



HAL
open science

Les ambivalences des politiques locales de déplacements au concret de la conception d'un projet d'espace public : Le cas du Vieux-Port de Marseille

Frédérique Hernandez, Benoit Romeyer

► To cite this version:

Frédérique Hernandez, Benoit Romeyer. Les ambivalences des politiques locales de déplacements au concret de la conception d'un projet d'espace public : Le cas du Vieux-Port de Marseille. RFTM, 3èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité, Jun 2021, Marne-la-Vallée, France. 25p. hal-03368316

HAL Id: hal-03368316

<https://hal.science/hal-03368316>

Submitted on 13 Feb 2023

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.

Frédérique HERNANDEZ
TS2-LMA, Univ. G. Eiffel
Benoit ROMEYER
LIEU, Aix-Marseille Université

3èmes
Rencontres Francophones
Transport Mobilité - RFTM -

2 au 4 juin 2021,
Marne-la-Vallée (France)

Les ambivalences des politiques locales de déplacements au concret de la conception d'un projet d'espace public : Le cas du Vieux-Port de Marseille



Plan de la présentation

Introduction

Choix du terrain d'études et méthodologie

I°) Des écarts au modèle générique qui expliquent le choix d'une piétonisation partielle

II°) Une commande ambiguë, entre réorganisation des déplacements à l'échelle du centre-ville et design d'un espace public

III°) Deux registres de conception et d'appréhension de la commande de semi-piétonisation et de ses ambiguïtés

Conclusion



Introduction et méthodologie

Introduction

Objectifs : Eclairer la construction d'une commande de « semi-piétonnisation » par la maîtrise d'ouvrage et son interprétation par les équipes de maîtrise d'œuvre.

Cette communication montre que **les ambivalences contenues dans les politiques locales de mobilité peuvent, de la planification au projet, se répercuter à l'intérieur des cahiers des charges des opérations urbaines, et ainsi participer de la formulation de commandes techniques ambiguës.**

En appui sur des cadres théoriques issus des travaux sur la conception en urbanisme (Arab, 2017, 2018 ; Boutinet 2012), cette communication s'intéresse à un projet d'aménagement d'espace public à l'interface entre transports et aménagement urbains.

Inscription dans des champs de recherche portant sur :

- La déclinaison spatiale des politiques de mobilités,
- Les nouveaux cadres de la production des projets d'urbanisme

Choix du terrain d'études et méthodologie

Le réaménagement du Vieux-Port a été amorcé en 2009 par le lancement d'un **concours international de maîtrise d'œuvre visant sa semi-piétonisation**, avec l'objectif affiché d'en faire « une des plus vastes places piétonnes d'Europe ».

Un aménagement primé :

- vainqueur de l'*European Prize for Urban Public Space* 2014

- Prix de l'aménagement urbain Le Moniteur 2013



Choix du terrain d'études et méthodologie

L'étude de cas proposée se fonde sur une méthode d'analyse à plusieurs échelles et qui croise différents corpus :

1°) Des documents de planification réglementaires et stratégiques

- *Les Plans de déplacements successifs de la Ville de Marseille (2000) et de l'ex-Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) (2006, 2013),*
- *Le Schéma directeur des espaces publics du centre-ville de la Ville de Marseille (2002).*

2°) Des « objets intermédiaires de la conception » (Jeantet, 1998)

