Flux, 2022/1 (N° 127), p. 28-47. DOI : 10.3917/flux1.127.0028

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

Benoit Romeyer
Frédérique Hernandez

Résumé : Cet article participe de l'analyse des projets d'aménagement urbain visant un redéploiement des modes alternatifs à l'automobile. Plus particulièrement, il cherche à éclairer la manière dont les ambivalences contenues dans les politiques locales de mobilité tendent à se répercuter sur les projets d'aménagements urbains. En appui sur des cadres théoriques issus des travaux sur la conception en urbanisme, celui-ci étudie la genèse d'un projet de réaménagement d'espace public en croisant l'analyse organisationnelle de son dispositif de production collective (les acteurs et les procédures engagés) et l'analyse substantielle de son contenu concret (les enjeux et les partis pris d'aménagement en balance). Il prend pour cas d'étude un projet de réaménagement d'espaces publics à l'interface entre transports et aménagement urbains : le Vieux Port de Marseille. Amorcé en 2009 par le lancement d'un concours international de maîtrise d'oeuvre visant sa semi-piétonnisation, le réaménagement du Vieux-Port participe d'une stratégie globale de réorganisation des déplacements et des circulations à l'échelle du centre de Marseille. Cet aménagement urbain primé constitue ainsi un exemple propice à l'observation empirique de la rencontre, sur un même espace et une même scène de conception, d'une diversité d'approches de la conception urbaine. L'étude de cas proposée se fonde sur deux méthodologies complémentaires : l'analyse d'un ensemble de corpus permettant de replacer le projet dans une trajectoire spatiale et temporelle large, et la passation d'entretiens semi-directifs auprès des parties prenantes du pilotage et de la conception du projet. Les résultats obtenus éclairent, d'une part, les travaux s'intéressant aux nouveaux cadres de coopération dans la production des projets d'urbanisme et, d'autre part, ceux portant sur les déclinaisons spatiales des politiques de mobilité urbaine.

Mots-clés : projet urbain, mobilité durable, espaces publics, conception urbaine, semi-piétonnisation, Vieux-Port, Marseille

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

La diffusion mondiale des nouvelles pratiques d'aménagement d'espaces publics introduites à Barcelone au cours des années 1990 a favorisé l'essor d'approches alternatives d'intégration de la circulation automobile dans l'espace urbain (Werquin, Demangeon, 1998 ; Romeyer, 2016 ; Alonzo, 2018). Ce renouvellement des regards s'est opéré, en France, dans un contexte de décentralisation propice à un réinvestissement massif des espaces publics centraux par des collectivités territoriales soucieuses de leur image et de la qualité de leur cadre urbain (Brenac, Reigner, Hernandez, 2013). Les réaménagements d'espaces publics et d'infrastructures routières en milieu urbain qui en ont découlé ont alors donné lieu à de nombreux

concours de maîtrise d'œuvre. En lien avec l'externalisation croissante du travail de conception urbaine (Arab, Bourdin, 2009), ceux-ci se sont accompagnés d'un retour sur le devant de la scène des concepteurs, architectes et paysagistes (Claude, 2006). Les transformations physiques apportées par ces projets de requalification ont à leur tour été fortement médiatisées, tant dans la presse professionnelle et généraliste que dans les supports de communication politique. Ce qui a participé à la forte valorisation du travail des concepteurs et à la diffusion de modèles et d'images de référence en matière de traitement de l'espace public.

Par contraste, les modèles de réorganisation des déplacements à l'œuvre au sein des nouveaux documents de planification des déplacements urbains appelés par les lois LOTI (1982) et LAURE (1996) dans lesquels se sont inscrits ces projets ont été relativement peu mis en lumière, si ce n'est dans certains champs de la recherche. Dans un contexte prônant la coordination entre l'urbanisme et les transports (Gallez *et al.*, 2015), ces travaux issus de diverses disciplines (transports, sciences politiques, urbanisme-aménagement), et œuvrant à l'explicitation des référentiels et contenus des politiques locales de déplacement, ont mis en avant l'ambivalence de ces dernières vis-à-vis de la place allouée à l'automobile. Ils ont également permis l'identification d'un modèle générique d'organisation des déplacements urbains fondé sur un partage territorial où « les opérations de piétonisation, de requalification et d'apaisement des centres-villes, [...] apparaissent comme le pendant d'aménagements favorables à l'automobile, notamment dans les périphéries lointaines » (Brenac, Reigner, Hernandez, 2013). Ainsi, les projets en faveur des modes doux et les projets d'infrastructures routières sont les briques interdépendantes d'un même système (Hernandez, 2003).

Partant du constat que « les problèmes d'articulation entre urbanisme et transport se déclinent aussi souvent au niveau plus local, et moins traité par la littérature, de l'implantation des infrastructures dans la ville et de la place centrale qu'elles occupent aujourd'hui dans beaucoup de projets d'aménagement urbain » (Idt, Leheis, 2018), des travaux récents se sont plus particulièrement intéressés à la mise en œuvre concrète des opérations de réduction de la place de l'automobile annoncées dans les documents de planification (Debrie, Maulat, Berroir, 2020). Ceux-ci ont notamment montré l'existence d'« interdépendances intersectorielles » à l'œuvre entre urbanisme et transports, relevant à la fois du registre du contenu technique et spatial des actions, des acteurs impliqués, et des processus des projets en eux-mêmes. Le présent article vise à s'insérer dans cette réflexion sur les « interdépendances intersectorielles » portant sur les projets d'aménagement urbain visant un redéploiement des modes alternatifs à l'automobile.

Notre recherche souhaite ainsi contribuer au renouvellement des discours sur l'ambivalence des politiques contemporaines de mobilité vis-à-vis de l'automobile, et des modèles d'organisation des déplacements correspondants. Là où la plupart des travaux met en effet l'accent sur une dualisation entre centre et périphérie à l'échelle globale de l'agglomération, l'analyse fine des projets d'aménagements urbains fait parallèlement ressortir le fait que ces ambivalences des politiques de réduction de la place de l'automobile en ville peuvent également se retrouver à l'échelle « micro » des projets d'aménagements. À cet égard, elle met en lumière les multiples interdépendances (géographiques, temporelles, organisationnelles, opérationnelles) sous-tendant, au concret, le déploiement de ces derniers sur les territoires. C'est en effet aussi par l'échelle des projets d'aménagements urbains que les modèles d'organisation des déplacements se forment et se déforment, élément après élément.

En appui sur des cadres théoriques issus des travaux sur la conception en urbanisme (Arab, 2017, 2018), cet article cible plus particulièrement les projets d'aménagements d'espaces publics à l'interface entre transports et aménagement urbain. Ce faisant, il 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 analysant la manière dont maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre opèrent et se répartissent les arbitrages nécessaires à la concrétisation du processus de projet, il éclaire également les nouveaux cadres de coopération à l'œuvre dans la production des projets d'urbanisme.
L'exploration de ces questionnements s'appuie sur une analyse clinique du réaménagement des espaces publics bordant le Vieux Port de Marseille, point de convergence historique des flux et espace emblématique de cette ville. Récompensé de l'*European Prize for Urban Public* Space 2014 et du Prix de l'aménagement urbain Le Moniteur 2013, ce projet d'aménagement urbain constitue en effet un exemple propice à l'observation empirique de la rencontre d'une diversité de visions stratégiques et d'approches de la conception urbaine sur un même espace.

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 ». Projet d'espace public vitrine pour la Ville et la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), le réaménagement du Vieux-Port participe parallèlement d'une stratégie globale de réorganisation des déplacements et des circulations à l'échelle du centre de Marseille. Ce projet cristallise ainsi sur un même espace des enjeux d'échelles multiples appelant des réponses spatiales complexes : la démonstration de la capacité de Marseille à accueillir de grands évènements et l'accompagnement de son tournant touristique (Maisetti, 2017), la définition à l'échelle de l'hypercentre d'un plan de circulation coercitif visant à réduire la place de la voiture et le développement de nouvelles fonctions de centralité métropolitaine dans un contexte de cœur de ville résidentiel et populaire (Bertoncello, Hernandez, 2016). Nous nous intéresserons plus particulièrement ici au double objectif de requalification du centre-ville et de réorganisation des déplacements urbains, en le recontextualisant dans les transformations urbaines plus largement connues par cette ville au cours du temps.
À cet effet, l'étude de cas proposée se fonde sur l'emploi d'un ensemble de méthodologies complémentaires. La première consiste en l'analyse d'un ensemble de documents permettant une compréhension globale du processus de conception associé à un projet de réaménagement. Il comprend à ce titre un grand nombre de documents relevant du registre des « objets intermédiaires de la conception » (Jeantet, 1998) dont le recueil s'est effectué sur un temps long (2008-2016), couvrant les différentes phases du projet de sa genèse à sa mise en œuvre :

- les études préalables au concours de la semi-piétonnisation du Vieux-Port produites au sein des services de la Communauté Urbaine et de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (AGAM),
- 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 techniques... produits par les équipes de maîtrise d'œuvre.

Dans la mesure où les projets d'urbanisme ne sont pas des objets isolés, mais participent d'un « agencement d'interventions matérielles interreliées, techniquement et/ou fonctionnellement, entre lesquelles il faut élaborer une cohérence et lui donner forme » (Arab, 2017), nous avons également souhaité replacer ce projet au sein des dynamiques de transformation du centre-ville de Marseille. Celles-ci ont d'abord été appréhendées par l'étude de documents de planification apportant des informations sur les objets, les enjeux et les calendriers des stratégies à l'œuvre dans la transformation du centre :

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

Des éléments de compréhension supplémentaires ont par ailleurs été apportés par une veille opérée depuis la fin des années 1990 de la presse locale et des revues professionnelles du champ (Le Moniteur, TPBM, etc.), dont les articles se sont fait le relais des nombreux chantiers engagés pour la transformation matérielle de l'espace urbain marseillais.

