, un mécanisme qui met en jeu une forme de persistance que l'on n'imaginait pas initialement et des cycles de convergences de points de vue des acteurs en présence. Cette mise en évidence dépasse les attendus initiaux et tend à démontrer que les concepts formés pour évaluer la stratégie intégrative peuvent être révélateurs de mécanismes profonds de la vie d'un projet.

Aurélié Cristini analyse les projets de Trame Ecossoise pour la vallée de l'Huveaune et de Boulevard Urbain de l'Etoile. Ces deux projets ne sont pas évaluables dans les mêmes termes que le BUS dans la mesure où la durée de vie est moins longue. En revanche, c'est le bénéfice de la liberté d'investigation qui est mis en évidence sur la vallée de l'Huveaune et la démonstration que la stratégie intégrative de projet peut être productive quand bien même la question est mal identifiée par la maîtrise d'ouvrage. Quant au projet du BUE, A. Cristini montre que la stratégie intégrative permet de dépasser une situation d'enfermement : un projet initial est refusé par la

population, un emplacement est réservé au POS. Concevoir une solution suppose un changement de paradigme. C'est à la fois dans l'induction à partir de faits nouveaux pour élaborer une nouvelle pertinence de projet et dans la construction d'une convergence pas à pas que le projet tire sa spécificité. Là encore, démonstration est faite que les concepts avancés pour qualifier et évaluer la stratégie intégrative ont une forme d'efficacité.

Bernard Barilero ouvre la réflexion à la sociologie. Dans un premier temps il revisite le domaine du projet urbain dans son hétéronomie et relève un ensemble d'enjeux de gouvernance et de démocratie locale. Tout en relativisant la vision idéaliste du projet urbain par le groupement, il met en évidence l'importance de la méthode intégrative comme une pratique sociale. Cette remise en contexte est évidemment essentielle pour recadrer les trois projets et montrer en quoi pour chacun deux il y a la mise en jeu d'une culture urbaine qui s'accomplit avec plus ou moins de réussite dû au fait que, au-delà du moment du projet, la stratégie intégrative doit intégrer les modalités de gouvernance et de démocratie locale. Or cette clause n'est pas toujours présente dans les projets. La remise en contexte est utile sur un autre plan, celui des concepts engagés dans notre hypothèse. En utilisant les concepts de persistance, de pertinence et de convergence des points de vue, B.Barilero démontre à son tour leur légitimité opératoire dans la compréhension des mécanismes du projet, y compris dans le registre de l'analyse sociologique, nécessaires, à l'évidence, mais pas suffisants toutefois.

Isabelle Rault construit son analyse sous un angle qui renvoie à son expertise de paysagiste investie sur la thématique du développement durable. Sur ce registre, elle propose une grille d'analyse fondée sur les recommandations du MEDDAT et d'une étude comparée de quartiers durables méditerranéens pour la ville de Marseille qui recherchait des alternatives aux modèles nordiques dans ce domaine. Isabelle Rault développe ici une vraie position de "reflexive practitioner", analysant en détail le BUE dont elle a été particulièrement en charge au sein de H&R. Elle tire de cette analyse des ouvertures pour améliorer la stratégie du projet intégrateur en montrant les aspects du Développement Durable qui ont été mis à l'œuvre par le groupement et ceux qui lui a échappé. La question de la gouvernance reprend ici sa place et fait écho en cela à l'analyse de B. Barilero. La critique de la discontinuité des acteurs trouve, dans le dispositif u marché à bons de commande, une solution possible. Sur la stratégie intégrative elle-même, elle montre que les grilles disponibles à ce jour, si elles peuvent servir de check-list pour évaluer la durabilité d'un projet, souffrent du syndrome du "hachoir à projet". Elles découpent en effet la complexité dans une logique analytique, mais ne savent pas restituer la nature holistique du projet. Et, de plus, si elles ignorent les modalités propres à l'analyse architecturale de la composition des formes et des espaces émanant de la connaissance de l'existant et de son prolongement par le projet. Elle propose en conséquence de donner la main à la stratégie intégrative et d'intégrer ce qui relève de la durabilité plutôt que l'inverse : la stratégie intégrative sur détermine la question du développement durable. Ce faisant, elle produit une rétroaction effective vers les membres du groupement et vers le maître d'ouvrage. Elle montre, elle aussi, que les concepts posés en hypothèses sont féconds pour aborder le rapport entre développement durable et intégration en pointant les corrélations conceptuelles que l'on peut reconnaître entre les deux.

La position tenue par René Borruey est différente des précédentes parce qu'elle établit une relation entre sa thématique de recherche et la mise en situation que lui a procurée le projet sur la vallée de l'Huveaune. Cette rencontre a été positive dans de déroulement même de l'étude pour le groupement en permettant une relation claire entre la diachronie que restitue l'histoire et la lecture cartographiques que permettent les SIG aujourd'hui. Au regard de cette expérience (et de travaux ultérieurs menés sur d'autres territoires), R. Borruey propose de situer la stratégie intégrative dans une narration la plus objective possible de l'histoire du territoire sur la longue durée (reliant histoire morphologique, histoire économique et histoire sociale), où les politiques, études et projets antérieurs, réalisés ou non, les enjeux oubliés ou actuels, la commande même de l'étude en cours, seraient expliqués comme des phases de cette histoire du territoire, pour finir par la narration nécessairement subjective du projet proposé, comme vision choisie, prise de position assumée d'une suite souhaitable à donner à l'histoire du territoire. Il ne s'agirait en aucun cas de prétendre enraciner le projet dans l'histoire de son territoire, mais de construire et de clarifier objectivement l'histoire à laquelle le projet vient proposer une suite (donnant ainsi aux acteurs les outils d'une réponse critique). Il pense que cette narration de l'histoire du territoire, des origines à l'instant où se réunit son auditoire, serait un puissant vecteur de rapprochement des acteurs habituellement dissociés quant à leur lecture du territoire, de leur convergence quant aux attendus du projet, puis de persistance et d'assimilation, pour peu que soit bien distinguée la lecture objective de l'histoire collective de l'explication subjective du projet. Outre la rétroaction vers le groupement pour améliorer la stratégie du projet intégrateur, R. Borruey confirme l'intérêt des concepts posés en hypothèses et ouvre pour lui-même un nouveau questionnement, qu'entendre par "histoire du territoire" et qu'en attendre ?



Le développement de Pascal Urbain décale la réflexion sur un plan philosophique. Son questionnement sur la nature même des objets enjeu dans le projet intégrateur montre clairement que le projet dépasse son objet, c'est-à-dire que l'infrastructure de mobilité en jeu, qu'elle soit boulevard ou trame écossaise, est un biais par lequel la pensée sur la ville s'exerce. Ouvrant les "monades" des "quartiers" qu'elle traverse, elle demande à penser la ville en tant que projet d'ensemble et par là à reconnaître des unités territoriales ignorées. Ainsi, constituant une typologie des voyages qu'induit l'infrastructure – "Voyage de A à B dans un territoire pertinent et reconnu", "Voyage de A à B dans un territoire pertinent mais pas reconnu", "Voyage de A à B dans un territoire reconnu mais pas pertinent", "Voyage de A à B dans un territoire ni reconnu ni pertinent" – il montre que, si le projet a un pouvoir de reconnaissance territoriale, il ne trouve lui-même sa pertinence qu'une fois légitimé par ce territoire. A cette condition sur la pertinence du projet et de son territoire, Pascal Urbain ajoute cette autre sur la nécessité de circonstancier l'objet de l'intégration : " Le terme de « projet intégrateur » est bien venu, par opposition au « haché menu ». Il renvoie très généralement au passage d'un problème à une problématique, à un ensemble de questions étroitement corrélées, telle qu'on ne peut pas résoudre l'une sans traiter les autres. L'intégration pose alors un nouveau problème : construire les limites du système considéré ; excéder les frontières du petit problème posé ; ne pas basculer dans le « tout est dans tout »."

## **10.2 Les résultats :**

Pour autant nous avons montré que les projets pris en exemple ne sont pas tous parvenus au même degré d'intégration. Certains, comme le BUS seraient, après avoir connu un épisode intégrateur, en risque de désintégration.

Pouvons-nous, à partir de là, valider notre hypothèse initiale, à savoir qu'il y aurait une stratégie de projet vertueuse mis en œuvre par le groupement, et que les trois projet étudiés en témoigneraient ? Qu'il y ait une stratégie, cela semble démontré. Nous l'avons en effet identifiée comme intégrative et l'avons située dans le contexte des méthodes de conception contemporaines. Notre hypothèse posait aussi que pour valider l'intérêt de cette stratégie, il fallait pouvoir l'évaluer. Sur ce point, nous avons montré que les critères d'évaluation envisagés avaient une certaine efficacité pour rendre compte du degré d'intégration à l'œuvre dans les projets analysés. La vertu de la stratégie n'est cependant pas automatique. L'évaluation a montré que certains projets, après avoir été intégrateur, ont perdu de leur persistance et entrent sur la voie de la désintégration, ce qui n'a pas été sans surprise pour certains membres du groupement, ainsi en fut-il du Boulevard Urbain Sud. La question de la mauvaise gouvernance n'est pas étrangère à cette désintégration. Nous avons alors de là nuancé notre hypothèse en considérant que si un projet d'infrastructure est intégrateur, il ne l'est pas dans l'absolu, il l'est pour un temps limité. Le projet est hétéronome, c'est-à-dire qu'il est soumis à des forces extérieures qui, si elles ne sont pas assimilables, peuvent conduire à sa désintégration.

Ainsi, les modalités d'évaluation que nous avons mises en place dans la recherche montrent une limite de la stratégie du projet intégrateur dans certains cas ce qui laisse à penser que si la stratégie existe bien, elle n'est pas pour autant toujours vertueuse. Il convient donc de mesurer la désintégration possible d'un projet. Dès lors, on en vient à établir moins une valeur absolue qu'une valeur relative qui doit se lire sur une échelle dont les deux extrêmes seraient l'intégration ou la désintégration du projet. Ceci est un résultat majeur de notre recherche qui élargit notre modèle d'évaluation. Nous précisons les termes de notre hypothèse de la façon suivante.