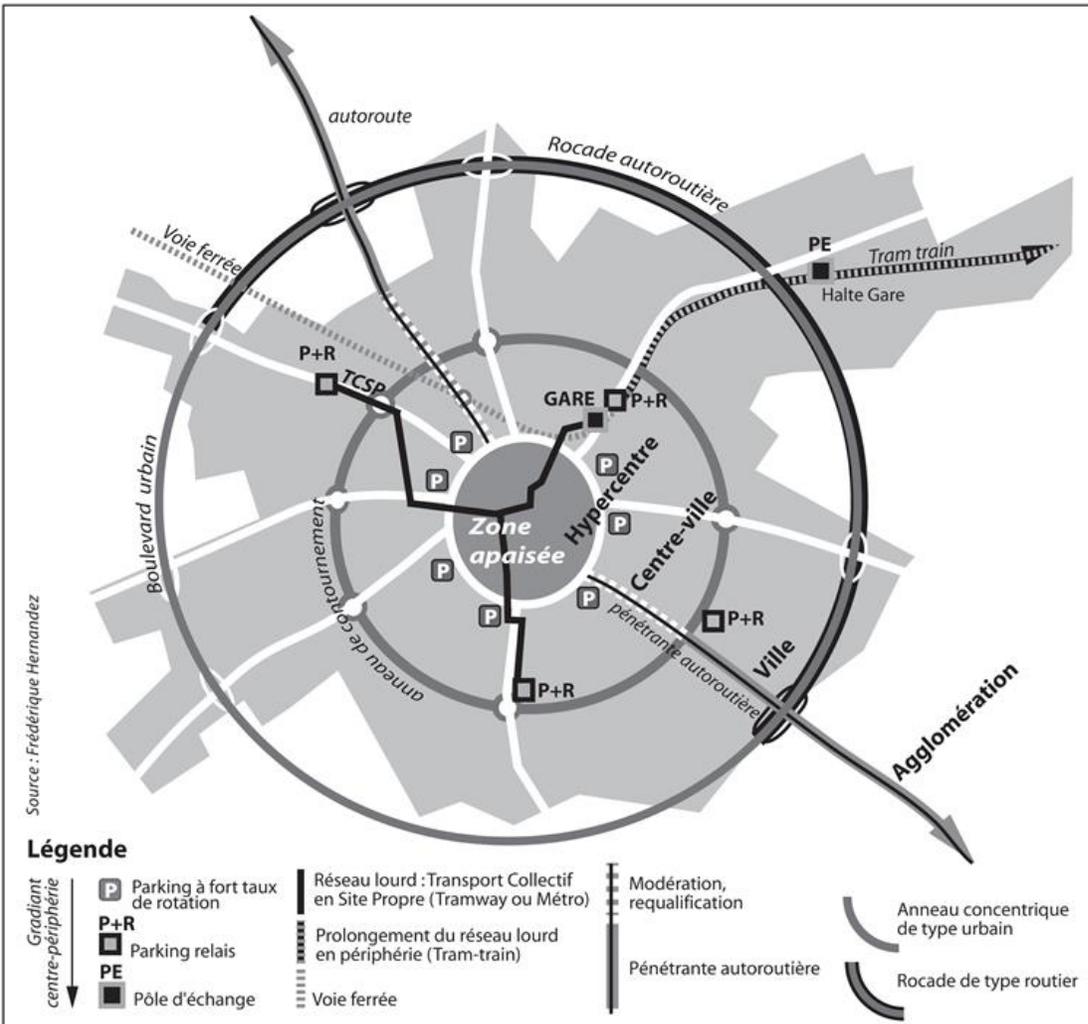
- *Les études techniques préalables au concours de la semi-piétonnisation du Vieux-Port,*
- *Les pièces relatives au concours de maîtrise d'œuvre proprement dit : cahier des charges du concours, pièces et études remises aux équipes retenues pour concourir,*
- *Les plans, images, coupes, schémas... produits par les équipes de maîtrise d'œuvre.*

3°) 6 entretiens semi-directifs avec la Maîtrise d'ouvrage et la Maîtrise d'œuvre du projet

4°) Une veille de la presse locale et des revues professionnelles du champ

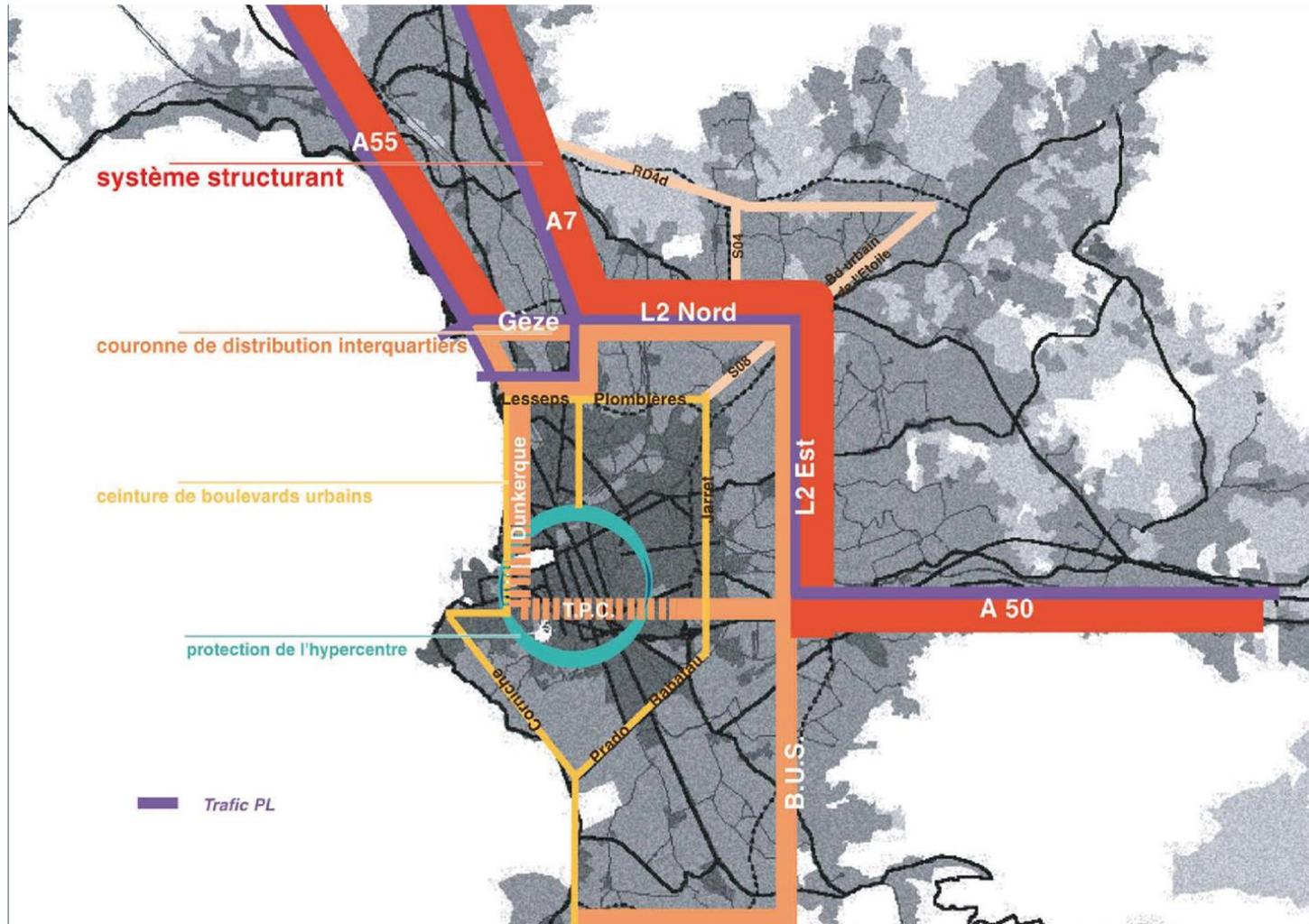
I°) Des écarts au modèle générique qui expliquent le choix d'une piétonisation partielle