Outre la collecte et l'analyse de ces pièces, ce travail s'appuie aussi sur la passation de six entretiens semi-directifs conduits auprès des acteurs ayant participé au pilotage et à la conception de ce projet, tant du côté de la maîtrise d'ouvrage (services techniques intercommunaux : Direction des Transports, Direction des Aménagements de l'Espace Public, Direction des Infrastructures) que des équipes de maîtrise d'œuvre. Menés entre mars 2017 et décembre 2018 auprès de concepteurs, d'ingénieurs et de techniciens, ces entretiens ont visé à expliciter les logiques à l'œuvre et les objectifs assignés à la semi-piétonisation dans ses différentes phases de planification, programmation, conception et mise en œuvre. Leur conduite s'est également appuyée sur un ensemble d'observations *in situ* débutées en 2009 (date des arrêtés municipaux et communautaires actant l'engagement du concours). Celles-ci ont visé à mesurer, par la pratique, les transformations induites par ce réaménagement, replacées au sein de celles plus généralement connues par le centre-ville de Marseille sur la période. La recherche s'est enfin nourrie de la participation des chercheurs à différentes séances de présentation du projet opérées dans diverses scènes (politiques, médiatiques, pédagogiques).

La restitution de cette étude de cas s'appuiera sur les travaux de l'anthropologue Jean-Pierre Boutinet, et sa caractérisation du processus de création propre à toute activité de projet vue comme relevant de l'articulation entre trois grandes formes de singularités :

- la singularité de la situation suscitant le projet,
- la singularité de ses auteurs - ceux-ci relevant, dans le champ de l'urbanisme, du registre de l'action collective,
- la singularité de la réponse apportée, en tant qu'« amalgame plus ou moins réussi des deux premières singularités évoquées » (Boutinet, 2012).

Du fait des prismes d'analyse complémentaires qu'elle offre, la réinterprétation de cette grille de lecture par formes de singularités nous a paru propice à l'analyse transversale d'un processus de conception. La question de la singularité de la situation sera ainsi abordée au travers de l'analyse croisée des deux « termes concrets *a minima* de tout processus d'urbanisation » identifiés par Françoise Fromonot : le site et le programme (Fromonot, 2011). Cette première partie mettra d'abord en avant les difficultés d'application du modèle générique d'organisation des déplacements identifié

à l'échelle européenne aux spécificités géographiques et urbanistiques du territoire marseillais. Puis elle montrera la manière dont les écarts au modèle découlant de cette difficile transposition locale induiront la formulation d'un programme *ad hoc* pour le réaménagement du Vieux-Port, incarné au travers du concept de « semi-piétonnisation ».
Face à cette trajectoire d'un déjà-là que le projet de semi-piétonnisation du Vieux-Port se propose de corriger, la deuxième partie s'articulera également en deux grands temps. Elle traitera premièrement de la singularité des dispositifs organisationnels spécifiquement créés pour répondre aux différents enjeux associés à ce réaménagement et qui, en tant que « supports à la conception collective » (Arab, 2017), en ont sous-tendu la mise en œuvre. Elle abordera ensuite les tenants et aboutissants du choix d'une procédure de concours international de maîtrise d'œuvre et d'un pilotage de projet par une direction technique puissante, historiquement en charge des grands travaux d'infrastructures.
Enfin, une troisième et dernière partie portera sur l'analyse des singularités des deux projets en balance dans le cadre du concours de maîtrise d'œuvre. Elle analysera, d'une part, la composition des deux groupements correspondants et à leurs manières contrastées d'appréhender le problème posé et, d'autre part, la singularité des partis d'aménagement formulés par ceux-ci. À ce titre, un intérêt tout particulier sera porté à leurs manières de se positionner par rapport aux ambivalences contenues dans la commande de semi-piétonnisation. Ce faisant, au-delà du seul réaménagement du Vieux-Port et de ses implications sur le système circulatoire de l'hypercentre marseillais, l'étude de cas proposée se veut aussi plus généralement illustrative de la place prépondérante que continuent à occuper les logiques circulatoires dans les recompositions des espaces publics urbains de ce territoire (Bertoncello, Hernandez, Bertoni, 2013).

Singularités d'un site et d'un programme : des ambivalences d'un modèle d'organisation des déplacements à une commande de semi-piétonnisation pour le Vieux-Port

Cette première partie expose la façon dont la Ville de Marseille envisage de réorganiser ses réseaux de déplacements à la fin des années 1990. À travers le Plan de Déplacement Urbain (PDU),documents de planification sectorielle, elle projette un nouveau schéma circulatoire sur l'ensemble de son territoire communal. La mise en œuvre de cette planification « théorique » va se confronter aux « réalités de terrains » et va conduire, projets après projets, à de très nombreux ajustements spatiaux et temporels du modèle initial. Parmi ces réajustements, le choix d'une semi-piétonisation montre comment l'ambivalence du modèle générique se transpose à l'échelle de l'hypercentre marseillais.

Une ambivalence des politiques locales de déplacements gérée par un modèle d'organisation radioconcentrique et dual

De nombreux travaux de recherche observant l'élaboration des PDU durant les décennies 1990 et 2000 ont mis en évidence l'ambivalence des politiques locales de déplacements. Ces dernières présentent la dualité d'afficher l'objectif d'une réduction de la circulation automobile au profit de modes alternatifs moins générateurs de nuisances tout en contenant des projets d'infrastructures routières nouvelles et la construction de parkings. Une boîte à outils favorable aux modes doux, à la qualité

urbaine et à la protection des espaces contre l'automobile y côtoie une boîte à outils dédiée à l'accessibilité et à la circulation. Ces deux boîtes à outils s'articulent spatialement et fonctionnellement selon un modèle générique d'organisation des déplacements (Grenier, Ventura, 2000 ; Fleury, 2002 ; Hernandez, 2003 ; Offner, 2006). Il s'agit de réguler la pénétration de l'automobile vers les centres, tout en favorisant la mobilité et l'accessibilité par la mise en place d'une structuration radioconcentrique des réseaux. Ainsi, les villes projettent une nouvelle hiérarchisation tant de leur réseau viaire que de leur réseau de transports collectifs urbains. Le schéma circulatoire envisagé repose sur des anneaux concentriques, sur lesquels les flux se distribuent suivant leur fonction (desserte ou transit). Ces anneaux dialoguent avec des rayons pénétrants, dont les caractéristiques évoluent à l'approche des cœurs de ville afin de filtrer les circulations et les vitesses de façon graduelle (de la périphérie vers le centre). Les anneaux concentriques délimitent des entités cohérentes (hypercentre, centre-ville, ville agglomérée) qu'ils protègent du transit, tout en assurant leur accessibilité, notamment en donnant accès à des zones de stationnement marquant le seuil des entités (les parkings souterrains payant pour l'hypercentre, les parcs-relais pour la ville agglomérée). Les réseaux de transports collectifs se réorganisent autour de lignes principales en « site propre », souvent radiales, assurant un meilleur service (rapidité, confort, régularité), et améliorant l'accessibilité du centre-ville depuis les secteurs périphériques. Dans ce modèle, le cœur de ville, centre historique et patrimonial, est particulièrement protégé de la circulation automobile en utilisant des dispositifs techniques tels des plans de circulation (avec des sens uniques venant contrarier le trafic de transit), des secteurs piétonniers, des zones 30, etc. Au sein de ce système quadrillé par les réseaux, des îlots de qualité urbaine sont alors dédiés aux piétons, généralement là où l'espace urbain combine les critères de densité et de centralité (Fleury, 2002). Les éléments, ou les « briques », composant ce modèle sont interdépendants fonctionnellement : par exemple les connexions entre les anneaux et les pénétrantes doivent être fluides de façon à permettre une redistribution des trafics vers la périphérie. Cette interdépendance fonctionnelle a des répercussions sur le phasage des réalisations : la mise en service des infrastructures et les dispositifs assurant le contournement des flux sont ainsi considérés comme préalables aux mesures transformant l'espace public pour l'accueil des modes actifs et des bus en site propre.

C'est sur la base de ce modèle que se définit la réflexion visant la réorganisation des déplacements à l'échelle de la ville de Marseille (PDU adopté en 2000), puis à l'échelle de MPM (PDU adopté en 2006). Le système circulatoire imaginé pour Marseille repose sur le déploiement de trois anneaux concentriques (cf. figure 1). Ceux-ci se connectent les uns aux autres de façon à favoriser le contournement du centre-ville par les automobilistes dont ce n'est pas la destination, de la périphérie vers le centre avec :

- un anneau de contournement, reprenant l'emprise de la rocade L2 et dont seulement le tronçon Est est en chantier au moment du lancement du concours,
- un anneau de desserte inter-quartiers se superposant sous forme de boulevard urbain au tracé de la rocade du Jarret et assurant à la fois la desserte des quartiers péricentraux et la connexion entre les autoroutes Est (A50), Nord (A7) et Littorale (A55),
- et enfin un anneau dit « de protection de l'hypercentre » dont le tracé n'a pas été stabilisé au sein des PDU successifs. Son périmètre tend en effet à engager une définition de l'hypercentre lui-même et revêt donc une charge symbolique forte. Il constitue, à ce titre, un enjeu du projet de réaménagement du Vieux-Port.

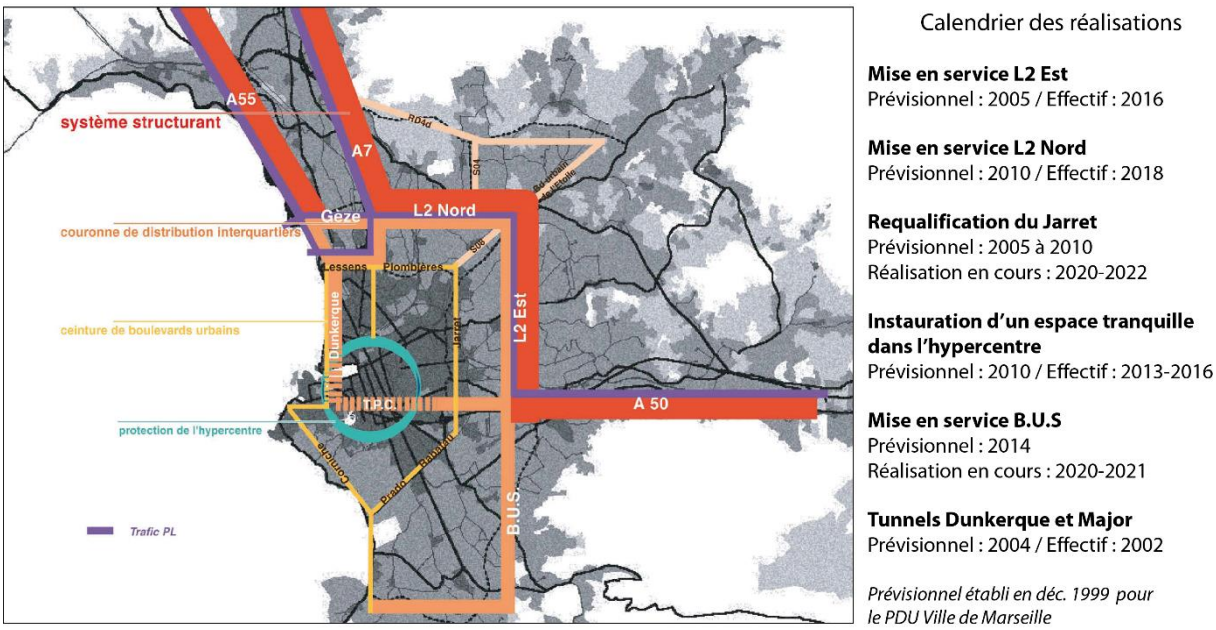


Figure 1 : Système circulatoire projeté dans le cadre du PDU et temporalités de mise en œuvre (source : AGAM, PDU MPM, 2006). Cette figure illustre (1) la mise en place d'un système d'anneaux permettant la protection de l'hypercentre par un report des trafics en périphérie, (2) le caractère spatialement peu défini, car sans accroches aux voies existantes, du tracé associé à l'anneau de protection de l'hypercentre, (3) les retards de calendrier faisant que les « briques » du modèle n'ont pas été réalisées suivant l'ordre et les temporalités prévues initialement.