Il existe une STRATEGIE INTEGRATIVE de projet et un état de PROJET INTEGRATEUR, dès lors que l'on constate sur ce projet une CONVERGENCE de points de vue entre les acteurs mobilisés sur LA PERTINENCE du projet dans le TERRITOIRE qui l'accueille. Il faut aussi que cet état soit PERSISTANT de sorte que le projet conçu et le discours tenu aient des caractéristiques proches sinon analogues dans le temps. Il faut encore que cette PERSISTANCE soit associée à l'ASSIMILATION par le projet des ASPECTS nouveaux que les acteurs auront à faire valoir selon leur POINTS DE VUE propres. Un tel projet sera dit INTEGRATEUR.

Inversement, un projet est DESINTEGRATEUR s'il y a CONVERGENCE des acteurs sur l'IMPERTINENCE du projet. Le projet est ALTERE, c'est-à-dire que ses caractéristiques sont perdues quand on considère son évolution dans le temps. Les ASPECTS nouveaux apportés par les acteurs ne sont pas ASSIMILES par le projet. Ce REJET met le projet en de DESINTEGRATION.

Entre ces deux bornes, un projet, tout en étant intégré, peut présenter des indices de désintégration. Un projet comme le BUS, présente dès à présent des indices de désintégration par le fait que sur les deux projets de maîtrise d'œuvre lancés après l'étude, un seul persiste dans la cohérence initiale. L'autre s'en affranchi.

Notre grille d'évaluation peut dorénavant se décliner ainsi :

#### INTEGRATION / DESINTEGRATION:

- CONVERGENCE / DIVERGENCE
- PERTINENCE / IMPERTINENCE
- PERSISTANCE / ALTERATION
- ASSIMILATION / REJET

La réflexion pourrait être aussi menée sur la trame écossaise de la vallée de l'Huveaune comme projet intégrateur. Celle-ci devrait trouver un relais politique et entre dans un nouveau cycle de gouvernance. Le fait qu'elle ait été inscrite dans le SCOT et qu'elle serve de référence dans le cadre de la révision du PLU lui donne une certaine persistance, mais ne la protège pas de mécanismes de désintégration pervers, à savoir la pression foncière et les verrouillages irréversibles quelle génère sur les disponibilités foncières.

On pourrait aussi appliquer cette évaluation à d'autres projets. Ainsi, sans avoir fait cependant un travail en profondeur, il serait possible d'appliquer la grille d'évaluation de l'intégration à des projets analysés par d'autres équipes. On s'apercevrait alors que, au-delà de notre corpus d'étude, l'intégration pourrait être appréciée bien que la stratégie n'ait pas été mobilisée explicitement. L'intégration deviendrait une propriété d'un projet urbain. Ainsi, on pourrait reprendre l'anatomie des projets urbains de l'équipe Tsiomis Ziegler [Tsiomis,2007], en augmentant leur scalpel de la lame intégration. En effet, l'anatomie de projets urbains a permis de souligner l'hétéronomie à l'œuvre et la particularité qu'elle induit dans le temps. On pourrait dès lors s'intéresser à la PERSISTANCE du projet et de à capacité d'ASSIMILATION. Le projet urbain de Lyon serait, de ce point de vue, le plus intégré. L'équipe a montré aussi l'importance de la concertation et de la gouvernance qui implique la population et donner au projet une PERTINENCE sociale. Elle a montré aussi l'importance de la constitution d'une culture urbaine partagée entre les acteurs pour que les projets gardent leur force et aboutissent. Là, des mécanismes d'ASSIMILATION sont à l'oeuvre. Venons en à Rennes. La recherche de Tsiomis/Ziegler a fait aussi état de la difficulté de mener à bien des projets sur l'ensemble d'un territoire intercommunal quant cette culture n'est pas partagée et que les aspirations de la ville principale à un modèle dense, se trouvait réfuté par les autres communes de la communauté : selon notre modèle d'évaluation, il serait question d'IMPERTINENCE et de DIVERGENCE de POINTS DE VUE. Elle a permis aussi de montrer comment, à Strasbourg, l'unité constituée sur le projet du tramway s'était effritée dans le temps, à ce point que les acteurs avaient perdu mémoire des conditions favorables qu'ils avaient donnée au développement de projets urbains de qualité. La question de la PERSISTANCE d'une conscience collective du projet est ainsi posée.

Ainsi, il semblerait que le périmètre de validité de la stratégie du projet intégrateur, limité par notre objet d'étude aux infrastructures de la mobilité, pourrait être élargi au projet urbain lui-même.

### **10.3 Les modalités opératoires:**

Forts de ces résultats, nous pouvons envisager de reconsidérer les modalités opératoires de la stratégie intégrative. Dans un chapitre précédent, nous avons fait état de modalités qui n'apparaissaient pas dans les ouvrages sur le processus de conception intégré (PCI), ni dans le projet intégré de voirie du CERTU. Ces modalités sont, en conséquence de la vérification de notre hypothèse, apparaissent comme plutôt consistantes. Toutefois, le fait que les projets ne soient pas tous intégrateurs au même degré laisse penser que ces modalités sont perfectibles, ou à compléter pour le moins. Voyons quelles modalités pourraient donc compléter l'ensemble précédemment constitué pour servir mieux la stratégie intégrative.

Le premier apport serait d'intégrer le mode d'évaluation mis en place dans le cadre de cette recherche comme une modalité de la stratégie intégrative. En effet, l'évaluation du corpus de cas a montré que l'intégration n'était pas une valeur absolue acquise définitivement dans un projet. En réalité, un projet est plus ou moins intégrateur, et quand il l'est, c'est pour un temps donné. Ceci nous a conduit à établir une sorte d'échelle de l'intégration. Il serait intéressant pour le concepteur et le maître d'ouvrage de savoir dans quel état d'intégration/désintégration se trouve le projet dont il a la charge, et réorienter éventuellement sa stratégie. Ainsi, concernant le BUS, les résultats de la recherche apparaissent comme une alerte sur le risque de désintégration que le projet encoure dès lors que le maître d'ouvrage n'assigne pas de rôle clair dans l'encadrement des équipes de maîtrise d'œuvre non seulement par ses propres ingénieurs, mais aussi par les membres du groupement. Cette alerte devient dès lors un mécanisme interne à la stratégie de projet intégrateur, mécanisme qu'il y aurait nécessité d'activer pendant la durée de vie de l'opération. Sous ces conditions, la persistance du projet pourrait être assurée.

Dès lors, on pourrait s'appliquer à reconnaître les cycles d'intégration et de désintégration à l'œuvre comme les montre travail d'A.Chapuis. Cette identification devrait être regardée précisément par un praticien quand il reconstitue l'histoire antérieure du territoire et du projet. Dans le cadre du BUS, cette identification aurait permis de montrer la fragilité "génétique" du projet de boulevard depuis son origine, et le risque potentiel de désintégration lors du cycle à venir. La question de la gouvernance du projet aurait alors du être posée.

Le principe de la gouvernance apparaît sous deux formes complémentaires chez B.Barilero – sous l'angle de la sociologie - et I.Rault – sous celui du développement durable. La gouvernance n'avait pas été appréhendée clairement lors de l'exercice pratique du groupement. Le développement des projets s'est souvent accompli sans que les principes de gouvernance ne soient clairement établis. Dans certains cas, cette indéfinition était une condition même de la possibilité de lancement du projet. Mais sa persistance ne peut en aucun cas se fonder sur une absence de gouvernance. La compréhension des acteurs et des modalités de la gouvernance doit être identifiée et même exigée à un moment du projet, si elle ne peut pas être précisée en préalable à celui-ci. Dès lors, soit la gouvernance et les acteurs sont en place et sont à même de jouer un jeu positif : maître d'ouvrage et concepteur sont alors dans un partenariat. Soit ils sont en place mais dans une logique négative, le concepteur devra alors lutter. La posture du praticien intégrateur se construira donc différemment selon les cas au regard du système de gouvernance et de démocratie locale.

Ces modalités nouvelles trouveraient naturellement leur place dans la narration que René Borruéy appelle de ses vœux pour que la pertinence du projet ne s'élabore pas seulement au moment de sa présentation, mais qu'elle procède de l'histoire du territoire de sorte que les concepteurs aient conscience de prolonger ou de déjouer les lignes de force du récit.

Pour investir la narration, on pourrait répartir les nouvelles modalités en trois moments :

• Modalités, pour entrer dans le récit :

- Mesurer la gouvernance du projet, c'est-à-dire l'aptitude du maître d'ouvrage à dynamiser la stratégie intégrative mais aussi identifier les risques de désintégration en cours de projet ou à posteriori. Sinon, se préparer à porter la charge non seulement du projet intégrateur mais aussi d'une partie des missions du maître d'ouvrage.
- Repérer la structure d'acteurs à l'œuvre et identifier ceux qui peuvent jouer le jeu de l'intégration et qui pourront porter le projet en assurant une continuité d'acteurs
- En cas de marché à bon de commande, se construire une représentation du territoire dans le temps. Car les interventions qui vont être menées ne se dérouleront pas dans un ordre logique. Ce sera au concepteur de construire la cohérence que les nécessités administratives et les urgences politiques s'emploieront à désintégrer.

• Pendant la phase d'investigation :

- Connaître le terrain avec ses pieds, c'est-à-dire dans cette relation d'une connaissance intime des lieux et des habitants qu'induit la marche. Ne pas se priver de questionner les personnes rencontrées. Leur culture des lieux est souvent féconde pour le projet. Cette connaissance est la meilleure forme d'induction dans le projet et d'assimilation.

