

28 septembre au 1^{er} octobre 2017

MARSEILLE

Géographie d'une métropole,
architecture d'une ville portuaire





MARSEILLE

GÉOGRAPHIE D'UNE MÉTROPOLE, ARCHITECTURE D'UNE VILLE PORTUAIRE

Séminaire à Marseille

Du 28 septembre au 1^{er} octobre 2017

Corps des architectes-conseils de l'État

Ministère de la Cohésion des territoires

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Ministère de la Culture

Actes publiés en mars 2018



LES AUTEURS ET LES ACTEURS

Cet ouvrage *Marseille, géographie d'une métropole, architecture d'une ville portuaire*, est le vingt-troisième de la série Conseil, restituant la teneur des séminaires annuels des architectes-conseils de l'État. Il est consacré au séminaire des architectes-conseils de l'État qui s'est tenu à Marseille du 28 septembre au 1^{er} octobre 2017.

Il est publié à l'initiative du corps des architectes-conseils de l'État, avec le concours de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature du ministère de la Cohésion des territoires, du ministère de la Transition écologique et solidaire, et de la Direction générale des patrimoines du ministère de la Culture et de la communication.

Les architectes-conseils remercient vivement de leur présence :

- Muriel Bensaïd, adjointe à la sous-directrice de la qualité du cadre de vie à la DGALN, ministère de la Cohésion des territoires
- Hélène Fernandez, sous-directrice de l'architecture, de la qualité de la construction et du cadre de vie, ministère de la Culture et de la communication
- Jean-Philippe d'Issernio, directeur départemental interministériel des territoires et de la mer, DDTM des Bouches-du-Rhône
- Corinne Tourasse, directrice de la DREAL
- Sylvie Denante, adjointe au conseiller chargé de l'architecture, DRAC PACA
- Jean-Marc Zuretti, directeur de l'ENSAM
- Laurent Méry, directeur de l'urbanisme à la Ville de Marseille
- Jean-Marc Gaulier, président des paysagistes-conseils de l'État

La responsabilité éditoriale incombe au bureau du corps des architectes-conseils de l'État élu pour l'année 2017 composé de :

- Christine Rousselot, présidente
- Jean-Luc Hesters, premier directeur
- Isabelle Manescau, deuxième directrice
- Andréas Christo-Foroux, secrétaire général
- Christine Desert, trésorière
- Agnès Lambot
- Catherine Lauergeat
- Stéphane Rouault
- Sylviane Saget

La coordination éditoriale et le contenu rédactionnel de ce numéro sont assurés par Françoise Arnold, auteure et éditrice, avec les apports de Marie Baduel, de l'Avitem, Michel Couartou, journaliste et de Pierre Caye, philosophe et chercheur au CNRS.

Le bureau remercie vivement tous les participants à ce séminaire et en particulier :

- Laure-Agnès Caradec, adjointe au maire de la Ville de Marseille déléguée à l'urbanisme, présidente de l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée, présidente de l'AGAM, présidente du CAUE
- Thierry Durousseau, architecte
- René Borruy, architecte, chercheur et enseignant à l'ENSAM
- Frédéric Roustan, directeur d'étude à l'AGAM
- Nicolas Binet, directeur du GIP Marseille Rénovation urbaine
- Rémi Costantino, directeur de la stratégie et de la prospective à l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée

ainsi que tous les architectes-conseils qui ont bien voulu lui confier leurs textes, dessins et photos reproduits dans ce numéro. Nos remerciements spécifiques vont à Laurent Hodebert pour sa large contribution.

Christine Rousselot, Stéphane Rouault, Agnès Lambot et Sylviane Saget ont assuré la mise en œuvre du présent document.

Le secrétariat a été assuré par Claude Launay.

La maquette et la mise en page de cet ouvrage ont été réalisées par Cécile Renaut. La relecture a été faite par Hélène Geniez.

La version numérique de cet ouvrage est consultable sur le site des architectes-conseils de l'État : www.architectes-conseils.fr

Les textes et les images de ce document sont uniquement destinés à cette publication. Leur reproduction pour d'autres propos est interdite.

Tous droits de reproduction réservés.

Corps des architectes-conseils de l'État, mars 2018



311 MISSISSAUGA

SOMMAIRE

INTRODUCTION

8 Marseille, géographie d'une métropole, architecture d'une ville portuaire, Christine Rousselot, présidente du corps des ACE

CONFÉRENCES

- 12 Ouverture du séminaire, Laure-Agnès Caradec, adjointe au maire de Marseille
- 20 Transformation de la ville de Marseille sur son territoire, Thierry Duroseau
- 22 L'avenir métropolitain de Marseille, René Borruey
- 31 Marseille, ville portuaire commerciale, Frédéric Roustan
- 36 Les quartiers Nord, Nicolas Binet, Agnès Lambot
- 44 Euroméditerranée, Rémi Costantino, Sylviane Saget

VISITES

- 52 Métamorphoses de la frange du littoral, Annie Beriat
- 54 Réappropriation, Luc Weizmann
- 56 Chemins de traverse, Jérôme Mazas
- 58 En balcon sur la mer, Arnaud Bical
- 60 Marseille Arlequin, Nicolas Memain
- 62 Regarder autrement les signes, Dominique Tessier
- 64 *Work in progress* en centre-ville Marseille, Olivier Navelet

ATELIERS

- 70 Introduction, Françoise Arnold
- 72 Atelier #1, Le permis d'aménager de la loi LCAP
- 74 Restitution, Marie Baduel
- 78 Atelier #2, Le patrimoine, un levier d'urbanité des territoires
- 80 Restitution, Michel Couartou
- 82 Atelier #3, Quelle cohésion entre la métropole et les territoires ruraux ?
- 84 Restitution, Françoise Arnold

CONTRIBUTIONS DES ARCHITECTES-CONSEILS DE L'ÉTAT

- 90 L'apport de Marseille au projet de territoire, Stéphane Barriquand
- 92 Médecine de campagne, Arnaud Bical
- 94 À quand une perspective « radieuse » pour les quartiers Nord de Marseille, Flore Bringand
- 96 L'Étoile, Pierre Janin
- 99 La ville que nous ne savons plus faire, Serge Renaudie
- 102 Petit point statistique sur le logement, David Jouquand

REGARDS

- 106 La dilatation spatio-temporelle pour nous protéger de l'aliénation du système productif, Pierre Caye
- 117 Épilogue, Françoise Arnold
- 119 Architecture et transition écologique, Jean-Luc Hesters, premier directeur

ANNEXES

- 122 Programme du séminaire
- 123 Cartographie
- 128 Conférenciers
- 130 Guides
- 132 Bibliographie





INTRODUCTION

Christine Rousselot

Présidente des architectes-conseils de l'État



Marseille, géographie d'une métropole, architecture d'une ville portuaire

2016, HAMBOURG, 2017, MARSEILLE...

Cette année nous transporte d'un port du Nord où la permanence des tracés a servi l'évolution de la ville, à un port du Sud où la force du paysage avec la mer, les collines et l'horizon, est le cadre dominant de tout projet. S'ajoutent à la « cité phocéenne », historiquement lieu d'échanges et du droit coutumier, la diversité des peuples et des cultures qui ont façonné le visage de la ville, par leur richesse humaine et leurs modes de vie. Dix-huit ans après la première venue des architectes-conseils de l'État, Marseille a changé. Capitale européenne de la Culture en 2013, elle a su renouer magistralement, mais avec sobriété, avec son port et avec la mer. Ville centrale de la métropole Aix-Marseille Provence créée en 2016, elle a produit une architecture où se côtoient complexes industriels, noyaux villageois, anciennes bastides, petits et grands ensembles.

À Marseille, la ville moderne s'est construite par secteurs, et la relation des projets entre eux ne semble pas toujours déterminée à l'avance. Mais cette fabrication de la ville sur elle-même s'appuie sur un paysage constitué entre terre et mer et sur des usages diversifiés. La ville se développe le long des infrastructures et dans les « archipels des massifs ». À l'image de sa métropole, figure en « nid-d'abeilles », Marseille contient ses territoires dans leurs limites, leur fonctionnement, leur identité propre.

Notre regard sur ces « espaces de l'entre-deux » révélera la géographie et la force du paysage, éléments structurants parmi d'autres du développement d'un territoire, comme ils peuvent l'être et servir le projet urbain à l'échelle de la ville, d'un bourg, à celle d'une extension urbaine et à celle d'un lotissement. La géographie est un socle et une limite : à Marseille, la ville se métamorphose, le tissu urbain évolue, les fonctions et les formes urbaines changent, mais le socle géographique garde sa part d'immuabilité : la terre, la mer, les collines. Comprendre la structuration d'un territoire et partager cette connaissance est nécessaire pour développer un projet commun.

INVITÉS

Laure-Agnès Caradec, adjointe au maire de la Ville de Marseille chargée de l'urbanisme, conseillère départementale des Bouches-du-Rhône, présidente d'Euroméditerranée et présidente de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, nous fait l'honneur d'ouvrir ce séminaire. Elle replace Marseille dans son contexte urbain et métropolitain et évoque les enjeux que représente la création d'une métropole, correspondant à quatre fois la surface du Grand Paris et six fois celle du Grand Lyon. Elle souligne l'importance des grands projets de renouvellement urbain qui transforment l'image de Marseille. **Plusieurs conférenciers** nous invitent à comprendre comment, sur ce territoire spécifique, la géographie sert l'architecture et la ville dans son développement spatial et temporel, comment la ville s'enrichit, s'agrandit, en construisant sur elle-même, marquée par la force de son « socle » géographique.

Thierry Drousseau présente une importante cartographie qui révèle l'évolution de l'espace urbain à travers le temps, dans sa géographie et dans ses paysages.

René Borruey raconte l'histoire du territoire métropolitain et replace la morphologie de l'espace dans le temps de sa production. **Frédéric Roustan** relate l'évolution urbaine de Marseille sous l'angle de ses relations avec son port, et témoigne de la manière dont les deux instances, la ville et le port, ont choisi de partager l'occupation du site, entre un sol en lien avec la mer dédié à l'économie maritime et la création d'un « sur-sol » dédié à la ville et aux usages citoyens.

VISITES

En autobus nous effectuons des visites dans les quartiers Nord et Euroméditerranée 1 et 2. Ces visites permettent de découvrir les grands projets de renouvellement urbain qui se développent à Marseille depuis vingt ans, illustrant la disparité d'aménagement des territoires, la difficulté à désenclaver les quartiers Nord et à assurer une véritable mixité sociale, et ce malgré un portage politique important.

À pied nous arpentons le territoire, guidés par quatre professionnels marseillais. Ces expériences physiques et d'échanges

nous révèlent à leur manière « les stratifications et co-spatialités qui composent l'ordinaire des territoires ». Elles ouvrent à l'analyse de la diversité géographique de Marseille, aux changements d'échelle des villages aux grands ensembles en passant par les bastides, le front de mer... Elles permettent de saisir l'histoire de Marseille bien au-delà de la seule temporalité de son urbanisation.

Annie Bériat nous dévoile les métamorphoses radicales de la frange du littoral, avec la destruction du viaduc d'entrée de l'autoroute et sa transformation en boulevard urbain, la redistribution d'espaces publics comme l'esplanade de la Major et le rapport de « sur-sol » illustré par les toitures terrasses du Mucem qui connectent magistralement la ville et le port...

Jérôme Mazas nous fait découvrir, dans un transect édifiant, les chemins de traverse des quartiers Nord aux bastides jusqu'aux collines. Le paysage marseillais se déploie en cirque, révélant les strates juxtaposées des différentes typologies urbaines, les ruptures des connexions avec la ville...

Nicolas Memain décode devant nous les stratifications successives du centre avec ses tissus urbains de différentes époques, « *ce cœur éclectique d'une ville-port en permanence reconstruite sur elle-même* ».

Olivier Navelet nous conduit au sein des deux projets de renouvellement urbain du centre-ville en mutation, la ZAC Saint-Charles et les Quartiers Libres.

ATELIERS

Les conférences et les visites sont conçues comme des préalables aux ateliers, et alimentent nos réflexions. Elles constituent autant de lectures différentes et convergentes de la ville et du territoire qui l'englobe, tant dans sa géographie que dans son histoire.

Les thèmes retenus pour les ateliers mettent en débat trois aspects de la loi LCAP : le Permis d'aménager et le Projet architectural, paysager et environnemental (PAPE), le patrimoine, et la cohésion métropole/territoires ruraux, trois thèmes qui touchent tous les architectes-conseils dans leurs missions respectives.

Marie Baduel, architecte, anime l'atelier #1 sur le projet architectural, paysager et environnemental. Il nous permet de

réfléchir à l'opportunité de ce nouveau dispositif pour lutter contre l'étalement urbain, revenir à une dynamique de projet et favoriser la qualité architecturale et urbaine. Cet atelier est le préalable d'une étude financée par la DGALN, confiée à un groupe d'ACE en vue d'une publication.

Michel Couartou, journaliste, anime l'atelier #2 sur le patrimoine reconsidéré comme un atout pour nourrir l'élaboration de projets contemporains. Initiant une lecture culturelle du territoire, il inscrit le projet dans un temps long, entre passé, présent et avenir. Il devrait être à la base de tout projet de territoire.

Françoise Arnold, auteure et éditrice, anime l'atelier #3 qui pose la question de la cohésion entre la métropole et les territoires ruraux qui l'entourent, c'est-à-dire de la manière de rééquilibrer la vie de ces bourgs et villages occupés par des « rurbains ». Françoise Arnold assure également la coordination des actes du séminaire.

Pour clore le séminaire, nous donnons la parole à Pierre Caye, philosophe et chercheur au CNRS. Son regard nous apporte le recul et l'énergie nécessaires pour redéfinir la place de l'architecture dans nos missions d'architectes-conseils. Pierre Caye « *défend l'idée que l'architecture peut contribuer à modifier notre système productif dans le sens du développement durable ou, pour le dire plus concrètement, que la façon que nous avons de penser la ville, d'aménager le territoire et de concevoir les édifices marque bien le rapport plus ou moins pacifié, ou plus ou moins agressif, que nous entretenons avec le monde... L'architecture nous aide à construire un rapport au temps et à l'espace qui seul permet de donner le sens de la durée et de la tenue à notre système productif, sens de la durée sans lequel la notion de développement durable, ou de sustainable development, n'aurait aucun sens* ».

* Une cartographie importante est jointe en annexe ; elle participe à la compréhension des structures qui sous-tendent le territoire. Une partie est issue de l'Atlas métropolitain (hydrographie, relief, infrastructures, agriculture, végétal, bâti, grands ensembles...). Les cartes concernant l'histoire d'Euroméditerranée sont issues d'un travail qui a fait l'objet d'une convention de partenariat entre l'ENSAM et Euroméditerranée.





Conférences

Laure-Agnès Caradec

Adjointe au maire de la Ville de Marseille chargée de l'urbanisme, conseillère départementale des Bouches-du-Rhône, présidente d'Euroméditerranée et présidente de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.



Ouverture du séminaire

MARSEILLE, GÉOGRAPHIE D'UNE MÉTROPOLE, ARCHITECTURE D'UNE VILLE PORTUAIRE

Marseille est une ville étonnante et surtout complexe à appréhender, notamment au travers des documents d'urbanisme. Le contexte géographique est très prégnant, la ville est coincée entre la mer et les collines. Elle est très étendue et peu homogène en termes urbains, puisque toutes sortes de volumétries et d'époques se côtoient sur des sites très vallonnés. Le patrimoine ancien et historique est important, mais n'est peut-être pas suffisamment mis en valeur. Nous avons lancé à cet effet une procédure d'AVAP (Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine) sur le centre ancien, très ambitieuse puisqu'elle doit couvrir 480 hectares. Elle regroupe le périmètre d'anciennes ZPPAUP (Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) et intègre également une partie maritime, parce que cette ville s'appréhende aussi depuis la mer.

Une autre particularité est que le foncier aménageable n'est pas forcément maîtrisé par la puissance publique. C'est une difficulté. Une partie du territoire est piloté par deux établissements publics de l'État : le Grand Port et Euroméditerranée, les périmètres de ces deux entités se superposant parfois, avec pour l'un des logiques industrielles portuaires, pour l'autre des logiques d'aménagement urbain. Il faut que ces deux logiques arrivent à se croiser et à se mettre en phase, c'est l'un des principaux enjeux sur le périmètre d'Euroméditerranée.

Je rappelle qu'Euroméditerranée a vingt ans, qu'il est issu d'une forte volonté de l'État de donner à cette ville une capacité de développement et de rayonnement. En vingt ans, l'image d'Euroméditerranée a également transformé celle de Marseille. Euromed 1 est un morceau de ville, il a été créé dans toutes ses composantes en termes d'aménagement, d'habitat et de quartier d'affaires central mais aussi d'espaces publics. Auparavant, l'autoroute arrivait en cœur de ville, au niveau de la porte d'Aix. Depuis, l'infrastructure a reculé et elle va laisser place à un aménagement de grande qualité et à un campus universitaire important, avec notamment l'installation de l'IMVT (Institut méditerranéen de la ville et des territoires).



UN ESPACE PUBLIC APAISÉ

L'arrivée d'autoroutes en cœur de ville est issue de la conception urbaine des années 1960. À Marseille, nous en avons trois : l'autoroute nord qui débouchait Porte d'Aix et en faisait un nœud routier, l'autoroute du Littoral qui allait jusqu'au Vieux Port, et l'autoroute de l'Est. Les aménagements urbains ont permis de faire reculer ces infrastructures, hormis celle de l'Est, au profit d'un espace public apaisé. Celui autour de la cathédrale de la Major, par exemple, a été profondément transformé, puisque la cathédrale se situait autrefois au milieu d'un carrefour autoroutier. Cela vous permet de mesurer l'ampleur de la transformation.

Euromed 1 a également permis la réalisation d'équipements culturels phares, comme le Mucem, la transformation du Fort Saint-Jean, les locaux du FRAC, la création d'un centre de santé européen. Une Université régionale des métiers en lien avec le campus universitaire de la Porte d'Aix est en construction et une cité scolaire internationale a été actée, toujours sur le périmètre d'Euroméditerranée.

Euroméditerranée 2, qui se dessine plus au nord, se veut vraiment un modèle de la ville méditerranéenne durable. Il a été labellisé ÉcoCité grâce à plusieurs facteurs.

Il y a tout d'abord la reconquête des espaces ferroviaires de la gare du Canet. Compte tenu de l'important linéaire d'emprise des rails, ils créaient une fracture importante, une forte barrière entre les quartiers. Leur libération va permettre la création du grand parc urbain des quartiers Nord, avec une remise en eau du ruisseau des Aylades.

Nous mettons ensuite en place des macro-lots, qui se veulent exemplaires. L'îlot Smartseille, réalisé en lien avec Eiffage, est étonnant par sa conception architecturale, par les services innovants aux habitants qu'il propose, mais aussi par sa façon d'appréhender la question énergétique, puisqu'il est alimenté par une boucle de thalassothermie. Nous avons deux opérations qui exploitent cette énergie renouvelable : celle de Smartseille, développée par EDF, et une autre au sud de la ville, développée par Engie. À terme, elles vont alimenter un million de mètres carrés en refroidissement et en chauffage. L'objectif est de permettre la reproductibilité de ces techniques à l'échelle du bassin méditerranéen.

UNE VILLE TRÈS ÉTENDUE

L'autre grand changement, c'est la création de la Métropole. Elle regroupe quatre-vingt-douze communes, soit six anciennes intercommunalités. Cela a créé un choc culturel, puisque l'entité s'est mise en place d'un coup en 2016. La dynamique de travail a été difficile à enclencher, mais c'est chose faite puisque la phase institutionnelle est quasiment terminée. Nous développons maintenant des outils de stratégie et de planification, notamment au niveau de la mobilité. Des aides, notamment de l'État, vont permettre de combler nos carences, car que je n'imagine pas de grandes infrastructures financées uniquement par les collectivités locales. C'est une vraie nécessité.

Le point névralgique et stratégique, c'est la gare Saint-Charles, qui doit se transformer en gare métropolitaine. Aujourd'hui elle est un cul-de-sac et s'avère complètement saturée. Elle doit être dédoublée, avec la création en souterrain de la même capacité, pour permettre la circulation des TER et des TGV. Elle va se trouver au cœur d'une opération que nous avons lancée sur cent quarante hectares et qui s'appelle Quartiers Libres. Elle se veut elle aussi exemplaire sur des quartiers à forte identité, mais souffrants, que l'on dit un peu « difficiles » au regard des critères européens, mais sur lesquels le potentiel est phénoménal. Ils se raccrochent très facilement à cette gare métropolitaine, au centre-ville et, juste à côté, au campus universitaire de la Porte d'Aix. Cette stratégie d'aménagement va permettre à cette ville très étendue de fonctionner. Elle va permettre de relier le centre-ville aux quartiers que l'on considère comme excentrés, comme les quartiers Nord, au travers d'opérations comme Quartiers Libres ou Euroméditerranée 2.

La force collective qui unit les collectivités territoriales, la ville, la métropole, le département, la région et l'État, a permis et permet de transformer des périmètres entiers, de développer le métro et le tramway, de faire muter des friches arrières portuaires en véritable cœur de ville autour d'Euroméditerranée. C'était un pari, il est aujourd'hui gagné. Euromed 2 est porteur d'enjeux aussi forts et doit intégrer des facteurs d'innovation importants. J'ai l'habitude de dire que c'est fabuleux, parce qu'Euroméditerranée est vraiment un terrain expérimental où tous les opérateurs,

qu'ils soient promoteurs, institutionnels ou architectes bénéficient d'un cadre propice à la créativité au profit de la pensée et de la conception de la ville de demain en termes d'usages. L'enjeu de la métropole est phénoménal : c'est une métropole littorale, avec deux cent soixante kilomètres de côtes. En superficie, cela représente quatre fois le Grand Paris et six fois le Grand Lyon. Les enjeux de paysage sont colossaux, Marie Baduel peut en témoigner. Il y a la Sainte-Victoire, le Parc national des Calanques, l'étang de Berre qui est d'une richesse phénoménale... Je pense que la construction de la métropole fera que toutes ces spécificités et complémentarités des atouts de chacun vont constituer un moteur pour toutes les communes et pour les différents territoires de cette métropole.