La mise en œuvre de ces anneaux, du plus extérieur au plus intérieur, est alors posée comme préliminaire aux actions visant à apaiser la circulation automobile dans le centre au profit des modes doux et de la déambulation piétonne. Plus particulièrement, la mise en service des tronçons Nord et Est de la rocade L2 est présentée comme une condition *sine qua non* à la transformation de l'hypercentre en secteur apaisé (Hernandez, 2003). Une programmation détaillée et précise du calendrier de réalisation des différentes actions du PDU est alors définie par les acteurs techniques en charge de l'élaboration de la procédure.

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

Cependant, l'adaptation du modèle générique d'organisation des déplacements à la situation marseillaise va se heurter à de multiples difficultés d'ordres géographiques, techniques, politiques, et organisationnelles. La spatialisation de la dualité du modèle générique (des centres protégés des nuisances et reconfigurés pour accueillir les modes doux dont le fonctionnement dépend d'infrastructures routières construites en périphérie) voudrait que le réaménagement du Vieux-Port, lieu hypercentral, relève d'une piétonisation au sens strict. Ainsi à l'échelle du site du projet, le programme ne devrait traiter que d'une composante de la dualité : celle ayant trait à la qualité urbaine et à l'apaisement des circulations. Or, la singularité du site du Vieux-Port combinée aux retards accusés par la réalisation de la L2 va générer des écarts au modèle générique, et ainsi transposer l'ambivalence contenue dans les politiques locales de déplacements au sein même de la commande d'un projet d'aménagement urbain.

La mise en place des anneaux de contournement se heurte ainsi à la géographie de la ville qui, à l'ouest, butte sur une façade littorale, et à l'histoire de ce site de calanque devenu interface autant que ligne de démarcation entre la ville populaire et portuaire du nord et celle plus résidentielle et bourgeoise du sud (Roncayolo, 1996). Lieu d'accueil historique, sur sa rive nord, des premières implantations grecques puis romaines de Marseille, le décret royal d'agrandissement de la ville pris par Louis XIV en 1666 a fait du fond du port le centre d'une composition classique organisant l'urbanisation des rives est et sud. Ce plan d'extension lui confère ainsi le statut de centralité physique, symbolique et commerçante de la ville. Il fait en outre de la question de son franchissement un point complexe du fonctionnement urbain marseillais, dont la résolution s'est opérée par une succession de dispositifs caractéristiques de leurs époques respectives : ferry-boat (mis en service en 1880), pont transbordeur (inauguré en 1905 et détruit en 1944), jusqu'au percement d'un double tunnel sous le Vieux-Port en 1967. Complété par une série de tunnels en direction du nord et du sud, ce dernier fait office d'itinéraire de contournement de la ville par l'ouest.

Avec ce schéma, le Vieux-Port s'est ainsi progressivement vu conférer une fonction d'échangeur entre les grands axes urbains reliant le nord, le sud et l'est de la ville. Un autre trait morphologique différencie en effet Marseille des autres agglomérations engagées à l'époque dans le même modèle : son réseau viaire, essentiellement radial, offre peu d'alternatives à la traversée de l'hypercentre pour connecter les différents secteurs de la ville (cf. figure 2). La seule rocade complète, la rocade du Jarret, est tellement saturée que les automobilistes s'en détournent et ont développé depuis longtemps des stratégies consistant à emprunter les artères traversant l'hypercentre pour relier les parties sud, est et nord de la ville. Or, ces artères traversent le site du Vieux-Port dont les quais accueillent précisément les entrées et sorties du tunnel éponyme. Stratégiques pour le fonctionnement du report du trafic[1], la présence de ces dernières interroge la possibilité d'une piétonnisation complète. Alors même que cette fonctionnalisation automobile progressive a, - parallèlement à une dynamique de privatisation de l'accès au littoral par les clubs nautiques - participé d'une forte restriction de l'accessibilité piétonne de ce site au cours de la deuxième moitié du XX^{e} siècle, enlever la circulation autour du Vieux-Port remet en cause des habitudes d'itinéraire profondément ancrées. Dans ces conditions, l'acceptation sociale d'une piétonnisation du secteur est un enjeu politique sensible.

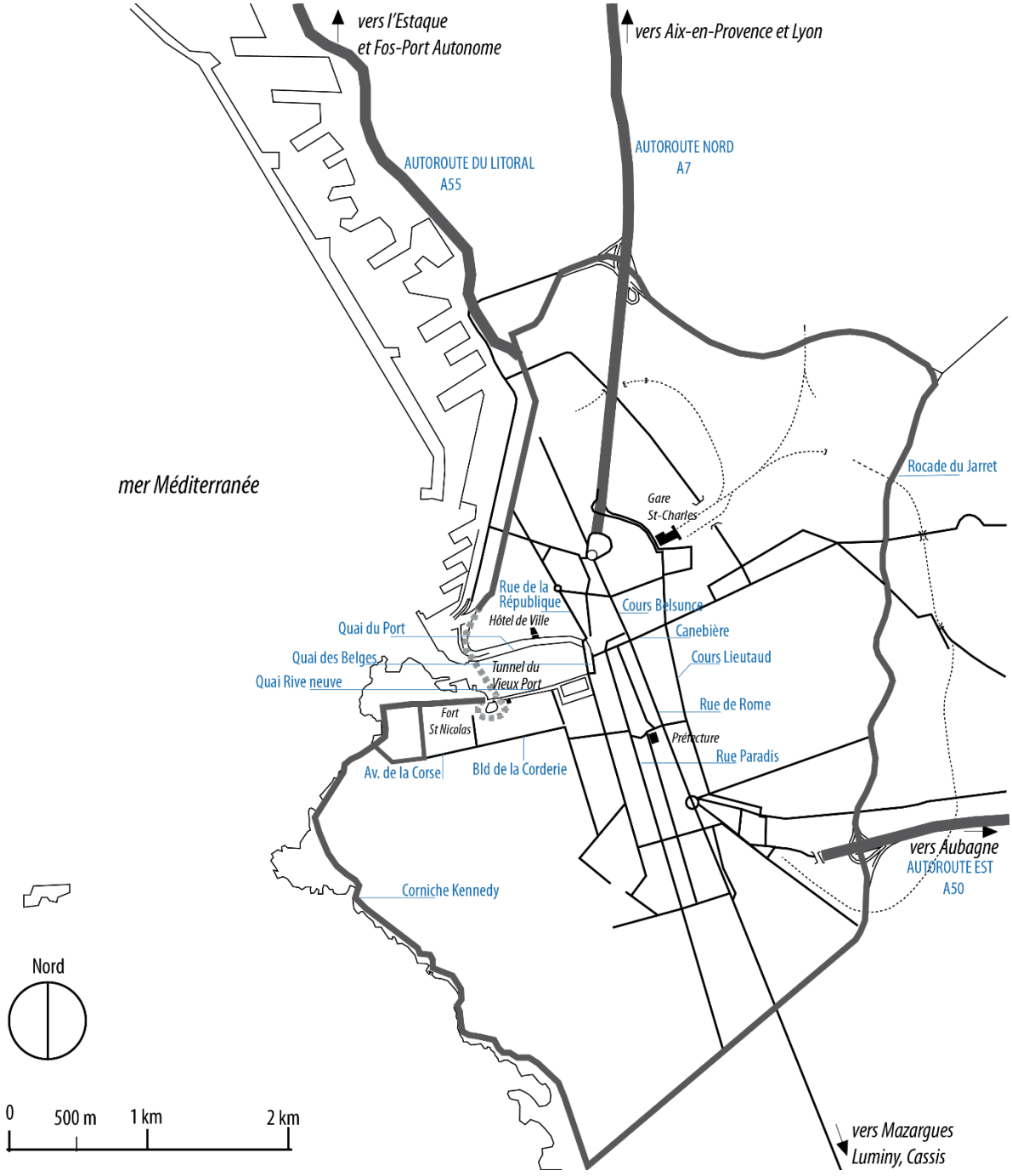


Figure 2 : Contexte et situation du Vieux-Port au sein d'un système circulatoire marseillais essentiellement radial et offrant peu d'alternatives à la traversée de l'hypercentre pour connecter les différents secteurs de la ville. La trame viaire principale se donne à lire telle qu'elle se présente dans les années 1990, au moment où s'engage la réflexion d'une réorganisation des déplacements (Réalisation : Frédérique Hernandez).

Un autre élément d'écart au modèle générique relève des registres de la gouvernance institutionnelle et du montage financier des opérations stratégiques en matière d'ingénierie. En effet, la décennie 2000 va être marquée par de nombreux retards dans la réalisation de grandes opérations de voiries et de transports collectifs[2]. Ces retards vont remettre en cause le phasage de réalisation des projets contenus dans le PDU

et, partant, la logique de report modal et de redistribution des circulations automobiles. À ce titre, les retards accumulés sur le projet de L2, dont la mise en service était initialement prévue pour 2010, viennent directement contrarier la stratégie envisagée. Alors que les édiles techniques et politiques comprennent que le chantier de la L2 ne pourra pas être réalisé avant la transformation des espaces publics entourant le Vieux-Port[3], un consensus technique et politique se dessine pour inscrire dans le programme du concours un relatif maintien de la circulation sur les quais du Vieux-Port. Et ce, sans qu'il existe de solution partagée sur le type de plan de circulation à adopter au sein des services techniques. C'est ainsi que le traitement de l'ambivalence décrite précédemment va alors se déplacer à l'intérieur même de la commande de réaménagement du Vieux-Port, traduite par la formulation du concept d'aménagement aussi inédit que révélateur de « semi-piétonnisation ». Sa concrétisation sera supportée par la mise en œuvre de dispositifs organisationnels *ad hoc* auxquels nous allons maintenant nous intéresser.