- Connaître le territoire avec la mémoire des projets et des études qui ont été réalisées antérieurement. C'est là encore une forme d'induction et d'assimilation nécessaires à l'intégration.
  - Décaler des points de vue par l'invitation d'expertises complémentaires à celles des concepteurs, compléments qui révèlent le territoire sous des angles inédits. L'histoire, la photographie, le cheminement artistique du marcheur, sont autant de révélateurs de ce que la pensée normée ne voit plus. Se joue ici la pertinence du projet et la convergence des points de vue. Il peut être utile, pour se mettre d'accord, de faire appel à des médiations extérieures au terrain de débat habituel entre les acteurs.
  - Rechercher des références et des précédents pour circonscrire le domaine d'étude et donner la mesure ou la démesure du projet. Ils permettent aux interlocuteurs de comprendre ce vers quoi le projet les entraîne et d'anticiper la persistance potentielle du projet.
  - Redéfinir les limites du problème posé et montrer les emboîtements d'échelles qui opèrent sur le territoire pour légitimer le projet dans le système urbain : dans le linéaire de l'infrastructure et aux nœuds, là où se joue l'interface entre mobilité et urbanité. C'est la meilleure façon de reconstruire la pertinence et la convergence des points de vue.
  - Se saisir de toute l'épaisseur urbaine et paysagère y compris en intégrant au projet d'autres objets imprévus ou qui ne relèvent pas du service ou de la compétence du commanditaire. Car on est forcément en interface avec les services qui sont en charge du bâti ou des équipements publics. Le projet intégrateur est global, c'est-à-dire que les interfaces avec d'autres projet permettront de focaliser l'attention d'acteurs souvent enfermés dans la logique propre de leurs services.
- Pendant la phase de proposition :
    - Former un diagnostic sérieux et multi-aspects comme le maître d'ouvrage l'attend en général. Ce diagnostic doit préciser les aspects d'après lesquels le projet sera évalué. Mais attention à ne pas se laisser piéger par l'analyse en soi. Il faut, en fin de diagnostic, proposer des pistes, des orientations de projet qui préfigurent les scénarii préférentiels. Faute de quoi, devant le simple constat analytique, les interlocuteurs ne s'approprient pas le projet.
    - Construire le projet à partir de scénarii. Ces scénarii sont à voir comme des hypothèses que l'on se donne de tester collectivement pour parvenir à un projet pertinent. Ils vont permettre l'expression des points de vue et l'élaboration d'une convergence.
    - Favoriser l'induction qui fait remonter à partir de la connaissance fine la règle d'architecturale qui s'impose à l'ensemble et qui exerce un principe intégrateur.
    - S'ouvrir à la concertation sous une forme créative où l'on accepte que le projet soit une matière à pétrir collectivement. C'est la meilleure façon de le solidifier et de construire l'assimilation des éléments nouveaux.
    - Initier dès le début une narration du projet dans un continuum historique qui, d'étape en étape, de phase en phase, met en demeure le praticien et les autres acteurs de reconnaître le moment où ils se trouvent. De là, on peut identifier les lignes de force du projet comme prolongement de cette histoire. Il convient alors de faire ressortir les cycles d'intégration/désintégration que ce territoire a connus et comment opère le projet envers cela.
    - Revenir sur le diagnostic et l'affiner avec les échelles de réflexion dans un jeu d'itérations entre ce que l'on connaît déjà de l'existant et ce que l'on doit encore découvrir par le projet. C'est le principe d'assimilation et de convergence qui opèrent ici.
  - Après le projet :
    - Créer autant que possible les conditions d'une évaluation continue de l'intégration/désintégration du projet. Ce suivi peut être facilité par le cadre d'un marché à bon de commande qui assure la continuité des acteurs. Mais, quoiqu'il en soit, il doit être pris en charge par la maîtrise d'ouvrage. On pourrait imaginer une sorte de tableau de bord à réactualiser pour le maître d'ouvrage qui, comme dans le cadre de l'évaluation du BUS, permettrait de lancer des messages d'alerte.



## **10.4 Retour sur la méthode de recherche:**

Une des particularités de cette recherche est d'avoir assumé l'ambiguïté de la double posture de praticien et chercheur. Traditionnellement, la recherche veut que l'observateur soit le plus dégagé possible de son objet d'étude. En nous rattachant à la recherche réflexive de D.Schön [Schön,1993], nous avons admis qu'il pouvait émerger des connaissances d'une pratique à partir de l'analyse effectuée par un praticien. En admettant de soumettre l'évaluation de l'hypothèse de travail à des points de vue externes sur la base d'une étude de cas, nous avons dépassé le cadre proposé par D.Schön et nous avons rattaché notre démarche à l'anatomie de projet urbain [Tsiomis,2007].

Si, au final, cette démarche a plutôt été féconde, elle ne s'est pas déroulée de la façon la plus confortable pour tous les membres de l'équipe de recherche, et notamment pour deux d'entre eux, A.Cristini et A.Chapuis. Leur mission était de restituer les faits relatifs aux projets du corpus de cas, de sorte qu'ils peuvent procéder à l'évaluation de l'hypothèse générale, mais aussi informer les autres regards externes par un matériau clairement restitué. Il s'agissait pour Alexandre Chapuis du Boulevard Urbain Sud et pour Aurélie Cristini du le Boulevard Urbain de l'Etoile et de la vallée de l'Huveaune.

L'hypothèse était que, ayant eu une connaissance interne des projets pour avoir travaillé dessus à un moment ou un autre avec le groupement, cette mission leur serait d'autant plus aisée. Or, c'est l'inverse qui s'est produit. Du fait même de leur participation à un épisode antérieur du projet, même de façon circonscrite et ancienne, ils se sont retrouvés dans une posture de praticien réflexif, c'est-à-dire en demeure de prendre du recul sur leur pratique alors qu'il leur était demandé un regard dégagé. La difficulté, pour eux, a manifestement été de prendre du recul sur leurs propres interventions et de considérer avec le même regard la période de leur participation et celle où ils ne participaient pas. Je suis certain qu'une partie du retard pris dans leur travail trouve sa raison là.

Autrement dit, l'hypothèse que l'on connaîtrait mieux qu'un observateur extérieur un projet que l'on a soi-même fait n'est vraie que si l'on adopte une position de praticien réflexif. Or, celle-ci est difficile à adopter si on a travaillé que sur des épisodes du projet et que l'on doit rendre compte de l'ensemble du projet. Aussi, lorsque l'on constitue une équipe pour des recherches qui articulent réflexivité et observation, il faut que ceux qui doivent apporter un regard externe n'aient pas été engagés dans la conception du projet observé. Par bonheur, la qualité des personnes engagées dans la recherche leur a permis de dépasser cet obstacle et d'aboutir une investigation sérieuse.

## **10.5 Regrets et prolongements**

Il y aurait comme prolongement naturel à cette recherche d'essayer de répondre à toutes les questions que nous avons posées au départ et que nous avons écartées au fil de notre travail. Ainsi, les questions de la nature profonde du projet urbain et sa relation à la "form" et au "design" de L.Kahn n'ont pas été éclaircis. De même, nous n'avons pas vraiment progressé sur la relation entre les nœuds des systèmes de mobilité et la constitution d'un habitat urbain mixte. Sont-ce des lieux de polarité urbaine dans la ville diffuse ? Ceci est vrai, et nous aurons l'occasion de retravailler ces questions à l'avenir. Dans l'immédiat, plusieurs prolongements se dessinent à l'issue de cette recherche.

Plus pratiquement, nous n'avons pas exploré un aspect interne au fonctionnement du groupement, c'est-à-dire l'apprentissage du travail en commun et les ajustements dans la relation au maître d'ouvrage. Car dans cette situation assez originale, plusieurs mécanismes ont été à l'oeuvre pour que non seulement une porosité se produise entre les responsables des deux structures, mais aussi entre les chargés d'étude. Ceci n'a pas toujours été sans mal. Il serait très intéressant de voir comment se sont constitués, d'études en projets, un recouvrement de compétences entre architectes, paysagistes et ingénieurs, recouvrement qui était, c'est une hypothèse de travail, une des conditions de l'intégration.

Nous n'avons pas non plus développé le cadre administratif particulier que crée la structure du marché à bons de commande. Or ce type de marché permet de donner le temps, d'un projet à l'autre, aux équipes et leur permet de se constituer et, précisément, de mettre en place un mode d'apprentissage par porosité entre le maître d'ouvrage et les membres du groupement. Au-delà d'une simple commodité administrative dans la gestion des commandes, ce type de marché induirait des conditions de travail favorables à la stratégie intégrative.

Tout d'abord la rétroaction envers les membres du groupement et de la maîtrise d'ouvrage. Celle-ci est bien réelle, c'est-à-dire que les éclaircissements apportés à la stratégie du projet intégrateur vont être largement réemployés dans la pratique. L'espoir serait que le maître d'ouvrage se saisisse de la réflexion et crée les conditions internes à la mise en place de l'intégration dans tous les projets concernant les infrastructures urbaines, et plus largement tous les enjeux de projet urbain. Cela passera-t-il par la mise en place de groupes de travail, de missions spécifiques ? L'exercice en cours sur le projet de semi piétonisation du centre-ville Vieux port le montrera peut-être.

Le dernier prolongement est vers la pédagogie. Si nous n'avons pas fait de développement sur ce thème au sein même de la recherche, nous n'avons pas pour autant été inactifs. Les documents annexés (Annexes 1 et 2) montrent que la transposition des résultats de la recherche vers la pédagogie est tout à fait envisageable dans le cadre d'un enseignement de master2 de l'ENSA-Marseille sur un cycle de quatre années dans un partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille et l'établissement public Euroméditerranée. La mise en place de cette pédagogie emprunte aussi des termes de la recherche réflexive pour les étudiants développant un parcours recherche et pour ceux qui s'engageront dans un doctorat.

Mais je voudrais avancer avec prudence sur ce terrain. Ceci me conduit à un ultime prolongement possible dans le domaine de l'épistémologie de la recherche architecturale. L'hybridation des méthodes de D.Schön et de l'analyse urbaine plus classique semble féconde. En effet, la seule recherche réflexive m'a toujours semblé butter sur la question de la réfutabilité, ou pour dire les choses plus clairement, limité à elle-même, la recherche réflexive est tautologique. Autrement dit, le praticien peut auto justifier les résultats de sa réflexion puisqu'il est lui-même la preuve qu'elle est pertinente. Or, par les temps qui courent où l'on voit tout enseignant d'école d'architecture revendiquer d'être habilité à diriger les recherches parce que diplômé architecte – sans se donner la moindre peine de soutenir une thèse – il est bon que ce qui pourrait apparaître comme une caution, la recherche réflexive, soit adossé à des protocoles d'évaluation externes.

## 11 Bibliographie :

[CERTU1-2005] "Conception intégrée des opérations routières en milieu urbain,

Fiche n°1 Novembre 2005 "Associer l'ensemble des partenaires à la démarche de projet"

Fiche n°2 Novembre 2005 "Promouvoir une démarche de programmation des projets routiers pour une conception intégrée la voie et de la ville"

[http://www.certu.fr/fr/\\_Voirie\\_et\\_espace\\_public-n27/](http://www.certu.fr/fr/_Voirie_et_espace_public-n27/)

[Chalas,1997] " La ville émergente",Geneviève Dubois Taine et Yves Chalas, Ed de l'Aube, Mars 1997, ISBN2-87678-329-0 (page 252)

[Donzelot,2004] " La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation" - Jacques Donzelot. Esprit Ed. Mars-avril 2004.