I°) Des écarts au modèle générique qui expliquent le choix d'une piétonisation partielle



Un modèle radio-concentrique des déplacements qui se confronte, dans sa phase de mise en œuvre, aux spécificités géographiques et urbanistiques du territoire marseillais.

I°) Des écarts au modèle générique qui expliquent le choix d'une piétonisation partielle



Système circulatoire projeté dans le cadre des PDU 2000 (Ville de Marseille) et 2006 (CU MPM)

Calendrier des réalisations

Mise en service L2 Est

Prévisionnel : 2005 / Effectif : 2016

Mise en service L2 Nord

Prévisionnel : 2010 / Effectif : 2018

Requalification du Jarret

Prévisionnel : 2005 à 2010

Réalisation en cours : 2020-2022

Instauration d'un espace tranquille dans l'hypercentre

Prévisionnel : 2010 / Effectif : 2013-2016

Mise en service B.U.S

Prévisionnel : 2014

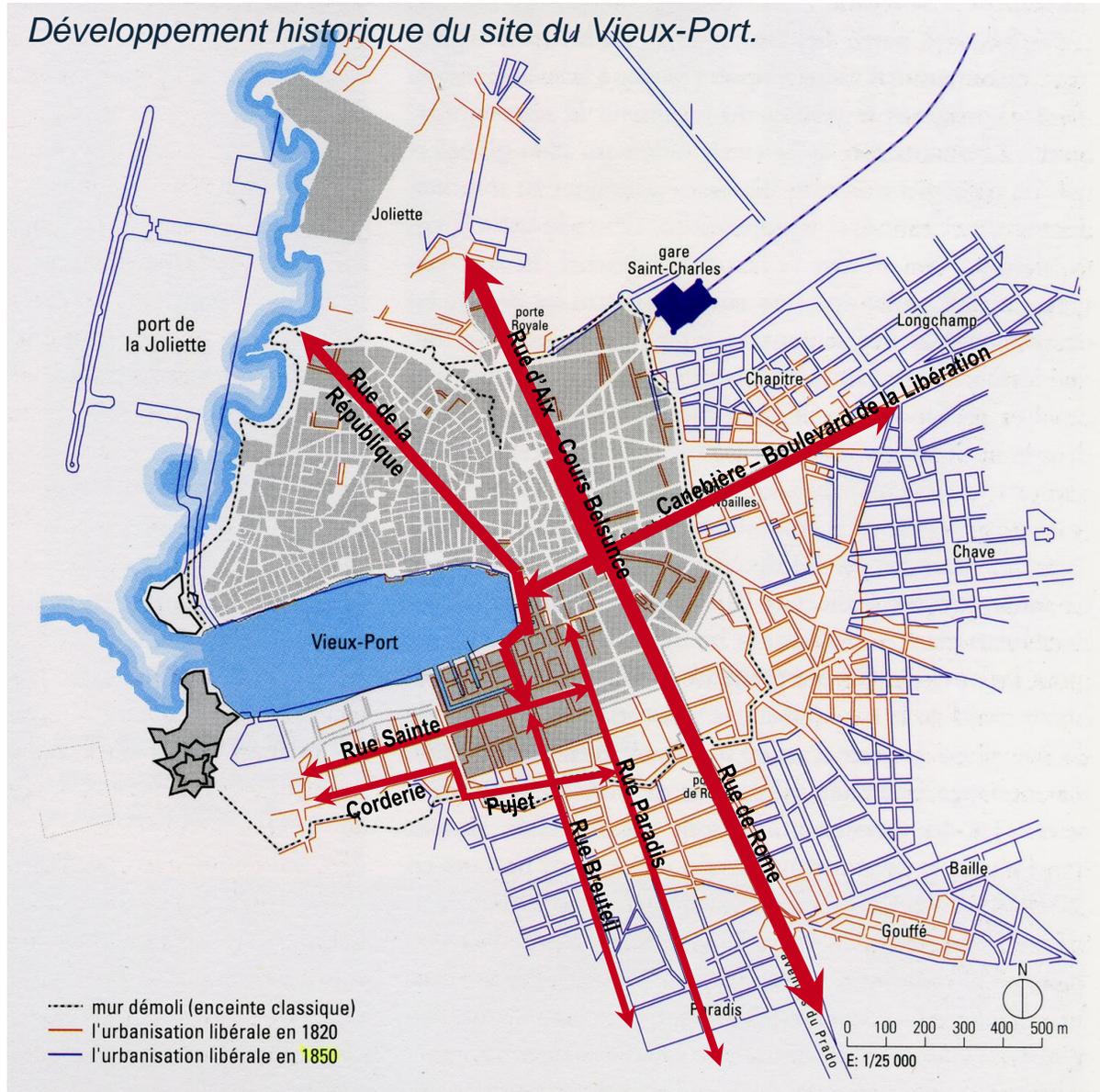
Réalisation en cours : 2020-2021

Tunnels Dunkerque et Major

Prévisionnel : 2004 / Effectif : 2002

Prévisionnel établi en déc. 1999 pour le PDU Ville de Marseille

I°) Des écarts au modèle générique qui expliquent le choix d'une piétonisation partielle