Singularité d'un dispositif organisationnel accéléré par la perspective de MP2013, donnant lieu à un concours international

Les dispositifs organisationnels adoptés dans le cadre de la conception du projet Vieux-Port ont ici été considérés à deux niveaux : celui du pilotage politico-technique d'une part, et celui des modalités de collaboration entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre d'autre part. Le propos de cette seconde partie repose sur l'analyse croisée de ces deux registres de compréhension.

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

La question du réaménagement du Vieux-Port émerge véritablement sur la scène politique marseillaise à l'occasion des élections municipales de 2008. L'engagement en faveur d'un « Vieux-Port piéton » se trouve en effet mis au cœur du programme de ses deux principaux protagonistes : Jean Claude Gaudin, maire sortant qui se verra confirmé dans sa fonction à l'issue de ce scrutin, et Jean Noël Guérini, alors président du Conseil général des Bouches-du-Rhône, et principal candidat d'opposition. Au-delà des effets d'affichage, ces premières propositions médiatisées relèvent alors moins de la mise en œuvre d'une piétonnisation au sens strict que d'une restriction substantielle de l'usage de la voiture sur cet espace[4].

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 phares. Ce faisant, la programmation de ce grand événement participe à donner un sérieux coup d'accélérateur aux réflexions entreprises, comme en témoigne la publication par l'AGAM en décembre 2008 d'une étude préparatoire au projet de semi-piétonnisation dans l'optique de MP2013. Sur la base d'une organisation en deux cahiers, le premier plus axé « aménagement urbain » et le second plus orienté « transports et déplacements », ce travail se conclut par une préconisation en faveur de l'organisation d'un « concours international d'urbanisme », justifié par le caractère « emblématique et mythique » de ce site, dont l'objet porterait sur « un marché de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble du Vieux-Port » accompagné « d'une mission de coordination et de définition d'un référentiel urbain pour l'ensemble du centre-ville [...] » (AGAM, 2008, p.36). En le dotant notamment d'un calendrier de conception/réalisation particulièrement contraint, la perspective de MP2013 a donc fortement conditionné le processus de projet et ses instruments de pilotage associés.

L'arrivée de cette nouvelle échéance événementielle va ainsi participer d'une progressive « autonomisation » du projet Vieux-Port par rapport au chaînage de projet initialement envisagé. Ceci 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.
Un ensemble de délibérations municipales et communautaires vont alors être adoptées au cours de l'année 2009 afin de mener à bien cet objectif de transformation du Vieux-Port pour début 2013. Ces dernières vont définir les cadres de ses dispositifs organisationnels et de pilotage, à commencer par l'identification de MPM comme maître d'ouvrage unique, ainsi que la programmation d'un concours de maîtrise d'œuvre international portant sur la semi-piétonnisation du Vieux-Port. Ce sont deux choix forts et, comme nous allons le voir, aux incidences majeures sur le processus de projet.
La désignation d'une maîtrise ouvrage unique confiée à MPM s'est opérée par le biais d'un conventionnement avec la Ville, justifiée par l'imbrication des compétences techniques[5], et les impératifs d'« efficacité et de cohérence » (MPM, 2009a, p.3) attendus pour ce projet. Au-delà de cette identification d'un seul et unique chef de file détenteur de l'intégralité du pouvoir décisionnel, le pilotage politique de ce projet paraît plus généralement s'être opéré « en bonne intelligence » (entretien chef de service MPM - DIFRA) avec la Ville. Alors même que ces deux institutions ne relèvent pas des mêmes bords politiques (Mairie à droite et MPM à gauche), celles-ci ont des intérêts convergents. Outre un objectif commun de livraison d'un espace public finalisé pour l'année pré-électorale de 2013, la Ville souhaite ainsi faire porter à MPM la charge financière d'une opération d'aménagement lourde dont elle bénéficiera en premier lieu, tandis que MPM a besoin de faire montre de sa capacité à porter des projets vitrines pour le territoire. L'existence d'un tel cadre de collaboration Ville/MPM s'illustre par la création en amont du concours de dix groupes de travail mixtes associant notamment des élus municipaux et communautaires pour définir les grandes lignes du cahier des charges pour la semi-piétonnisation du Vieux-Port.
Sur le plan technique, le portage de projet Vieux-Port est confié à la puissante Direction des infrastructures de MPM. Communément appelée « DIFRA », cette dernière est reconnue pour sa capacité à conduire des projets complexes dans des délais contraints. Historiquement en charge des grands travaux d'infrastructures (ouvrages de génie civil, tunnels, projets de voirie, parkings souterrains ou en silo, etc.), cette direction à la « culture d'ingénieurs » (entretien chef de service MPM - DIFRA) bien ancrée[6] se voit ici confier pour la première fois la charge d'un aménagement d'espace public d'envergure. Ce choix illustre autant la vivacité des rationalités circulatoires (Patton, 2007) à l'œuvre dans les projets d'aménagement urbain que l'affirmation d'une culture de l'espace public comme lieu d'intervention et de projet, y compris au sein de directions techniques dont ce n'est traditionnellement pas le cœur de métier. Cette réalisation a d'ailleurs participé à assurer la légitimité de cette direction, alors novice en matière d'aménagement d'espaces publics, pour le pilotage de ce type de projets. Repositionnée en tant que « pôle infrastructure » dans les organigrammes de la nouvelle métropole Aix-Marseille-Provence, c'est aujourd'hui elle qui pilote la nouvelle phase de requalification des espaces publics du centre-ville de Marseille, dont les travaux ont débuté en 2019[7].

Une procédure de concours international multi-échelles, entre réorganisation des déplacements et réaménagement d'un espace public

Le choix d'une procédure de concours international de maîtrise d'œuvre participe de la même recherche d'efficacité que la transmission du portage technique du projet à la DIFRA. La maîtrise d'ouvrage a en effet souhaité pouvoir s'appuyer sur une figure d'envergure internationale, hors d'atteinte des débats locaux, pour porter la transformation de cet espace emblématique : « On s'est dit que la seule solution c'est le concours de maîtrise d'œuvre. Si possible avec des pointures internationales. [...] il fallait bousculer les habitudes en faisant appel à un grand nom qui lui aurait la légitimité pour se faire entendre, et qui ne soit pas du microcosme… Il ne fallait pas qu'il se fasse polluer par les locaux » (entretien chef de service MPM - DIFRA).
En outre, comme évoqué plus haut, au sortir des groupes de travail préparatoires au concours, la maîtrise d'ouvrage n'a pas de solution consensuelle à proposer en termes de réorganisation de la circulation (Vanni, 2014). De ce fait, la charge de la définition d'un schéma circulatoire permettant d'atteindre l'objectif escompté d'une réduction d'au moins 50 % de la circulation dans l'hypercentre a été laissée aux concepteurs.
Le lancement de l'opération, d'un coût total estimé à 80 millions d'euros partagé entre la Communauté Urbaine MPM (principal financeur du projet), Ville et Département, s'accompagne de la production en 2009 du cahier des charges du concours. Ce document programmatique vient poser les cadres spatiaux et temporels de la réflexion attendue par les équipes de maîtrise d'œuvre (MPM, 2009b). Le projet y est appréhendé selon plusieurs périmètres imbriqués :

- un périmètre « centre-ville » d'environ 400 ha intégrant le tracé des remparts du XVII^{e} siècle ;
- un périmètre « Vieux-Port » restreint aux quais du Vieux-Port et au plan d'eau ;
- un périmètre dit « opérationnel » (ou périmètre MP2013) comprenant le bas de la Canebière, le quai des Belges et les amorces du quai de Rive neuve et du quai du Port (cf. figure 3).