[Mangin, 2004] "La ville Franchisée – formes et structures de la ville contemporaine" – David Mangin – Editions de la Vilette – Paris – 2004 – ISBN : 2-903539-75

[Schön,1993] "Le praticien réflexif. À la recherche du savoir caché dans l'agir professionnel" - Donald Schön - Montréal, Éditions Logiques, 1993.

[Secchi,1999] - Propos recueillis par Thierry Paquot, à Paris, le 15 février 1999. Site web de l'Institut d'Urbanisme de Paris.

[Secchi,2000] – "Première leçon d'urbanisme" – Bernardo Secchi – Editions parenthèses – Marseille 2006 – ISBN 2-86364-635-4

[Tsiomis,2009] "Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg" – Yannis Tsiomis, Volker Ziegler - par Editions de la Vilette, Paris, 2007, ISBN : 978-2-91-545627-1

[VanDuin,2009] "Urban project" – Lin Van Duin et alii – actes de la conférence " The urban Project, Architectural Interventionin urban areas" - AEEA publisher – 2009 – ISBN97

## 12 - Annexe 2 - Pédagogie

---

L'architecture de la mobilité comme fabrique de la ville, du paysage et du territoire

### D u p o r t à l a v i l l e

---

P r o g r a m m e d e t r a v a i l  
S 9 - S 1 0 – P a r c o u r s r e c h e r c h e  
S é m i n a i r e - S 9  
T P E - R - S 1 0  
P F E - S 1 0

---

Responsable : Stéphane Hanrot

Le 21/09/2009

---

L'ENSA-M a développé depuis 2006 une série d'ateliers intensifs – workshops - de Master 1 sur le thème du transport public par bateaubus le long de la côte Marseillaise. Les projets ont porté sur les trois lignes reliant le Vieux Port-J4 au Frioul en 2006 ; à l'Estaque par le PAM en 2007 ; à la Pointe Rouge en 2008 et sur le réaménagement du plan d'eau et des quais du Vieux Port en 2009. Ces travaux ont été présentés aux élus de Marseille et de la Communauté Urbaine ainsi qu'à leurs services techniques et à l'Agam. Ils ont contribué à la réflexion à la thématique des bateaubus et du réaménagement du Vieux Port. Mais ils ont aussi été la preuve que ce mode pédagogique, introduit à l'occasion de la réforme européenne LMD, permettait de créer une dynamique et une mobilisation forte des étudiants.

### ***12.1 Mise en place d'une plateforme pédagogique 2009-2013:***

Sur la base de cette expérience, et d'une recherche menée pour le BRAUP et le PUCA, "architecture de la grande échelle", l'idée une plateforme d'enseignements de master centrée sur "**l'architecture de la mobilité comme fabrique de la ville, du paysage et du territoire**" a pris corps. Il s'agit de faire découvrir aux futurs architectes l'importance de l'architecture de la mobilité dans la composition de l'espace urbain et du paysage.

Ce qui est lu habituellement en termes fonctionnels comme un réseau formé d'arcs et de nœuds est, ici, interprété comme de l'aménagement de l'espace. Et cet aménagement interroge la grande échelle territoriale, l'échelle urbaine, l'échelle des quartiers et l'échelle de l'édifié (ouvrages, bâtiments, espaces publics, plantations...). Ce qui est lu comme flux, vitesse, déplacement, saturation, conflit est interprété comme mode de vie, culture et domaine d'expression d'une société qui s'interroge sur la nature de son développement et sa durabilité.

La question littorale est particulièrement étudiée tout comme la mixité des programmes – gares, bureaux, lieux culturels, habitat et commerce - et l'intermodalité des transports en commun.

Les enseignements mis en jeu sont :

- le Master1 par un atelier intensif appelé workshop, qui mobilise la centaine d'étudiants de la promotion ainsi que ceux d'une école étrangère invitée et des étudiants des Beaux Arts (ENSBAM) en design. Le workshop implique des architectes professionnels dans l'encadrement des équipes d'étudiants.

- le Master 2 par le séminaire de formation à l'AMO (Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage) au premier semestre, par le PFE (Projet de Fin d'Etude) au second semestre et, pour certains étudiants, par un mémoire de parcours recherche. Ces enseignements sont intégrés dans le pôle 5 de Master – Architecture et ville : Projet et Histoire

La plateforme pédagogique est adossée, aux laboratoires InsArtis, Inama et ABC de l'ENSA-M pour permettre l'approfondissement des compétences et des connaissances à l'occasion de parcours recherche et de doctorats.

La pratique visée est dite "**intégrative**", c'est-à-dire qu'au moyen de l'analyse et du projet architectural, elle se donne de comprendre l'histoire des lieux pour en prolonger ou en corriger la trajectoire ; de mettre en cohérence les aspects culturels, fonctionnels, sociaux, techniques, économiques et réglementaires. Elle n'est pas pour autant en rejet du travail sur la forme et la composition, ni sur les autres fondamentaux de l'architecture que sont l'espace, les proportions, la mesure, la matière, la lumière et le parcours. Elle ne nie pas non plus à l'architecte le devoir de faire preuve d'imagination, d'innovation et de prospective. Au contraire, la démarche intégrative sollicite la créativité. C'est au travers de tous ces moyens qu'un projet pertinent peut être élaboré et trouver une certaine persistance dans le temps. C'est par ces moyens que s'élabore la convergence des points de vue sur le projet de la part des acteurs de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre et de l'usage. C'est par là, donc, que le projet se dote d'une capacité d'assimilation des éléments nouveaux que le temps fait émerger.

Chaque enseignement se fonde sur un principe de "**transposition**" qui est le fait d'amener dans la pédagogie certains termes de la réalité pour aider l'étudiant à étalonner sa réflexion et ses projets. Pour autant, il ne s'agit pas de faire porter à l'étudiant le poids exact du monde professionnel et de ses contraintes. L'espace de la pédagogie doit permettre aux étudiants de se construire comme architectes par toutes les possibilités de questionnement et d'hésitation que leurs cheminements individuels peuvent nécessiter. Un espace pédagogique strictement ramené au monde professionnel ne pourrait pas donner cette liberté. Mais l'espace pédagogique doit aussi permettre à l'étudiant d'étalonner sa pratique et ses projets envers la réalité de façon adaptée pour chaque enseignement. Dans notre plateforme pédagogique, nous avons choisi de faire jouer l'étalonnage sur les termes suivants :

- la saisine d'une problématique qui entre dans le débat public sur le projet aux échelles territoriales et édifiées ;
- l'assignation d'un site réel sur une base documentaire constituée;
- la confrontation aux points de vue des acteurs politiques, techniques dans l'instrumentation et l'évaluation des propositions ;
- l'approche critique des pratiques professionnelles.

L'enseignement de projet met en jeu la "**conception-partagée**" ou co-conception, qui associe plusieurs concepteurs sur un même projet et qui a pour but de faire découvrir aux étudiants la puissance de la créativité collective. Cette créativité collective suppose beaucoup d'efforts et la reconnaissance de différents rôles entre les étudiants.

Ces enseignements sont "**coopérants**", c'est-à-dire qu'ils se rendent service mutuellement: ainsi, le programme de workshop est réalisé par les étudiants du séminaire AMO ; les doctorants observent les travaux et les pratiques du workshop. Cette plateforme est ouverte à d'autres enseignements qui peuvent se saisir des thèmes et des travaux d'analyse et de projet comme supports à leur propre pédagogie (informatique, construction, droit).



Le thème abordé est développé sur quatre années de façon à donner le temps qu'il convient à la mise en oeuvre de la démarche intégrative d'être éprouvée, à la mise en place de ces coopérations pédagogiques et à l'approfondissement par "**capitalisation**", via la recherche, des connaissances constituées.

Chaque année un effort de restitution est effectué par la production de livrets, de site WEB et de CD-ROM. Ces éléments font l'objet d'une exposition au grand public à Marseille et dans Secondlife. En fin du cycle de quatre années, une exposition de synthèse rassemble tous les matériaux constitués et accueille une série de conférences et de débats. Cette exposition a vocation à être diffusée en France et à l'étranger.

Au titre de la transposition de la réalité qui intéresse cette pédagogie, l'ENSA-M est demandeuse de partenariats avec des institutions dont la mission met en jeu la mobilité et voient dans les travaux des étudiants l'occasion d'ouvrir leur propre réflexion. En retour, ces institutions mettent à disposition de la pédagogie des moyens financiers, des interlocuteurs compétents et fournissent des sources documentaires (topographie, statistiques, fonds numériques,...) fiables. A ce titre, l'ENSA-M envisage une coopération pédagogique avec le GPMM.

## **12.2 Contenu du projet pédagogique 2009-2010**

Les enseignements mobilisés par la convention sont placés sous la responsabilité de Stéphane Hanrot, Architecte HDR, Professeur à l'ENSA-M dans le champ TPCA (Théorie et Pratique de la conception Architecturale et Urbaine).

Ils seront développés en coordination continue avec les responsables désignés par le GPMM.

### **Séminaire AMO Master 2 - semestre 1 / 2009-2010:**

Le postulat est que le port doit rester un port et n'est pas en soi une réserve foncière pour des opérateurs immobiliers. Autrement dit que la réflexion à mener a pour but d'articuler l'activité portuaire à la ville en transformation et à la mer, et non de la nier.

Il s'agira de procéder à un diagnostic à plusieurs échelles restituant :

- la compréhension du contexte géographique, paysager et urbain du GPMM dans Marseille
- la restitution des attentes et contraintes du GPMM dans l'aménagement de son espace littoral et dans ses relations à la ville,
- la définition d'orientations stratégiques sur la base d'un master plan qui servira de cadre au workshop,
- la définition d'un périmètre opérationnel et d'un programme qui feront l'objet du workshop.
- une synthèse sur les projets du workshop sera restituée et communiquée.

La première hypothèse de travail est que pour aborder la complexité des problèmes auxquels le GPMM est confronté – relation à la ville, flexibilité des aménagements intérieurs, gestion des flux intérieurs et extérieurs, identité et lisibilité paysagère et architecturale,...- il faut non seulement considérer le port dans sa longueur, Nord/Sud, mais dans ses épaisseurs Est/Ouest . Il faut considérer point par point, porte par porte, une profondeur intérieure allant jusqu'à la digue du large et, à l'extérieur, une profondeur urbaine équivalente. C'est de cette rencontre croisée que pourront émerger de nouvelles recompositions spatiales entre ville et port, de nouvelles intermodalités entre le port et les transports en commun urbains, les piétons et les vélos,..., les bateaubus et de nouvelles lisibilités paysagères.