La trame viaire principale (années 1990) : un système essentiellement radial, offrant peu d'alternatives à la traversée de l'hypercentre.

II°) Une commande ambiguë, entre réorganisation des déplacements à l'échelle du centre-ville et design d'un espace public

II°) Une commande ambiguë, entre réorganisation des déplacements à l'échelle du centre-ville et *design* d'un espace public

Un pilotage politico-technique confié à MPM et sa Direction des Infrastructures

La désignation, en septembre 2008, de la ville de Marseille comme Capitale européenne de la culture 2013 (MP2013), propulse le Vieux-Port comme lieu d'accueil de certaines de ses manifestations phare.



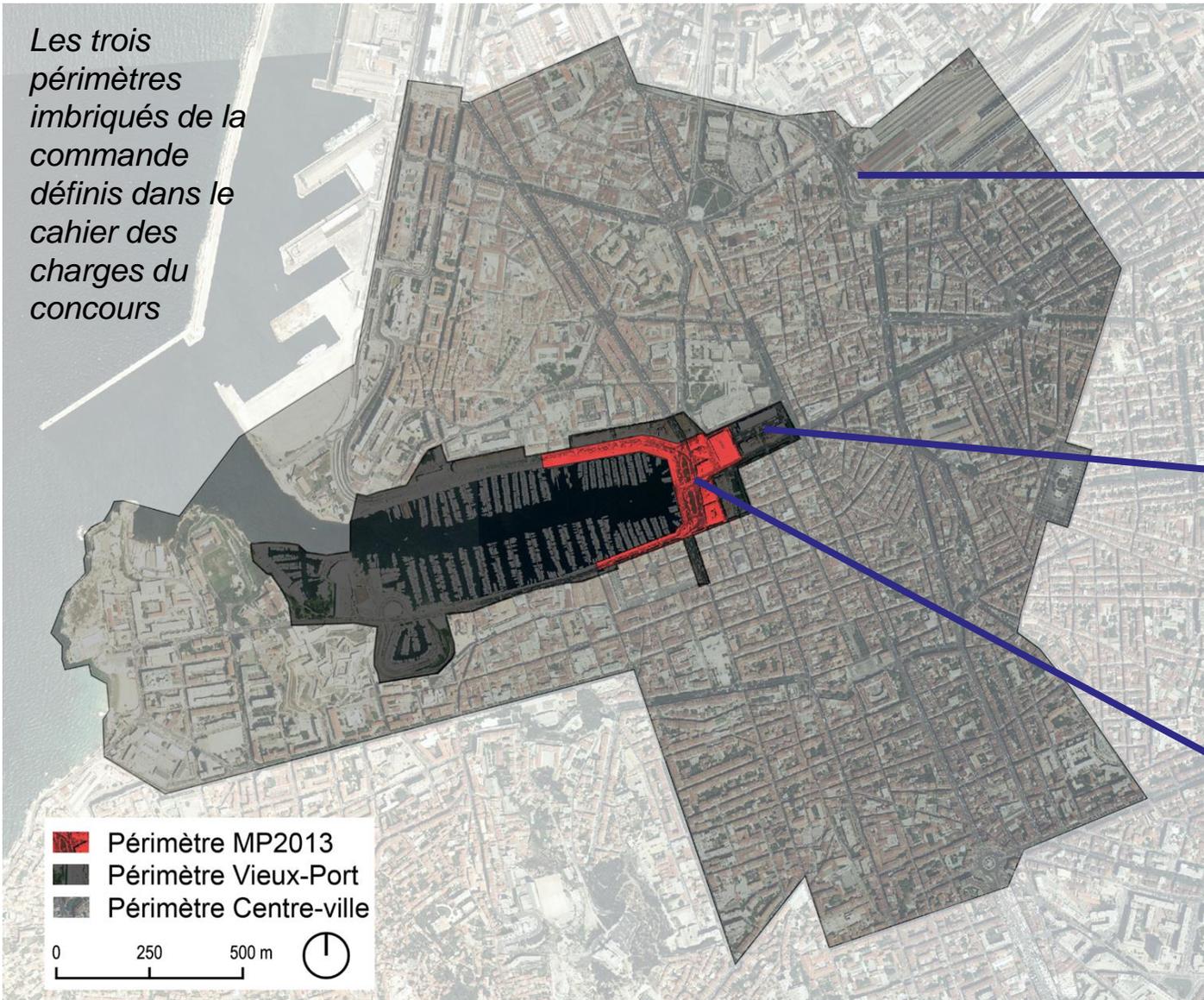
Cette nouvelle échéance événementielle va ainsi participer d'une **autonomisation du projet Vieux-Port par rapport au chaînage de projet initialement envisagé**, et en particulier vis-à-vis de l'impératif initial de mise en service de la L2 (qui reste pourtant toujours vue comme la condition *sine qua non* à une piétonnisation effective).