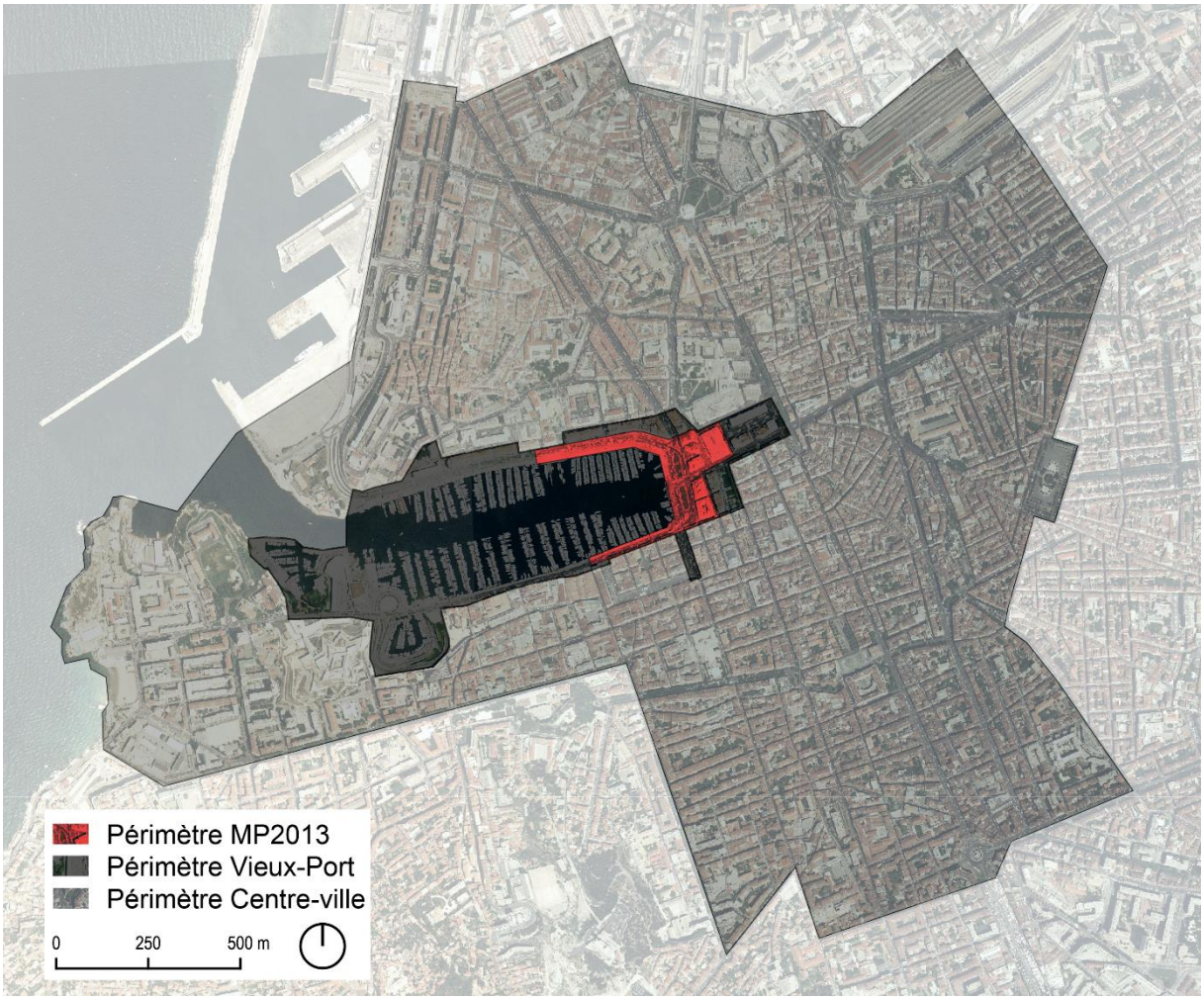


Figure 3 : Les trois périmètres imbriqués de la commande de semi-piétonnisation définis dans le cahier des charges du concours (Réalisation : Benoit Romeyer, d'après le cahier des charges du concours. Source du fond de carte : Google Map).

À l'échelle du premier périmètre « centre-ville », la demande a été faite aux équipes concurrentes de travailler à la réalisation d'un plan guide intégrant la proposition d'une nouvelle « organisation des déplacements » à adopter afin d'atteindre l'objectif de réduction de la circulation escompté au sein du second périmètre « Vieux-Port ». Le programme du concours précise par ailleurs que cet objectif peut être atteint soit par « une sectorisation des espaces », soit par « une réduction des capacités de voirie » (MPM, 2009b, p.47). Le périmètre « Vieux-Port » est lui destiné à la programmation d'aménagements d'espaces publics réalisés après 2013, dans le cadre d'une tranche conditionnelle. Le dernier périmètre MP2013 correspond quant à lui à la première phase de l'aménagement, destinée à l'accueil des manifestations prévues. Le cahier des charges du concours appelle en outre les équipes à se projeter sur deux horizons temporels : un premier correspondant à la tranche ferme de 2013, et un second relevant de la tranche conditionnelle affichée à horizon 2020. Le réaménagement du Vieux-Port apparaît ainsi s'inscrire dans un enchevêtrement de périmètres et de temporalités au sein desquelles il a été demandé aux équipes de maîtrise d'œuvre candidates d'inscrire leur proposition. La relative complexité programmatique qui en découle peut ainsi être appréhendée comme le corollaire de certains choix stratégiques non opérés en amont de ce processus de concours aux temporalités contraintes, et dont la résolution a donc ainsi été confiée aux équipes de maîtrise

d'œuvre. C'est en effet au travers de l'articulation des réponses associées à ces différents périmètres que les équipes vont être amenées à composer avec les ambivalences de cette commande, dont le titre « Aménagement urbain du centre-ville incluant la semi-piétonnisation du Vieux-Port à Marseille » est en lui-même évocateur d'attentes doubles. Celle-ci inclue en effet deux volets, l'un circulatoire et l'autre compositionnel. À la fois imbriqués et interdépendants, leur mise en œuvre tend généralement à être dissociée tant en termes de temporalités (le plan de circulation avant l'espace public) que de compétences professionnelles attendues (prédominance plus forte accordée aux ingénieurs dans le premier cas et aux concepteurs dans le second). L'« usage » voudrait plutôt que la validation de la logique générale du nouveau plan de circulation soit opérée avant la réalisation des aménagements correspondants. Ainsi, l'absence de consensus sur la refonte du schéma circulatoire va conduire les équipes de maîtrise d'œuvre à réfléchir en même temps à la conception d'un plan de circulation fonctionnel à l'échelle du centre-ville, incluant la première ceinture, et au *design* d'un espace de qualité urbaine pour les piétons[8].
C'est sur ces bases qu'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). Les quatre propositions de transformation du Vieux-Port ainsi présélectionnées ont ensuite été successivement analysées par une commission technique et un jury de concours, conformément aux dispositions prévues par la législation sur la commande publique. Si le rapport rendu par la première instance - dont le rôle est d'éclairer et de faciliter le travail de sélection propre au jury - insistait sur les points forts du projet porté par Michel Desvigne, le jury du concours a lui voté en faveur du projet défendu par Corinne Vezzoni[9]. Seul décisionnaire final, la maîtrise d'ouvrage, incarnée par le président de la Communauté Urbaine, Eugène Caselli, a néanmoins pris le parti - relativement rare - de ne pas suivre la préférence exprimée par le jury du concours. Et c'est à la suite d'un ultime oral entre les projets Vezzoni et Desvigne ainsi mis en position de finalistes, que le second nommé sera finalement désigné lauréat. Ces « péripéties », dont la presse locale, nationale, mais aussi professionnelle (Scoffier, 2010) se sont alors largement fait l'écho, témoignent là encore du caractère électoralement sensible de ce réaménagement[10], ainsi que du caractère ambigu de la commande technique associée.
Nous ne rentrerons toutefois pas plus dans les coulisses de cette décision politique en faveur du projet Desvigne. En effet, « alors que la décision insiste sur les modalités de l'arbitrage et de la délibération, porter l'attention sur la conception focalise davantage l'étude sur l'exploration et la génération même des choix entre lesquels il peut s'agir de trancher » (Arab, 2017). À cet égard, l'accent sera mis ici sur l'analyse du processus de conception plutôt que sur la décision à proprement parler.

Singularités de deux manières opposées d'appréhender la semi-piétonnisation et ses ambivalences

Afin de faire ressortir les manières opposées d'appréhender la semi-piétonnisation et ses ambivalences développées par les deux équipes finalistes, le propos de cette troisième partie consiste en une analyse croisée des singularités d'« auteur collectif »

propres à chacune d'entre elles, d'une part, puis de celles des « réponses apportées », ou options d'aménagement, mises en balance dans le cadre du concours d'autre part.

Des compositions d'équipe préfiguratrices de positionnements contrastés vis-à-vis de la commande

L'examen des singularités propres à chacun des deux groupements s'est opéré par une mise en regard de la composition et de la place accordées en leur sein aux différents domaines d'expertise. Ce faisant, il s'est agi d'aller au-delà de la seule figure professionnelle des mandataires, et de la charge d'incarnation et de mise en récit du projet qui leur incombe généralement (Molina, 2014). Les profils et équilibres de ces deux équipes témoignent en effet, d'une part, de la manière dont les enjeux de la commande ont été hiérarchisés par chaque groupement. Elles préfigurent aussi, d'autre part, des approches projectuelles sous-tendant les réponses apportées.

Ainsi, l'équipe dirigée par le paysagiste Michel Desvigne se compose de Foster et Partners (architectes), Tangram (urbanistes), Ingerop (bureau d'études transports) et Yann Kersalé (éclairagiste), tandis que celle dirigée par l'architecte Corinne Vezzoni inclue West 8 (paysagistes), Christian Devillers (urbaniste/architecte), 8'18'' (éclairagiste), Coteba et Sogreah (bureau d'études transports et hydraulique), Jean Blaise (événementiel), Jean Lucien Bonillo et Marcel Roncayolo (historiens). Ces deux équipes apparaissent ainsi partager des compétences en matière d'architecture, d'urbanisme, d'ingénierie, de paysagisme et d'éclairagisme. On note aussi dans chacune la présence d'agences étrangères de renommée mondiale : l'architecte-star britannique Norman Foster et les paysagistes-urbanistes hollandais de West 8. Outre ces similitudes de composition, l'équipe Vezzoni se singularise toutefois par son choix de s'adjoindre les services d'experts en matière d'animation culturelle par l'intermédiaire de Jean Blaise, figure de la politique culturelle de la ville de Nantes depuis les années 1980, et d'histoire des formes urbaines marseillaises par la présence de Marcel Roncayolo. L'adjonction de telles compétences paraît d'emblée aller dans le sens d'une volonté d'ancrer le projet au sein de temporalités multiples : celle de l'évènementiel en lien avec la perspective de MP2013, et celle du temps long de la morphogénèse urbaine et territoriale.

Si certaines différences de positionnement vis-à-vis de la commande peuvent d'ores et déjà être retirées de cette première mise en regard, plus éclairante encore est l'analyse des équilibres internes propres à ces équipes. Ceci tout particulièrement en ce qui concerne le rôle accordé à la dimension d'ingénierie circulatoire sur laquelle nous avons centré nos entretiens. Pourtant au cœur de la commande, cette expertise apparaît en effet avoir occupé une place très différente au sein des deux groupements. Si les apports des bureaux d'études Coteba et Sogreah (aujourd'hui Artelia) paraissent principalement relever du registre de la seule expertise technique au sein du groupement Vezzoni (entretien C. Vezzoni), à l'opposé le bureau d'études Ingerop revendique avoir joué un rôle à la fois moteur et fédérateur dans la constitution du groupement Desvigne[11].

L'entrée par les singularités propres à chacun des deux groupements a permis de mettre en avant l'existence de profils d'équipe différenciés, où l'équipe Vezzoni se distingue par la place laissée aux tenants d'approches d'inspiration culturaliste du projet, puisant dans les sciences sociales et la composition urbaine (Fromonot, 2011). L'équipe Desvigne se singularise, elle, par contraste par son primat accordé à l'ingénierie des transports. Après ce premier tour d'horizon du profil des deux équipes finalistes, il s'agira maintenant de s'intéresser aux réponses apportées par celles-ci, et

à la manière dont leurs propositions d'aménagement ont cherché à articuler les ambivalences sous-tendues par la commande.

Des parti pris d'aménagement relevant de deux registres de conception et d'appréhension de la commande

Le programme du concours de « semi-piétonnisation » appelle donc 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 (cf. figure 4 et 5).