UN URBANISME NÉGOCIÉ

Enfin, je voudrais vous dire le plaisir que j'ai à travailler avec les architectes et évoquer ce que j'ai voulu mettre en place lorsque j'ai hérité de cette magnifique délégation. Réfléchir à la ville, au territoire, dans dix ans, dans vingt ans est un challenge phénoménal. Il s'agit de décloisonner les modes de travail. Le PLUI sera le premier à se faire ici à l'échelle de dix-huit communes. L'enjeu est considérable et il y a une vraie cohérence à être à la fois adjointe en charge de l'urbanisme, présidente d'Euroméditerranée et présidente de l'Agence d'urbanisme. L'architecte-conseil de l'État, Martine Weissmann, est très impliquée dans la démarche, et elle vous parlera certainement de son expérience.

Je vais vous citer les enjeux liés au territoire autour de la Cité radieuse, qui fait partie du Patrimoine mondial de l'UNESCO et se trouve à proximité du stade Vélodrome et de la tour Brasilia, qui est un autre élément marquant du paysage marseillais. Le contexte est plutôt constitué de maisons de la fin du XIX^e siècle - début du XX^e siècle avec de petits jardins, et de grandes parcelles, notamment commerciales, dont les propriétaires veulent bien évidemment valoriser le foncier, ce qui nous oblige à réfléchir à la mutation de ces terrains. Nous travaillons de manière étroite et ouverte avec l'architecte des Bâtiments de France, avec notre archi-

tecte-conseil de la ville et avec les collaborateurs de l'Agam (Agence d'urbanisme pour l'agglomération marseillaise). Ils sont maintenant systématiquement invités à titre consultatif aux commissions techniques et d'urbanisme pour donner leur avis sur les opérations, quelle que soit leur taille, même à l'échelle d'un îlot. Le retour d'expérience de ces commissions d'urbanisme nous aide à construire le PLUI.

Ce document est vraiment constitué à partir du retour d'expériences de l'ensemble des permis de construire qui posaient question et que l'on a pu étudier. Il nous permet aujourd'hui d'aboutir à des OAP (Orientation d'aménagement et de programmation) thématiques et graphiques, qui en feront un document au service du projet et non de la règle. Un projet doit être conçu en fonction de son environnement, des voiries, etc. Cela veut dire qu'il ne fera peut-être pas quinze mètres de haut, ne sera peut-être pas en retrait par rapport à la rue, etc... Le projet n'est pas dicté par la règle écrite, son évolution est au contraire possible grâce aux règles graphiques. L'objectif du PLUI est de faire en sorte que la règle soit un outil pour les architectes et non un cadre rigide dans lequel il faut tant bien que mal faire entrer le projet.

Ce PLUI devrait être adopté en 2019. Nous verrons alors si nous avons réussi notre pari, si les architectes confirment la validité des résultats issus de cette nouvelle méthode de travail. Pour le moment, je peux vous dire que nos efforts sont quotidiens, que les journées sont longues et les batailles difficiles à mener. Ces commissions d'urbanisme sont des lieux d'échanges et, pour nous, il est hors de question de recevoir le promoteur sans l'architecte : tous deux doivent entendre la même chose. Le travail est interactif, la discussion ouverte. Cette dimension pédagogique permet au promoteur de se situer dans une culture de projet, d'en être imprégné, au-delà du périmètre de son opération. Au final, tout le monde y trouve une grande satisfaction. L'essentiel, c'est que la règle du jeu soit connue de tous et la même pour tous. Là-dessus, je suis assez intransigente. Je pense que de cette manière nous allons réussir à réaliser des opérations dont la ville de Marseille sera fière.



Questions

SERGE RENAUDIE, ARCHITECTE-CONSEIL DE L'INDRE

Merci beaucoup pour votre intervention. Je voudrais rappeler que le corps des architectes-conseils a précédemment organisé son séminaire à Marseille en 1999, il y a dix-huit ans. Notre président était alors Bertrand Mathieu. Nous étions au début d'Euroméditerranée, cela faisait deux ans à peine, tout était tendu, extrêmement compliqué. Il y avait en présence Euroméditerranée, l'État, qui n'était pas forcément du côté d'Euroméditerranée, et la Ville de Marseille, qui un an plus tard passerait en communauté de communes, Marseille Provence Métropole. Déjà, le mot métropole arrivait.

En plein séminaire, Jean-Claude Gaudin est arrivé alors que ce n'était pas prévu. Il a traversé toute la salle et s'est installé à la tribune. Il a d'abord voulu faire un premier aveu à la Marius, il nous a dit qu'il avait toujours voulu être architecte lui aussi. Bien sûr, il nous a tout de suite acquis à sa cause, c'était très fort de sa part. Ensuite, il nous a dit que, contrairement à tout ce qu'on voyait, à tout ce qu'on pourrait entendre, ça allait avancer. Dix-huit ans après, on peut dire que, effectivement, ça a marché. Une graine a été plantée, par de multiples parents, qui peut-être étaient en conflit

au début, mais qui ont fini par fonctionner sur le mode de l'échange, même s'il y a toujours des tensions.

Quelque chose s'est passé, donc, même s'il a fallu une vingtaine d'années pour que cela s'enclenche réellement. Et j'espère que, dans vingt ans, ceux qui nous suivront reviendront pour vérifier qu'effectivement, ça a marché.

LAC : Merci. Je suis souvent amenée à le rappeler, le temps de la ville est un temps long. Il faut l'admettre. Et comme vous le disiez, rien n'est facile. Cela continue quand, pour libérer les vingt et un hectares de la gare du Canet, en centre-ville, complètement sous-utilisés, il faut se battre avec la SNCF et Réseaux de France. Quand, pour ouvrir la ville sur la mer, il faut se battre avec le port. Ou encore pour trouver les financements pour les tramways et les métros.

Tout est une bataille, mais je pense que le succès d'Euroméditerranée 1 motive pour Euroméditerranée 2, et également pour tout le reste. Je vous ai parlé de Quartiers Libres, mais je ne vous ai pas parlé par exemple d'une ZAC à l'est de Marseille, dont les principes ont été revus avec Nicolas Michelin parce que ce qui a été pensé il y a dix ans n'est plus d'actualité aujourd'hui, et que faire de la ville, c'est se questionner tous les jours. Si l'on arrête de se questionner, je pense que l'on est dans l'erreur.

JEAN-FRANÇOIS GUFFROY, ARCHITECTE-CONSEIL DE L'AUBE

L'année dernière, nous étions en séminaire à Hambourg, qui est également une ville portuaire, ce qui donne à cette grande ville une nature portuaire. Selon vous, qu'est-ce qui fait la singularité de Marseille en tant que ville portuaire ?

LAC : L'agence d'urbanisme a fait un voyage d'études à Copenhague l'année dernière et ce qui sautait aux yeux dans la comparaison, c'était que chez nous le port était complètement hermétique au reste de la ville, les barrières étaient partout. À Copenhague, les gens se baignent dans le port autonome, des plages en bois ont été aménagées, les bateaux de croisière côtoient les entrepôts. Il y a un mélange et une accessibilité que l'on n'a pas ici. Créer des porosités fait partie des batailles que nous menons. Nous avons gagné celle du J4 (l'esplanade, Saint-Jean, au niveau du Mucem et de la Villa Méditerranée) nous menons maintenant celle du J1. Pour nous, l'enjeu est là. Cela suppose que nous arrivions à décloisonner les raisonnements et les différentes logiques en présence.

L'activité portuaire représente 48 000 emplois. La dimension économique est forte mais elle doit fonctionner avec l'urbain. On ne peut pas raisonner en termes de limites de périmètres, de frontières : celle d'Euromed, du port, des communes. Pour fonctionner, il faut de la porosité ainsi que des logiques d'attractivité et de développement mises en commun.

ANDRÉAS CHRISTO-FOROUX, ARCHITECTE-CONSEIL DE L'AUDE

Nous sommes très intéressés par la manière dont vous opérez selon un urbanisme de négociation plutôt qu'un urbanisme de réglementation. Nous avons rencontré cette démarche dans d'autres pays, au Vorarlberg, en Autriche, par exemple. Vous mettez en œuvre une démarche qui n'est pas courante pour l'instant en France, mais qui donne des résultats intéressants. C'est réconfortant pour les architectes-conseils de l'État de voir que faire « avec » et non pas « contre » les uns les autres est possible.

Ma question porte plus particulièrement sur vos actions en termes d'îlots de chaleur et de réchauffement climatique. Depuis sa fondation, la ville se confronte à la question du mistral, de la sécheresse et de l'eau, mais une étude récente du CNRS montre que la Provence risque d'être confrontée à un réchauffement plus important que dans le nord de la France. Il est question d'une augmentation de température de trois degrés, contre deux degrés ailleurs. J'ai vu que vous aviez mené un certain nombre d'actions, comme l'opération de l'architecte François Leclercq, sur la manière d'implanter en surface un élément de la nature dans la ville ; ou encore le programme « Planter des arbres en ville », qui a été présenté dans un séminaire international ; ou encore des travaux sur le métabolisme urbain. Pouvez-vous partager avec nous votre expérience, puisque sur ces thématiques nous manquons encore beaucoup de connaissances opérationnelles ?

LAC : Nous sommes dans la zone la plus aride de France, la réponse ne peut donc s'inscrire que dans une politique générale. Mais nous avons des « retours d'expériences historiques » qui font que cette ville est étonnamment verte, grâce notamment aux décisions de nos anciens et à la création du canal de Marseille. Il était poreux et ses fuites avaient permis la présence d'une végétation importante. Nos anciens savaient aussi que la meilleure façon de se protéger de la chaleur, c'était de planter. On le voit dans toutes les bastides. Pour nous, il faut réussir à maintenir, à favoriser, à dynamiser cette culture ancestrale-là au travers de la réglementation, à faire comprendre qu'avoir de vrais arbres plantés en pleine terre, c'est important. Nous avons par exemple augmenté le pourcentage de pleine terre, au travers les différentes modifications de notre PLU. Nous sommes également très vigilants dans le cadre des AVAP et travaillons avec l'architecte des Bâtiments de France. Cela suppose de travailler à la fois sur le patrimoine, sur l'espace urbain et sur les îlots de chaleur, et de réfléchir à la manière de traiter cette problématique dans un centre ancien. Nous réfléchissons également sur la végétalisation de la cinquième façade, qui est un thème complexe, assez controversé.

Au niveau urbain, nous avons la volonté de préserver une trame

verte dans les documents d'urbanisme, parce que la présence d'arbres permet facilement d'abaisser la température de deux ou trois degrés. Cela veut dire créer des parcs urbains et des parcs de taille plus modeste, requalifier des voies et des artères, prendre soin de les planter, comme sur le cours Jean-Ballard, ou encore le long de la rue de la République. Contrairement aux artères haussmanniennes parisiennes, elle n'avait pas été conçue bordée de plantations. Les arbres d'alignement sont venus avec le réaménagement né de l'implantation du tramway. Nous essayons vraiment de favoriser cette dynamique-là.

FRANCIS NORDEMAN, ARCHITECTE-CONSEIL DE L'ESSONNE

Vous avez évoqué le thème du choc culturel qu'entraîne l'élaboration des PLUI, ce que je comprends bien, nous sommes tous confrontés à cette situation. Pourriez-vous partager la manière dont vous faites avancer le projet en dépit de ce choc culturel ?

LAC : Les maires sont très sensibles à la maîtrise du droit des sols. Travailler à un document et à une règle commune n'est pas évident pour eux. Ensuite, il y a vraiment des problèmes concrets. Le PLUI de la métropole met en jeu dix-huit communes de tailles très différentes. Marseille, c'est 860 000 habitants, la commune du Rove, 3 000... Comment définir des règles communes dans une telle disparité ? Comment mettre bout à bout dix-huit documents d'urbanisme ? Cinq communes sur dix-huit étaient encore « sous » POS, on avait quatre cent cinquante zones et règlements différents : comment arriver à un document unique, comment produire un règlement commun pour environ cent zones ?

Notre première démarche est en termes de pédagogie : il faut rassurer les élus. Nous faisons une réunion mensuelle avec les dix-huit maires pour faire le point sur l'état de l'avancement et effectuer des validations progressives. Ensuite, les services de la métropole et de l'agence d'urbanisme travaillent de manière très poussée avec les services techniques des différentes villes concernées.

Aujourd'hui, nous sommes en phase d'arrêt, les réunions de concertation vont commencer au mois de novembre. Cela correspond à une totalité de vingt-sept réunions. Il faut aller dans chaque commune, dans chaque mairie de secteur.

Le travail qui a été fait mois par mois pour valider les étapes a permis que nous sentions justement ce destin commun. Les OAP graphiques ont été présentées aux dix-huit maires et ils en ont été très satisfaits. Cela leur permet d'adapter leurs projets aux contextes. Le contexte de Cassis, celui de Marseille ou de Marignane ne sont pas les mêmes, et les indications contenues dans les OAP rendent possible la souplesse nécessaire. Ces OAP graphiques ont la vertu de rassurer les décideurs politiques, mais également les opérateurs, parce qu'ils voient qu'ils pourront faire du projet. Je pense qu'elles vont faire référence pour d'autres documents d'urbanisme.

DAVID BORGABELLO, ARCHITECTE-CONSEIL DE LA HAUTE-MARNE

Avez-vous une politique du logement abordable ?

LAC : Oui, et c'est d'autant plus une nécessité qu'à Marseille, nous avons de grandes disparités en termes de population. Je ne vais pas vous répondre en termes de logement social ou de zone ANRU, je pense que monsieur Binet vous en parlera demain, mais en termes d'offre pour une population un peu aisée et à laquelle on doit offrir un parcours résidentiel. La ville a mis en place le chèque « Premier logement », avec une implication forte du réseau bancaire, de la Caisse des dépôts et de la Ville, pour aider à cette première acquisition, quel que soit l'âge.

5 000 acquéreurs en ont bénéficié et nous venons de transformer un peu le dispositif pour le réinventer. Nous sommes également en discussion avec les différents opérateurs pour produire des logements à prix maîtrisé, comme sur l'îlot Smartseille, où une première tranche de 60 logements vient d'être vendue. L'opération se situe sur Euromed 2, dans un secteur qui n'est encore pas aménagé, à proximité du marché aux puces et en bordure de l'autoroute littorale. Le prix moyen était de 3 000 € le mètre carré, pour un bâtiment qui a vue sur mer, qui est à cinq minutes à pied du métro



et du pôle multimodal qui sera livré l'année prochaine, et en accessibilité autoroute immédiate. La situation géographique et urbaine est idéale, l'îlot intègre différentes innovations, il a une valeur de démonstration. Il y a une e-conciergerie, les logements sont modulables – le cloisonnement peut se transformer en fonction de l'évolution de la famille, c'est-à-dire que l'on peut faire évoluer son logement en fonction de l'évolution de la cellule familiale. Le prix au mètre carré permet à certains de sortir du logement social pour accéder à la propriété, à d'autres une première acquisition.

Nous menons également des réflexions sur les logements participatifs. J'espère qu'on arrivera à lancer notre première expérience prochainement.

DB : *Concrètement, vous faites comment pour obtenir ce prix de 3 000 le m² ?*

LAC : Il y a une aide foncière de la Ville via Euroméditerranée. Pour le reste, étant donné que c'est du secteur libre, il faut demander aux promoteurs et aux architectes. On essaye vraiment que, à tous les niveaux, chacun fasse des efforts.

UN ACE ANONYME

Combien coûte un pavillon à 20 ou 30 km de Marseille ?

LAC : Cela dépend. À Cassis, ce sont des millions d'euros. C'est tout autre chose à Port-Saint-Louis-du-Rhône, même si le site est exceptionnel. Les disparités sont énormes, à la fois dans les CSP et dans les prix d'acquisition. Ce qui permet aussi de produire, grâce à la Caisse des dépôts et certaines aides, des prix de foncier très bas. L'EPF (Établissement public foncier) a une action forte là-dessus.

JULIEN BOIDOT, ARCHITECTE-CONSEIL DU GERS

Pourriez-vous éclairer sur vos politiques concernant la mer, la pollution de l'eau, les bateaux... ? Intervenez-vous dans le cadre du PLUI sur l'usine de Gardanne et ses boues rouges ?

LAC : Pour avoir siégé au Parc national des Calanques, je peux vous dire que les boues rouges ont vraiment été une des préoccupations majeures. Tous les services de l'État ont

été fortement impliqués, des contraintes ont été imposées à l'industriel pour réduire ou améliorer la qualité des rejets. Aujourd'hui, il faut en plus faire avec des avis scientifiques divergents, certains expliquant que le milieu a été tellement modifié depuis des années par ces boues rouges qu'il s'est adapté. En tout cas, le *process* est suivi par des comités scientifiques, l'amélioration est notoire et quantifiée, les normes s'imposent au fil des années.

En termes de rejets, nous avons fait des investissements lourds au niveau des stations d'épuration. Nous avons par exemple construit la Géolide, qui est la plus grande station d'Europe. La qualité des eaux marines s'est nettement améliorée, cela a été démontré scientifiquement, et on peut le voir avec le retour d'une certaine faune. Dans la partie marine du Parc national des Calanques, la surveillance s'est accrue sur les zones de non-pêche et la pêche sauvage a diminué.

Pour ce qui est des bateaux de croisiéristes, c'est un vrai sujet. Nous souhaitons maintenir cette économie sur le territoire, mais les cheminées génèrent une pollution importante. Des postes à quai ont été aménagés pour les bateaux qui font les liaisons avec la Corse et le dispositif doit être étendu aux bateaux de croisiéristes, mais ça ne l'est pas encore.

BERNARD PARIS, ANCIEN ARCHITECTE-CONSEIL DU NORD

J'ai travaillé à Marseille il y a une vingtaine d'années, j'interviens aujourd'hui de nouveau sur des quartiers périphériques de logements sociaux. Comment pouvez-vous ou pourriez-vous aider les maîtres d'ouvrage à faire en sorte que les projets de réhabilitation et de transformation des quartiers les plus difficiles puissent se réaliser ? Aujourd'hui certains résidents ont une réelle capacité de blocage des travaux, car ceux-ci viennent perturber des trafics illicites. Ils sont capables d'empêcher toute intervention ou en tout cas de les rendre très difficiles, alors que beaucoup de familles les attendent malgré tout.

LAC : Ce serait davantage aux services de l'État de vous répondre. Nous, en tant que Ville, nous sommes souvent démunis. À part augmenter la police municipale, mettre des caméras, nous n'avons pas beaucoup de leviers... Nous avons quatorze projets ANRU à Marseille et depuis vingt ans nous avons investi dans les quartiers Nord beaucoup plus que précédemment, pour de la démolition, de la reconstitution de l'offre, de l'amélioration des équipements, de l'espace public. Je tiens à rappeler aussi qu'il y a vingt ans à Marseille, il n'y avait pas un seul investisseur désireux de s'impliquer au nord de la Canebière. Aujourd'hui, ces investisseurs sont là, avec des projets qui permettent le parcours résidentiel dont je vous ai parlé. De grands noms de l'architecture s'intéressent à Marseille, des Pritzker ont construit à Marseille. Il y a un vrai engouement pour l'architecture et je pense qu'on ne pourra se sortir de ce que vous venez d'énoncer que par du développement économique, par de la « ville apprenante ».

Dans ces quartiers-là, beaucoup de jeunes vivent beaucoup mieux de certains trafics que d'un travail. D'autres ne sont pas forcément qualifiés d'un point de vue scolaire, mais sont très doués pour le numérique. Marseille a une particularité, celle de l'importance des bandes passantes internet, qui assurent les liaisons avec l'Asie et l'Afrique du Nord. On a des *data centers* et des *start-up* innovantes. Je pense que ces jeunes-là, évidemment sous réserve d'aller les chercher et de les accompagner, peuvent trouver facilement des voies d'accès professionnalisantes dans ce secteur. Au travers par exemple de l'Université régionale des métiers, nous pourrions réussir à leur donner des formations qui ont vraiment des débouchés, plutôt que de les former à des choses qu'ils n'ont pas forcément envie de faire, ou qui n'ont pas de débouchés, ce qui n'a pas de sens. Nous avons créé une école de la deuxième chance dans les quartiers Nord, pour faire en sorte que ces jeunes qui n'ont pas trouvé leur place puissent avoir une deuxième chance dans un parcours professionnel ; nous allons en implanter une seconde dans les quartiers Est. Mais c'est vrai que ce n'est pas chose facile.



Marseille au travers de ses représentations historiques

Comment aborder Marseille autrement que par ses actualités quand on est architecte ? La question se pose dès lors qu'il s'agit d'accueillir tant de confrères pour lesquels la cité phocéenne n'est pas une *terra incognita*. Le séminaire s'est tenu ici il y a dix-huit ans, Bertrand Mathieu en était alors le président.

Depuis Vitruve, les disciplines du géomètre, du géographe et du dessinateur entrent en jeu dans notre métier. L'hospitalité urbaine, l'urbanité, commence d'ailleurs par donner figure à la ville avec une promenade à travers les cartes et les plans de ville selon une chronologie discrète. Elle permet d'accorder son regard aux divers états et représentations de la cité phocéenne, en feuilletant gravures et estampes, à la croisée de la science et de l'art.