La seconde hypothèse est que la mobilité qui nous intéresse n'est pas seulement celle des personnes (voyageurs, croisiéristes, travailleurs) et du fret, mais aussi des équipements qui, au sein du port, permettent d'accueillir les voyageurs et les employés. Equipements mobiles - bâtis, végétaux, signalétique,...- qui peuvent reconfigurer des espaces du port pour une période de quelques mois à quelques années, puis partir ailleurs

formeront un objet de réflexion. Cette idée d'architecture flexible et mobile peut être une piste d'innovation passionnante, surtout si on lui assigne une autonomie énergétique, sanitaire, ....

### **Le Workshop Master 1 – fin de semestre 1 / 2009-2010**

Le workshop dure deux semaines et les équipes ont à disposition un atelier à accès libre à l'ENSA-M.

Les 10 équipes sont formées de 10 étudiants encadrées par un architecte professionnel se saisissent du programme élaboré par l'AMO. Il en résulte dix projets différents qui sont présentés et commentés en public durant une journée en fin des deux semaines.

L'expérience des quatre années précédentes prouve que la diversité des réponses est d'une grande richesse. Il doit être admis que les résultats sont très ouverts et foisonnants. L'utopie est souvent présente, mais la pertinence des projets aussi. Les présentations incluent des maquettes solides et des restitutions CAO et images de synthèse.

### **Les projets de PFE et les mémoires de parcours recherche.**

Les projets Personnels de Fin d'Etude sont développés entre février et juin. Après le bilan effectué sur les projets de workshop par les étudiants AMO, ceux-ci développent leurs propres projets de fin d'étude (PFE) sur le même programme et le même site, ayant toutefois le bénéfice des propositions du workshop, ce qui est un atout énorme.

En conséquence, les projets de PFE atteignent un degré d'aboutissement remarquable instrumenté par des maquettes solides et des restitutions informatiques.

Certains étudiants seront engagés en parcours recherche. En plus du travail précédent, ils ont à développer un thème de réflexion personnel, la question du fret urbain par exemple, qu'ils mettent à l'épreuve des travaux du workshop et qu'ils expérimentent dans leur propre projet de PFE. Ceci conduit à la rédaction d'un mémoire soutenu devant un jury universitaire en septembre.

Les travaux de PFE et les résumés des mémoires de recherche sont présentés sous forme d'actes.

### **Restitution annuelle**

Les travaux des étudiants sont restitués sous forme de CD-ROM qui contiennent les différentes productions textes (.doc, pdf) et images (power-point, JPEG). Les maquettes sont conservées à l'école pendant un an.

Le book du workshop et un diaporama de présentation des projets est préparé pour la fin du mois de juin. Ils sont disponibles sur support numérique.

Le book et les actes sont imprimés sur papier et forment des ouvrages avec ISBN – éditeur ENSA-M.

Les impressions papier sont réalisées pour la mi-septembre.

Ils formeront une collection de format qui sera complétée d'année en année.

Une exposition annuelle présentera les projets sous forme de panneaux rigides en quadrichromie. Elle sera doublée d'une exposition virtuelle dans Second life. L'exposition sera inaugurée dans les locaux du GPMM et présentée dans à l'ENSA-M. Elle sera conçue de sorte qu'elle puisse être mobile et complétée d'année en année.

### **L'Exposition : L'affaire bateabus - 2006-2009 – première action.**

Dans la première année 2009, un soutien est prévu à la mise en place d'une exposition au MuCEM du 12 au 25 octobre. Cette exposition a vocation à être itinérante et notamment à être présentée à Paris au Pavillon de l'Arsenal, dans les écoles d'architecture européennes. (voir le dossier de presse en annexe)

Les quatre workshops présentés dans l'exposition traitent de la question complexe du rapport entre une ville, Marseille, et son littoral. L'argument était de penser ce rapport à partir d'un transport en commun par bateau entre les différents ports que l'on pourrait desservir. Chaque année une ligne a été étudiée, vers les îles du Frioul en 2006, vers l'Estaque via le port autonome (GPMM) en 2007, vers la Pointe Rouge en 2008. La réflexion sur le mode de transport lui-même - le bateabus - sur les aménagements côtiers de gare maritime et sur la profondeur littorale à aménager ont permis non seulement aux étudiants de découvrir la particularité de ces problèmes, mais aussi d'intéresser les collectivités locales à des solutions quelques fois utopiques, souvent possibles. L'année

2009 a vu la réflexion sur la gare maritime du vieux port s'élargir au devenir du plan d'eau et des quais. Au-delà des projets du workshop, elle intègre les projets de PFE de l'Atelier sans Tabou (L-AST). Ce projet a rencontré les préoccupations des édiles dans la perspective de Marseille capitale de la culture 2013. L'ensemble des travaux présentés dans l'exposition sont restitués dans ce document. La richesse de la situation créée par l'affaire bateaubus a motivé un travail de recherche. On trouvera donc un article de Naceur Heinidi, doctorant de l'ENSA-M qui prend la matière constituée dans ces travaux pédagogiques comme corpus de son propre travail de recherche.



### **12.3 Reconduction sur 4 ans – objectif 20013**

La reconduction permettra une capitalisation des connaissances et un approfondissement supplémentaire.

En effet, chaque année le master-plan initial pourra être affiné par une nouvelle équipe AMO. Un nouveau secteur/porte pourra être étudié. Ainsi au terme de quatre années, le masterplan sur l'ensemble du port aura une consistance réelle et chaque secteur étudié viendra donner matière à la relation recherchée entre Mer/Port/Ville.

Notre seconde hypothèse de travail - les équipements d'accueil mobiles dans le GPMM – sera elle aussi approfondie. D'autres hypothèses émergeront probablement de ces études successives et seront évaluée d'années en année. Certaines proviendront du GPMM lui-même. D'autres du projet pédagogique. Ainsi, sur la base de la plateforme pédagogique mise en place, on pourrait imaginer l'association annuelle d'autres structure de formation comme l'ENSBAM (école des Beaux Arts) qui a déjà participé aux précédents workshops), des écoles d'ingénieurs (Polytech est intéressé, éventuellement l'Ecole Centrale) et, pourquoi pas, l'école du paysage.

On pourrait imaginer deux type de relations :

- chaque structure se saisirait du thème et ferait matière à exercice pour ses propres étudiants, la comparaison pourrait être révélatrice,
- des équipes mixtes seraient montées entre architecte et ingénieur pour les PFE par exemple, avec les artistes, lors des workshops. La co-conception pourrait être féconde.

#### **Les doctorats.**

Les doctorants sont associés à l'encadrement du workshop et des parcours recherche. Certains en font un objet d'étude. On pourrait imaginer qu'en 2010-2011 des sujets de recherche émergent dont l'approfondissement intéresse le GPMM et entre dans les préoccupations du laboratoire InsArtis.

Dès lors, le financement d'une thèse pourrait être envisagée via une convention CIFRE. Une telle convention permet que le doctorant embauché pour trois ans par le GPMM soit pris en charge pour moitié de sa rémunération par l'Etat.

#### **Une grande exposition doublée d'un colloque en 2013.**

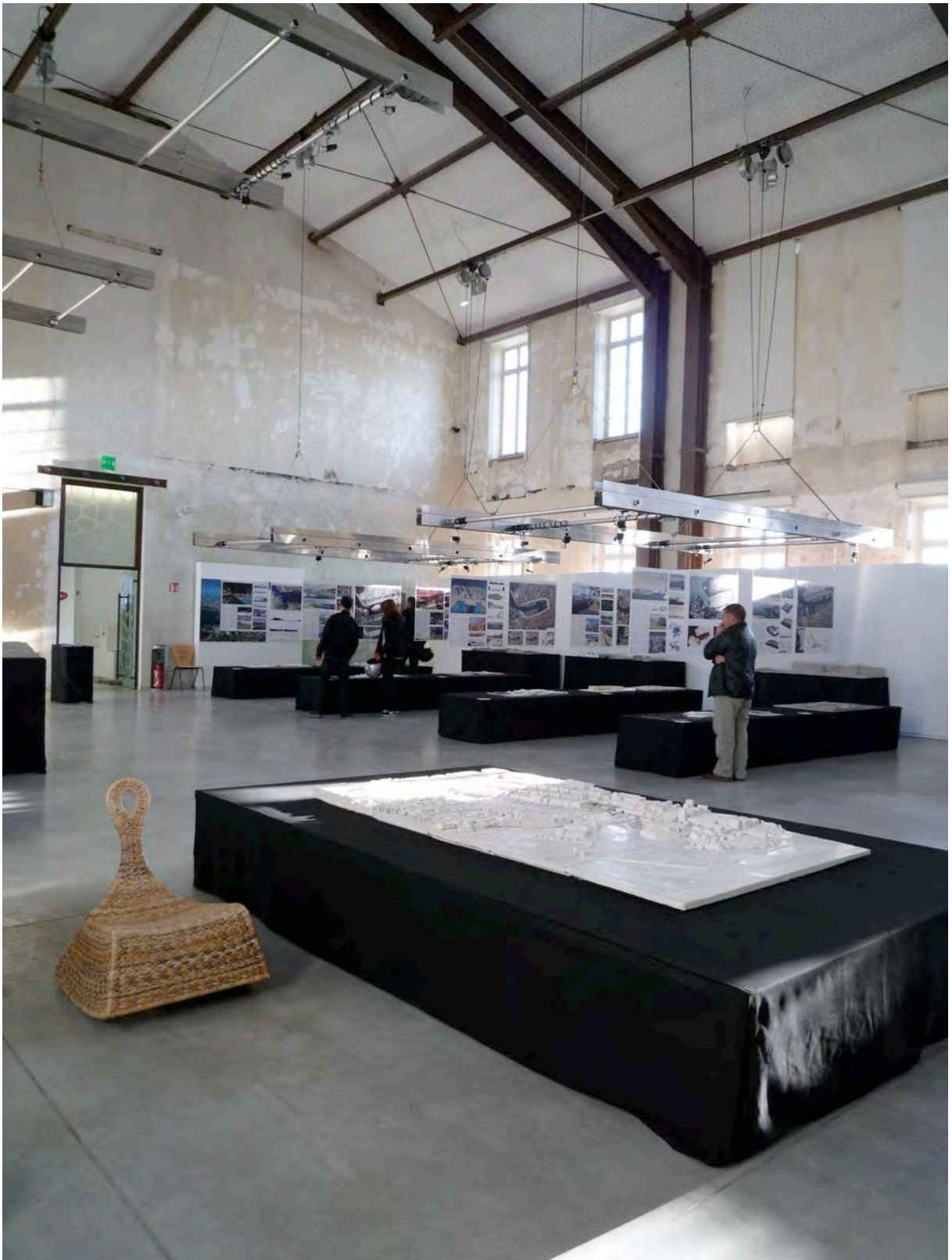
Cette expérience inscrite dans le temps produirait un fond extraordinaire pour une grande exposition commune itinérante en 2013, comme nous la faisons en 2009 sur l'affaire bateaubus.