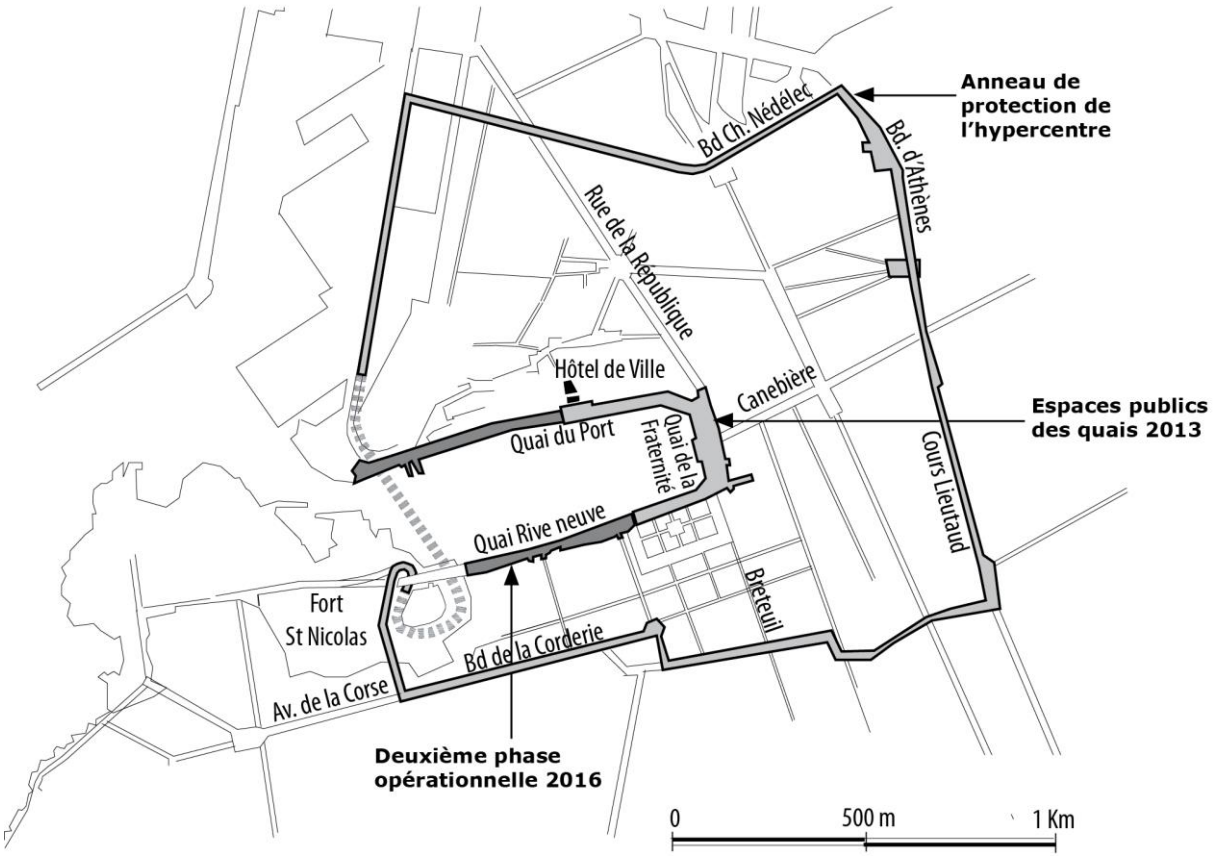


Figure 4 : Phasage de transformation des quais du Vieux-Port et formalisation du tracé de l'anneau de protection de l'hypercentre incluant le tunnel du Vieux-Port définitivement stabilisé à la suite du concours (Réalisation : Frédérique Hernandez).



Figure 5 : Les quais du Vieux-Port avant et après leur réaménagement (source : Géoportail ; IGN - remonter le temps). Le nombre de voies ouvertes à la circulation est drastiquement réduit, parallèlement à l'instauration d'une zone 30. Le quai des Belges passe de 9 voies à 4 voies (une voie dans chaque sens pour les véhicules et deux voies réservées aux bus). C'est au niveau de ce quai, renommé Quai de la Fraternité, que l'emprise gagnée pour le piéton est la plus conséquente, permettant de réaliser une grande place piétonne agrémentée d'une ombrière conçue par l'architecte Norman Foster.

Face à cette commande duale, chacune des équipes paraît avoir pris le parti de rentrer de manière privilégiée dans celle-ci par l'un de ses deux volets. À cet égard, si 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. En lien avec les compositions différenciées des groupements, cette façon contrastée d'appréhender l'ambivalence de la commande a eu des incidences fortes sur le contenu des projets développés.
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. Semi-piétonisation. 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 [les travaux nécessaires à la mise en service de la L2] », et clairement on leur a dit : « ces travaux-là permettront la semi-piétonnisation et vous ne pourrez jamais piétonniser le Vieux-Port tant que la L2 ne sera pas ouverte ». Le discours a été très clair » (entretien chef de projet Ingerop).
Le projet proposé repose ainsi sur une dynamique de report des différents types de trafics : le trafic local (incluant la question de l'accès aux parkings) pouvant être maintenu sur le Vieux-Port, et le trafic de transit ayant vocation à être reporté sur une première ceinture de contournement de l'hypercentre, elle-même réaménagée pour l'occasion. La poursuite de ces objectifs passe par la mise en œuvre d'un plan de circulation complexe, limitant l'accessibilité au Vieux-Port par le quai nord.
À ce titre, le saisissement très en amont des enjeux circulatoires associés à ce réaménagement par le bureau d'études Ingerop l'a conduit à la formulation précoce

d'une solution technique *ad hoc* : « 3 mois avant l'appel d'offres, je savais que j'allais donner priorité au sens sortant et plus le sens rentrant, voilà. Qu'on allait maintenir les deux sens de circulation sur le quai des Belges, parce qu'en supprimer un c'était impossible. C'est vrai qu'il a mûri très longtemps en avance ce dossier… » (entretien chef de projet Ingerop).

Le bureau d'études Ingerop se présente comme ayant également joué, au sein du processus de conception, un rôle central[12], en tant que garant de la compatibilité des partis pris d'aménagement avec la solution technique circulatoire initialement adoptée : « Après, ça a été… je ne vais pas dire de l'embellissement, mais si, les archis ont été là pour ça. Clairement… bon, moi je connaissais très bien Michel Desvigne parce que j'avais fait le tramway des maréchaux sud à Paris avec lui, et du coup, ça facilitait énormément les échanges quoi. Quand il me disait « mais qu'est-ce que tu en penses ? », moi je lui disais « ah non, là il ne faut pas faire ça pour telle et telle raison » (entretien chef de projet Ingerop).

L'approche portée par l'équipe Desvigne en matière de transports et déplacements s'inscrit dans une logique de non-exclusion de l'automobile des quais, et de mise en place de cheminements piétonniers privilégiant la qualité et la continuité des itinéraires. Le pari est ainsi fait que la diminution des volumes de circulation sur le périmètre élargi, couplée à un agrandissement des trottoirs et un désencombrement de l'espace public, favorise une animation qui pourra, à terme, justifier une restriction de plus en plus forte et étendue de la circulation sur certains espaces de l'hypercentre (Hernandez et al., à paraître).

En matière d'aménagement, le choix opéré du maintien d'un caractère minéral affirmé sur les quais est justifié par un positionnement convoquant une approche « géographique » de ce site de calanque, dans la lignée des précédentes réalisations du paysagiste-concepteur Michel Desvigne (Masboungi, 2011). Cette orientation a pour contrepoint la réalisation, à horizon 2020, d'une « chaîne des parcs » en appui sur les terrains militaires et les forts encadrant le Vieux-Port, et d'un « archipel d'espaces jardinés » autour de ce dernier[13].

Alors que l'équipe Desvigne s'aligne sur les différents périmètres et temporalités contenus dans la commande de semi-piétonnisation, le positionnement adopté par l'équipe Vezzoni vis-à-vis de celle-ci apparaît alors, par contraste, 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-piétonnisait 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).

Pour pallier ce risque perçu, la stratégie proposée a été de profiter de l'évènement MP2013 pour expérimenter une piétonnisation totale des quais. Les résultats de cette dernière doivent ouvrir à une redéfinition du plan de circulation à moyen terme : « Comme dans toutes les villes qui ont eu des événements majeurs comme les jeux Olympiques, Capitales européennes, ou Expositions universelles… C'est dans ces années-là que les villes avancent et tentent des choses qu'elles ne peuvent pas faire en un temps normal, et là la population accepte de faire l'effort. Et l'idée c'était de dire qu'à Marseille, comme partout ailleurs, on pourrait tester une circulation différente pendant cette année-là. On a le temps de revenir en arrière parce qu'on n'a pas fait

définitivement les voies. On a le temps de mettre en place un plan de circulation qui marche » (présentation du projet C. Vezzoni, 2014).
Transparaît ici une stratégie appuyée par la mobilisation d'expériences internationales où l'événement sert d'« outil de légitimation des projets urbains » (Gravari-Barbas, Jacquot, 2007), permettant de faire passer des idées auprès de la population et des élus, et de gagner du temps dans leur mise en œuvre.
D'un point de vue technique, cette expérimentation de piétonnisation totale repose sur le déploiement d'un plan de circulation dit « en pétales ». Celui-ci repose sur la sectorisation d'un périmètre en différentes poches (les pétales) conçues comme étanches entre elles par la mise en œuvre de boucles de circulation, interdisant ainsi les flux automobiles traversants. Pour aller d'une poche à l'autre, les automobilistes doivent emprunter une voie de ceinture. Ainsi, la trame circulatoire proposée par l'équipe Vezzoni consiste à réserver aux seuls piétons les quais du Vieux-Port tout en permettant l'accès automobile à proximité. Libéré de l'automobile, l'espace des quais s'étirant jusqu'au pied des façades alentour fait alors l'objet d'un projet d'espace public au service d'usages déambulatoires et récréatifs. La proposition s'inscrit à cet égard bien dans le registre de l'« approche contextuelle » revendiquée par l'architecte mandataire (Lenne, 2016), fondée ici sur une lecture historique du lieu et de sa morphogenèse, qui amène à souligner la dissymétrie des quais, en lien avec leurs tissus urbains d'inscription. L'équipe Vezzoni propose alors le parti d'un traitement différencié des quais latéraux, tirant le fil des différences historiques d'usage qui les caractérisent. Du fait de son exposition sud et de son importante largeur liée à ses anciens usages portuaires, le quai du Port a ainsi été jugé propice au déploiement d'espaces végétalisés. Le quai de Rive Neuve, plus étroit et ombragé, a quant à lui été traité sur le registre de la minéralité par la mise en œuvre d'un « plateau partagé » entre transport en commun et modes doux.
Deux approches distinctes de la marche paraissent privilégiées par ces deux projets en balance (cf. figure 6). Du fait de l'espace épuré (exception faite de l'aérienne ombrière conçue par Norman Foster) et faiblement pourvu en mobilier d'assise qu'il propose, couplé à la présence de nombreuses lignes de bus en site propre transitant sur les quais, le projet Desvigne paraît favoriser une marche utilitaire et dynamique, qui privilégie les fonctions de transit et de circulation. Une telle orientation le positionne dans la lignée des aménagements qui tendent alors à se généraliser dans le centre-ville de Marseille (Bertoncello, Hernandez, Bertoni, 2013). La présence relativement plus forte de végétation et de mobilier d'assise, apportée par le projet Vezzoni, paraît ainsi laisser plus de place au déploiement d'une marche plus centrée sur une expérience historique et sensorielle de la ville par le piéton, nécessitant des lieux de pause et de déambulation.