DE L'EMPIRE ROMAIN À L'ANCIEN RÉGIME

Les villes s'inscrivent souvent dans des cartes plus vastes qu'elles, qui révèlent leur renommée. Les voies de l'Empire romain, empire fondamentalement terrien, rangent *Massilia graecorum* en rang inférieur par rapport à *Aquae Sextiae*. À l'inverse, les magnifiques atlas de navigation du XVI^e siècle offrent une figure assez juste du Lacydon. À la fin de ce siècle-ci, les vues à vol d'oiseau font florès chez les éditeurs d'Europe du Nord ou chez les espions étrangers qui détaillent les sites, les fortifications et les foyers. Les premières figurations précises, avec dénombrement topographique, sont le fait de mathématiciens qui relèvent et calculent. Elles ne sont pourtant pas si éloignées des représentations plus intuitives. À l'inverse, de véritables vues paysagères sont produites par des peintres védutistes et quadraturistes. Ils embrassent avec précision la ville, son port, le cadre des collines et de la côte en un seul panorama. Nous-mêmes avons restitué un plan de la ville en 1650 à partir de diverses sources.

Un plan assez correct de la ville apparaît vers 1700, issu d'un relevé de l'ingénieur-géographe Razaud. C'est le plan de la grande extension louis-quatorzième de Marseille dont nous avons reproduit le détail. Le XVIII^e siècle se nourrit

d'images, avec des peintres spécialistes des ports comme les Vernet, ou les estampes extraordinaires d'Aulagnier qui semblent figurer une ville-monde. Le plan Pierron est le dernier plan issu de l'Ancien Régime. Tous les noms de rues y sont précisés et les plus beaux édifices de la ville forment comme un cadre. Il y a aussi une machine à mâter dans cet encadrement, ce qui est une illustration typiquement encyclopédiste.

NARCISSISME URBAIN

Viendra ensuite, au début du XIX^e siècle, le plan dit Demarest, issu des relevés cadastraux. Une représentation de taille réduite en sera publiée vers 1840, qui intégrera une bonne partie du territoire communal. Cette période produit de multiples plans et vues, parmi lesquelles les vues aériennes sont particulièrement intéressantes, à la fois pour leurs techniques de dessin, réalisées à partir d'un ballon captif, mais aussi pour la représentation de la ville d'importance qu'était alors Marseille, avec les cheminées fumantes de ses industries et l'importance de son port. Comme toutes les cités d'Europe, Marseille cédait à une sorte de narcissisme urbain en affectionnant les points de vue et les panoramas.

En plus des photos aériennes et des cartes postales, le XX^e siècle laissera une sorte de subjectivité sous la forme de carnets de voyages. Ainsi, Le Corbusier invente-t-il un môle à l'entrée du port mais montre également son intérêt pour le jeu des volumes des fortifications sous le soleil et la silhouette arachnéenne du pont transbordeur, déjà repéré par Giedon et Moholy-Nagy.

Je terminerai avec ce dessin de Philippe Doro. Perpétuel touriste de sa propre ville, il renouvelle avec un optimisme monumental l'image de Marseille.



René Borruey

Journaliste, critique en architecture



L'architecture des territoires métropolisés...

En préambule, trois données simples et essentielles contribuant à la singularité de cette « région marseillaise » sont rappelées. D'abord la taille de Marseille, de loin la plus grande commune urbaine française (24 000 ha, soit 2,5 fois Paris, 5 fois Lyon, 8 fois Lille, etc.), elle-même entourée d'une aire métropolitaine se confondant quasiment avec le département des Bouches-du-Rhône, approchant ainsi l'étendue de la région parisienne et constituant aujourd'hui la plus grande « métropole » de France : presque 4 fois le Grand Paris (mais avec 4 fois moins d'habitants : 1,8 million contre 7...). Une immensité qui, tout comme les deux caractéristiques suivantes, n'aura pas facilité la gouvernance de ce territoire métropolitain : d'une part, sa fragmentation géomorphologique due à une part considérable d'espaces naturels en reliefs prononcés séparant quatre grands bassins, véritables « pays-paysages » fort distincts, le verdoyant « pays d'Aix », le bleu « pays de l'étang de Berre », le plat « pays de Fos » et le grand « pays de Marseille » contenant à lui seul ville, mer, campagne et montagnes ; d'autre part, à l'image de la géante phocéenne, la grande taille des communes de ce département, caractéristique courante des territoires provençaux poussée ici à son paroxysme, expliquant la force des identités communales et du poids politique des élus. En résumé, une aire métropolitaine ne formant en aucune manière « un territoire » mais « des » territoires *métropolisés* plus ou moins associés, sous forme d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à partir des années 2000 et de *métropole*, par fusion de six EPCI, depuis janvier 2016.

Comment appréhender l'idée d'*architecture* de ces territoires métropolisés sinon par l'Histoire ? Plus largement, comment comprendre une architecture, quelle qu'elle soit, autrement qu'en interrogeant le *processus* qui l'a engendrée ? De quelle histoire son *présent* est-il l'actualité ? Ce qui vaut pour un édifice vaut plus encore pour un territoire, dont le présent n'est autre qu'un ensemble de processus en cours, autrement dit une histoire en cours dont les débuts sont rarement récents... Inscrire l'espace dans le temps de sa production, si long soit-il, permet d'approfondir considérablement notre connaissance de ce qu'habituellement, faute de temps, d'intention ou d'intelligence, ne font qu'effleurer les diagnostics courants en détaillant par tranches thématiques son présent.

Cet exposé se propose d'esquisser une *histoire du territoire* métropolitain selon deux plans d'approches : l'un *urbanistique*, attaché à reconstituer globalement le chemin suivi ici depuis un siècle par l'idée de « projet métropolitain », l'autre *morphologique*, attaché à saisir beaucoup plus en détail les formes de l'édification et de l'occupation des sols.

UNE HISTOIRE DE L'AVENIR MÉTROPOLITAIN DE MARSEILLE...

Ainsi donc, au 1^{er} janvier 2016, six EPCI se sont vu fusionner en une métropole « Aix-Marseille Provence » dans le cadre de loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles. Cette réforme territoriale a été imposée par l'État à des territoires qui, à l'exception de Marseille, se sont montrés résolument hostiles à cette unification forcée. À travers cette réaction s'est exprimée, entre autre, ce qu'il n'est pas exagéré de considérer comme une détestation de Marseille partagée par l'ensemble de sa périphérie, situation pour le moins singulière d'une grande ville non reconnue comme le centre de sa région urbaine, au point que, contrairement à toutes les autres grandes cités de la planète, son nom seul ne puisse être admis à nommer l'ensemble. Mais ce n'est pas la première fois, dans l'histoire du département des Bouches-du-Rhône, que l'idée de former un vaste ensemble métropolitain aura soulevé de durs conflits locaux de souveraineté et placé la géante Marseille face aux pouvoirs réunis de sa périphérie.



↑ « Plan directeur de la région marseillaise », Commission spéciale départementale, 1931

De quelle histoire ce présent est-il donc l'actualité ? Peut-être une recherche minutieuse révélerait-elle dans le passé des prémisses de ce que nous tenons ici pour l'idée métropolitaine - telle la vision d'une nécessaire extension du port de Marseille dans la « mer intérieure » (l'étang de Berre) que recommandait Vauban en 1701. Ces mêmes regards portant l'avenir du port vers l'ouest revinrent avec l'ère industrielle à la fin du XIX^e siècle, mais c'est seulement au XX^e siècle qu'apparaîtront de véritables conceptions métropolitaines, entendues comme nécessaires changements d'échelle de la sphère urbaine. En simplifiant quelque peu les possibles découpages de cette chronique d'un siècle, trois cycles principaux peuvent être distingués, marqués chacun par une conception dominante de « métropolisation » et par les acteurs qui en sont les porteurs.

La première conception de cette mutation fut pensée au matin du siècle à Marseille, au plus fort de sa prospérité, par ses élites économiques soutenues par les hauts représentants de l'État et par tous les esprits fascinés par l'essor de la modernité. Nous pouvons la désigner en empruntant l'expression à leur discours : « le Grand Marseille », véritable mirage d'une expansion dominatrice de la géante cité industrielle et portuaire sur « sa » région, un dessein en forme d'annexion des rives de l'étang de Berre et du golfe de Fos au seul profit de sa prospérité, tel un principe naturel et incontestable de suprématie économique et démographique. Ce rêve d'une Marseille pour ainsi dire « coloniale » allait nourrir tous les discours incantatoires sur son essor métropolitain durant l'entre-deux-guerres, pendant et au lendemain de la guerre (voire aujourd'hui encore !), en dépit de la profonde défiance et du dédain générés autour elle par tant de prétention et, finalement, d'immobilisme. Car, pusillanime dans sa prétendue « conquête de l'Ouest », Marseille allait se révéler un ogre aux pieds d'argile, spectatrice d'une industrialisation progressive au seul profit de firmes exogènes et des rives de l'étang de Berre elles-mêmes, sans autre lien avec cette dynamique que les taxes portuaires perçues à Lavéra par la chambre de commerce. L'utopie totale d'une suprématie de Marseille sur sa région urbaine allait s'évanouir dans la réalité d'un progressif et funeste isolement.

La deuxième conception fut celle de « l'Aire métropolitaine marseillaise », conçue et portée par l'État gaullien dans une



↑ « Schéma directeur d'aménagement de l'Aire métropolitaine marseillaise », OREAM, 1969

vision nationale de l'aménagement du territoire. Tout en assurant Marseille de sa vocation directionnelle et en donnant corps à son rêve de renouveau industrialo-portuaire à l'ouest, non plus sur l'étang de Berre mais sur les rives du golfe de Fos, les termes d'une conception radicalement autre de sa métropolisation y étaient posés. Sa juste échelle d'abord, élargie à la quasi-totalité du département, et un vrai modèle d'aménagement dit « polycentrique », reconnaissant et renforçant tous les pôles urbains existants, prônant une urbanisation « discontinue, dense et structurée » aux fins d'« épargner l'espace » et d'unir la métropole à son cadre naturel exceptionnel. Cependant, en dépit de tant d'intelligence et de bonnes intentions, en dépit également des lourds investissements étatiques aussitôt mis en œuvre en infrastructures et en urbanisations nouvelles, un degré encore élevé d'irréalisme allait rapidement altérer cette vision. Moins que dans l'optimisme ahurissant de ses prévisions de croissance (démenties dès la décennie 1970), ce projet portait l'utopie d'une trilogie unificatrice en apparence évidente : unité de *territoire*, unité de *projet*, unité de *gouvernement*, cette dernière espérée et enjointe en une alliance sans faille de tous les pouvoirs locaux au nom d'une « communauté de destin » bien comprise et acceptée ; ce qui revenait à l'illusion plus profonde encore d'une suprématie des experts technocrates sur les institutions municipales, tellement éprouvée en ces temps par le centralisme étatique, mais si peu désirée ici-bas. Il est frappant de voir à quel point la foi des « experts » en cette équation rationnelle et unitariste allait survivre (et aujourd'hui encore ?) à tous les

signes de son rejet par le territoire, ne voyant dans ces résistances qu'archaïsme et crétinerie du politique local. Aussi l'adversité fut-elle de mise continûment, de la fronde homérique des élus contre la procédure « ville-nouvelle » autour de l'étang de Berre à la concurrence anarchique qu'allaient bientôt se livrer les communes à l'heure de la décentralisation aux dépens de Marseille. Car à la fin de la décennie 1980, le bilan était pour le moins pathétique : une nébuleuse en expansion se formait bel et bien à l'échelle métropolitaine, mais autour d'un astre en extinction. Loin des effets escomptés, la dynamique métropolitaine, aussi vivace que chaotique, n'endigait en rien le décrochage d'une Ville de Marseille incapable de concevoir son rôle dans la nouvelle armature métropolitaine autrement qu'en termes de suprématie et de concurrence, ni de relancer son économie et son attractivité urbaine.

Le troisième temps de la pensée et de la construction métropolitaine, que l'on pourrait nommer « la Métropole partagée » (non sans entendre l'ambiguïté du mot partagée), relève moins d'un nouveau projet global que d'une situation nouvelle caractérisée cette fois par son réalisme, mais aussi l'incapacité profonde des acteurs à s'accorder sur une pensée commune et réalisatrice de la métropolisation. Si l'instauration forcée de la métropole Aix-Marseille Provence peut ressembler à une nouvelle conception globale du sujet, le changement de situation dont elle est assurément un jalon majeur a commencé avec la naissance des premiers EPCI au début des années 1990. Dans ce cycle, l'État joue encore un rôle moteur décisif, mais face à lui, celui du pouvoir des territoires l'est tout autant. Enjoint à intervenir face à la détresse de Marseille tout autant qu'à l'anarchie urbanistique généralisée déclenchée par la décentralisation, mais tenu également de repositionner son rôle sur la scène désormais partenariale du « développement » des territoires, il va initier une longue série de lois-cadres visant une refonte des échelles et des procédures d'aménagement et d'urbanisme¹. C'est ainsi que sera lancée au cœur de Marseille l'opération d'intérêt national Euroméditerranée (projet de régénération économique et urbaine affiché comme « accélérateur de métropole ») et qu'à son appel réitéré et ultime à la formation d'une intercommunalité globale, les élus répondront par la fragmentation du tout en plusieurs

EPCI. Aggravant leur exaspération, les « experts » ne verront dans cette mosaïque institutionnelle qu'éclatement plutôt que la résonance d'un territoire d'une irréductible diversité qu'ils s'obstinaient à vouloir unifié. Leur charge continue contre les politiques une décennie durant révélait la persistance d'un esprit intransigeant quant à la prévalence du dire de l'expert, alors même qu'une nouvelle phase de la construction métropolitaine semblait commencer, de toute évidence plus réaliste, appelant des postures autrement plus à l'écoute des territoires. Il n'en reste pas moins que, relevant l'inertie des EPCI à coopérer entre eux plus que les effets d'une décennie d'expériences multiples de coopérations intercommunales, et face à la détresse financière de Marseille (et sécuritaire, prétextera-t-on), ce sera la voix des experts que suivra l'État entre 2012 et 2016 en imposant par la loi l'unification métropolitaine². L'opposition de 91 maires sur les 92 concernés (le « Grand PAS Marseille ! » selon l'expression de l'artiste Nicolas Mémain) s'est immédiatement levée contre la démarche de concertation, mais le génie et les faiblesses politiques, ainsi que la nécessité d'avancer, n'ont en rien empêché la métropole Aix-Marseille Provence de naître le 1^{er} janvier 2016. Serait-on entré à cette date seulement dans la troisième époque de la construction métropolitaine ? Ou bien est-ce une quatrième qui commence, celle d'une « Métropole imposée » ? À moins que ce ne soit finalement qu'un pas accélérateur, et à ce titre nécessaire et majeur, que l'on aurait ainsi franchi dans la marche laborieuse de la « Métropole partagée ». Encore faudrait-il se souvenir que toute forme de suprématie marseillaise est à proscrire (le conseil métropolitain compte 108 sièges marseillais sur 240...), tout comme celle des experts sur l'élaboration des projets (les maires n'ont plus qu'un rôle consultatif dans l'élaboration des plans locaux d'urbanisme...). Le fait est qu'à ce jour, la Métropole est toujours en recherche de consensus et que le recul manque amplement pour situer sa naissance dans la longue durée de cette si difficile construction métropolitaine.

1. Cf. les lois sur l'intercommunalité (« Joze », 1992, « Chevènement », 1999), sur l'aménagement du territoire (« Pasqua », 1995, « Voynet » 1999) et sur l'urbanisme opérationnel (« SRU », 2000).

2. En 2012 était installée pour 4 ans une mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille Provence sous la direction d'un préfet-urbaniste (Laurent Théry).



↑ L'aire métropolitaine marseillaise dans son ensemble, au centre la commune de Cabriès. Carte de l'auteur d'après données IGN.

CONNAÎTRE LE(S) TERRITOIRE(S) MÉTROPOLITAIN(S)...

Au lieu de dessaisir les élus municipaux de leur pouvoir décisionnel en matière d'urbanisme, l'ingénierie métropolitaine ne devrait-elle pas s'évertuer à les assister de façon plus impliquée, à les accompagner bon gré mal gré, comme savent le faire les architectes-conseils ? Sait-on suffisamment écouter et respecter ces édiles pour susciter en retour leur écoute et leur respect ? Et l'une des voies les plus inspiratrices de ce respect n'est-elle pas d'en venir, par une attention accrue, à connaître leur territoire aussi bien qu'eux, sinon mieux qu'eux ? Mais comment s'y prendre pour *vraiment* connaître un territoire, sans y être né, sans y avoir vécu assez longtemps, sans disposer non plus d'un temps extensible pour l'étudier ? Cette question nous amène au deuxième plan d'approche de l'Histoire que nous qualifions ici d'*histoire morphologique*.

Il y a toujours les études déjà faites, urbanistiques, sociologiques, économiques, environnementales, auxquelles on se doit toujours de porter attention. Mais si leur qualité n'est pas toujours garantie (cela dépend des méthodes, de leur formalisme, de leur conformisme...), il est rarement aisé de les trouver réunies car très rarement capitalisées, c'est là un vrai problème inhérent à la méconnaissance des territoires. Parallèlement, très à la mode aujourd'hui, il y a la *marche* collective comme pratique de découverte *in situ*, révélatrice des stratifications ou « *cospatialités*³ » qui composent l'ordinaire apparent des territoires. Mais encore faut-il marcher aux côtés des créateurs du parcours, sinon être copieusement documenté, et veiller surtout à ne pas y réduire le territoire à un ensemble de

« paysages », c'est-à-dire la réalité au sentiment personnel. La mode est aussi aux grands atlas, qui cherchent à encarter l'immensité territoriale et qui s'épuisent à en épuiser toutes les composantes par thèmes et en séries sans fin ; le risque y est de n'en rester qu'à l'approche surplombante et descriptive, utile entrée en matière, mais entrée en matière seulement.

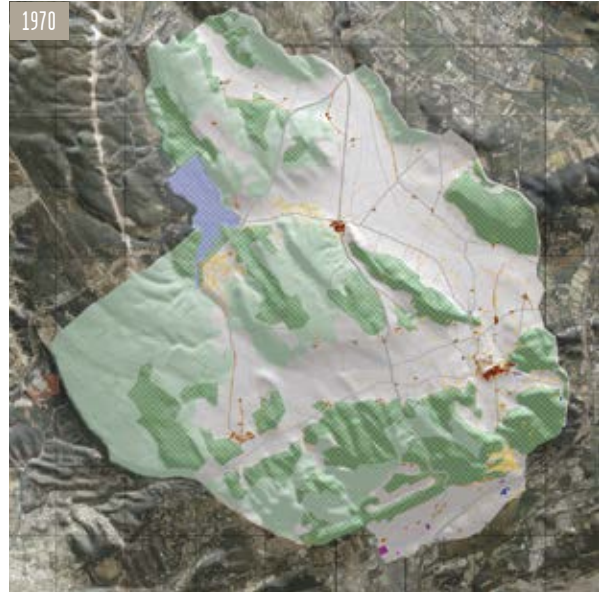
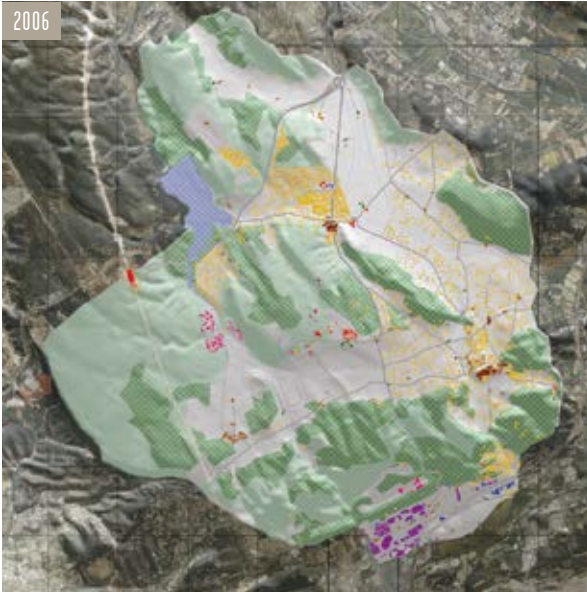
C'est pourtant un projet d'atlas qui fut à l'origine de la démarche dont il est ici question. Un atlas dont la finalité était de rendre compte et surtout d'expliquer le processus de formation et d'évolution de la morphologie suburbaine de l'aire métropolitaine marseillaise. Cela devait consister d'abord à produire et cartographier un inventaire à la fois typo-morphologique et diachronique des formes édifiées, basé sur l'observation *in situ* et l'examen des cartes anciennes, en remontant au moins au début du siècle, aurore du processus d'urbanisation des territoires périurbains. Cela valait pour la description de la morphologie suburbaine, mais qu'en était-il de l'ambition d'en produire une explication, c'est-à-dire d'en comprendre les forces d'engendrement et d'évolution, sociales, économiques, politiques, techniques, etc. ? Le seul fait de vouloir saisir les processus de formation et de transformation des territoires engageait l'étude dans la démarche historique, et plus encore à vouloir en expliquer les causes et les modalités. C'était une nécessité et une conviction durable : engager une « histoire des territoires » doit être la voie d'accès principale à la compréhension des territoires contemporains. C'est de cette conviction qu'est née l'idée d'un atlas métropolitain morpho-historique construit *commune par commune*, chacune d'elles faisant tour à tour l'objet d'un atlas morpho-historique à son échelle. Pourquoi la commune ? Parce que, si modeste soit-elle, elle est une collectivité territoriale à part entière, héritière des territorialités ancestrales (paroissiales, seigneuriales, etc.) et comptable depuis plus de deux siècles de son *occupation des sols*.

Idéal mais quelque peu utopique, ce principe cumulatif d'atlas en est resté pour l'heure à l'expérimentation de la démarche sur un seul cas, celui de la commune de Cabriès, le résultat obtenu se voulant essentiellement exemple d'une démarche d'étude,

3. Jacques Lévy, « *Cospatialité* », in LEVY J., LUSSAULT M., Dictionnaire de la géographie de l'espace des sociétés, Paris, éd. Belin, 2003, p. 213-214.