Cette exposition pourrait être doublée d'un colloque scientifique sur le triptyque "Mobilité : Projet de Ville / Projet de Port".



## 13 - Annexe 3 – Exposition Bateabus 2013

---



# “ L’architecture de la grande échelle ”

Programme interdisciplinaire de recherche

3<sup>ème</sup> session

BRAUP – Ministère de la Culture et de la communication

PUCA - Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

---

## L’architecture de la mobilité comme fabrique de la ville, du paysage et du territoire : une stratégie intégrative de projet

---

### MOTS CLES :

Mobilité, infrastructures, ville, territoire, stratégie de projet, intégration, histoire, développement durable, gouvernance.

### RESUME :

par Stéphane Hanrot

Equipe : Stéphane Hanrot directeur scientifique : Architecte DPLG, Docteur, HDR ; Professeur TPCAU – ENSA-Marseille ; Associé de la sarl H&R : architecture, projet urbain et paysage.

René Borruey : Architecte – Historien ; Maître Assisant en Histoire ENSA-M ; Chercheur du laboratoire INAMA  
Bernard Barilero : Sociologue ; ADELE Consultant ; DEA de sociologie ; Doctorant à la Maison Méditerranéenne des Sciences de l’Homme.

Alexandre Chapuis Architecte DPLG Ingénieur INSA ; Enseignant Contractuel à l’ENSA-M ; Doctorant au laboratoire InsArtis

Aurélié Cristini : Architecte DE – HMONP, Urbaniste – Master AVPU ; Parcours Recherche.

Bruno Dineur : Ingénieur INSA ; Chargé de mission étude prospective ; DIFRA CU-MPM

Pierre Guillaume Mazzolini : Ingénieur ENTPE ; Expert sur la question des transports et circulation ; Directeur de B&R Ingénierie Méditerranée

Isabelle Rault : Paysagiste ; Certifiée : Aménagement Durable MEDDAT Associée de la sarl H&R : architecture, projet urbain et paysage.

Pascal Urbain: Architecte Urbaniste, Professeur TPCAU ENSA-M ; Doctorat en cours ; Associé STOA

---

La recherche que nous avons développée se situe dans le cadre du programme “architecture de la grande échelle” proposé par le BRAUP et le PUCA. Elle s’intéresse à l’architecture de la mobilité dans la fabrique de la ville du paysage et du territoire. L’architecture est entendue, ici, comme la mise en forme et en espace de la rencontre entre l’infrastructure et le territoire urbain à ses différentes échelles. La recherche part du constat que les infrastructures entretiennent un rapport difficile avec le territoire qu’elles traversent. En effet, de nombreux travaux montrent l’importance de la mobilité dans la constitution et la dégradation des villes contemporaines et regrettent qu’elles ne fassent si peu l’objet d’attentions architecturale, urbaine et paysagère<sup>1</sup>. La question posée est alors de savoir si l’architecture peut offrir une alternative à l’ingénierie classique dans la conception de ces infrastructures et les inscrire dans un projet urbain. Il est entendu, ici, que projet urbain est à la fois un processus

---

<sup>1</sup> Voir les travaux de Geneviève Dubois Taine et Yves Chalas [Chalas,1997], B. Secchi [Secchi,2000], Frédéric Mialet [Mialet,2001], David Mangin [Mangin, 2004], Jacques Donzelot [Donzelot,2004].

et son résultat<sup>2</sup> qui met en oeuvre différentes modalités pour mobiliser les acteurs concernés et s'accomplir dans le temps.

Pour aborder cette question, la recherche s'appuie sur une étude de cas, celle d'un groupement d'architecte-paysagiste-urbaniste-ingénieur qui, à l'issue de sept années de projets d'infrastructures urbaines pour la communauté urbaine Marseille Provence Métropole dans le cadre d'un marché à bons de commande, s'est questionné sur sa propre pratique et s'est interrogé sur le caractère original et la consistance de sa stratégie de projet. Y-avait-il là une matière suffisamment originale pour qu'il soit utile aux autres praticiens d'en définir les modalités et, éventuellement, en former la théorie ?



Photo aérienne de localisation des trois projets du corpus d'étude

En première analyse d'un corpus de trois projets réalisés par le groupement<sup>3</sup> nous avons mis en évidence que la stratégie menée répondait positivement à la question. Elle pouvait aussi prendre en compte la complexité des acteurs institutionnels et sociaux, la fragmentation des responsabilités territoriales et la longue durée.

---

<sup>2</sup> "on caractérise de projet urbain une longue chaîne d'interventions qui va des infrastructures et de la dynamique du paysage aux commodités de l'espace public"[Tsiomis,2007,P21]

<sup>3</sup> Chaque étude présente des caractéristiques singulières au regard de la stratégie menée, laissant penser que des comparaisons seraient fructueuses. En voici la description sommaire.

**Le Boulevard Urbain Sud** : le BUS est un boulevard de 8,5 km établi sur l'emplacement d'une autoroute réservé au POS (Plan d'Occupation du Sol). Aucun tracé alternatif n'est envisageable. Le groupement propose un projet qui prend en compte la grande variété des territoires traversés et le caractère périurbain adossé au massif des Calanques. De là, il y a eu une concertation avec la population puis des études de maîtrise d'œuvre ont été lancées. Mais le projet est provisoirement suspendu à l'issue du changement politique de 2008<sup>3</sup> qui a stigmatisé des problèmes opérationnels, financiers et décisionnaires. On peut apprécier ce projet dans le temps puisqu'il s'agit du premier dossier traité par le groupement.

**La Vallée de l'Huveaune** : C'est un grand territoire d'une douzaine de kilomètres de long et deux de large dont l'histoire est marquée par l'économie d'abord agricole puis industrielle. Il est structuré par le pavillonnaire ouvrier d'avant-guerre puis par les grands ensembles. Le fleuve, pourtant dépollué, est toujours perçu comme un égout. C'est, par endroits, un espace de "relégation sociale"<sup>3</sup>. Mais ce territoire est mal connu, fragmenté. Il subit la pression foncière dans le plus grand libéralisme et les emplacements de voirie réservés au POS perdent de leur cohérence. Pour reprendre la main sur cette mutation anarchique, le groupement propose une trame écossoise composée d'une trame verte, s'appuyant sur le fleuve et ouverte aux modes doux, et d'une trame active complétant la distribution intérieure de la vallée et maillant son espace économique avec l'habitat. L'étude d'ensemble, qui va de la vallée à l'échelle des parcelles, a été reprise par l'agence d'urbanisme de la ville de Marseille (AgAM) dans le cadre des révisions du SCOT et du PLU. Elle sert toujours de support à la réflexion à long terme, permettant de positionner la communauté et la ville envers les grands opérateurs territoriaux que sont le Conseil Général 13, RFF et la SNCF.

**Boulevard Urbain de l'Etoile** : le BUE est, comme le BUS, un tracé inscrit au POS. Mais à la différence du BUS, il y a eu une forte mobilisation sociale à son encontre. En effet, il doit couvrir les berges de la rivière Jarret. Ici, le groupement élabore une alternative en repensant la maille de circulation et en rajoutant un maillon d'une centaine de mètres pour constituer une continuité de la voirie. Ce maillon

Un état de l'art nous a montré que cette stratégie recoupait la théorie du PCI (Processus de Conception Intégré) [Zimmerman,2007] initialement développé pour l'architecture des bâtiments puis repris par le CERTU pour la conception des routes en milieu urbain [CERTU1-2006]. Nous avons alors poussé la recherche en nous intéressant à l'évaluation de cette stratégie à partir de l'hypothèse suivante : *Si une stratégie est "intégrative" c'est qu'elle permet d'une part de créer une CONVERGENCE des points de vue des différents acteurs sur la PERTINENCE du projet et, d'autre part, que le projet offre une PERSISTANCE - c'est-à-dire qui ne perd pas sa pertinence quand il passe dans le "hachoir" des services techniques – tout en conservant une capacité d'ASSIMILATION de faits nouveaux.*

Pour vérifier cette hypothèse, nous avons repris l'étude des trois projets du corpus en procédant par des analyses croisées. La méthode fait appel à deux protocoles qui sont, ici, posés comme complémentaires. Le premier s'inspire de "l'anatomie des projets urbains" proposée par l'équipe Tsiomis-Ziegler [Tsiomis,2007] qui confronte une pratique de projet urbain aux points de vue contradictoires des acteurs qui y ont contribué et d'expertises externes. Le second s'appuie sur "la recherche réflexive" définie par Donald Schön [Schön,1993] comme la façon dont un praticien peut mettre en évidence la connaissance à partir de sa propre pratique. En l'occurrence, l'équipe de recherche est constituée d'une part des membres du groupement d'architecte-ingénieur et de la maîtrise d'ouvrage qui ont développé les projets du corpus et, d'autre part, d'experts qui ont pu suivre et contribuer ponctuellement certains de ces projets.

Ces analyses croisées ont confirmé les termes de notre hypothèse d'évaluation tout en affinant leurs définitions et à en élargissant du corps de théorie formé sur la stratégie du projet intégrateur. De façon pratique, elles ont permis de compléter les modalités de mise en œuvre d'un tel projet<sup>4</sup>. C'est ce dont cet article rend compte.

---

est l'occasion de requalifier un quartier très dégradé, de reconfigurer l'espace public et d'établir des voies de bus en site propre. Le projet alternatif économise ainsi les deux tiers du budget initial prévu, ce qui n'est pas négligeable. A ce jour, le projet est porté par la ville et la communauté urbaine. Il ressort de la constitution du corpus que les trois projets ont en commun : la grande échelle, ils touchent à des territoires vastes à partir d'une infrastructure de voirie ; le type de territoire mis en jeu, périurbains mixte entre activité commerce et résidence ; la présence d'un paysage fragmenté incluant des traces d'agriculture, une orographie prégnante et une topographie marquée.

Ces trois projets se distinguent par : l'histoire des territoires et des projets ; la durée de l'épisode qui concerne le projet du groupement ; le portage politique au jour du début de la recherche.