Afin de mener à bien cet objectif de transformation du Vieux-Port pour début 2013, différents dispositifs organisationnels et de pilotage vont être définis :

- la désignation de MPM comme maître d'ouvrage unique,
- un portage technique confié à la puissante Direction des infrastructures de MPM.
- la **programmation d'un concours international de maîtrise d'œuvre portant sur la semi-piétonnisation du Vieux-Port**

II°) Une commande ambiguë, entre réorganisation des déplacements à l'échelle du centre-ville et *design* d'un espace public

Les trois périmètres imbriqués de la commande définis dans le cahier des charges du concours



Une procédure de concours international multi-échelles

- Un **périmètre « centre-ville »** d'environ 400 ha associé à la réalisation d'un plan guide intégrant la **proposition d'une nouvelle organisation des déplacements**,
- Un **périmètre « Vieux-Port »** destiné à la programmation d'aménagements d'espaces publics à réaliser dans le cadre d'une tranche conditionnelle prévue à horizon 2020,
- Un **périmètre MP2013** ou « opérationnel » destiné à l'accueil des manifestations prévues dans le cadre de MP2013.

II°) Une commande ambiguë, entre réorganisation des déplacements à l'échelle du centre-ville et *design* d'un espace public

Une procédure de concours international multi-échelles

Au sortir de la première phase du concours en avril 2010, **quatre équipes sont sélectionnées** parmi les vingt-neuf ayant répondu à la consultation. Pluridisciplinaires, ces groupements s'articulent autour de mandataires aguerris en matière de conception d'espaces publics :



Wilmotte et Associés (1),

Reichen et Robert (2),

Corinne Vezzoni et Associés (3),

Michel Desvigne (4)

Si le jury du concours a voté en faveur du projet *Vezzoni* (3), la maîtrise d'ouvrage MPM a néanmoins pris le parti de ne pas suivre cette préférence et de désigner comme lauréat le projet *Desvigne* (4), à la suite d'un ultime oral entre ces deux propositions contrastées, ainsi **mises en position de "finalistes"**.