↓ L'occupation bâtie sur la commune de Cabriès

Cartes de l'auteur d'après données IGN



bien au-delà de l'aire métropolitaine marseillaise. Pourquoi Cabriès... ? Parce que la situation de cette commune à l'exact barycentre de l'aire métropolitaine semblait lui conférer un exceptionnel pouvoir d'attraction, offrant une domiciliation idéalement accessible et paisible à l'abri d'un écran paysager fait de collines boisées, de plaines encore agricoles, de deux noyaux villageois (l'un d'origine médiévale, Cabriès, perché sur un piton rocheux, l'autre plus récent, Calas, tapi en plaine en bord de départementale), et surtout d'un tissu pavillonnaire proliférant valant à la commune d'être réputée exemplaire des politiques municipales périurbaines favorisant inconsidérément l'urbanisation au détriment des terres agricoles. L'inventaire typologique et diachronique fut rapidement établi : 1936 (un « état initial » où rien ne paraît encore altérer la ruralité originelle du terroir), 1970 (où l'éclosion des maisons individuelles s'esquisse selon un ordre diffus autour de Cabriès et un ordre groupé en lotissements autour de Calas) et 2006 (où l'explosion périurbaine confirme l'expansion pavillonnaire diffuse d'un côté, dense de l'autre, l'apparition de pôles d'équipements scolaires ou sportifs, publics et privés, et des surfaces agricoles en nette régression).

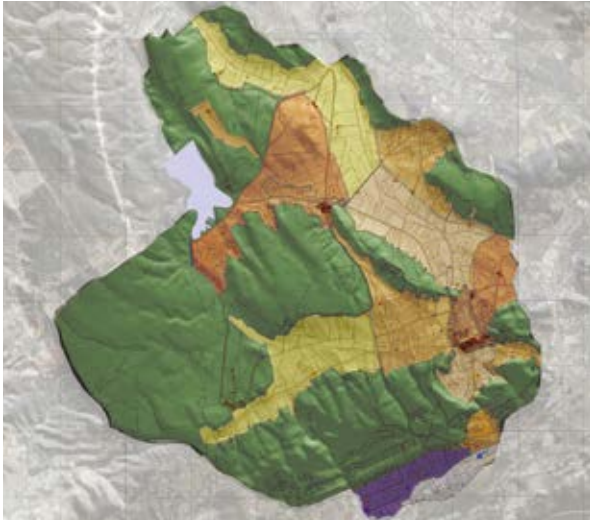
Le passage à la phase explicative demandait une investigation d'un autre ordre : documentation, archives, entretiens, redessin, etc. Mais à ces modalités classiques d'approche vint s'en ajouter cette autre, très féconde : la marche. Ce fut avec l'artiste-marcheur Hendrik Sturm et la photographe Suzanne Hetzel que se déroula l'expérience dans le cadre d'une recherche où il s'agissait de « marcher ensemble » pour éprouver l'efficacité du croisement des perceptions et des lectures, voire l'interaction de nos approches et productions respectives : la création de parcours pédestres, la recherche photographique au sein de l'espace privé et l'histoire des gestes bâtisseurs ayant transformé ce territoire. Si pour ces deux compagnons la marche et l'échange contaminant ainsi pratiqués étaient au principe même de leur démarche créative, c'est assurément pour l'approche morpho-historique que cette forme d'engagement dans l'espace physique et social du territoire allait être la plus féconde : rien moins qu'en amenant à saisir l'histoire du territoire bien au-delà de la seule temporalité de son urbanisation. Sans restituer ici

l'ensemble du récit qui en a résulté (donné sous forme de conférence publique dans la commune), une succincte évocation de sa construction s'impose.

Ce qu'ont apporté ces marches réitérées à l'enquête sur les transformations du territoire, c'est l'intensification de deux ordres évidents de rencontre : d'une part avec la réalité matérielle du territoire, d'autre part avec ses habitants (en faisant du hasard des rencontres un mode d'entrée majeur). N'est-ce pas lorsque vous marchez que vous est le mieux livrée la présence physique des choses ? Et dans ce paysage envahi de maisons individuelles, c'était celle du territoire d'avant l'urbanisation qui était de loin la plus forte, encore souveraine dans sa cohésion passée malgré son imparable « mitage ». Et puis il y eut ces rencontres en chemin d'où surgirent d'essentielles clés de lecture, ainsi : « *L'eau manquait depuis toujours à Cabriès et c'est son arrivée (avec le Canal de Provence à la fin des années 1960) qui a tout changé, en profitant beaucoup moins à l'agriculture qu'à l'urbanisation !* » ; et, toujours à propos de l'eau, cette précision : « *C'est simple : là où il y avait l'eau, c'est là qu'il y a les fermes..., et bien avant elles, les villas romaines...* ». Une lecture globale devenait soudain possible : cette tardive arrivée de l'eau scindait l'histoire de l'occupation bâtie en un avant de deux millénaires et un après de quelques décennies seulement, engageant son plus grand bouleversement. Aussi, sous nos yeux, se tenait la surimpression de deux territoires : l'un, produit par 2 000 ans de gestes bâtisseurs parcimonieux et profondément ancrés dans les lieux, l'autre à peine né, juste posé, mais proliférant en s'appropriant tout, sols, chemins, bois et, de mille façons, le paysage. Deux territoires de natures totalement étrangères mais intimement liés par leur congruente destinée, le second désagrégant pièce à pièce le premier, dévitalisant inexorablement l'objet même de son attirance.

C'est ainsi que la perspective temporelle de « l'histoire du territoire » à construire ne pouvait en rester à la seule chronique de son urbanisation, c'est-à-dire aux quelques dernières décennies d'un processus de vingt siècles, autrement dit ne lire dans l'occupation bâtie de 1936 qu'un « état initial » sans autre consistance que sa

↓ Commune de Cabriès : le premier plan sommaire d'urbanisme proposé par la Direction départementale de l'équipement en 1968
Cartes de l'auteur d'après sources diverses



mutation imminente, alors que s'y tenait l'actualité du cycle le plus long de son édification. C'était bien dans sa totalité que résidait tout le sens de l'histoire de ce territoire, depuis ses fameuses *villae* romaines jusqu'à « l'arrivée de l'eau », prélude à la prolifération pavillonnaire. Il fallait même commencer par interroger les singularités géologiques et orographiques de ces terres si rudes à cultiver mais si prodigues en aménités paysagères, et puis remonter le fil des siècles en discernant les marqueurs les plus saillants de cette lente édification, jusqu'à son état actuel. Évidemment, un tel changement de focale, visant une aussi longue durée, dépassait amplement la part habituellement donnée à l'Histoire dans les études professionnelles d'urbanisme. Mais il ne s'agissait pas d'entreprendre une enquête exhaustive sur le passé de la commune : les gestes bâtisseurs devaient en focaliser l'interrogation et la manière de procéder être reproductible partout ailleurs.

De cette démarche a résulté un récit en forme d'atlas – ou un atlas en forme de récit... –, accordant autant d'importance à la dimension visuelle qu'à l'écrit, la carte du territoire communal étant redessinée à échelle constante pour chaque évolution significative

de ses traits (additionnée des compléments illustratifs nécessaires : cartes de plus large échelle, resserrement de focale, extraits de cartes anciennes, iconographie diverse). La perspective d'une présentation de ce récit à Cabriès en conférence publique orientait grandement ce parti visuel. Mais au-delà de la circonstance, cette forme de restitution directe constitue à notre sens un trait essentiel de cette démarche : cette histoire du territoire se doit d'être avant tout orale et visuelle pour captiver un auditoire composé en priorité de ses habitants. Ainsi le jour de cette conférence, ce récit s'appuyait-il sur 108 images, dont 58 cartes, montant l'histoire du territoire en six séquences : 1. *Avant les hommes...*, 2. *Avant Cabriès...*, 3. *Naissance de Cabriès...*, 4. *Le temps des seigneurs [et naissance de Calas...]*, 5. *[1833-1936] Le développement calme d'une commune rurale...*, 6. *[1936-2006] Le temps de l'urbanisation⁴...* Chacune synthétisait un état des savoirs se rapportant à sa période : les deux premières résultaient d'une enquête auprès des laboratoires d'archéologie de la MMSH, la 3^e et la 4^e (laquelle évoquait surtout la naissance de Calas et ses rapports conflictuels avec Cabriès sous l'Ancien Régime) s'appuyaient sur des généalogies d'érudits locaux et des travaux historiques plus académiques, la 5^e sur de multiples sources, dont les précieuses données du cadastre napoléonien (répartition de la propriété et usage des sols au début du XIX^e siècle). La 6^e enfin, qui couvrait l'ensemble des décennies d'urbanisation, était nourrie de diverses études (sur l'urbanisme, l'agriculture...) et de nos propres analyses morphologiques. Le récit des deux séquences couvrant les XIX^e et XX^e siècles était particulièrement attentif à distinguer les forces internes et externes du changement, autrement dit la part grandissante des influences d'échelle métropolitaine (et au-delà) agissant sur l'occupation du sol communal. Le plus éclairant était que l'urbanisation apparaissait rien moins que comme un conflit mais comme une convergence de tous les intérêts en présence, agriculteurs vieillissants et las, citadins en quête de ville à la campagne, constructeurs habiles à prospecter, élus bras ouverts à la « modernisation », État

4. Cf. BORRUEY R., *Un Atlas morpho-historique des formes suburbaines de l'aire métropolitaine marseillaise : du rêve au principe, mémoire de recherche, dossier HDR (De la typo-morphologie à l'histoire des territoires : contributions à une approche morpho-historique des territoires suburbains dans l'aire métropolitaine marseillaise)*, Marseille, MMSH/ENSA-Marseille, 2017.

promoteur d'accès à la maison individuelle. Tous gagnants en somme. Seuls perdants : l'agriculture en déprise accélérée et un paysage se fermant progressivement (croissance des espaces boisés et prolifération des clôtures). Une récente actualisation de cette chronique met en évidence aujourd'hui l'actualité d'un 7^e temps, celui d'une « post-urbanisation » entendue comme l'urbanisme à l'ère des injonctions et restrictions environnementales, et autres nouvelles obligations de cohérence territoriale de projet à l'échelle intercommunale, ayant provoqué une accélération de l'urbanisation avant l'application des nouveaux cadres législatifs.

L'étude ainsi construite et racontée est très loin d'épuiser l'histoire de ce territoire. Mais là n'est pas son objectif car la vue synoptique doit primer, laissant sur chaque période abordée la voie ouverte à tous les focus et autres désirs d'approfondissements. Au-delà de la montée en connaissance de chaque territoire contemporain qu'elle voudrait inspirer, cette manière d'approche repose plus essentiellement sur la transmission d'une autre conception de l'Histoire, cherchant moins à valoriser un passé, ou expliquer le présent par le passé, qu'avant tout à situer les habitants et leurs actes dans le temps long, et ainsi combler le fossé que creuse trop

souvent notre entendement de l'Histoire entre *passé* et *présent*, l'un définitivement révolu, l'autre éternellement vivant. Autrement dit, un tel récit de territoire doit pouvoir amener à se situer non pas face à l'histoire mais dans l'histoire, comme acteurs au quotidien de son évolution - l'Histoire ce n'est pas hier, c'est maintenant ! À l'heure où l'habitant semble de plus en plus vouloir s'impliquer dans les décisions organisatrices de son cadre de vie, ce type de connaissance intime et partagée des territoires les plus ordinaires apparaît aussi pesante que la « masse manquante » de l'univers ! Dernière considération : comme il existe des histoires politiques, économiques, sociales, culturelles, comme autant de spécialités pour l'historien, ne pourrait-il pas aussi exister une « histoire des territoires », sorte d'*histoire d'ici*, spécialité qui aurait cette particularité de mobiliser en un territoire donné son histoire politique, économique, sociale, culturelle, pour expliquer les gestes bâtisseurs qui l'ont façonné et continuent à le modifier, lui et pas un autre, et auquel l'architecte pourrait puissamment contribuer, pour peu qu'il fût encore assez passionné par la manière dont les espaces ordinaires se bâtissent, et motivé par le désir de le raconter à tous, en le dessinant...



← Commune de Cabriès :
le tissu pavillonnaire dense
près de Calas
Carte de l'auteur
d'après données IGN



Frédéric Roustan

Architecte-urbaniste, directeur d'études à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise



Marseille et son port

On peut raconter l'évolution urbaine de Marseille sous l'angle de ses relations avec son port. Marseille a été créée par les Grecs en 600 avant Jésus-Christ, ce qui en fait une des plus vieilles villes de Méditerranée encore « vivante ». Pour les Grecs, comme pour les Phéniciens avant eux, ces villes-ports créées de toutes pièces ont le statut de républiques, indépendantes les unes des autres. Ce sont des États, où la ville et le port forment une seule entité. Avec l'occupation romaine, ce concept disparaît au profit d'un empire, qui aura un effet de stabilisation politique sur l'ensemble du bassin méditerranéen.

Depuis sa création au début du XVIII^e siècle, la ville va être contenue dans les 50 hectares du quartier du Panier, cette butte qui domine la rive nord de la calanque du Lacydon, l'actuel Vieux-Port. Les espaces publics disparaissent au profit de la densification, et l'absence d'espaces publics majeurs est toujours aujourd'hui une caractéristique de Marseille. Jusqu'à récemment, elle ne savait pas penser un espace public minéral de type place royale, place d'armes, de marché, ou foirail. Quand elle en créait un, c'était un parc de 10 hectares, comme celui du 26^e Centenaire ou celui des Ayalades... Depuis cela a changé, avec la création de la place Bargemon, l'aménagement du Vieux-Port, du J1, l'esplanade de la Major...

Revenons à l'Histoire. Louis XIV a l'ambition de faire de Marseille le grand port français. La ville s'étend alors au-delà de son emprise initiale, elle se construit au sud, sur l'autre rive de la calanque, et à l'est, avec les quartiers de la Canebière, Belsunce et Noailles. Mais la ville est rebelle et au bout de dix ans, le roi abandonne la partie et fait ériger le fort Vauban, à l'entrée du Vieux-Port.

L'EXTENSION DU PORT À L'OUEST

À partir de 1840, le port est saturé. Une partie des édiles souhaitent qu'il se développe au sud, à l'emplacement de l'actuel parc Borély ; d'autres défendent une implantation techniquement plus complexe au nord. Napoléon III tranche en choisissant cette dernière, qui sera baptisée « bassins Est » -

comprendre : à l'est de Fos-sur-Mer, car ces bassins sont à l'ouest de Marseille. Les terrains du sud accueilleront l'hippodrome et le palais Borély. L'empereur quitte à son tour Marseille et laisse une trace de son passage avec la construction du palais du Pharo, implanté également à l'entrée du Vieux-Port, à proximité du fort Vauban. C'est une résidence pour l'impératrice Eugénie, qui n'y viendra jamais.

C'est une époque charnière pour la ville. La création des bassins Est permet son développement industriel. Une voie de chemin de fer apporte depuis les mines d'Alès, au pied de la corniche des Cévennes, la lignite nécessaire au fonctionnement des bateaux à vapeur. De grandes entreprises se créent, qui commercent avec les autres ports de la Méditerranée, ceux du nord de l'Europe et d'Amérique latine : savonneries, pâtes alimentaires, peintures industrielles La Valentine. Plus tard, ce sera Ricard et Nestlé. La ville prend son essor et la population double en l'espace de cinq ans. Pour des raisons de sûreté économique, le port se dissocie juridiquement de la ville. Le port devient autonome, tant dans la gestion de son foncier que dans l'utilisation de son « outil de manutention » ou de ses choix d'aménagements.

UN DÉVELOPPEMENT ENTRAVÉ

Au début des années 1960, avec la fin des colonies et de l'Algérie françaises, 400 000 rapatriés s'installent dans le sud de la France, dont 200 000 à Marseille. L'urbanisation se fait dans l'urgence, 7 000 logements sont construits chaque année jusqu'en 1963. L'immobilier est une véritable manne et les industriels préfèrent investir dans ce secteur plutôt que dans la recherche. Le port devient moins performant. Avec les chocs pétroliers des années 1970, la décroissance est totale. Dans les années 1980, le taux de chômage tourne autour de 28 %.

La divergence de visions politiques, au sein de ce territoire, a toujours entravé son développement harmonieux. En 1960, l'État considère le tramway comme dépassé, trop lourd par rapport à la voiture et au bus, et tous les tramways de France

sont quasiment supprimés. Marseille avait le plus grand réseau de tramway d'Europe, il allait jusqu'à Aix, une ligne est encore en activité à cette période. Puis le vent change, l'État favorise à nouveau la réimplantation du tramway en octroyant des aides financières, mais Marseille dépose son dossier au moment où les lignes budgétaires sont supprimées... Elle le financera seule, tout comme elle l'avait fait pour la première tranche du métro, inaugurée en 1978 et qu'elle vient juste d'achever de payer. Plus récemment, en 1982, la loi PLM sur les métropoles a été pensée en partie pour elle. Mais Marseille refuse d'entrer dans ce cadre en raison du déséquilibre politique entre la ville-centre, qui compte un million d'habitants, et les communes périphériques qui n'en représentent que 200 000. Cela aurait pourtant permis de faire passer sa dotation annuelle d'environ 17 euros par habitant à 35 euros. C'est une perte sèche pour la ville, qui va générer vingt ans de retard dans les investissements. Mais comme toujours, on peut voir un côté positif à ces situations et avancer que cela lui a évité de faire les mêmes erreurs que d'autres villes.

LA RENAISSANCE D'UNE DYNAMIQUE

Prenant la suite de Louis XIV et de Napoléon III, l'État crée Euroméditerranée pour dynamiser la ville et son attractivité. Gaston Deferre, le maire de l'époque, en est l'instigateur ; son successeur, Robert Vigouroux, le porteur et déclencheur. Mais c'est véritablement avec l'arrivée de Jean-Claude Gaudin à la mairie que le projet sera mis sur des rails et enclenchera la nouvelle dynamique marseillaise. En passant, chose curieuse, nous pouvons noter que, comme chaque fois que l'État s'investit dans cette ville, il marque l'entrée du port par un objet, sorte de totem bien en vue. Cette fois-ci, ce sera le Mucem sur le J1.

Un autre changement très important apparaît avec la réforme du statut des ports, dans les années 2000. Il suit en cela un mouvement européen, voire mondial. Jusque-là, les ports disposaient à la fois du foncier et de l'outil. La nouvelle réforme leur enlève l'outil en leur laissant la gestion du foncier. Jusque-là, le foncier n'intéressait pas l'institution, ce qui avait

conduit à des aménagements pensés en fonction des seuls intérêts de la manutention. Les façades maritimes avaient progressivement été fermées visuellement par des containers et rendues inaccessibles au public pour des raisons de sécurité. Pour la ville, cela signifiait la perte de sa relation avec le front de mer. Ce processus n'est pas propre à Marseille mais vaut pour toutes les villes portuaires, que leurs rives soient maritimes, fluviales ou lacustres.

Depuis la fin du siècle dernier, la ville souhaite récupérer son front de mer, estimant que ce territoire lui a été en quelque sorte confisqué – d'autant que, depuis les attentats du 11 septembre 2001, il est devenu encore plus difficile de pénétrer dans le secteur portuaire. En réalité, depuis Napoléon III, les ports ne sont plus sur la terre, ils construisent sur la mer, dans ce que l'on appelle l'estran : ils ne confisquent rien aux villes.

LE RISQUE DE BANALISATION POUR L'AMÉNAGEMENT DES FRICHES PORTUAIRES

Cependant, ce mouvement de reconquête des fronts de mer s'inscrit également dans une autre tendance très répandue à l'échelle mondiale, qui consiste à confier l'aménagement des friches portuaires à la ville. J'ai mené en 2005 un travail pour le compte de l'Union européenne sur les interfaces ville-port, qui m'a amené à faire un comparatif entre les ports européens et leurs restructurations. Je me suis rendu compte que l'on avait toujours affaire aux mêmes principes d'aménagements, qu'il s'agisse de la Méditerranée, de l'Atlantique ou de la mer du Nord. Les espaces publics se situent en front de mer, au niveau du sol ; en arrière-plan, on implante des équipements culturels accompagnés de lieux de loisir, en général un aquarium. S'y ajoutent un centre commercial, de l'habitat, des bureaux et des lieux dédiés à la logistique. On installait aussi un totem, très souvent signé Calatrava... Depuis, on essaye de varier, on met du Zaha Hadid, du Herzog et de Meuron... C'est à peine plus diversifié.

Au-delà de la banalisation, le problème de ces choix d'aménagements est qu'ils bloquent toute évolution économique. L'activité portuaire n'est pas morte, loin de là, et l'on sait que



les lois sur l'environnement ne permettront pas de créer de nouveaux ports - hormis dans un cadre militaire ou de défense nationale. L'économie maritime est un domaine très mouvant, il faut pouvoir être très réactif aux nouveaux marchés.

Gênes, par exemple, était le premier port de la façade nord-euro-méditerranéenne mais il n'a pas su accueillir rapidement les containers de la filière textile chinoise. À Marseille, les bassins Est ont été boudés durant un certain temps par les armateurs en raison d'un problème de fidélisation de la décharge et de la recharge des bateaux. Aujourd'hui, avec la gestion privatisée de l'outil de manutention, le développement des croisières et de la filière textile chinoise, l'activité du port est repartie à la hausse. Certaines villes, comme La Spezia en Italie, Rosario en Argen-

tine, Tokyo au Japon ont fait le choix de conserver leur foncier. Elles ont pris en charge les aménagements de leurs friches portuaires tout en restant propriétaires. À La Spezia, le grand môle central a été transformé en jardin public. À Tokyo, on se promène dans des jardins entourés de containers et chaque espace a une vocation particulière : observatoire et protection ornithologique, jardin de détente, espace de pique-nique... Si demain le port a besoin de ces surfaces, il peut très vite récupérer le foncier pour l'aménager suivant les nouveaux besoins économiques. Alors qu'une fois qu'il y a de l'habitat, un centre commercial, des cinémas, un aquarium, on se retrouve dans une situation irréversible. Londres fait aujourd'hui ce triste constat et tente de faire machine arrière en sauvant les derniers espaces de zone portuaire qui lui restent.