<sup>4</sup> A. Chapuis a montré par son analyse que le projet du BUS n'est pas totalement intégrateur, notamment par le fait qu'il ne présente pas la persistance requise dans le temps. Ceci posé, Alexandre Chapuis a révélé, dans une chronologie plus large qui resitue les modèles de boulevards à l'œuvre à l'amont et l'aval du projet du groupement, un mécanisme qui met en jeu une forme de persistance que l'on n'imaginait pas initialement. Il a mis aussi en évidence des cycles de convergences de points de vue des acteurs en présence. Ces observations dépassent les attendus initiaux de l'hypothèse et tendent à démontrer que les concepts formés pour évaluer la stratégie intégrative peuvent être révélateurs de mécanismes profonds de la vie d'un projet qui dépasse le domaine d'application de cette stratégie.

Aurélien Cristini a analysé les projets de Trame Ecossaise pour la vallée de l'Huveaune et de Boulevard Urbain de l'Etoile. Ces deux projets ne sont pas évaluable dans les mêmes termes que le BUS dans la mesure où leur durée de vie est moins longue. Pour la vallée de l'Huveaune, en revanche, c'est le bénéfice de la liberté d'investigation qui est mis en évidence et la démonstration que la stratégie intégrative peut être productive quand bien même la question est mal identifiée par la maîtrise d'ouvrage. Quant au projet du BUE, A. Cristini montre que la stratégie intégrative permet de dépasser une situation d'enfermement : un projet initial est refusé par la population, un emplacement est réservé au POS. Concevoir une solution suppose un changement de paradigme. C'est à la fois dans l'induction à partir de faits nouveaux pour élaborer une nouvelle pertinence de projet et dans la construction d'une convergence pas à pas que le projet tire sa spécificité.

Bernard Barilero a ouvert la réflexion aux sciences humaines. Dans un premier temps, il revisite le domaine du projet urbain dans son hétéronomie et relève un ensemble d'enjeux de gouvernance et de démocratie locale. Tout en relativisant la vision idéaliste du projet urbain par le groupement, il met en évidence l'importance de la méthode intégrative comme une pratique sociale. Cette remise en contexte est évidemment essentielle pour recadrer les trois projets et montrer en quoi pour chacun deux il y a la mise en jeu d'une culture urbaine qui s'accomplit avec plus ou moins de réussite dû au fait que, au-delà du moment du projet, la stratégie doit intégrer les modalités de gouvernance et de démocratie locale. Or cette clause n'est pas toujours présente dans les projets. La remise en contexte est utile sur un autre plan, celui des concepts engagés dans notre hypothèse. En utilisant les concepts de persistance, de pertinence et de convergence des points de vue, B.Barilero démontre à son tour leur légitimité opératoire dans la compréhension des mécanismes du projet, y compris dans le registre de l'analyse sociologique, nécessaires, à l'évidence, mais pas suffisants toutefois.

Isabelle Rault, paysagiste, construit son analyse sous un angle qui renvoie à son expertise de paysagiste investie sur la thématique du développement durable. Sur ce registre, elle propose une grille d'analyse fondée sur les recommandations du MEDDAT et d'une étude comparée de quartiers durables méditerranéens pour la ville de Marseille qui recherchait des alternatives aux modèles nordiques dans ce domaine. Isabelle Rault tire de cette analyse des ouvertures pour améliorer la stratégie du projet intégrateur en montrant les aspects du Développement Durable qui ont été mis à l'œuvre par le groupement et ceux qui lui ont échappés. La question de la gouvernance reprend ici sa place et fait écho en cela à l'analyse de B. Barilero. La critique de la discontinuité des acteurs trouve, dans le dispositif du marché à



## Les résultats :

Les analyses croisées montrent une limite de la stratégie du projet intégrateur dans certains cas, ce qui laisse à penser que, si la stratégie existe bien, elle n'est pas pour autant toujours vertueuse. Il conviendrait donc d'envisager une polarité inverse en mesurant l'état de désintégration d'un projet. Dès lors, nous proposons de raisonner sur une échelle dont les deux extrêmes seraient "l'intégration parfaite" et la "désintégration totale" du projet. L'évaluation consiste alors à positionner le projet analysé sur cette échelle. En conséquence, notre modèle d'évaluation peut se théoriser comme suit.

Un projet peut être situé à un état donné entre ces deux bornes de l'intégration et de la désintégration. Un projet comme le BUS, présente dès à présent des indices de désintégration par le fait que sur les deux projets de maîtrise d'œuvre lancés après l'étude du groupement, un seul persiste dans la cohérence initiale. L'autre s'en affranchit.

La réflexion pourrait être aussi menée sur la trame écossaise de la vallée de l'Huveaune comme projet intégrateur. Celle-ci devrait trouver un relais politique et entrer dans un nouveau cycle de gouvernance. Le fait qu'elle ait été inscrite dans le SCOT et qu'elle serve de référence dans le cadre de la révision du PLU lui donne une certaine persistance, mais ne la protège pas de mécanismes de désintégration pervers, à savoir la pression foncière et les verrouillages irréversibles qu'elle génère sur les disponibilités foncières nécessaires à la mise en œuvre de la trame écossaise.

Pour ce qui est du boulevard urbain de l'étoile, à ce jour les indices de désintégration ne se sont pas encore manifestés. Est-ce pour autant que le projet est définitivement intégrateur ? Tant que le projet n'est pas réalisé rien ne le prouve ; Il suffirait que les décideurs politiques de bords différents qui président aux destinées de ce projet, pour des raisons qui échappent aux enjeux urbains eux-mêmes, se trouvent en concurrence électorale plutôt qu'en synergie sur ce dossier pour que les mécanismes de désintégration se mettent à l'œuvre. L'hétéronomie du projet urbain est grande.

Il existe une STRATEGIE INTEGRATIVE de projet et un PROJET INTEGRATEUR, dès lors que l'on constate, aux différents états analysés de ce projet, une CONVERGENCE de points de vue entre les acteurs mobilisés sur la PERTINENCE du projet dans le TERRITOIRE qui l'accueille. Il faut aussi que cette intégration soit PERSISTANTE, de sorte que le projet conçu et les discours tenus par les acteurs reconnaissent les mêmes pertinence et convergence des points de vue durant la vie du projet. Il sera alors démontré que les aspects nouveaux se présentant dans le développement de la stratégie de projet auront été ASSIMILES. Un tel projet sera dit INTEGRATEUR et les MODALITES de la stratégie FAVORABLES à l'intégration.

Inversement, un projet sera ALTERE si ses caractéristiques initiales et sa cohérence sont perdues suite à son évolution dans le temps. Les ASPECTS nouveaux sont REJETTES par le projet. Il y a DIVERGENCE des

---

bons de commande, une solution possible. Isabelle Rault propose à la stratégie intégrative d'assimiler ce qui relève de la durabilité plutôt que l'inverse : la stratégie intégrative surdétermine la question du développement durable.

R. Borruey propose de situer la stratégie intégrative dans une narration la plus objective possible de l'histoire du territoire sur la longue durée (reliant histoire morphologique, histoire économique et histoire sociale), où les politiques, études et projets antérieurs, réalisés ou non, les enjeux oubliés ou actuels, la commande même de l'étude en cours, seraient expliqués comme des phases de cette histoire du territoire, pour finir par la narration nécessairement subjective du projet proposé, comme vision choisie, prise de position assumée d'une suite souhaitable à donner à l'histoire du territoire. Il ne s'agirait en aucun cas de prétendre enraciner le projet dans l'histoire de son territoire, mais de construire et de clarifier objectivement l'histoire à laquelle le projet vient proposer une suite (donnant ainsi aux acteurs les outils d'une réponse critique). Il pense que cette narration de l'histoire du territoire, des origines à l'instant où se réunit son auditoire, serait un puissant vecteur de rapprochement des acteurs habituellement dissociés quant à leur lecture du territoire, de leur convergence quant aux attendus du projet, puis de persistance et d'assimilation, pour peu que soit bien distinguée la lecture objective de l'histoire collective de l'explication subjective du projet.

Le développement de Pascal Urbain décale la réflexion sur un plan philosophique. Son questionnement sur la nature même des objets enjeu dans le projet intégrateur montre clairement que le projet dépasse son objet, c'est-à-dire que l'infrastructure de mobilité en jeu, qu'elle soit boulevard ou trame écossaise, est un biais par lequel la pensée sur la ville s'exerce. Il montre que, si le projet a un pouvoir de reconnaissance territoriale, il ne trouve lui-même sa pertinence qu'une fois légitimé par ce territoire. A cette condition sur la pertinence du projet et de son territoire, Pascal Urbain ajoute cette autre sur la nécessité de circonstancier l'objet de l'intégration qui pose un nouveau problème : construire les limites du système considéré ; excéder les frontières du petit problème posé ; ne pas basculer dans le « tout est dans tout ».

acteurs et le projet apparaît comme IMPERTINENT. Un tel projet sera DESINTEGRE, ou en voie de DESINTEGRATION, et les modalités de la stratégie qui préside au projet, DEFAVORABLES à l'intégration.

Notre grille d'évaluation peut dorénavant se décliner ainsi :

INTEGRATION / DESINTEGRATION:

- CONVERGENCE / DIVERGENCE
- PERTINENCE / IMPERTINENCE
- PERSISTANCE / ALTERATION
- ASSIMILATION / REJET

PROJET : INTEGRATEUR / DESINTEGRE

STRATEGIE : INTEGRATIVE / DESINTEGRATIVE

MODALITE : FAVORABLE / DEFAVORABLE

### **Les modalités favorables :**

En conséquence de ces observations, nous pouvons apporter un ensemble de modalités favorables au projet intégrateur, modalités qui complètent celles du Processus de Conception Intégré [Zimmerman,2007] et celles identifiées par le CERTU[CERTU1-2006].

Ces modalités nouvelles trouveraient naturellement leur place dans la narration que René Borruet appelle de ses vœux pour que la pertinence du projet ne s'élabore pas seulement au moment de sa présentation, mais qu'elle procède de l'histoire du territoire de sorte que les concepteurs aient conscience de prolonger ou de déjouer les lignes de force du récit.