Figure 6 : Mise en regard de deux projections des quais du Vieux-Port réalisés dans le cadre du concours par les équipes Desvigne (en haut) et Vezzoni (en bas) (source : agence Michel Desvigne Paysagiste, agence Corinne Vezzoni & Associés – Golem Images), illustrant les deux approches distinctes de la marche adoptées par chacune.

Enfin, à plus large échelle, le traitement du double enjeu de la délimitation et du contournement circulatoire de l'hypercentre, révèle là encore l'existence de positionnements contrastés. Tandis que l'équipe Desvigne prend le parti de les traiter de façon conjointe, l'équipe Vezzoni fait pour sa part le choix de les dissocier. L'équipe Desvigne propose ainsi la réalisation d'un anneau de protection de l'hypercentre rendu plus fluide et plus lisible en tant qu'infrastructure unitaire et homogène. Jouant le rôle de première ceinture, celui-ci doit permettre le contournement du Vieux-Port par le trafic de transit, tout en maintenant l'accès aux parkings. Ceci passe par le réaménagement des carrefours et la mise en œuvre d'une vidéoverbalisation visant à lutter contre le stationnement en double file. À l'opposé, la proposition de l'équipe Vezzoni tend à dissocier la question circulatoire du contournement de celle, plus urbaine, de la délimitation de l'hypercentre. Cela se concrétise, pour la première, par la réalisation d'une « petite ceinture » reprenant le tracé proposé par l'AGAM. Bien que recoupant en grande partie cet itinéraire de contournement du centre-ville, la seconde apparaît traitée sous la forme d'une promenade de « tour de ville » visant à recréer du lien entre les grands espaces publics et monuments historiques de la ville du XIX^{e} siècle (boulevards, Opéra, Préfecture, Gare Saint Charles…).
Au sortir de cette mise en regard, deux grands positionnements projectuels ressortent ainsi face aux ambivalences dont la commande de semi-piétonisation posée s'est avérée porteuse, entre maintien de la voiture sur les quais et création d'une zone rendue aux piétons. D'un côté l'équipe Desvigne prend le parti de prendre au sérieux le « semi » de « semi-piétonnisation » et cherche des compromis pragmatiques et

fonctionnels en attendant la réalisation des autres éléments du plan de circulation marseillais, à commencer par la rocade L2. De l'autre, l'équipe Vezzoni décide de ne pas rentrer dans le compromis d'une « semi-piétonnisation » risquant de figer l'espace à long terme. Elle se focalise alors sur le volet « piétonnisation » du concours, en réservant aux seuls piétons les quais du Vieux-Port, tout en permettant l'accès automobile à proximité grâce au plan de circulation en pétales. Au risque d'aller à contre-courant des attentes en matière de maintien de la circulation sur les quais du port, le parti proposé met à profit MP2013 pour expérimenter une piétonnisation totale des quais, et ainsi gagner du temps vis-à-vis de l'ouverture de la L2, tout en faisant passer des idées sur le potentiel rassembleur de cet espace. En termes de modes d'action et de conception, cette mise en regard laisse également entrevoir à grands traits une équipe Desvigne où l'entrée sur le projet architectural, urbain et paysager paraît s'être opérée par le biais d'une solution technique préalablement établie, et une équipe Vezzoni où l'expertise technique circulatoire ressort, par contraste, comme ayant été mobilisée en appui d'intentions projectuelles plus globales.

Conclusion

Cet article étudie la genèse d'un projet de réaménagement d'espace public en croisant l'analyse organisationnelle de son dispositif de production collective (les acteurs et les procédures engagés) et l'analyse substantielle de son contenu concret (les enjeux et les partis pris d'aménagement en balance). À ce titre, les résultats obtenus éclairent, d'une part, les travaux s'intéressant aux nouveaux cadres de coopération dans la production des projets d'urbanisme et, d'autre part, ceux portant sur les déclinaisons spatiales des politiques de mobilité urbaine.

Sur le premier thème, l'article explicite notamment les éléments qui ont conduit à confier le pilotage du projet d'espace public à une direction technique historiquement chargée de la réalisation de grands projets d'infrastructures. Il est par ailleurs intéressant de relever que l'expérience offerte par le pilotage de ce projet a permis à cette Direction d'acquérir de nouvelles compétences sur les dimensions relatives à l'ambiance et à l'animation urbaine[14]. En cela, cet article vient conforter différents travaux montrant que ces projets d'espaces publics à l'interface de plusieurs enjeux (mobilité, attractivité urbaine) donnent lieu à des dispositifs qui dépassent les « [...] frontières institutionnelles et de coopérations, plus ou moins formalisées, entre acteurs publics et privés forcés de négocier et de concilier des intérêts et contraintes sectoriels (réglementaires, financiers, techniques, etc.) différents » (Debrie, Maulat, Berroir, 2020). Du fait de l'attachement particulier qu'il porte à la définition de la commande en elle-même, l'article renseigne aussi la façon dont s'opère l'externalisation de la conception dans une collectivité territoriale d'envergure. La commande formulée par la maîtrise d'ouvrage pour la semi-piétonnisation du Vieux-Port s'est révélée complexe (par la multiplicité des échelles et des temporalités), ambigüe (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, qui a été en quelque sorte le point d'entrée de l'analyse, a permis d'éclairer les tensions à l'œuvre dans la définition de la programmation d'un projet d'espace public et, ce faisant, la manière dont le recours à des compétences extérieures peut aussi être mobilisé comme moyen de générer du consensus là où celui-ci s'avère difficile à obtenir *a priori*. Les tensions et atermoiements dans la désignation de l'équipe lauréate montrent toutefois que ce recours à des figures internationales n'a pas été en mesure de transcender les ambivalences inhérentes à cette commande de semi-piétonnisation. Alors même que le maintien de la circulation

constituait un parti pris non négociable de la municipalité, la remise au cœur des débats des enjeux de confort et d'agrément des espaces publics proposée par le projet Vezzoni au moyen d'une piétonnisation totale des quais réinterrogeant le cadre de la commande initiale, a séduit le jury de professionnels sans pour autant suffire à emporter la décision finale. À cet égard, l'arbitrage politique entre les différentes options d'aménagement que le concours a permis de mettre en balance paraît finalement s'être avant tout joué autour de questions de faisabilité (en lien avec la mise en service de la L2) et d'acceptabilité supposée d'une éviction de l'automobile sur les quais du Vieux-Port.

L'article vient également nourrir les travaux sur l'organisation et la régulation des mobilités urbaines, au sein desquels il ne s'agit plus seulement d'éclairer la planification des déplacements (ses acteurs, ses référentiels, et ses contenus), mais aussi de renseigner la mise en œuvre concrète des politiques visant une réduction de la place de l'automobile. Pour cela, la mobilisation des cadres théoriques développés par et pour l'analyse de la conception des projets d'urbanisme (Arab, 2018) s'est révélée fructueuse. En effet, l'étude de cas proposée montre 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. Comme cela a pu être mis en évidence par d'autres travaux (Debrie, Maulat, Berroir, 2020), les rationalités circulatoires continuent ainsi à peser encore largement dans les projets d'espace public, même centraux, et même patrimoniaux. L'étude clinique du projet de réaménagement du Vieux-Port permet néanmoins de réinterroger le degré de l'ambivalence. Regardé de façon synchronique, ce réaménagement, associé au vocable de « semi-piétonisation », peut être lu comme un manque d'ambition dans la résistance aux mobilités automobiles. Regardé de façon diachronique à l'aune des transformations matérielles du site du Vieux-Port, il donne à lire une trajectoire qui écarte progressivement, mais sûrement, la voiture du centre-ville, en requestionnant fortement les référentiels antérieurs. En l'occurrence, ce projet « détricote » le dispositif fonctionnel et circulatoire mis en place sur ce site durant les décennies 1960 et 1970. En premier lieu, si les quais du Vieux-Port étaient depuis cette période au service de l'accès aux tunnels et de la diffusion des flux dans la ville, ce sont désormais les tunnels qui sont au service de l'apaisement des quais, en captant une part importante des flux de transit. La distribution des flux s'opère, plus en amont, avec la ceinture de contournement. À l'intérieur de cette dernière, les objectifs de réduction de la circulation visés par la maîtrise d'ouvrage ont été atteints[15] et ce, malgré les délais pris dans la réalisation de la rocade extérieure qui demeure encore souvent une condition *sine qua non* à la mise en œuvre de mesures de modération de la circulation dans les centres urbains. En second lieu, ce projet, par les coopérations d'expertises entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre auxquelles il a donné lieu autant que par ses résultats en termes d'animation urbaine, peut rétrospectivement être appréhendé comme ayant favorisé l'acceptation politique et sociale d'autres aménagements piétons plus ambitieux – et donc plus défavorables aux modes motorisés – dans l'hypercentre marseillais.

Bibliographie

Alonzo E., 2018, *L'architecture de la voie : histoire et théories*, Marseille : Parenthèses.

AGAM, 2008, *Centre-ville/Vieux-Port. Un cœur de ville, reflet des ambitions de la métropole. Cahier 1,* Marseille : Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.