LE CONCEPT DU SUR-SOL

Je ne dirais pas que Marseille mène une politique pour éviter la banalisation de ces lieux emblématiques, mais elle n'est pas non plus dans le mimétisme vis-à-vis des autres ports européens. Depuis le VI^e siècle avant Jésus-Christ, c'est une ville de négociants, et la négociation permet d'atteindre une sorte de compromis. Les deux instances, la ville et le port, conscientes qu'à trop s'affronter tout le monde pourrait être perdant, ont choisi de partager l'occupation du site avec un sol en lien avec la mer et son économie maritime, et un « sur-sol » dédié à la ville, qu'il s'agit de générer.

Auparavant, dans le secteur de la Joliette, au niveau de ce qui s'appelle maintenant le boulevard de la Méditerranée, il y avait une voirie très fréquentée, avec des parkings sauvages, en double ou triple files sur les trottoirs, et au-dessus un viaduc. La fermeture visuelle était totale entre le quai et les façades urbaines. Aujourd'hui, le viaduc a disparu et a été remplacé par un tunnel autoroutier. Le secteur a largement muté, les anciens silos à grains tout proches ont été transformés en salle de spectacle, que les Marseillais appellent l'Olympia des mers. L'idée originale du sur-sol se retrouve aussi dans la mise en place de vastes toitures terrasses, comme celle du Mucem,

sorte d'agrafe entre la ville et le port ; celles de l'ensemble commercial les Terrasses du port, réalisé par le port autonome et loué avec un bail emphytéotique, ce qui permet au port de rester propriétaire du foncier. La gare maritime aurait dû comporter un espace public de ce type, mais il a disparu pour des raisons de sécurité. Cela dépasse le périmètre de la zone portuaire, mais cela fait système. Il y a aussi la grande terrasse de la friche de la Belle de Mai. Marseille est ainsi l'un des leaders mondiaux dans le domaine des *rooftops*, exception faite des villes de tradition arabo-ottomane.

C'est un grand principe de Le Corbusier, mis en pratique dans la villa Savoye : pour voir son jardin, on est mieux au premier étage qu'au rez-de-chaussée, et la Cité radieuse en est une démonstration très convaincante, avec sa place haute en toiture. Au niveau du port, la digue du large ferme l'horizon et depuis le sol, on voit l'eau du chenal et non pas la mer. Les terrasses permettent de passer au-dessus de la digue du large et de voir vraiment l'horizon. De cette manière, on participe à la vie du port, on domine le lieu. Il n'est plus fermé et privé, il donne à rêver. On met en scène les objets les plus lointains, comme les grues, en travaillant leur éclairage nocturne. Depuis les Terrasses du port, on touche presque les ponts supérieurs des ferries, comme si on était « à couple » - deux navires côte à côte, ça en devient grandiose.

Euroméditerranée 2 poursuit cette politique de sur-sol, puisque le projet de François Leclercq propose de conserver la voie rapide en viaduc et de lui adjoindre une grande promenade suspendue, comme une corniche, sur plusieurs kilomètres de long.

La topographie de cette ville et l'exemple des opérations déjà réalisées conduisent les élus, les gestionnaires du port, Euroméditerranée et les concepteurs à poursuivre dans cette direction, qui me semble être une réponse juste préservant l'économie maritime de la ville, véritable colonne vertébrale.

N'oublions jamais qu'une ville naît d'une activité, qu'elle soit rurale, commerciale, industrielle, militaire ou portuaire, et que renier cette évidence, c'est la transformer en dortoir.



Nicolas Binet
Architecte



Quartiers Nord Rénovation urbaine Malpassé

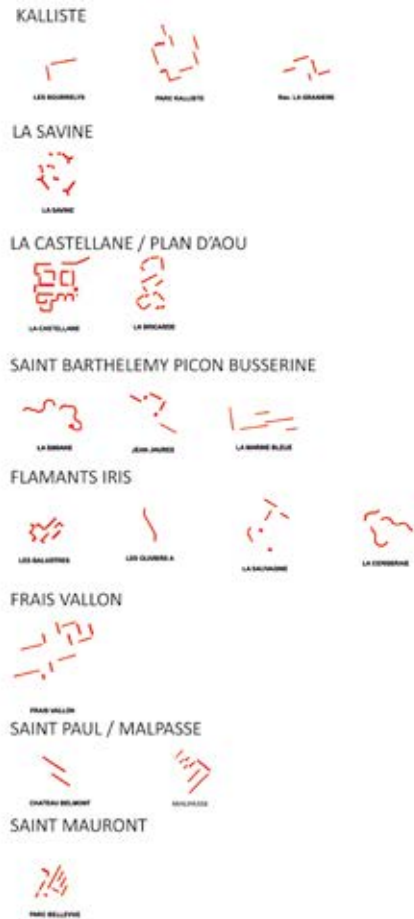
Le texte ci-dessous est issu du Protocole de Préfiguration pour le PNRU (V8) - 2017 transmis par Nicolas Binet pour le séminaire des architectes-conseils de l'État. Il a été mis en forme par Agnès Lambot.

La politique de renouvellement urbain sur la Ville de Marseille est portée par Marseille Rénovation urbaine, groupement d'intérêt public (GIP). Créé en 2003, le GIP rassemble l'État, la métropole Aix-Marseille Provence, la Ville de Marseille, le Conseil régional, le Conseil général, la ville de Septèmes-les-Vallons, l'association régionale des organismes HLM et des Dépôts et consignations. Un conseil d'administration composé de représentants de ces institutions et collectivités en assure la gouvernance.

Le GIP assure le pilotage stratégique des projets de renouvellement urbain, en rassemblant les partenaires, État et collectivités locales, sur des orientations communes. Il met en œuvre la mutualisation des financements des collectivités locales pour les redistribuer vers les maîtrises d'ouvrage en relation avec les projets soutenus par l'ANRU. Il conduit, enfin, le management des projets et la coordination des maîtres d'ouvrage, collectivités, bailleurs et promoteurs.

L'équipe du GIP Marseille Rénovation urbaine est composée de 21 personnes sous la direction de Nicolas Binet. 2017 a été une année importante car il s'agissait d'établir le bilan du PNRU 1 (2005-2016) et de préparer le nouveau PNRU ou PNRU2.





↑ Plan et photo aérienne relatifs au programme du séminaire, avec repérage des sites et typologies des grands ensembles des quartiers Nord



→ La copropriété dégradée « Kallisté » dans le 15^e arrondissement, la sortie d'école

Évocation de la 1^{re} génération de projets (PNRU) et de la préparation du NPNRU.

Enjeux

Selon les constats urbains et sociaux de Marseille de ces dernières décennies, les enjeux de la première génération de projets de renouvellement urbain (PNRU1) se sont portés sur la cohérence urbaine comme condition de développement du territoire marseillais. Ces enjeux posaient d'intervenir en parallèle sur :

1. Un urbanisme de contrastes

L'organisation spatiale de Marseille est issue de sa géographie très contraignante et les paramètres sont multiples : reliefs marqués, forte présence de la végétation, caractéristiques géologiques et hydrauliques prégnantes. La trame urbaine est lacunaire, le territoire en est d'autant segmenté, ce qu'accroissent encore les grandes infrastructures routières, ferroviaires ou portuaires.

↓ Ensemble de la Solidarité dans le 15^e arrondissement avec au premier plan le développement de zones pavillonnaires récentes



2. Les quartiers anciens paupérisés dans le centre et les faubourgs

3. Les grandes copropriétés fragiles et dégradées, habitat palliatif du logement social

4. L'isolement des cités au foncier mal valorisé qui a conduit à la relégation des populations de ces quartiers

5. La cohésion sociale et territoriale

Marseille est une « commune-monde » de 860 000 habitants, rassemblant toutes les formes d'urbanisation et de périurbanisation sur un territoire grand comme la Seine-Saint-Denis. L'intercommunalité de 1 100 000 habitants est peu ou mal organisée. La ville de Marseille est intégrée depuis janvier 2016 dans une métropole de 1 830 000 habitants dont la construction politique est en cours.

La ville possède un dynamisme économique, démographique et social très contrasté, avec des disparités qui s'accroissent.

↓ Ensemble de la Solidarité dans le 15^e arrondissement



Bilan du 1^{er} programme de renouvellement urbain (2005-2016)

Réalisations

5 740 réhabilitations de LLS
 2 600 démolitions de LLS
 600 démolitions de logements locatifs privés
 3 350 reconstructions de LLS, 50 % sur site, 50 % hors site
 (dont 600 acquisitions / améliorations)
 500 logements en accession pour diversifier l'offre

Investissements financiers et point d'étape entre PNRU ET NPNRU

Le premier bilan sur les actions entreprises dans le cadre du PNRU a permis de définir les avancées à conforter et de nouveaux enjeux :

DIVERSIFIER L'HABITAT POUR DIVERSIFIER LE PEUPEMENT

Pour l'ensemble des PRU, 22 opérations d'habitat privé, financées dans le cadre des conventions ANRU, se déploieront à terme. 500 logements seront construits qui permettront d'amorcer le développement d'une offre en accession sociale, dans le secteur libre ou en locatif privé sur des quartiers jusqu'à présent délaissés par les investisseurs. Ces opérations de diversification de l'offre ne parviennent à être réalisées qu'une fois le changement d'image du quartier amorcé, c'est la raison pour laquelle leur niveau d'engagement est encore faible. L'engagement assez récent des PRU marseillais par rapport à d'autres agglomérations explique, à double titre, le niveau globalement limité de la diversification. D'une part, les acteurs du marché immobilier (les ménages et les professionnels) n'ont pas encore enregistré le changement d'image engagé et, d'autre

part, le retournement de la conjoncture immobilière, dans des territoires qui ne sont pas traditionnellement ceux de l'investissement, rend ces développements privés particulièrement plus difficiles dans les années 2011 /2015 qu'en 2004/2010... Le bilan sur cette thématique incitera à une meilleure prise en compte du marché de l'habitat et des temporalités dans la réalisation des futurs PRU. La mobilisation de tous les partenaires et la diversité des montages opérationnels seront également recherchées. Une approche marketing territorial sera intégrée aux études transversales « stratégie habitat » prévues dans le protocole et un travail sur l'offre immobilière sera programmé par secteur.

FLUIDIFIER LES PARCOURS RÉSIDENTIELS

À partir de situations sociales peu évolutives, si ce n'est dans une spirale de paupérisation, et dans un fonctionnement du parc locatif social assez sclérosé, le renouvellement urbain a permis une réouverture des choix : celui de rester dans un quartier moins stigmatisé, dans un habitat requalifié ou reconstruit, ou celui de déménager vers d'autres quartiers ou d'autres types d'habitat. Les relogements, moitié sur site, moitié vers d'autres lieux, montrent comment les projets ont pu recréer une certaine fluidité dans les parcours résidentiels, en permettant peut-être aussi, pour certains, de s'affranchir de pesanteurs entravant leur développement personnel. Des dispositifs contractuels entre partenaires ont été mis en place comme la mutualisation des contingents et la plate-forme de relogement.

La localisation des relogements permet le constat suivant :

- Sur site : 51%
- Hors site, mais en ZUS : 27%
- Hors site, hors ZUS : 20%
- Hors site, hors Ville de Marseille : 2%

Enfin, 55% des ménages ont été relogés dans des logements neufs ou conventionnés depuis moins de 5 ans (pour mémoire, 38% de la reconstitution de l'offre a été financée en PLUS CD).

MIEUX RÉPARTIR L'OFFRE EN LOCATIF SOCIAL

La démolition prévue de 2 698 logements déqualifiés, en grands collectifs pour l'essentiel, s'accompagne de la constitution d'une offre nouvelle de logements, localisés pour un peu plus de la moitié d'entre eux en dehors des sites des PRU. Dans les 14^e et 15^e arrondissements (quartiers Nord), 99% des démolitions concernent les grands ensembles et 52% des reconstructions concernent le neuf.

Avec 2 576 logements actuellement réalisés ou en chantier sur les 3 351 programmés, la reconstitution de l'offre permet de réaliser des opérations bénéficiant d'une meilleure insertion dans leur environnement urbain, et de davantage de facilités d'accès aux commerces et aux services.

C'est aussi l'occasion de répartir sur le territoire une offre auparavant concentrée sur des quartiers isolés, stigmatisés, et de contribuer au rééquilibrage de l'offre à l'échelle marseillaise. Le volume des acquisitions / améliorations, qui concerne 391 logements soit 12% du total des reconstitutions, illustre deux types de politiques : d'une part, la volonté de confier à la maîtrise d'ouvrage des organismes HLM un certain nombre d'immeubles anciens du centre-ville, haussmanniens pour l'essentiel ; et d'autre part, la recherche d'une offre singulière en maison de ville ou petit collectif pour proposer dans des quartiers périphériques une plus grande diversité de patrimoine aux ménages à reloger.

DÉSENCLEVER LES QUARTIERS D'HABITAT DE TYPE GRANDS ENSEMBLES ET CRÉER DE L'ACTIVITÉ

Implantées dans le territoire urbain au gré d'opportunités foncières, bon nombre de cités étaient très mal reliées à la ville et vivaient comme des isolats, singularité renforcée par la géographie du site marseillais. La situation foncière des cités, restées souvent intégralement propriétés des bailleurs / constructeurs, ne contribuaient pas non plus à simplifier leur assimilation avec les autres quartiers de la ville. La réalisation de rues nouvelles a contribué à intégrer les voies de desserte des grands ensembles dans le tracé viaire de la ville, valorisant

ainsi certaines situations. Elles permettent plusieurs itinéraires ouverts à tous pour accéder, quitter ou traverser ces quartiers via différents modes (piétons, voitures), participant à l'amélioration de la qualité des espaces publics.

Le désenclavement des quartiers passe également par le développement d'une offre de transports collectifs, qui n'entre pas dans le cadre des financements ANRU.

Le développement des mobilités douces, afin de donner accès aux transports en commun, à l'emploi, aux services et équipements, est en revanche un volet du désenclavement essentiel dans les PRU, souvent propice au lien social. Il a cependant été difficilement mis en œuvre dans le PNRU1 car sa réalisation soulève des questions de compétences relatives aux sociétés de transports. Créer de l'activité n'est certainement pas la carte forte du premier PNRU, focalisé sur l'habitat. Cependant, quelques initiatives méritent d'être signalées : une offre de locaux d'activités pour des artisans et PME au Plan d'Aou, la reconversion d'un immeuble d'habitation en établissement d'enseignement à la cité des Flamants, ou encore le développement d'immobilier privé à Malpassé.

Rappelons également la grande efficacité à Marseille du dispositif ZFU (Zones franches urbaines) qui a permis une création nette de plus de 13 000 emplois jusqu'en 2009, en grande majorité dans la ZFU Nord Littoral.

REDISTRIBUER ET MODERNISER DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

À l'occasion des projets urbains, plusieurs initiatives ont été développées pour replacer les équipements publics à la charnière des quartiers, facilitant ainsi leur ouverture à une population plus diversifiée. Dans la cité du Plan d'Aou, par exemple, l'école, le centre social, la crèche sont venus prendre place à l'articulation du noyau villageois ancien, des lotissements et des immeubles en locatif social. Ces programmes placés souvent en pied d'immeuble gagnent en identification et en visibilité. 64 millions d'euros sur les 103 prévus sont actuellement investis dans des programmes réalisés ou en chantier : centres sociaux, espace lecture, requalification de terrains de sport, pôle de formation, locaux associatifs, théâtre, crèche, maison

de quartier, école... Il s'agit désormais de donner une plus grande cohérence à ces interventions en mettant en place des dispositifs communs à tous les PRU.

Avec l'avancement des 14 projets, des démarches transversales et mutualisées entre les PRU font logiquement leur apparition pour la reconstitution de l'offre locative sociale ; le relogement des ménages via la plate-forme de relogement ; l'insertion professionnelle, grâce à la mutualisation de l'offre.

Des démarches participatives se mettent en place, propres à chaque configuration sociale et urbaine :

- Atelier de concertation sur des projets précis ou plus généraux ; élaboration de projets participatifs
- Travaux thématiques avec des groupes d'habitants : mémoire, récits, photos, café-chantier, balades urbaines
- Implication des écoles
- Travail avec une diversité d'associations et d'acteurs : Robins des Villes, la Compagnie des Rêves Urbains, l'Université du Citoyen, Tabasco Vidéo, In Città...

POUR UN RÉINVESTISSEMENT DES INSTITUTIONS

Il s'agit également de mieux organiser la gouvernance et la programmation, pour inscrire des projets dans des budgets annuels, reconductibles sur 10 ans.

Chaque institution est réexaminée sous l'angle de ses compétences. L'objectif est de définir plus en amont les outils nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle des projets, tant au niveau des cadres réglementaires que des opérateurs techniques ; de renforcer l'ingénierie et le rôle des architectes-urbanistes pour assurer la cohérence des projets dans la durée ; de cheminer vers le droit commun, ce qui prendra nécessairement du temps, et vers la domanialité, ce qui implique de conduire davantage de réflexions avec les bailleurs sociaux sur les stratégies patrimoniales à déployer pour diversifier l'offre locative ; de créer davantage de synergie entre les projets urbains et les actions d'accompagnement social pour donner plus d'efficacité aux projets, ce qui suppose d'effectuer le difficile apprentissage de la démocratie locale.



Les perspectives du PNRU

LES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT PAR GRANDS SECTEURS

Le bilan du PNRU1 a montré qu'à partir du cadre contractuel restreint, les projets se sont développés vers leurs franges. Les études urbaines ont nécessairement dépassé la notion de périmètre pour aborder les questions de désenclavement en cohérence avec le tissu urbain environnant et les stratégies développées à l'échelle de la Ville.

La nouvelle géographie prioritaire arrêtée par l'État pour Marseille-Provence-Métropole concerne 38 quartiers, dont 35 sur le territoire de Marseille. Le contrat de ville signé par l'ensemble des partenaires le 17 juillet 2015 souligne la couverture territoriale importante mais pointilliste de ce découpage. Elle réclame des interventions plus larges et suppose de distinguer les enjeux communs à l'ensemble du territoire et les enjeux spécifiques à chaque quartier.

C'est donc logiquement à l'échelle de grands secteurs d'intervention que les potentiels de développement des 9 quartiers d'intérêt national et des 5 quartiers d'intérêt régional proposés au NPNRU pour Marseille ont été approchés. Dans une démarche intégrée, cette proposition s'appuie sur deux orientations prioritaires du contrat de ville pour lesquelles le travail est nécessairement spatialisé à une échelle plus large que le quartier lui-même : l'offre de transports, au bénéfice d'une meilleure mobilité des habitants ; le développement économique et de l'emploi. Cette proposition ne préjuge pas de la quantité de conventions PRU à venir. Elle a été déterminée au fil des études réalisées dans le cadre du protocole de préfiguration à l'échelle de l'EPCI, entre décembre 2016 et octobre 2017. La convention de PRU avec l'ANRU se mettra pour sa part en place à partir du second semestre 2018.

Quatre grands secteurs sont ainsi définis, en cohérence avec les périmètres des QPV, ce qui permet de lister le choix d'indicateurs, en s'accordant ainsi avec les diagnostics territorialisés du contrat de ville et les projets de territoire. QPV, contrats de ville

et projets de territoire constituent les documents de référence du présent protocole. Son intitulé est volontairement dissocié du nom des cités en QPV, pour être associé à une dynamique économique et de développement.

LE SECTEUR « CADRAN NORD-EST - L2 »

Ce secteur est essentiellement à vocation résidentielle. Il est marqué par le poids du parc de logement sociaux, dans un tissu urbain particulièrement décousu. Il bénéficie d'une dynamique de transformation urbaine initiée dans le cadre du PNRU1. La présence de grandes infrastructures de desserte - L2 et métro - et la proximité de pôles de rayonnement métropolitain - technopole, MIN, Merlan... - lui confère un véritable potentiel de développement et d'accès à la mobilité.

LE SECTEUR « HÔPITAL NORD - SAINT-ANTOINE - MOUREPIANE »

Ce territoire constitue la porte d'entrée de la ville. Il conjugue les potentialités d'un développement métropolitain et des dynamiques aux abords de l'étang de Berre. Il doit concilier vocations économique et résidentielle mais aussi parvenir à inverser la stigmatisation « quartiers Nord » en un marketing territorial attractif. Celui-ci peut notamment s'appuyer sur les atouts paysagers du secteur - vues mer, massifs de l'Étoile et de la Nerthe...

LE SECTEUR « SUD - VALLÉE DE L'HUVEAUNE »

La vallée de l'Huveaune est un secteur à vocation de développement économique à l'échelle métropolitaine. Les risques d'inondation et l'histoire du développement industriel puis commercial sur ce territoire à la géographie contrainte, définissent de nouvelles orientations d'aménagement pour une vallée habitée, interconnectée et intensifiée, qui devraient favoriser la réintégration des quartiers en QPV à leur environnement.



LE SECTEUR « GRAND CENTRE-VILLE - GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE »

Ce secteur emblématique a été profondément modifié par les récentes interventions urbaines qui ont requalifié sa façade maritime - Vieux-Port, Mucem, Terrasses... Il est bien irrigué en transports en commun et la coordination des différents processus mis en place - Euroméditerranée, opération Grand centre-ville, etc... - reste un enjeu majeur. Ces quartiers font partie du tissu historique des faubourgs et doivent relever le défi de la requalification du parc privé ancien et de l'amélioration de la propreté et de la gestion de leurs espaces publics pour retrouver une qualité résidentielle décente et une attractivité pour tous.