Pour investir la narration, on pourrait répartir les nouvelles modalités en trois moments :

#### • Modalités, pour entrer dans le récit :

- Mesurer la gouvernance du projet, c'est-à-dire l'aptitude du maître d'ouvrage à dynamiser la stratégie intégrative mais aussi identifier les risques de désintégration en cours de projet ou à posteriori. Sinon, se préparer à porter la charge non seulement du projet intégrateur mais aussi d'une partie des missions du maître d'ouvrage.
- Repérer la structure d'acteurs à l'œuvre et identifier ceux qui peuvent jouer le jeu de l'intégration et qui pourront porter le projet en assurant une continuité d'acteurs
- En cas de marché à bon de commande, se construire une représentation du territoire dans le temps. Car les interventions qui vont être menées ne se dérouleront pas dans un ordre logique. Ce sera au concepteur de construire la cohérence que les nécessités administratives et les urgences politiques s'emploieront à désintégrer.

#### • Pendant la phase d'investigation :

- Connaître le terrain avec ses pieds, c'est-à-dire dans cette relation d'une connaissance intime des lieux et des habitants qu'induit la marche. Ne pas se priver de questionner les personnes rencontrées. Leur culture des lieux est souvent féconde pour le projet. Cette connaissance est la meilleure forme d'induction dans le projet et d'assimilation.
- Connaître le territoire avec la mémoire des projets et des études qui ont été réalisées antérieurement. C'est là encore une forme d'induction et d'assimilation nécessaires à l'intégration.
- Décaler des points de vue par l'invitation d'expertises complémentaires à celles des concepteurs, compléments qui révèlent le territoire sous des angles inédits. L'histoire, la photographie, le cheminement artistique du marcheur, sont autant de révélateurs de ce que la pensée normée ne voit plus. Se joue ici la pertinence du projet et la convergence des points de vue. Il peut être utile,

pour se mettre d'accord, de faire appel à des médiations extérieures au terrain de débat habituel entre les acteurs.

- Rechercher des références et des précédents pour circonscrire le domaine d'étude et donner la mesure ou la démesure du projet. Ils permettent aux interlocuteurs de comprendre ce vers quoi le projet les entraîne et d'anticiper la persistance potentielle du projet.
  - Redéfinir les limites du problème posé et montrer les emboîtements d'échelles qui opèrent sur le territoire pour légitimer le projet dans le système urbain : dans le linéaire de l'infrastructure et aux nœuds, là où se joue l'interface entre mobilité et urbanité. C'est la meilleure façon de reconstruire la pertinence et la convergence des points de vue.
  - Se saisir de toute l'épaisseur urbaine et paysagère y compris en intégrant au projet d'autres objets imprévus ou qui ne relèvent pas du service ou de la compétence du commanditaire. Car on est forcément en interface avec les services qui sont en charge du bâti ou des équipements publics. Le projet intégrateur est global, c'est-à-dire que les interfaces avec d'autres projet permettront de focaliser l'attention d'acteurs souvent enfermés dans la logique propre de leurs services.
- Pendant la phase de proposition :
- Former un diagnostic sérieux et multi-aspects comme le maître d'ouvrage l'attend en général. Ce diagnostic doit préciser les aspects d'après lesquels le projet sera évalué. Mais attention à ne pas se laisser piéger par l'analyse en soi. Il faut, en fin de diagnostic, proposer des pistes, des orientations de projet qui préfigurent les scénarii préférentiels. Faute de quoi, devant le simple constat analytique, les interlocuteurs ne s'approprient pas le projet.
  - Construire le projet à partir de scénarii. Ces scénarii sont à voir comme des hypothèses que l'on se donne de tester collectivement pour parvenir à un projet pertinent. Ils vont permettre l'expression des points de vue et l'élaboration d'une convergence.
  - Favoriser l'induction qui fait remonter à partir de la connaissance fine la règle d'architecturale qui s'impose à l'ensemble et qui exerce un principe intégrateur.
  - S'ouvrir à la concertation sous une forme créative où l'on accepte que le projet soit une matière à pétrir collectivement. C'est la meilleure façon de le solidifier et de construire l'assimilation des éléments nouveaux.
  - Initier dès le début une narration du projet dans un continuum historique qui, d'étape en étape, de phase en phase, met en demeure le praticien et les autres acteurs de reconnaître le moment où ils se trouvent. De là, on peut identifier les lignes de force du projet comme prolongement de cette histoire. Il convient alors de faire ressortir les cycles d'intégration/désintégration que ce territoire a connus et comment opère le projet envers cela.
  - Revenir sur le diagnostic et l'affiner avec les échelles de réflexion dans un jeu d'itérations entre ce que l'on connaît déjà de l'existant et ce que l'on doit encore découvrir par le projet. C'est le principe d'assimilation et de convergence qui opèrent ici.
- Après le projet :
- Créer autant que possible les conditions d'une évaluation continue de l'intégration/désintégration du projet. Ce suivi peut être facilité par le cadre d'un marché à bon de commande qui assure la continuité des acteurs. Mais, quoiqu'il en soit, il doit être pris en charge par la maîtrise d'ouvrage. On pourrait imaginer une sorte de tableau de bord à réactualiser pour le maître d'ouvrage qui, comme dans le cadre de l'évaluation du BUS, permettrait de lancer des messages d'alerte.

Il va de soi que ces modalités sont à mettre à l'épreuve. Nous nous garderons bien d'en faire une panacée. Considérons qu'elles constituent un support pour développer des stratégies de projet intégrateur dans le domaine de l'architecture de la mobilité, mais elles ne remplaceront pas le talent des acteurs engagés dans le processus de projet urbain.

Le rôle de l'architecte dans cette stratégie intégrative pourrait se comprendre par sa capacité à saisir la ville au travers de ses formes et ses espaces comme un tout qui s'offre à la vie de l'Homme et de sa société. Cette

aptitude lui permet de situer l'infrastructure de mobilité comme un élément d'un ensemble urbain dont il recherche la qualité à vivre et non comme un système technique en soi. Le système technique, c'est l'apanage de l'ingénierie qui tire autant d'objets à concevoir que de fonctions que ce système assume. Ainsi l'infrastructure de mobilité est vue comme une structure, comme une signalétique sécuritaire, comme un flux de circulation auxquels correspondent autant d'ingénieurs spécialisés. Le problème c'est que, fondée sur sa puissance analytique, ses normes et ses modèles de calcul, l'ingénierie perd l'unité de ce qu'elle conçoit et réduit son projet à la seule réalité mesurée. Les services techniques, décalque précise des découpages analytiques, procèdent à ce fameux hachoir que nous avons décrit précédemment. Lorsqu'un projet urbain est mis en œuvre dans le cadre d'une ZAC par exemple, on attend de l'architecte-urbaniste et des ingénieurs qu'ils coopèrent. Les conditions administratives et la gouvernance du projet concourent à ce qu'une stratégie intégrative soit mise en place. Toutefois, même dans ce cadre favorable, l'intégration a du mal à s'accomplir. En l'absence de cadre urbain, la situation est pire. L'ingénierie la plus technique, gestionnaire du territoire, prédomine. L'originalité de la stratégie étudiée est que, dans ce contexte défavorable, la fatalité des systèmes techniques peut être contredite par un projet intégrateur qui sait reconstituer des cohérences urbaines et donner sens aux infrastructures en les inscrivant dans une totalité architecturée.

## **Bibliographie :**

- [Alexander,1976] "Une expérience d'urbanisme démocratique", C.Alexander, Seuil ed.,Paris, 1976
- [CERTU1-2006] "Conception intégrée des opérations routières en milieu urbain"- CERTU – 2006 téléchargeable <http://www.certu.fr>
- Fiche n°1 Novembre 2005 "Associer l'ensemble des partenaires à la démarche de projet"
- Fiche n°2 Novembre 2005 "Promouvoir une démarche de programmation des projets routiers pour une conception intégrée la voie et de la ville" [http://www.certu.fr/fr/\\_Voirie\\_et\\_espace\\_public-n27/](http://www.certu.fr/fr/_Voirie_et_espace_public-n27/)
- [Chalas,1997] " La ville émergente",Geneviève Dubois Taine et Yves Chalas, Ed de l'Aube, Mars 1997, ISBN2-87678-329-0 (page 252)
- [Code,2006] Code des marchés publics. Chapitre VI – Accord-cadre et marchés à bons de commande, Article 77 [Marché à bons de commande]
- [Donzelot,2004] " La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation" - Jacques Donzelot. Esprit Ed. Mars-avril 2004.
- [Hanrot,2004] "A la recherche de l'architecture" – Stéphane Hanrot, L'Harmattan, 2004 - ISBN : 2-7475-2837-5, 2002.
- [HR-BUS,2003] " Dossier de présentation du Boulevard Urbain Sud" groupement Hanrot et rault / B&R ingénierie – Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole
- [Mangin, 2004] "La ville Franchisée – formes et structures de la ville contemporaine" – David Mangin – Editions de la Vilette – Paris – 2004 – ISBN : 2-903539-75
- [MARSEILLE-INFO,1979] – Lacaux JM –"Douze voies rapides se partageront le trafic de l'agglomération Marseillaise"– Marseille-informations – Ville de Marseille- 1979
- [Mialet,2001] - Voirie rapide urbaine et espace public : quelles liaisons ? Enquête en France et dans quelques pays voisins sur les nouvelles tendances, Frédéric Mialet, La Documentation Française ed, ISBN:2-11-090853-X
- [RapInterm,2009] Stéphane Hanrot – Rapport intermédiaire – séminaire BRAUP 2009
- [Schön,1993] "Le praticien réflexif. À la recherche du savoir caché dans l'agir professionnel" - Donald Schön - Montréal, Éditions Logiques, 1993.
- [Secchi,1999] - Propos recueillis par Thierry Paquot, à Paris, le 15 février 1999. Site web de l'Institut d'Urbanisme de Paris.



[Secchi,2000] – “Première leçon d’urbanisme“ – Bernardo Secchi – Editions parenthèses – Marseille 2006 – ISBN 2-86364-635-4

[Tsiomis,2007] “Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg“ – Yannis Tsiomis, Volker Ziegler - par Editions de la Vilette, Paris, 2007, ISBN : 978-2-91-545627-1

[VanDuin,2009] “Urban project“ – Lin Van Duin et alii – actes de la conférence “ The urban Project, Architectural Intervention in urban areas“ - AEEA pub – 2009 – ISBN978-2-930301-36-5

[Wachter,2002] “La forme et le flux Figures urbaines et architecturales de la mobilité“ - Serge Wachter Septembre 2002

[Zimmerman,2007] “Guide sur le processus de conception intégré“ Alex Zimmerman, P. Eng. Société canadienne d’hypothèques et de logement



BRAUP