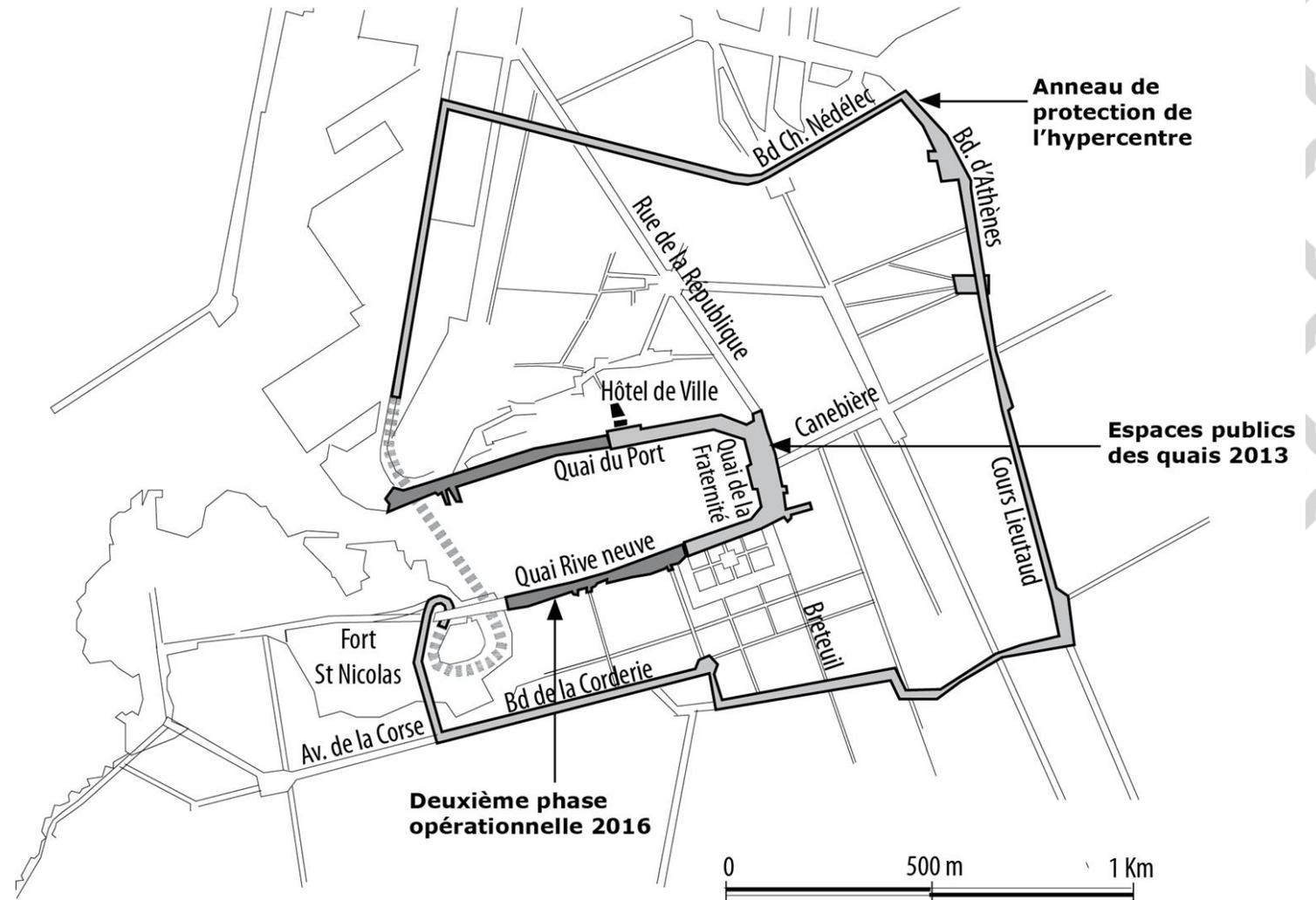
III°) Deux registres de conception et d'appréhension de la commande de semi-piétonnisation et de ses ambiguïtés

III°) Deux registres de conception et d'appréhension de la commande de semi-piétonnisation et de ses ambiguïtés

Le programme du concours appelle pour rappel les équipes à concevoir un espace de qualité urbaine dédié aux piétons **en même temps** qu'un plan de circulation à l'échelle du centre-ville, incluant l'anneau de protection de l'hypercentre.

Face à cette commande double, chacune des équipes paraît avoir pris le parti de **rentrer de manière privilégiée dans celle-ci par l'un de ses deux volets.**

Phasage de transformation des quais du Vieux-Port et formalisation du tracé de l'anneau de protection de l'hypercentre incluant le tunnel du Vieux-Port



III°) Deux registres de conception et d'appréhension de la commande de semi-piétonnisation et de ses ambiguïtés

D'un côté, le cahier des charges de la semi-piétonnisation a été intégré par l'équipe Desvigne avec un pragmatisme que traduit la proposition d'un système circulatoire pouvant fonctionner malgré les retards pris dans la réalisation de la L2 :