L'ITINÉRAIRE DE VISITE, DU CENTRE-VILLE AUX LIMITES NORD DE LA COMMUNE

Sous la conduite de Nicolas Binet, des visites en bus ont été organisées sur les différents sites du PNRU1. L'itinéraire a permis d'apprécier les modalités de constitution et d'évolution du tissu urbain singulier de la ville, l'imbrication des fonctions et des formes urbaines, les processus de valorisation et de dépréciation, afin de bien situer les principales interventions publiques mises en œuvre récemment : leurs ambitions, leurs limites et leurs réussites. Sur une coupe nord / sud d'une dizaine de kilomètres à vol d'oiseau, l'itinéraire permet d'évoquer l'ampleur des quartiers anciens dégradés du centre-ville (Cannebière) et des faubourgs (Porte d'Aix), ainsi que les leviers de l'action publique pour acquérir les îlots dégradés et revaloriser le patrimoine ; les réalisations de l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée, au niveau de son premier périmètre et de son extension ; les grandes copropriétés dégradées et fragiles de Bel Horizon ou du Parc Bellevue ; l'imbrication des activités artisanales, des commerces et de l'habitat dans des quartiers comme Saint-Mauront ; le marché aux Pucés et l'économie du nord marseillais ; la segmentation de la ville par de grandes infrastructures autoroutières, ferroviaires, portuaires ; le projet Foresta avec « Yes We Camp » aux abords du centre commercial Grand Littoral.



Du renouvellement urbain au marketing territorial, comment faire métropole ?

Euroméditerranée a été impulsé en 1995 par l'État, qui a créé une Opération d'intérêt national (OIN) et mis en place l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM), avec l'objectif de donner une place de premier plan à la ville dans l'espace méditerranéen. La création d'un établissement public d'État est alors vécue comme un « filet de sécurité » dans un contexte aussi incertain que celui de Marseille au début des années 1990. Il s'agit de déléguer au futur établissement la délicate gestion des rapports avec le port autonome, de « peser » dans la négociation avec les acteurs institutionnels tels que la SNCF, afin d'obtenir plus facilement des délocalisations ou de convaincre les grands propriétaires et les investisseurs de la volonté politique d'entreprendre une profonde mutation du secteur. Quand, dans la plupart des villes, ce sont les maires qui incarnent et portent le renouveau urbain, un tel montage a finalement éliminé à Marseille toute personnalisation autour du projet.

Le périmètre de l'opération défini avec l'Agam prendra appui sur les différents points d'accès à la ville. Les axes majeurs, les entrées de ville et le front de mer sont ainsi recomposés. Dans la première phase du projet, l'objectif est de doter Marseille d'un quartier d'affaires, à l'instar de la Défense ou de Lyon la Part-Dieu, mais aussi de grands équipements structurants, et de moderniser ses infrastructures de transport.

Il reviendra à l'EPAEM de construire un récit pour cette transformation de la ville et de le transcrire au travers d'un plan-guide, puis d'acquérir le foncier, d'aménager les espaces publics et d'établir le programme des constructions. Les terrains seront ensuite cédés à des opérateurs sur la base d'un cahier des charges.

Le foncier ne manque pas avec la présence de grandes friches industrielles et de nombreuses infrastructures (voies ferrées délaissées, bretelles d'autoroutes) qui peuvent être réinvesties. Trois grandes ZAC seront créées : Saint-Charles, la Joliette et la Cité de la Méditerranée. Afin de maîtriser au maximum les programmes de construction privés, l'EPAEM prendra le parti initial de faire des règlements de ZAC contraignants.

Ce qui aura pour effet d'obliger les promoteurs à rencontrer très en amont les services de l'établissement public afin d'en comprendre les attentes et de limiter les risques de refus de permis de construire. Cette stratégie sera possible parce que les avis de l'EPAEM sont suivis en préfecture, ce qui lui donne le pouvoir précieux de bloquer les projets qui n'entrent pas dans la logique de l'opération.

DES PREMIÈRES OPÉRATIONS, ENTRE IMAGE ET RECONQUÊTE DU SOL URBAIN

Sur la ZAC de la Cité de la Méditerranée, qui impacte toute la baie de Marseille, l'établissement public organisera ensuite des ateliers pilotés par Yves Lion (architecte coordonnateur) afin de sensibiliser les architectes locaux aux attendus du programme. Malgré tout, pour attirer les investisseurs et engager l'opération, il faudra aussi convoquer quelques stars architecturales : ce sera la tour de bureaux de Zaha Hadid pour CMA/CGM, la tour *La Marseillaise* de Jean Nouvel, Eduardo Souto de Moura pour l'îlot Allar, etc... Mais ce recours à la « griffe » de grands architectes, qui reproduisent d'une ville à l'autre un modèle reconnaissable, « starisation » oblige, ne peut réellement contribuer à l'émergence d'une architecture en dialogue avec le site.

En 2013, un autre événement médiatique, « Marseille Capitale européenne de la culture », viendra mettre en lumière l'ensemble de la démarche et parachever la première phase de l'opération, avec la réalisation de grands équipements culturels. La plupart seront implantés le long d'une bande de 2,5 km, courant du J4 jusqu'au Silo dans le quartier de la Joliette. Sur ce périmètre, face à la mer, ce sont sept équipements culturels nouveaux qui sortiront de terre, pour l'essentiel des musées. Hormis la Cité nationale des arts de la rue installée dans le quartier des Aygaldes et la restructuration de la Belle de Mai, l'opération ne rééquilibrera pas particulièrement l'offre culturelle sur la ville, en termes de programme ou d'adaptation au public.

Toutefois, cette opération de renouvellement urbain sera aussi l'occasion de reconstruire un tissu urbain « massacré » au profit du tout-voiture durant de longues années. Les réalisations les



plus marquantes en seront la réalisation du tunnel de Lajout, qui a permis de dégager le foncier nécessaire au lancement du pôle d'affaires de la Joliette ; la réalisation du tunnel de Dunkerque puis de celui de la Major, qui ont libéré les sites des flux de transit, dans le sens sud-nord sur l'axe littoral ; la mise en service du tunnel reliant le secteur de la gare Saint-Charles à l'autoroute A7 et le recul de l'autoroute débouchant sur la Porte d'Aix.

Si beaucoup a été fait pour repousser les autoroutes, améliorer les espaces publics, attirer des entreprises, réinstaller l'université dans la ville, les habitants du centre-ville et des quartiers périphériques bénéficient peu de ces transformations et des emplois ou logements créés. De même, il reste encore à faire pour réduire l'impact des infrastructures et tisser des liens entre ces nouveaux quartiers et leurs lisières.



DES MONTAGES PUBLICS-PRIVÉS POUR EUROMED 2

Dès 2007, forte de son succès, l'opération sera étendue sur 169 ha vers le nord, avec Euroméditerranée 2. Par ce nouveau projet, l'EPAEM veut désormais montrer sa capacité à créer un véritable quartier de ville et en faire un « démonstrateur » en termes de développement durable. L'opération est labellisée Écocité en 2009. Le périmètre s'organise autour du ruisseau des Aygalades qui est l'élément structurant du projet (architecte coordonnateur : François Leclercq).

Les financements publics se réduisant, l'EPAEM va expérimenter une nouvelle manière de gérer les projets. La réflexion sur un premier îlot, l'îlot Allar, débutera en 2008 avec un montage partenarial (EDF, collectivités, Orange Business Services, EGIS et l'EPAEM). Ce montage entend répondre aux enjeux fixés par l'EPEAM, à savoir la prise en compte de la contrainte du marché (une population précaire), l'application d'objectifs architecturaux et environnementaux performants et la création des conditions de reproductibilité de l'opération. Il vise aussi à répartir les risques entre promoteur et aménageur, le premier portant le risque du permis de construire, le second ceux de la dépollution et de la commercialisation des terrains, tous deux partageant également le risque lié au portage foncier. Outre des logements, commerces et activités, la programmation prévoit un pôle de services innovants, dont un système de coaching pour réduire la facture énergétique des usagers.

Pour élaborer le programme du deuxième îlot démonstrateur appelé « Les Fabriques », l'EPEAM choisira de lancer un appel à manifestation d'intérêt. C'est Marseille Maker, composé d'un groupement réunissant les promoteurs immobilier Bouygues construction et Bouygues Immobilier et leurs filiales d'aménagement (respectivement Linkcity et Urbanera), qui sera désigné lauréat de cet AMI. Au stade des études, la configuration « en mode projet », tant du côté EPAEM que du côté Marseille Makers, est sensée faciliter le dialogue et imposer une négociation continue entre aménageur et promoteurs sur les contenus et qualités des opérations à venir.



L'EPAEM mobilise plusieurs leviers pour la coconstruction du projet : la transparence des bilans promoteurs réclamée au fil de l'avancement du projet à Marseille Makers, dans le but de disposer d'informations pour négocier, par exemple, le préfinancement d'équipements publics ; une gestion globale des îlots, pour permettre une péréquation au regard des objectifs de qualité et de contenus urbains à atteindre ; un copilotage EPAEM / Agence François Leclercq (urbaniste-conseil) dans la validation des propositions émanant de l'architecte-urbaniste retenu (agence Kern pour Les Fabriques) et des promoteurs, pour assurer l'intégration de l'opération dans la cohérence globale du projet ; la détermination d'un niveau de charge foncière garantissant une contribution suffisante des promoteurs au financement des grandes infrastructures.

L'option est de fonctionner en macro-lots, ce qui permet d'avoir des exigences vis-à-vis des aménageurs, mais aussi de leur laisser les moyens d'inventer leurs propres solutions en termes de services. Ainsi par exemple, dans la volonté de réduire le nombre de voitures, Marseille Makers réfléchit à un dispositif permettant de proposer aux futurs habitants des véhicules en auto-partage, à des prix compétitifs.

L'opération va s'étaler sur plusieurs années, son avancement dépendant de la capacité d'Euroméditerranée à acquérir le foncier qu'il s'est engagé à proposer sous la forme d'îlots de 30 000 à 40 000 m². L'établissement public est conscient des problèmes soulevés par ce temps long dans la fabrication de la ville, ainsi que l'exprime Rémi Costantino, responsable du pôle stratégie de l'EPEAM : « *Ce projet va mettre plusieurs années à se réaliser, au mieux dix ans, ce qui pose la question de ce qui va se passer dans l'intervalle et comment on travaille à le rendre progressivement acceptable. On va donc mettre en place des outils d'urbanisme de transition. On a pour cela la chance d'avoir du foncier propre, acquis par l'EPF ou par nous-mêmes, et quelques bâtiments patrimoniaux, que l'on va pouvoir utiliser pour commencer à transformer ce quartier en douceur, avec par exemple des espaces de co-working ou un « maker-space » (artisanat amélioré). Ils constitueront une économie de transition, entre l'économie actuelle et la future économie créative. D'autre part, nous sommes convaincus que la transformation de ce territoire va engendrer à chaque ouverture ou fermeture de chantier, des perturbations dans le vécu du lieu et son fonctionnement. Aussi pour ne pas dérouter les utilisateurs de ce territoire ou donner*

une image négative de son fonctionnement urbain, il nous faut engager une réflexion forte sur les parcours qui relient les logements aux principaux pôles de services et les réajuster à chaque étape. »

INTÉRÊT GÉNÉRAL ET GOUVERNANCE PARTENARIALE

Depuis les années 1990, Marseille bénéficie de deux grands projets, Euroméditerranée et le Grand Projet Urbain (GPU, 1994) devenu Grand Projet de Ville (GPV, en 2001). Dans un premier temps, les périmètres d'Euroméditerranée et du GPU ne se jouxtaient pas, ils concernaient des territoires distincts et chaque réseau d'acteurs fonctionnait avec sa propre logique d'action, sans se soucier d'éventuelles articulations. Euroméditerranée 2 est maintenant contigu avec les quartiers Nord. Mais, en dépit de cette proximité, la démarche adoptée par Euroméditerranée ne s'inscrit pas véritablement dans une vision de requalification d'ensemble de la ville. Les deux opérations s'inscrivent pourtant dans une logique de « renouvellement urbain » et devraient à terme tendre vers une redynamisation globale du territoire. Car, comme le rappelle Laure-Agnès Caradec : *« Il s'agit de décloisonner les modes de travail et l'enjeu est considérable. Il y a une vraie cohérence à être à la fois adjointe en charge de l'urbanisme, présidente d'Euroméditerranée et présidente de l'Agence d'urbanisme. Cela permet de mettre en phase l'ensemble des outils, ce qui jusque-là n'était pas forcément le cas »*. Peut-être une chance à terme de voir évoluer la gestion des projets.

Quoi qu'il en soit, les liens avec les quartiers Nord ne sont pas forcément recherchés. Pour garantir son développement, Marseille mise plutôt sur l'arrivée de nouveaux habitants et envisage d'attirer des populations de catégories socioprofessionnelles moyennes à aisées, accompagnant ainsi la « gentrification » du centre-ville, avec pour corollaire le renforcement des inégalités profondes qui caractérisent la ville. De même, dans les opérations menées, les acteurs publics cèdent le pas aux acteurs privés. Avec Euroméditerranée 2, un virage stratégique a été pris. Alors qu'Euroméditerranée 1 était pris en charge à 70% par des fonds publics (30% par l'État, 30% par

Marseille, le reste par les collectivités territoriales), le rapport s'est inversé sur Euroméditerranée 2 où il n'y a plus que 30% de fonds publics, le reste relevant entièrement du privé.

Cette nouvelle gouvernance pose question. La puissance publique est-elle encore au service de l'intérêt général, quand le programme et les usages sont portés par le privé ? Les architectes, limités à la production de récits et d'images pour faire vendre la ville, ont-ils véritablement les moyens de concevoir une architecture de qualité pour tous ?

À titre d'exemple, les logements de l'îlot Allar ont de superbes terrasses et des vues imprenables sur la mer, mais le bruit et la pollution de l'autoroute qui passe à leurs pieds les rendent difficiles à vivre.

Euroméditerranée affiche pourtant l'ambition de promouvoir la mixité sociale sur son périmètre. Or, l'expérience prouve que le renouvellement urbain impulse un changement dans la composition sociale de la population. Ceci n'est pas propre à Marseille : la métropolisation porte en elle les risques de l'émergence d'une ville duale et du creusement d'inégalités sociales, déjà marquées, ainsi que le souligne Jérôme Dubois, professeur à IUAR de l'université Aix-Marseille III : *« Cette opération a permis de capter de la richesse venue de l'extérieur et elle donne une image de la ville assez flatteuse pour les Marseillais, mais ces mutations ne s'adressent pas forcément à eux. »*

D'autre part le volontarisme dans lequel s'inscrit Euroméditerranée, qui repose sur l'idée qu'au travers du « suréquipement » d'une ville, on peut la faire « monter en gamme », s'il était compréhensible dans les années 1990, semble un peu dépassé aujourd'hui où l'aménagement du territoire doit être pensé davantage en termes de réciprocité que de hiérarchie entre une métropole et sa périphérie. L'objectif devrait plutôt consister à développer des solidarités entre les territoires et à réguler les échanges de biens communs. Mais est-ce compatible avec la concurrence que se livrent les grandes métropoles mondiales ?

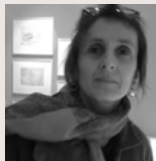






Visites

Annie Beriat
Architecte



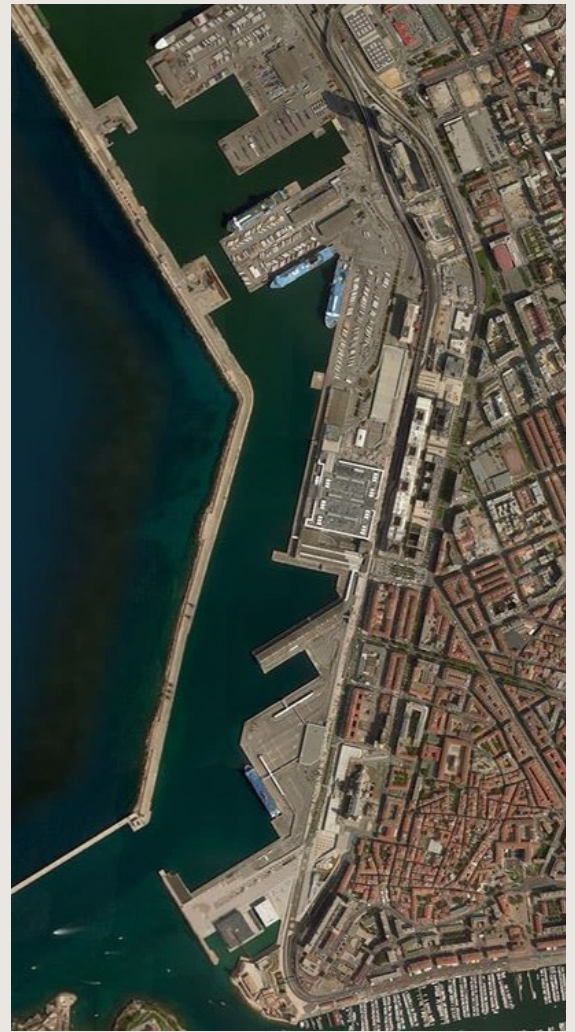
Visite 1

Métamorphoses de la frange littorale

Lieu de confrontation entre la ville et le port, la frange littorale nord a été le théâtre d'une transformation radicale en l'espace d'une dizaine années. La destruction du viaduc d'arrivée de l'autoroute (dite «du littoral») et sa transformation en boulevard urbain a été jalonnée de nombreuses mutations, aujourd'hui points de repère ; depuis la tour CMA-CGM et le chantier de la tour La Marseillaise, aux franges des quartiers d'Arenc et du parc habité (en chantier) - Docks des Suds, Silo, Docks Village, Terrasses du Port, J1, gare maritime, halles et esplanade de la Major réhabilitées - jusqu'à l'ensemble Villa Méditerranée, Mucem et Fort Saint-Jean...

Le parcours sera l'occasion de revisiter tout un pan de son histoire récente et les grandes étapes de cette reconquête urbaine, encore en cours... Les projets passés et en cours, non sans conflits entre logiques patrimoniales, portuaires, économiques, commerciales, intérêts publics et privés... un petit aperçu des paradoxes marseillais, et quelques superbes points de vue sur le port. La balade partira du terminus du tram T2 Arenç / Le Silo rejoint en tram depuis l'hôtel, parcours littoral à pied jusqu'au Mucem-Fort Saint-Jean (env. 2,5km) - retour par le Vieux-Port jusqu'à la place aux Huiles.





RÉAPPROPRIATION PAR LUC WEIZMANN, ARCHITECTE

Dans cette omniprésence d'infrastructures puissantes, héritées d'une histoire de conquêtes maritimes et de flux, la visite pédestre des abords des sites portuaires fait découvrir physiquement l'échelle et l'importance de la césure installée entre la ville et la mer. C'est à l'aune de cette rupture que se comprend l'attractivité populaire du parcours spatial que propose le Mucem dans son ouverture à l'horizon de la Méditerranée... La réappropriation urbaine de la frange du littoral est sans doute difficile, lente, mais elle semble vitale pour Marseille, dans la complexité de ses paradoxes...





Jérôme Mazas

Architecte



Visite 2

Chemins de traverse

La balade s'organise selon un transect qui démarre du centre commercial du Merlan pour monter vers le nord jusqu'aux collines.

0 - une présentation aura lieu au centre commercial en expliquant l'intérêt de cette exploration : embrasser l'histoire urbaine depuis l'ère industrielle jusqu'à nos jours des potentiels fonciers de Marseille. La position actuelle de la commune vis-à-vis de son PLU. L'emboîtement des typologies urbaines en fonction des périodes et des politiques d'extension de la ville.

1 - La L2, une béance dans la ville inscrite au POS de la ville depuis plus de 40 ans : une rupture dans la ville qui se transforme en suture pour le bien de quartiers laissés à l'abandon pendant plusieurs décennies.

2 - Les projets ANRU du secteur de la Busserine (Saint-Barthélémy II) : des aménagements récents pour transformer l'image du quartier. Histoires de projets d'habitants.

3 - La Bastide Montgolfier, une ferme pédagogique et un site historique confidentiels : un lieu emblématique de l'histoire marseillaise (comme il en reste peu). Malgré tout un lieu très peu connu des Marseillais et des habitants du quartier.

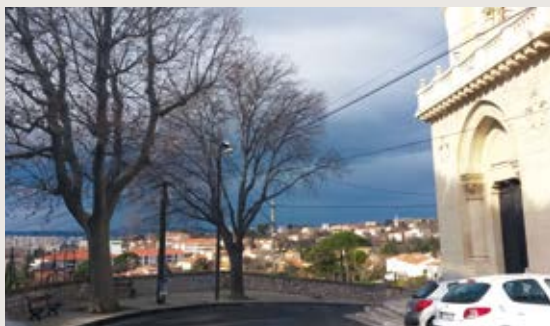
4 - Le belvédère de l'église de Sainte-Marthe : on embrasse le grand cirque marseillais et on peut observer les strates juxtaposées des différentes typologies urbaines.

5-6 - La ZAC des Hauts de Sainte-Marthe : une gageure hydraulique dans un haut lieu de l'agriculture marseillaise, le socle agricole comme terrain de jeu de la promotion immobilière. Enjeux du développement durable marseillais.

7 - Le canal, enjeu industriel et de salubrité publique.

8 - La bastide des Gorguettes, un clin d'œil pour une agriculture renouvelée.

9 - Belvédère des collines, réservoir de biodiversité, lieu de balades, de sport-nature. Une synthèse de la ville phocéenne.