Arab N., 2017, L'élaboration collective des projets d'urbanisme : organiser l'intégration des acteurs et gérer l'incertitude des processus de conception, *Riurba*, N° 3, [En ligne] (consulté le 06/01/2021) Disponible à l'adresse : http://www.riurba.review/Revue/lelaboration-collective-des-projets-durbanisme-organiser-lintegration-des-acteurs-et-gerer-lincertitude-des-processus-de-conception/
Arab N., 2018, Pour une théorie du projet en urbanisme, *Revue européenne des sciences sociales*, Vol. 56/1, p. 219-240. DOI: 10.4000/ress.4050
Arab N., Bourdin A., 2009, La commande d'espace public dans les collectivités territoriales : nouvelles formes de coopération et d'expertises, *in* : Biau V., Tapie G. (sous la direction de), *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Marseille : Parenthèses, p. 141-151.
Bertoncello B., Hernandez F., 2016, Rendez-vous manqués d'un projet de centre à Marseille : l'action publique, facteur de fragilité, *in* : Bourdin A. (sous la direction de), *La métropole fragile*, Paris : Le Moniteur, p. 177-204.
Bertoncello B., Hernandez F., Bertoni A., 2013, L'accueil du piéton dans les espaces publics du centre-ville de Marseille : discours, pratiques, actions, *RTS - Recherche transports sécurité*, 2013, N° 4, p. 267-278. DOI : 10.4074/S0761898013400043
Boutinet J-P., 2012, *Anthropologie du projet*, Paris : PUF.
Brenac T., Reigner H., Hernandez F., 2013, Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ?, *RTS - Recherche transports sécurité*, 2013, N° 4, p. 283-297. DOI : 10.4074/S0761898013400031
Claude V., 2006, *Faire la ville : les métiers de l'urbanisme au XX^e siècle*, Marseille : Parenthèses.
Debrie J., Maulat J., Berroir S., 2020, Les politiques urbaines face à l'automobile : objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris, *Flux*, N° 119-120, p. 102-120. DOI : 10.3917/flux1.119.0102
Fleury D. (sous la direction de), 2002, *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement*, Actes des séminaires du projet SEGUR, Salon-de-Provence : INRETS.
Fromonot F., 2011, Manières de classer l'urbanisme, *Criticat*, N° 8, p. 41-61.
Gallez C., Maulat J., Roy-Baillargeon O., Thébert M., 2015, Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine, *Flux*, N° 101-102, p. 5-15. DOI: 10.3917/flux.101.0005
Gravari-Barbas M., Jacquot S., 2007, L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes, *Géocarrefour*, Vol. 82, n°3. DOI : 10.4000/geocarrefour.2217
Grenier A., Ventura V., 2000, De la planification urbaine des déplacements à la mise en œuvre d'un modèle technique de ville. Pratiques françaises et italiennes, *RTS - Recherche transports sécurité,* N° 69, p. 67-81. DOI : 10.1016/S0761-8980(00)80104-1
Hernandez F., 2003, *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, sous la direction de Daniel Pinson et de Dominique Fleury, Université d'Aix-Marseille 3.
Hernandez F., Romeyer B., Michel J-E., Brenac T., (à paraître), Semi-piétonisation du Vieux-Port de Marseille : d'une incomplétude assumée à l'amorce d'une piétonisation de l'hypercentre, *in* : Reigner H., Brenac T. (sous la direction de), *Les faux-semblants de la mobilité durable. Risques sociaux et environnementaux*, Paris : Presses de la Sorbonne, p. 133-153.

Idt J., Leheis S., 2018, La coordination entre urbanisme et transport au concret : le cas des couvertures d'infrastructures, *Flux*, N° 113, p. 76-92. DOI : 10.3917/flux1.113.0076
Jeantet A., 1998, Les objets intermédiaires dans la conception. Éléments pour une sociologie des processus de conception, *Sociologie du travail*, Vol. 40, N° 3, p. 291-316. DOI : 10.3406/sotra.1998.1333
Lenne F. (sous la direction de), 2016, *Corinne Vezzoni & Associés*, Paris : La découverte.
Maisetti N., 2017, *Marseille, ville du monde: l'internationalisation d'une métropole morcelée*, Paris : Karthala.
MPM, 2009a, *Convention de maîtrise d'ouvrage unique entre la Ville de Marseille et Marseille Provence Métropole*, Marseille : Marseille Provence Métropole.
MPM, 2009b, *Aménagement urbain du centre-ville incluant la semi-piétonnisation du Vieux-Port à Marseille. Programme*, Marseille : Marseille Provence Métropole.
Masboungi A. (sous la direction de), 2011, *Le paysage en préalable : Michel Desvigne, Grand Prix de l'urbanisme 2011*, Marseille : Parenthèses.
Molina G., 2014, Mise en scène et coulisses du star-system architectural : la théâtralisation des vedettes et ses paradoxes, *Espaces et sociétés,* N° 156-157, p. 197-212. DOI: 10.3917/esp.156.0197
Offner J-M., 2006, *Les plans de déplacements urbains*, Paris: La Documentation française.
Patton J_W., 2007, A pedestrian world: competing rationalities and the calculation of transportation change, *Environment and Planning A*, Vol. 39, N° 4, p. 928-944. DOI : 10.1068/a389
Romeyer B., 2016, *Refaire la rue pour recomposer la ville : rues artérielles en théories et en projets. Mise en regard de deux cas d'études à Londres et Lyon*, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, sous la direction de Brigitte Bertoncello, Université d'Aix-Marseille.
Roncayolo M., 1996, *Les grammaires d'une ville. Essais sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris : Éditions de l'EHESS.
Scoffier R., 2010, L'anomalie sauvage, concours pour l'aménagement du Vieux-Port de Marseille, *D'Architectures*, N° 196, p. 32-37.
Vanni J. (sous la direction de), 2014, *Vieux-Port 2013 du programme au chantier*, Marseille : Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole - Direction des Infrastructures, non publié.
Werquin A-C., Demangeon A., 1998, *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*, Lyon : Editions du CERTU.

Remerciements

Cette recherche a été réalisée avec le soutien de l'Agence Nationale de la Recherche dans le cadre du projet ANR-14-CE22-0010 « RED - Les Risques Émergents de la mobilité Durable ».

[1] Au moment du réaménagement du Vieux-Port, le quai des Belges accueille ainsi neuf voies de circulation et les deux quais latéraux, quatre chacun.

[2] En matière de transport collectif, les retards concernent des projets d'amélioration des lignes ferroviaires desservant Marseille, d'extension du métro vers les quartiers périphériques, de création de pôles d'échanges et de parcs relais. Dès lors, le report modal de la voiture vers les transports collectifs peine à s'effectuer ou du moins est inférieur aux chiffres escomptés.

[3] La L2 ne sera totalement mise en service qu'en octobre 2018, soit bien après les réaménagements du Vieux-Port.

[4] Comme le relevait la presse locale de l'époque : « Le Vieux-Port piéton : presque tous les candidats à la mairie de Marseille en parlent. Mais dans le langage des promesses électorales, piétonniser n'est pas synonyme de disparition de la voiture. Mais plutôt d'élargissement des trottoirs et de réduction des voies de circulation » (https://www.laprovence.com/actu/region-en-direct/120574/le-vieux-port-pieton-les-projets-de-gaudin-et-guerini.html).

[5] Éclairage public, espaces verts et réseau pluvial pour la Ville de Marseille, Voirie, Réseaux Divers, Transports Urbains et Domaine Public Portuaire pour la Communauté Urbaine.

[6] « [...] on nous a demandé d'intervenir sur le projet, alors que jusqu'à présent la DIFRA n'avait pas vocation à intervenir sur l'espace public. Ce n'est pas notre cœur de métier. Nous, on est des bétonneux quoi, on fait des routes, des ouvrages, du génie civil mais de la requalification d'espaces publics, c'est compliqué » (entretien chef de service MPM - DIFRA).

[7] Se présentant comme inscrite dans la « continuité des aménagements réalisés ces dernières années dans le centre-ville de Marseille (rue Paradis, Vieux-Port) » (https://www.marseille-provence.fr/index.php/enquete-publique/720-concertation-publique-relative-a-la-requalification-des-espaces-publics-du-centre-ville-de-marseille), cette opération assume cette fois pleinement le parti d'une « piétonnisation » qui ne s'embarrasse plus du préfixe « semi ».

[8] Les réflexions autour de ce projet se sont en effet polarisées autour des places respectivement laissées aux piétons et aux automobilistes. Le vélo apparaît notamment comme un des grands oubliés de cet aménagement, comme cela a pu être relevé par les commissaires enquêteurs dans le cadre de l'enquête publique associée au projet. A noter qu'une concertation publique du projet a bien été organisée à la suite de la désignation du projet lauréat et n'a donc pas eu d'incidence sur le processus de concours.

[9] Avec respectivement 8 et 7 voix obtenues par les projets Vezzoni et Desvigne.

[10] La plupart des articles de presse consultés mettent ainsi en avant l'opposition du maire de Marseille à une piétonisation totale des quais du Port, perçue comme irréaliste et politiquement intenable. Voir notamment :
http://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/rue89-nos-vies-connectees/20101118.RUE9507/a-marseille-la-pietonisation-du-vieux-port-n-a-pas-eu-sa-chance.html
https://marsactu.fr/reamenagement-du-vieux-port-and-the-winner-is-norman-foster/

[11] « Oui, je l'ai monté parce que je connaissais bien Michel Desvigne. Donc je suis allé chercher Michel Desvigne. Michel Desvigne m'a dit « tout seul je ne vais pas y arriver », donc on est allé chercher Tangram, et il me dit « mais il nous faut un international ». Lui connaissait bien Foster, donc on est allé chercher Foster » (entretien chef de projet Ingerop).

[12] Que vient également accréditer le fait qu'Ingerop soit désormais mandataire du projet de « Requalification des espaces publics du centre-ville de Marseille », auxquels sont à nouveau associés l'agence Michel Desvigne Paysagiste et l'agence marseillaise Tangram.

[13] Si le volet « chaîne des parcs » demeure encore à ce jour en attente de financement et sans perspective de réalisation prochaine, la démarche de création d'« archipel d'espaces jardinés » autour du Vieux-Port est en cours de réalisation dans le cadre de l'actuel projet de requalification des espaces publics du centre-ville de Marseille.

[14] Ces échanges d'expertises, initiés par ce projet, se poursuivent à l'heure actuelle au sein d'autres projets de réaménagement de l'espace public à Marseille, où cette direction continue à travailler avec les mêmes concepteurs.

[15] Une analyse comparative des trafics journaliers entre la période 2010-2011, antérieure au réaménagement du Vieux-Port, et la période 2014-2015 montre ainsi des baisses de circulation de 50 à 80 % sur les quais (baisse) et de 10 à 30% sur certains axes à l'intérieur de la ceinture de boulevards (Hernandez et al., à paraître).