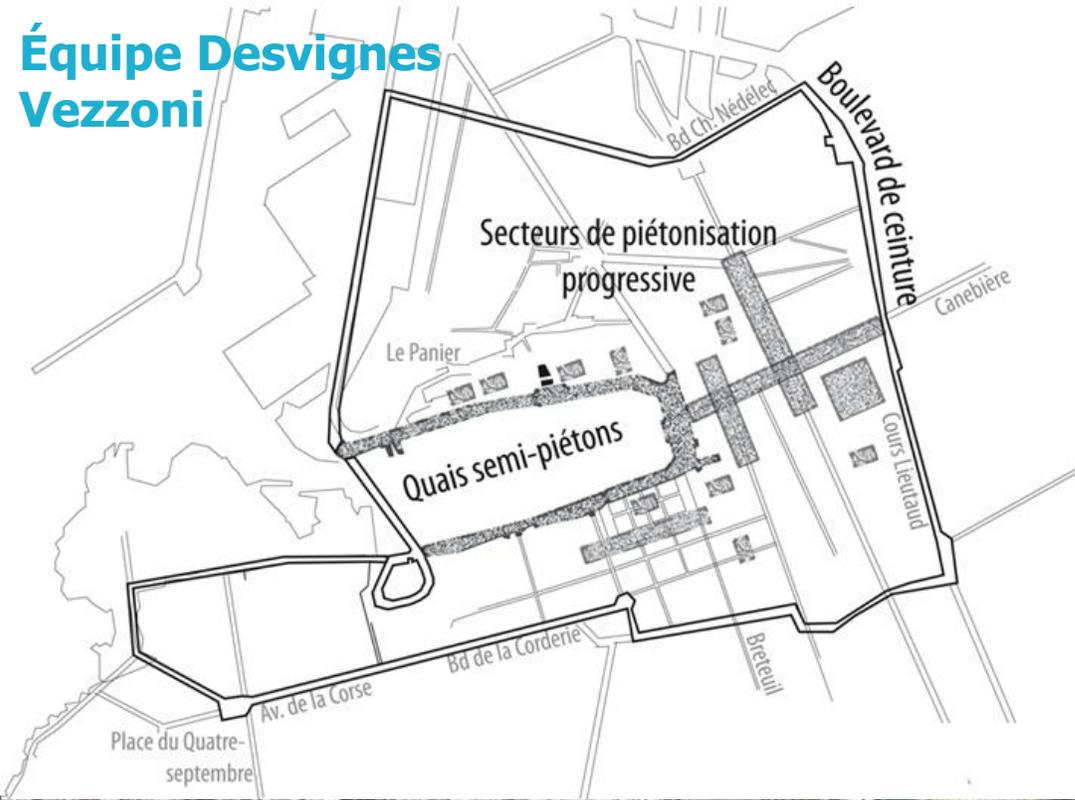
« La question qui nous a été posée au concours c'était la semi-piétonnisation du Vieux-Port. Nous, toute notre démarche – et c'est ce qui nous a fait gagner entre autres le concours – toute notre démarche a été de dire : « on ne peut faire ça, que si d'abord vous faites ces travaux-là », et clairement on leur a dit : « ces travaux-là permettront la semi-piétonnisation et vous ne pourrez jamais piétonner le Vieux-Port tant que la L2 ne sera pas ouverte ». Le discours a été très clair » (entretien chef de projet Ingerop).

A l'opposé, le positionnement adopté par l'équipe Vezzoni vis-à-vis de la commande apparaît alors beaucoup plus distancié en ne se satisfaisant pas d'une semi-piétonnisation pouvant faire office de « demi-mesure » à moyen et long terme :

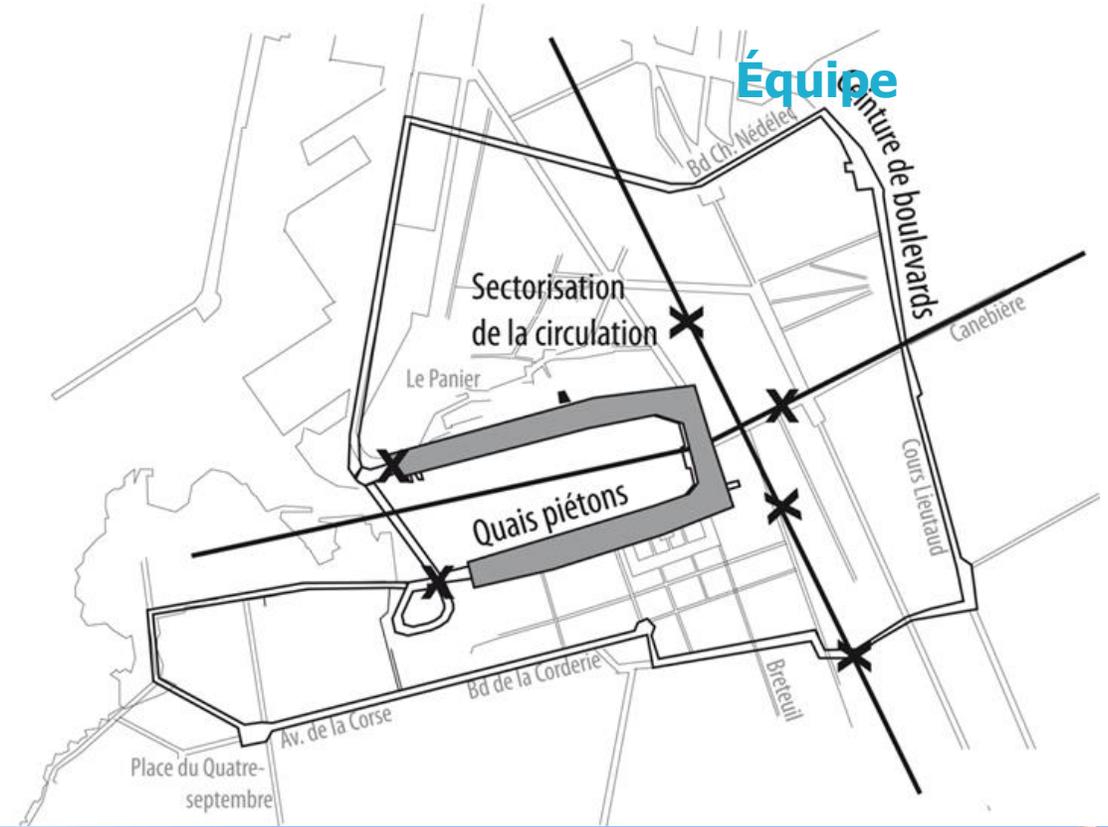
« Moi ça me gênait de faire tout de suite le fond du port et de laisser en jachère tout le reste pour 2013. Et en plus, on se posait la question de la circulation et de la semi-piétonnisation... qu'est-ce que cela voulait dire « semi » ? On s'est dit que si on semi-piétonnait et qu'on le faisait définitivement, on actait aussi définitivement de la suite du port. C'est-à-dire que ce qu'on allait faire sur le fond du port, et bien on allait le poursuivre sur tout le reste alors qu'on ne savait pas vraiment si ça allait marcher ou pas » (entretien C. Vezzoni).