En balcon sur la mer par Arnaud Bical, architecte-conseil

Est-ce le sol pierreux de la garrigue qui roule sous nos pas, les épineux que nous devons écarter, le ciel blanc éclatant plutôt que bleu qui nous fait plisser les yeux, ou bien nos commentaires qui s'estompent en chuchotements dans cette géographie grandiose et dramatique que nous arpentons avec Jérôme Mazas, mais un peu d'ivresse m'envahit et subitement, toutes ces cités des quartiers Nord, ces isolats médiatisés et redoutés, Kallisté, la Sabine, Serpentine, Castellane, la Bricarde... m'apparaissent comme autant de ksars.

Elles se dressent, îles minérales et drues, presque géologiques, s'élèvent et émergent du manteau urbain doucereux qui recouvre le massif, colossales mais à l'échelle du grand paysage et des infrastructures qui le lacèrent, face à la mer. Je pense au monastère du *Nom de la Rose*, aux cités hautes des îles grecques qui dominent les *Skala* et leurs activités portuaires, je pense à *la Tourette* de Fernand Pouillon, première en date peut-être de cet archipel de « formes fortes ». Et si ces ksars, en balcon sur la mer, et leurs habitants étaient les véritables joyaux du Grand Marseille ?







Un tour d'un kilomètre et demi autour de l'hôtel Mercure puis vers la place aux Huiles, tel le costume d'Arlequin, pour découvrir le centre de Marseille, couture mal cicatrisée de tissus urbains de différentes époques :

- les restes des traces de l'Antiquité au Moyen Âge
- la trame du quartier Belsunce, fin du XVII^e
- le quartier de l'Opéra, fin XVIII^e
- les opérations haussmanniennes, rue de la République et rue Colbert
- le quartier dit de derrière la Bourse, actuels tours Labourdette et Centre Bourse dont l'hôtel Mercure, 1959-1977
- la ZAC Sainte-Barbe, 1990





Regarder autrement les signes par Dominique Tessier

Dans le cœur éclectique d'une ville-port en permanence reconstruite sur elle-même, le regard et les mots de Nicolas Memain nous ont appris à regarder autrement la singularité des signes les plus banals. Tous racontent des histoires. Des histoires et un peu d'Histoire, parce que c'est parfois par le petit bout de la lorgnette que l'on voit différemment ce que l'on a déjà vu cent fois, et que l'on voit ce qui nous échappait jusque-là. Pour éveiller notre écoute, le mystère des petits percements carrés de l'hôtel Mercure, tantôt enfouis dans des panneaux de béton d'usine, tantôt luminescents et pris dans une maille composée d'autres carrés, nous fut commenté sans révélation.

Au-dessus du centre commercial, les jointures noires et creuses des grandes lèvres de béton rectilignes se révélèrent quant à elles d'inimaginables jardinières délaissées.

L'art du récit renversa notre imagination quand nos regards, attirés par les multiples plans orthogonaux se croisant sur les façades des tours Labourdette, furent détournés pour se reposer devant la structure cantilever qui coiffe le Pappa Roti et ses tabliers métalliques tagués. Bouleversés, nous avons obliqué pour fendre l'espace intérieur du Centre Bourse et ressortir plein ouest sur le jardin des Vestiges, un enfant miraculé, arraché par André Malraux aux griffes de Gaston Defferre pour nourrir nos mémoires. Ici et hier, des pierres, des voies, des quais rappellent des galères, des huiles, du vin, des hommes libres et des esclaves.

Sur le cours Belsunce, sous l'auvent de l'illustre Alcazar, ce n'est pas son histoire qui nous fut contée, mais celle des damiers qui compose le mur rideau de la bibliothèque qui le remplace. Plus loin, le récit de la sauvegarde la halle Puget se mélange avec des souvenirs de tournages de films. Nous parvînmes ensuite au 38 de la rue Longue des Capucins, face à l'hôtel particulier où se trouvait l'agence de feu F. Pouillon, avec sa singulière fenêtre tout en haut, telle une vigie, adoucissant l'angle. Puis, avant d'emprunter le dernier tronçon de l'avenue qui va de l'église des Réformés au Vieux-Port, une politesse très sérieuse nous mobilisa pour visiter le building Canebière de Fernand. Un plan fait d'entrelacs, tantôt conçu pour des bureaux, tantôt pour des habitations, poteaux ronds et façades libres, démontra une virtuosité insoupçonnable depuis l'avenue. Enfin nous accédâmes à la place aux Huiles, implantée dans la partie ouest de l'ancien canal de la douane. Ici, les galères accostaient aux arsenaux et l'on débarquait les barriques d'huile, principalement destinées aux fabriques de savon de la rue Sainte.







Après avoir longtemps délaissé le centre-ville au profit de sa périphérie et de son bord de mer, Marseille a engagé un processus de mutation de celui-ci. La balade urbaine abordera les mécanismes et les effets de cette transformation dans un contexte hétérogène et souvent dégradé. Au cours de notre itinéraire, nous mobiliserons ce *work in progress* principalement à travers deux grands projets publics de renouvellement urbain : la ZAC Saint-Charles (Euroméditerranée) et les Quartiers Libres (Ville).

Sous nos pas ou devant nos yeux : un parc urbain et ses espaces publics, un bâtiment universitaire de Pouillon, une gare métropolitaine qui va s'ouvrir à 360 degrés, des lieux culturels dans d'anciennes manufactures de tabac, une cité d'artistes de l'ancien couvent Levat et une caserne du Muy, pivot du projet urbain Quartiers Libres.



1 | ZAC Saint-Charles

Architectes du parc : A. Peter, Stoa

Année : 2014 - en cours

Typologie : parc urbain

Adresse : place Jules-Guesde, 13003 Marseille

Image : © STOA



2 | Bibliothèque universitaire Saint-Charles

Architectes : F. Pouillon

Année : 1950 - 1958

Typologie : équipement culturel

Adresse : 1 place Victor-Hugo, 13003 Marseille

Image : © Tourisme-Marseille.com



3 | Gare Saint-Charles

Architectes : AREP

Année : rénovation 2009

Typologie : infrastructure

Adresse : square Narvik, 13232 Marseille

Image : © AREP



4 | Quartiers Libres

Caserne du Muy

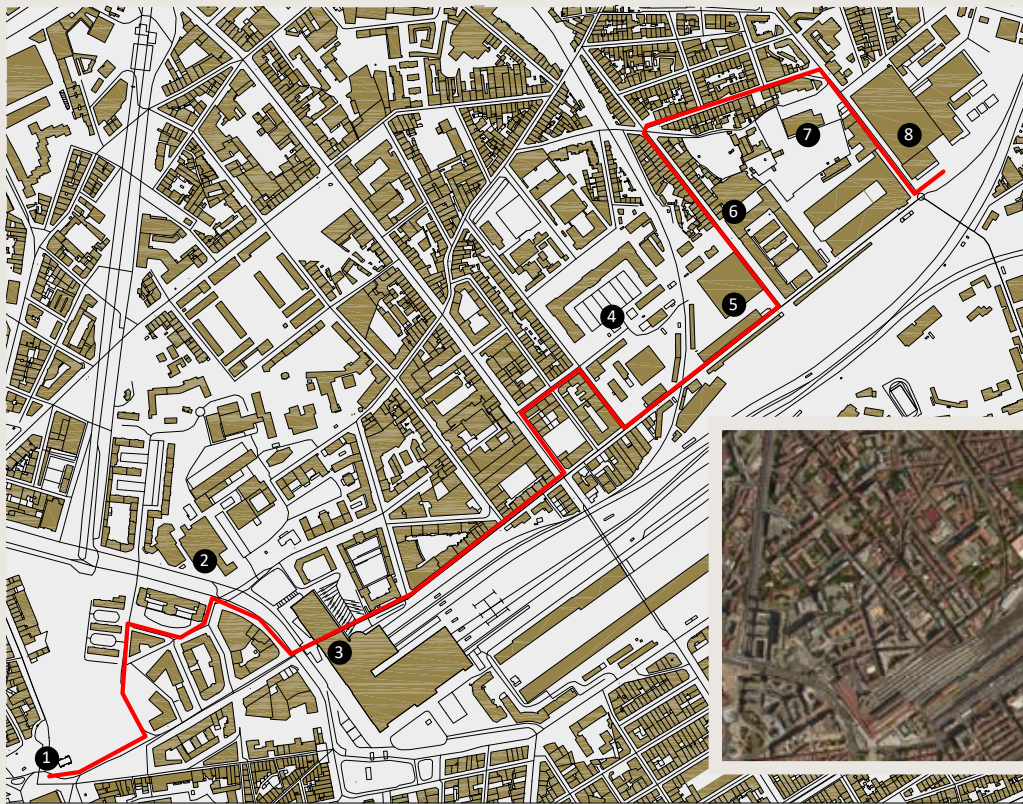
Année : 1869

Typologie : équipement militaire

Adresse : rue Bugeaud, 13003 Marseille

Équipement en mutation : voir projet « Quartiers Libres » / Güller Güller, TVK, Zakarian-Navelet.

Image : © Zakarian - Navelet



5| Centre de conservation et des ressources du MuCEM
 Architectes : Corinne Vezzoni & associés
 Année : 2012
 Typologie : équipement culturel
 Adresse : 1 rue Clovis-Hugues, 13003 Marseille
 Image : © Corinne Vezzoni & associés



6| Archives municipales
 Architectes : Biaggi & Maurin
 Année : 1997 - 2001
 Typologie : équipement culturel
 Adresse : 10 rue Clovis-Hugues, 13003 Marseille
 Image : © Biaggi & Maurin



7| Cité d'artistes couvent Levat
 Association : association Juxtapoz
 Année : 2016 - 2019
 Typologie : cité d'artistes
 Adresse : 52 rue Levat, 13003 Marseille



8| La friche La Belle de Mai
 Architecte : ARM Architecture & Pascal Reynaud
 Année : 2001 - 2013
 Typologie : équipement culturel
 Adresse : 41 rue Jobin, 13003 Marseille
 Image : © Caractère Spécial









Ateliers



Introduction

Françoise Arnold

Auteure et éditrice

Les ateliers constituent une sorte de coupe transversale des thématiques du moment, celles auxquelles se confrontent les architectes-conseils. Avec l'édition 2017, l'attention est indéniablement focalisée sur le « tout ce qui n'est pas centre urbain dense ».

Les grandes villes et les métropoles bénéficient depuis longtemps, voire toujours, d'une ingénierie culturelle puissante et d'outils réglementaires toujours plus adaptés ; la culture dominante valorise le mode de vie urbain, tout en sanctuarisant la campagne ou le village de France profonde comme lieu de ressourcement, lieu racine.

Cette vision anthropocentrée, où le territoire est au service des besoins des urbains, ne correspond pourtant pas au réel et tout le monde le sait. Depuis une cinquantaine d'années, les nappes de lotissements, les petites zones d'activités sans qualités se sont infiltrées au vu et au su de tous, elles ont colonisé les terres agricoles, parfois les zones naturelles. Un continuum générique s'est mis en place, gommant toute référence à l'Histoire et à la géographie, qui donne aujourd'hui l'impression d'être issu du laisser-faire. Le cadre réglementaire était pourtant bien là mais sans préoccupation qualitative. Il favorisait même l'absence des architectes. La loi LCAP leur donne aujourd'hui les moyens de reprendre pied sur ces territoires périurbains, d'autant qu'ils disposent maintenant d'outils intellectuels, de méthodes, de références positives pour proposer des solutions. La transformation / rénovation des outils PLU et PLUI s'est également mise en place, et il est possible de commencer à en mesurer les effets et l'adéquation.

Cependant, comme dans une maison longtemps négligée, lorsque l'on commence à réparer d'un côté, cela lâche de l'autre, et une nouvelle « bombe à retardement » est apparue avec la prise de conscience de la déshérence des bourgs...

Cette « actualité » a conduit à structurer les trois ateliers autour d'un focus sur ces territoires : le premier est centré sur la loi LCAP ; le second sous l'angle du patrimoine à l'échelle des bourgs et villages ; le troisième sur ce qu'on ne sait pas encore définir autrement que par le terme de ruralité. Ensemble, par le partage d'expériences et de réflexions des architectes-conseils, ils proposent un prisme où s'esquisse une compréhension de la nature des problèmes. Cela permet d'entrevoir des approches possibles, de formuler des propositions et de mesurer le degré d'adhésion ou de résistance de la société, élus ou habitants.

La loi LCAP offre, avec le permis d'aménager et le permis de faire, qui marquent « le passage d'une culture de la règle à une culture de l'objectif » (après le permis de démolir, le permis de construire et le permis de verdir), de nouveaux champs d'actions aux architectes, à toutes les échelles de l'aménagement et de l'édition dans les territoires. Elle contribue à l'amélioration de la qualité du cadre de vie, à la valorisation des ressources locales. L'architecture fabrique la ville, elle est vecteur économique, écologique et technologique. C'est dans cette vision prospective que Jean Nouvel rappelle avec force la nécessité de stopper l'Ubu-urbanisme planétaire XXL, de contenir l'étalement urbain, en traçant une limite « chemin de ronde » entre ville et campagne pour sanctuariser les terres agricoles et forestières et préserver ce patrimoine urbain, architectural et paysager exceptionnel.

Le permis d'aménager reconnaît indirectement chez l'architecte, dans un rôle sociétal et humaniste, la capacité de mobiliser l'intelligence collective, à travers une équipe interdisciplinaire (ingénieurs, juristes, paysagistes, écologues, etc.), pour mettre en œuvre l'urbanité et la solidarité, la sobriété foncière, le vivre ensemble, la biodiversité, la santé et la transition écologique dans les multiples mutations de nos lieux de vie.

Le projet architectural, paysager et environnemental (PAPE) du permis d'aménager, se doit d'être frugal, pertinent et généreux, pour combattre l'étalement urbain et le mitage, afin de promouvoir le concept de la ville sur la ville. La question de la revitalisation des centres anciens, des bourgs et des villages, du périurbain et du rural, de la solidarité intergénérationnelle, est au cœur du projet culturel, social, économique et environnemental du permis d'aménager, qui n'est pas un simple acte administratif et économique. Il devrait nous permettre d'apporter collectivement des propositions innovantes et porteuses d'espoir à la hauteur des enjeux. Il se doit d'être adapté aux spécificités et savoir-faire locaux, ce qui réclame une synergie d'actions et une grande capacité d'écoute avec modestie. Appréhender dans un contexte élargi les spécificités culturelles, géographiques, climatiques, écologiques et historiques des milieux, les tracés, les modes de vie et les usages, est une condition préalable d'un projet local et pertinent.

DE L'ACTION DES ARCHITECTES-CONSEILS DE L'ÉTAT

L'action des architectes-conseils de l'État auprès de trois ministères réorganisés, celui de la Transition écologique et solidaire, celui de la Cohésion des territoires et celui de la Culture, confirme clairement l'interdisciplinarité de l'architecture dans l'action publique.

Les architectes-conseils de l'État ont un rôle à tenir pour mettre en œuvre cette politique ambitieuse auprès des services déconcentrés de l'État et participer à l'évaluation, l'amélioration et l'évolution des méthodes et des démarches, au nom de l'intérêt général et des nouveaux enjeux sociétaux et environnementaux. Il est urgent de renforcer la résilience, l'économie circulaire, la connexion numérique des territoires et le faire savoir à travers une architecture exemplaire, pérenne et lisible. D'où le rôle pédagogique des ACE auprès des DDT et des DREAL, en synergie avec le CAUE, l'UDAP et la DRAC, en insistant sur l'approche systémique du PAPE et son évaluation en coût global et en valeur verte. Les architectes-conseils de l'État ont un rôle prépondérant à jouer pour sensibiliser, expliquer et faciliter la mise en place de ces nouvelles mesures de la loi LCAP.

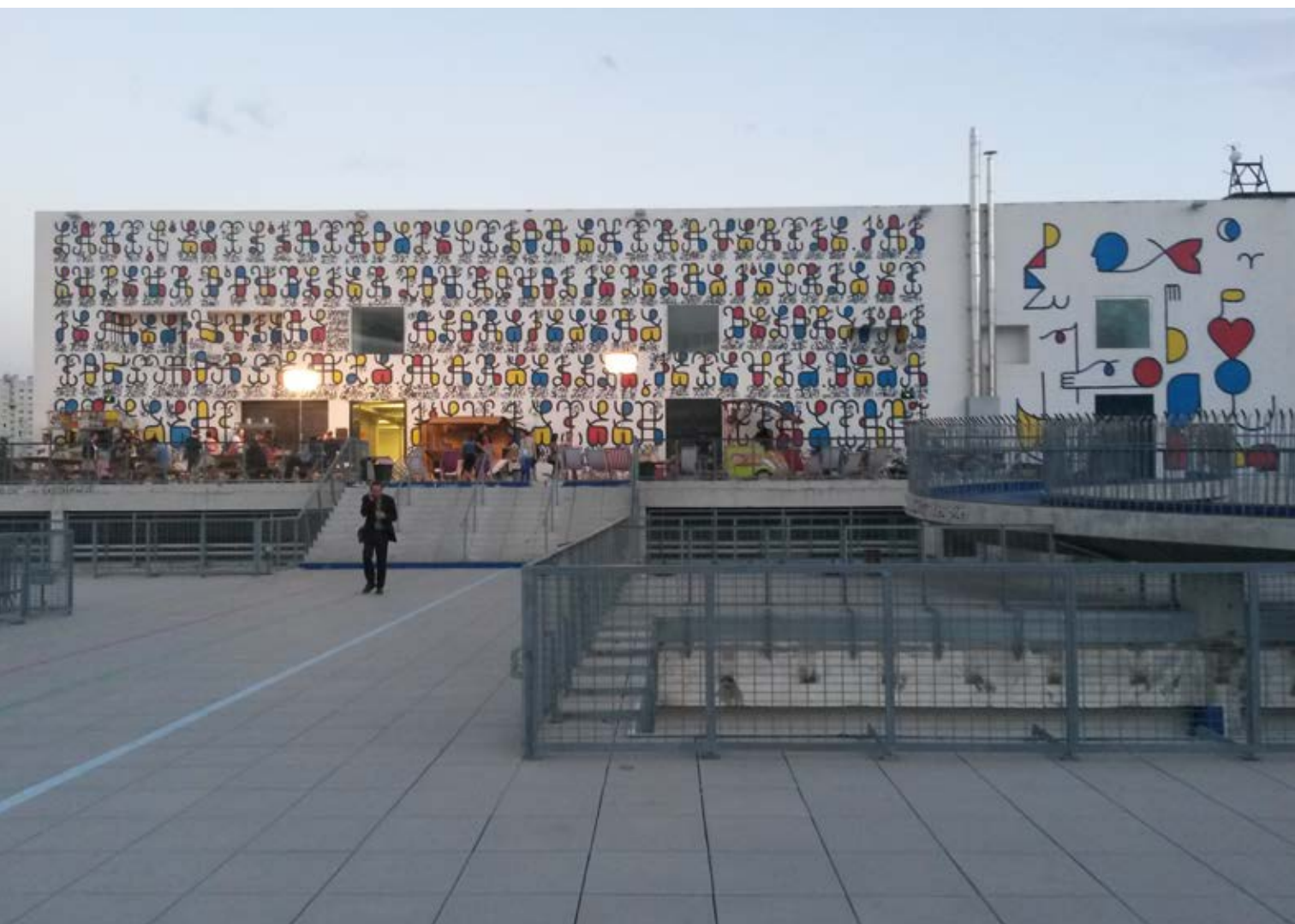
DE L'ARCHITECTURE COMME LIEN ENTRE POLITIQUE ET ORGANISATION DES TERRITOIRES

Cet atelier a été l'occasion de poser ensemble trois questions :

- **Pourquoi** l'architecte est-il chargé du PAPE ? Quelle plus-value apporte-il, en tant que coresponsable d'une équipe pluridisciplinaire ? Quelle est sa vision pour promouvoir une action partagée de l'aménagement durable, à l'ère de la transition écologique de la ville post-carbone, de l'éco-mobilité et de la solidarité territoriale ?
- **Comment** fédérer à travers le permis d'aménager, un urbanisme désirable et frugal, les fondations d'une architecture bioclimatique ordinaire mais exemplaire, une agriculture préservée et valorisée (avec des circuits courts, bio, etc.), des paysages diversifiés qui mettent en exergue les ressources locales, l'identité, la diversité et la biodiversité des territoires ?
- **Où** et pour quels sites prioritaires devraient être mobilisés

le permis d'aménager et le PAPE, alors que le lotissement a toujours été un mode opératoire d'extension de ville ; la réponse peut-elle être que cette loi nous offre la possibilité de réparer, d'intensifier l'urbanité et d'inventer un rapport fécond entre

ville et campagne, architecture et nature, afin de contenir la périurbanisation standardisée, revivifier les petites et moyennes villes et les centres anciens, et préserver une ruralité qui a perdu sa vitalité ?





L'objet de l'atelier était de comprendre et de débattre des enjeux et des attendus du permis d'aménager, de préciser les conditions de ce nouveau volet législatif, d'en mesurer les conséquences sur les missions et les engagements des architectes-conseils de l'État.

Selon l'article L. 441-4 de loi LCAP, « la demande de permis d'aménager concernant un lotissement ne peut être instruite que si la personne qui désire entreprendre des travaux soumis à une autorisation a fait appel aux compétences nécessaires en matière d'architecture, d'urbanisme et de paysage pour établir le projet architectural, paysager et environnemental pour les lotissements de surface de terrain à aménager supérieure à un seuil fixé par décret en Conseil d'État ». Depuis le 1^{er} mai 2017, le recours à un architecte est obligatoire pour réaliser le « projet architectural, paysager et environnemental » d'un lotissement à partir de 2 500 m² de surface de terrain à aménager. Le choix de ce seuil a donné lieu à d'âpres discussions. Si le conseil national de l'Ordre des architectes et le Syndicat national des aménageurs-lotisseurs demandaient un seuil à 2 000 m², l'ordre des géomètres-experts militait, lui, pour un niveau bien plus élevé. Pour le ministère de la Culture, le seuil de 2 500 m² représente « une solution d'équilibre » qui permettra de « contribuer à l'augmentation de la qualité de la conception des lotissements construits ».