III°) Deux registres de conception et d'appréhension de la commande de semi-piétonnisation et de ses ambiguïtés

Équipe Desvignes
Vezzoni



Équipe



III°) Deux registres de conception et d'appréhension de la commande de semi-piétonnisation et de ses ambiguïtés



Deux positionnements projectuels contrastés ressortent ainsi face aux ambivalences dont la commande de semi-piétonnisation :

- pour l'équipe Desvigne, le **design de l'espace public paraît déduit du plan de circulation adopté,**

- pour l'équipe Vezzoni, le **plan de circulation semble découler du parti de conception développé pour cet espace public.**

Conclusion

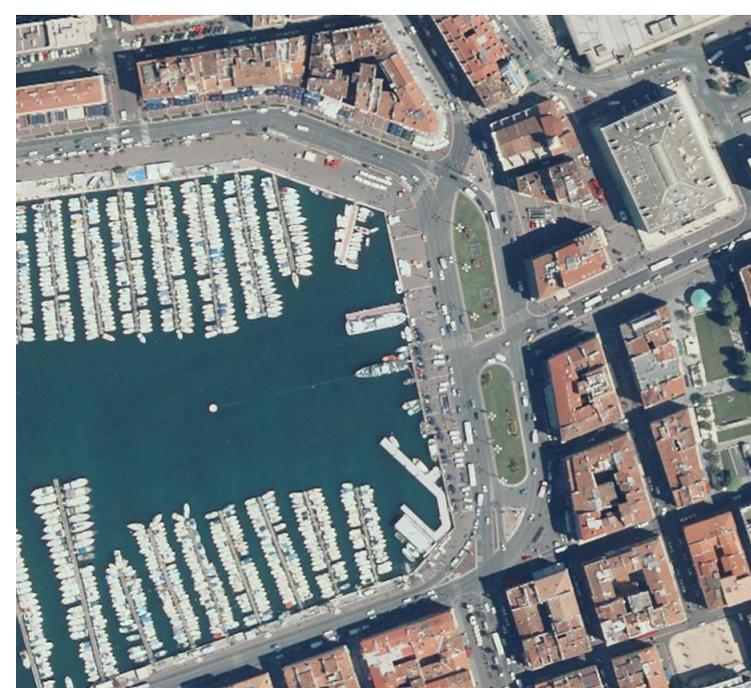
Conclusion

La **commande formulée par la maîtrise d'ouvrage** pour la semi-piétonnisation du Vieux-Port s'est révélée tout à la fois :

- **complexe** (par la multiplicité des échelles et des temporalités qu'elle met en oeuvre),
- **ambiguë** (par le choix d'une piétonisation maintenant une place à la circulation)
- et **ouverte** (par la définition du plan de circulation de l'hypercentre laissée aux équipes de maîtrise d'œuvre).

Cette attention à la commande a permis d'**éclairer les tensions à l'œuvre entre rationalités compositionnelles et circulatoires** dans la définition de la programmation d'un projet d'espace public.

L'étude de cas proposée montre également comment **l'ambivalence des politiques locales de déplacement vis-à-vis de l'automobile peut se retrouver à l'échelle opérationnelle des projets d'aménagement.**



Conclusion

La « semi-piétonisation » :
piétonisation à **moitié** ou
piétonisation **progressive** ?

Le réaménagement du Vieux-Port a favorisé l'acceptation politique et sociale d'autres aménagements piétons plus ambitieux – et donc plus défavorables aux modes motorisés – dans l'hypercentre marseillais...

... susceptibles de **modifier à nouveau les équilibres de la circulation** à l'échelle de la ville.



La Provence

Tout ou en partie, le Vieux-Port sera interdit à la circulation le temps des festivités. Le périmètre précis reste à définir

Merci de votre attention

Frédérique HERNANDEZ - Directrice de recherche

frederique.hernandez@univ-eiffel.fr

Benoit ROMEYER - Maître de conférences

benoit.romeyer@univ-amu.fr