Au-delà du débat sur le seuil, quel est l'impact attendu de cette mesure sur les territoires et sur les populations ?

L'ARCHITECTE EN RESPONSABILITÉ DE LA VILLE ORDINAIRE : UNE PETITE RÉVOLUTION

Le contexte est planétaire... La ville du XX^e siècle s'est déployée sur la grande échelle territoriale. Elle est sortie des limites de « la ville constituée » pour se construire à l'aune des flux de toutes natures - humains, marchandises, informations... L'expansion rapide de la ville se fait, en partie, sous la forme

de lotissements résidentiels - majoritairement des maisons individuelles - et d'activités économiques. Il s'agit quelquefois de renouvellement urbain, souvent d'extensions sur l'espace agricole ou naturel. La plus rapide et massive extension de cette ville se mesure dans les contextes métropolitains. La grande échelle de la métropolisation met en scène une ville hybride qui se développe dans toute l'épaisseur du territoire, dans un entre-deux des villes qui ne peut plus être ignoré, notamment au regard de ses impacts environnementaux.

Cette production urbaine s'est organisée dans l'indifférence des pouvoirs publics et la désapprobation des acteurs de la ville. Dans une certaine inculture, laissée aux mains de maires et de lotisseurs-géomètres qui, jour après jour, hectare après hectare, ont perpétué de petits crimes. Dans l'autisme des documents de planification, unanimes à faire valoir les bienfaits de la ville sur la ville et la nécessité de protéger l'environnement alors que, dans le même temps, l'urbanisation se répandait en mitant de grands espaces agricoles et naturels. À l'écart de l'ingénierie et des talents des concepteurs.

Aujourd'hui, la ville-territoire est là, massive. Elle prend des formes urbaines et sociales très différentes : des lotissements de très faible urbanité accueillent des candidats à l'accession à la propriété, exclus économiquement des centres-ville ; des familles riches ont colonisé des pentes aux vues exceptionnelles ; des zones commerciales ou industrielles se sont installées sur des terrains à faible coût.

La loi LCAP avec l'obligation du PAPE (projet d'aménagement paysager et environnemental) replace donc l'architecte

au cœur du processus de mutation de la ville à grande échelle. L'architecte-conseil de l'Aube propose un rapide détour étymologique. « Lotir » c'est découper l'espace, mais être bien ou mal loti, c'est aussi avoir ou non de la chance. La double ambition du permis d'aménager pourrait donc être de mieux « découper », d'agir plus intelligemment par rapport à un site, à une géographie, à un contexte socio-économique, mais aussi d'augmenter les chances des habitants et des usagers, notamment pour leur permettre un accès facilité aux ressources d'un territoire : l'emploi, la culture, le loisir, le plein air, etc.

L'architecte se trouve ainsi, désormais, en coresponsabilité de la ville « ordinaire », celle des pratiques et du quotidien de nombreux citoyens, avec une triple attente de la part du législateur :

- la qualification urbaine des espaces ainsi lotis ;
- la réduction des impacts environnementaux des lotissements, en diminuant l'émission de GES et la consommation de ressources - agricole, biodiversité, énergétique ou eau ;
- l'amélioration des conditions de vie individuelle et collective des habitants.

En portant ces trois dimensions dans le PAPE, l'architecte peut bousculer la forme urbaine devenue habituelle - raquette de retournement, assemblage de parcelles comme autant d'expressions d'un certain individualisme, pour ouvrir les voies vers d'autres désirs, désirs de collectif et de participation à l'intérêt général.

« Que nenni ! », nous raconte l'architecte-conseil du Gers qui, sur un ton de « lotisseur anonyme », narre une triste expérience où tout est parfait - le site, le maire, l'architecte, le projet. Seul le client ne sera pas au rendez-vous, pour des raisons économiques mais aussi culturelles : le primo-accédant des lotissements n'acquiert pas une valeur d'usage mais une valeur d'échange, pour revendre. Le produit doit donc être simple, homologué !

L'évolution ne sera pas simple. Toutefois, de l'avis général des participants, **la loi LCAP est une petite révolution**. Même si des initiatives de qualification des lotissements existent déjà, même si des architectes ont déjà conduit des projets remar-

quables, systématiser l'intervention de l'architecte est une avancée qui s'inscrit par ailleurs dans un contexte législatif favorable, notamment la loi ALUR.

Les perspectives sont finalement plus heureuses qu'elles n'y paraissent. En premier lieu, la commande évolue positivement : les maires et leurs équipes techniques deviennent plus exigeants, mieux armés face à la négociation avec les lotisseurs et les constructeurs de maisons individuelles. Au-delà, toute la chaîne de production tente de s'adapter...

VISIONS, NORMES, EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE : TROIS IMPÉRATIFS POUR LA RÉUSSITE DE L'ARCHITECTE

Mais attention, vigilance ! Le PAPE comme l'architecte ont des pouvoirs limités ! Peut-on imaginer la mutation de la ville contemporaine en intervenant en aval des projets, lotissement par lotissement ?

La qualité de l'intervention de l'architecte dépendra de l'ampleur de sa vision, de sa capacité à embrasser les différentes échelles, de la profondeur de champ adoptée : le projet de lotissement trouve sa pleine signification dans le projet de territoire, qu'il soit métropolitain ou rural. À titre d'exemples, la localisation, les possibilités de mobilité, la fonction économique et sociale d'un lotissement supposent des choix qui se discutent à l'échelle d'une vision territoriale nécessairement plus large, plus globale, plus politique.

L'architecte attend un débat sur les orientations de la ville bioclimatique, contexte par contexte, et il entend y participer en faisant valoir des positions fermes, telles la priorité au renouvellement urbain comme alternative à l'étalement ; l'usage économe des ressources ; la valorisation des patrimoines dans toutes ses composantes, y compris dans ses dimensions citoyennes œuvrant pour de nouvelles formes de production et de consommation ! Celles-ci se concrétisent notamment par une volonté de retour des fonctions commerciales en centre-ville... En corollaire de cette vision, venant soutenir le projet, la question de la norme reste essentielle. Ces normes, prescrites dans

les documents d'urbanisme - SCOT, PLU, OAP, plans guides, à des échelles intercommunales, communales ou de sites de projets, influent sur les formes urbaines produites. Les architectes-conseils de l'État sont unanimes sur ce sujet, certains éléments sont incontournables : la limite haute du parcellaire, la révision des hauteurs autorisées, les règles de mitoyenneté, l'accessibilité, etc., tous ces thèmes appellent un travail en amont et de fait une implication de l'architecte-conseil de l'État.

Enfin, les préconisations de l'architecte seront d'autant plus écoutées qu'elles trouveront leur efficacité économique. Sur un ton un peu provocateur, l'architecte de Meurthe-et-Moselle raconte son mode d'intervention dans le processus : ne jamais partir du pittoresque, parler économie et fonctionnalités, c'est-à-dire de linéaires de voirie et de réseaux, ou encore de performances énergétiques... De cette manière, l'architecte devient légitime, car son intelligence du projet lui permet d'établir une convergence entre économie, fonctionnalité et, in fine, qualité des lieux.

FAIRE LOTISSEMENT, UN ACTE COMPLEXE

Faire lotissement est, en apparence, un acte très simple. C'est ce que tendrait à démontrer la grande pauvreté conceptuelle des lotissements dans leur majorité et l'expression de la demande des acheteurs, qui veulent du « simple, sans risque juridique ». Pourtant, à y regarder de plus près, le lotissement est un acte complexe, qui s'inscrit, comme cela a été dit précédemment, dans différentes échelles de projets et à la croisée de disciplines.

Le défi est de considérer le lotissement comme un outil de production de la ville et même comme un espace d'expérimentation de la ville durable. Les champs d'exploration sont nombreux et interconnectés : le renouvellement urbain, l'espace public, la mise en valeur des lieux et des ressources pour habiter la nature sans la détruire, des systèmes courts de production d'énergies et de productions agricoles. Cette échelle de l'habitat et de l'occupation du territoire est pertinente pour la mise en place de nouveaux modèles de production et de consumma-

tion, de nouveaux modes de mobilités organisés en alternative à l'auto-solisme, du lien social par le voisinage et les activités de plein air, etc.

La loi LCAP encourage cette culture de projets pluridisciplinaires, dans une synthèse créative entre l'architecture, l'urbanisme (incluant la mobilité), le paysage, la gestion des ressources environnementales, la dimension économique.

Les débats de l'atelier apportent une réponse sans équivoque : l'architecte n'est pas le centralisateur, il se positionne plutôt comme le chef d'orchestre, l'ensemblier, le passeur entre les différentes spécialités pour proposer des solutions à la hauteur des enjeux complexes mais également des capacités locales, notamment financières. L'action des architectes-conseils réorganisée auprès des trois ministères (Transition écologique et solidaire, Cohésion des territoires et Culture) affirme ainsi une ambition de transversalité et d'assemblage des approches.

ILS DISENT OUI MAIS SOUS CONTRAT !

Les architectes-conseils de l'État sont motivés pour s'engager résolument dans cette nouvelle mission, qu'ils considèrent porteuse de forts enjeux. Même si quelques points méritent d'être éclaircis, comme celui de la responsabilité juridique et des obligations contractuelles de l'architecte dans le permis d'aménager, les architectes-conseils de l'État disent oui, en proposant toutefois quelques axes d'actions concrètes :

- une plus grande implication de leur part dans le processus de conception des projets de territoires et leur déclinaison dans les documents d'urbanisme. Ils peuvent éventuellement s'appuyer sur des initiatives existantes, comme le PAC coconçu avec les architectes et paysagistes-conseils. Les ACE rejoignent ainsi l'une des propositions de la Stratégie nationale pour l'architecture¹ ;
- l'organisation de lieux d'intelligence collective et de sensibilisation culturelle (atelier des lotissements, *workshops* thématiques, atelier d'architecture et du paysage) ;

- des formations des ACE en direction des architectes ou encore des élus. Une mobilisation des écoles nationales supérieures d'architecture ;

- un besoin de renforcer la recherche sur cette ville-territoire et la question du périurbain.

En conclusion, l'intervention de l'architecte dans le permis d'aménager va reconstruire un regard sur la ville-territoire, en apportant une qualité et une bienveillance pour ce que l'on a appelé le périurbain, la périphérie. Elle va réinterroger les liens entre les catégories traditionnelles de l'urbain, du périurbain, du rural, de la ville et du village ou du bourg, de la centralité et de la périphérie...

Souhaitons longue vie à l'article 81 de la LCAP qui pose un enjeu majeur d'équité sociale et territoriale par la diffusion d'une culture architecturale et urbaine dans des territoires à faible capacité d'ingénierie, à faible capacité financière, à faible mobilisation et organisation des citoyens, à faible médiatisation, dans des territoires qui se sont construits jusqu'alors en sourdine.

1-Insérer un volet « diagnostic et enjeux architecturaux et patrimoniaux relatifs au bâti et aux espaces urbains » dans les documents de planification des territoires et les documents stratégiques des opérateurs publics. Ce volet devrait être inséré dans les documents de planification des territoires (SRADT/ SCOT / PLUI) et les documents stratégiques des opérateurs publics lors de leur élaboration ou révision, afin de croiser les politiques publiques d'aménagement durable des territoires (telles la maîtrise de l'urbanisation, la revitalisation des centres-bourgs, la transition écologique, la préservation et mise en valeur des espaces patrimoniaux) et les attentes des usagers (telle une habitabilité contemporaine, influant sur le type et la taille des logements, la luminosité, le rapport intérieur/extérieur...). Cette disposition concernera le programme local de l'habitat (PLH), adjoind au document d'urbanisme, et entraînera la présence de compétences en matière de conception et d'espace dans les équipes de maîtrise d'œuvre des documents d'urbanisme. Cette action à caractère interministériel, associant le MCC et le MLETR pourrait être mise en œuvre dans le cadre d'un « atelier national » par une ou plusieurs collectivités pilotes ou avec un ou des établissements publics d'aménagement (à la suite d'un appel à candidature ou à manifestation d'intérêt), puis généralisée par voie réglementaire. (in Stratégie nationale pour l'architecture, Rapport des groupes de réflexion, 7 juillet 2015, p. 26)



La notion de patrimoine a profondément évolué depuis le temps où Prosper Mérimée demandait aux préfets une liste des monuments classés par ordre d'importance dans chacun de leurs départements (1837) et où l'État prenait les premières mesures pour la protection des « monuments historiques » (1887). Cette protection s'est progressivement étendue à des quartiers de ville, avec la loi Malraux, et à la création des secteurs sauvegardés. Elle a ensuite évolué dans les années 1980 avec la décentralisation, vers une gestion partagée du patrimoine entre l'État et les collectivités, au travers des ZPPAU, devenues ZPPAUP, puis AVAP en 2010, remplacées depuis le 7 juillet 2016 et la loi LCAP, par les Sites patrimoniaux remarquables. La législation a ainsi accompagné un élargissement spatial de la notion de patrimoine avec le passage du « monument objet » à celle de « site patrimonial ». De même, le champ du patrimoine s'est élargi au patrimoine industriel, aux jardins, au paysage, au patrimoine architectural dit « ordinaire ».

LE PATRIMOINE UN BIEN COLLECTIF A METTRE AU CŒUR DU PROJET DE VILLE OU DE TERRITOIRE

Le patrimoine a longtemps été associé à l'idée de conservation, de protection et vécu comme une contrainte. Or les objets patrimoniaux sont là avant tout pour produire du sens entre l'homme et son territoire, pour tisser une histoire collective. Regardé de manière curieuse et inventive, le patrimoine peut nourrir l'élaboration des projets contemporains. Il permet une lecture culturelle du territoire. Il inscrit le projet dans un temps long, entre passé, présent et avenir. Si on ne connaît pas ses racines, son histoire, comment savoir d'où l'on vient et où l'on va ? À l'heure de la mondialisation, de l'uniformisation des cultures, la spécificité du patrimoine local, si elle est partagée, peut devenir la base sur laquelle construire un projet de territoire.

Cela nécessite de passer d'une phase de protection statique, fondée sur la notion d'inventaire, à une protection dynamique pour intégrer le patrimoine dans le champ de l'aménagement du territoire. Le patrimoine a toute sa place dans une vision globale de l'aménagement et surtout il doit prendre sa place à

toutes les échelles, du bâtiment, au quartier, à la ville, jusqu'au territoire. De même, la réflexion ne doit pas être menée uniquement commune par commune mais s'inscrire dans un bassin économique plus large pour en accompagner le développement. La consommation continue d'espaces naturels ou agricoles a des limites écologiques et économiques qui apparaissent à tous aujourd'hui. La dégradation, la désertification des centres anciens au profit des périphéries n'est plus acceptable. Il faut rechercher un nouvel équilibre entre la compacité, la densité du tissu ancien et le développement urbain tel que nous le connaissons.

DES ENSEMBLES PATRIMONIAUX VIVANTS

La reconquête des centres-villes passe par la réhabilitation de l'habitat mais aussi par une réflexion sur les espaces publics, les transports, les services et la mixité des activités résidentielles, économiques, culturelles. Les quartiers anciens ne doivent pas être des territoires sanctuarisés, mais intégrés dans une vision globale de développement pour éviter qu'ils ne constituent des lieux de ségrégation spatiale et sociale. Il faut ramener des services, des équipements dans les centres-villes en déclin comme dans les quartiers qui en sont dépourvus, réfléchir à l'intégration de nouveaux usages, en d'autres termes redonner une urbanité à ces espaces. Pour Jacques Lévy et Michel Lussault, qui ont popularisé l'usage de cette notion, l'urbanité peut être définie comme le « couplage de la densité et de la diversité des objets de société dans l'espace ». Cette diversité, c'est à la fois une diversité sociale, avec la présence dans l'espace urbain de toutes les strates de la société, et une diversité fonctionnelle, avec des espaces urbains dédiés à toutes les fonctions : habitat, commerce, production, loisirs, déplacements...

Mais pour que le patrimoine soit vivant, entretenu, il doit être utilisé. Il faut lui retrouver un usage. Alors comment mettre un lieu en adéquation avec une fonction nouvelle pour laquelle il n'a pas été créé ? Sur quels critères s'appuyer pour discerner les marges de manœuvres acceptables dans la transformation d'un bâtiment ou d'un quartier ? Comment adapter au mieux



le patrimoine aux demandes de confort actuel sans le dénaturer, comment dé-densifier quand c'est nécessaire pour donner de la lumière, du soleil, des vues, des espaces extérieurs privés, des jardins... ?

Pour cela il est important de mener un diagnostic étayé du territoire et de son patrimoine architectural et urbain. C'est lui qui fera apparaître les caractéristiques à partir desquelles établir une hiérarchie entre les éléments à conserver, ceux pouvant être modifiés, ceux méritant d'être réhabilités. Ce travail de repérage et d'analyse historiques, topographiques, architecturaux mais aussi sociaux et environnementaux est à faire notamment lors de l'établissement des PLU et des PLUI, en amont des demandes de permis de construire, pour que les élus et les services disposent de bases de négociation et de décision solides et s'appuient sur des objectifs de mise en valeur du territoire à long terme. La réalisation de ces études documentées, établies en concertation et partagées par les différents partenaires demande des équipes pluridisciplinaires, attentives, investies et rémunérées à leur juste valeur.

ENCLANCHER UNE DYNAMIQUE, FAIRE CONVERGER LES ÉNERGIES :

1. Comment, dans nos missions, pouvons-nous renouveler le regard des élus, des services de l'État, des acteurs de l'aménagement, sur le patrimoine architectural et urbain pour le replacer au cœur du projet de ville ou de territoire ?
2. Comment pouvons-nous favoriser une approche globale et transversale pour reconstruire la ville sur la ville à partir d'un diagnostic fin et étayé de l'existant ? Comment pouvons-nous fédérer les initiatives, mobiliser les savoir-faire ?
3. Comment nous saisir pour cela, des outils de planification que sont le PADD (Plan d'aménagement et de développement durable), le DOO (Document d'orientation et d'objectif) issus de la loi Grenelle II, les OAP patrimoniales (Orientations d'aménagement et de programmation patrimoniales) créées lors de la modernisation des PLU, ou encore le PVAP (Plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine) que la loi LCAP a introduit dans l'élaboration des documents d'urbanisme ?



Restitution et point de vue de l'atelier #2

Après une première phase de discussion, il est très vite apparu que chacun des premiers intervenants avait une image et une conception spécifique de ce qu'il appelait « patrimoine », très différentes les unes des autres. Il fallait obligatoirement harmoniser ces différentes approches. C'est ainsi que la nécessité de définir ensemble, précisément, ce qu'on signifiait par ce terme a permis de prendre conscience qu'au-delà du bâti, la notion de patrimoine couvrait plus largement l'ensemble des activités humaines, inscrites dans un bâti ou un paysage ou tout simplement dans la mémoire d'un lieu. Il a très vite semblé évident à tous que c'était là le postulat de base de la réflexion.

UN PROJET DE PATRIMOINE NÉCESSAIREMENT DYNAMIQUE...

En effet, une friche industrielle est considérée comme patrimoine au travers de la mémoire de l'activité qu'elle a hébergée ; un centre-bourg est considéré comme patrimoine parce qu'il a emmagasiné toutes les strates de la vie des hommes à travers leurs traces ; la sinuosité d'un chemin est considéré comme patrimoine parce que reflétant l'histoire du lieu... L'un des architectes-conseils a parlé de « patrimoine anthropologique ». Tout peut donc faire patrimoine à partir du moment où s'active la capacité à mettre en scène une mémoire. Et c'est bien l'articulation de cette mémoire avec un projet qui est constitutive de l'émergence de la notion de patrimoine.

De ce point de vue, il était clair que le « projet de patrimoine » ne pouvait pas être un projet figé, sanctuarisé, qui détruirait par cet arrêt sur images la force de l'évocation. Le projet de patrimoine devait absolument prendre en compte le temps, la durée, en amont et en aval, et s'inscrire dans une dynamique, une prolongation, une actualisation de cette mémoire.

... ET COPRODUIT

Bien sûr, il a été réaffirmé que ce projet de patrimoine ne pouvait qu'obligatoirement se baser sur un diagnostic étayé. Mais un diagnostic qui devra s'établir obligatoirement avec les habitants, les résidents, les utilisateurs. « On ne fait jamais un projet contre la population », a proclamé l'un des architectes-conseils. Intégrer obligatoirement les habitants dans le diagnostic pour les faire ensuite

participer au projet. Il a été très clair que la vision de l'architecte ou de l'urbaniste concevant seul le projet de patrimoine est une vision obsolète. L'une des prises de position les plus clairement assumées par l'atelier est bien celle-là, la mise en place d'une réelle concertation, d'une coanalyse de la situation pour faire émerger le constat d'une part, et la façon de traiter le projet d'autre part, dans un processus de coproduction. Cela ramène évidemment à des techniques spécifiques qui ont été simplement abordées par le groupe, ne faisant pas partie intrinsèque de la réflexion de l'atelier, comme par exemple l'organisation de *workshops*, l'enquête, le dialogue, le débat public, les entretiens en tête-à-tête, etc.

LA NÉCESSITÉ DE L'ÉCHANGE

Étant acquis que le projet de patrimoine doit être coproduit, il s'est agi de se pencher sur le comment. Et tout d'abord, coproduit par tous les professionnels en présence. Se basant sur certaines expériences relatées par les participants, expériences heureuses, l'atelier s'est presque unanimement rangé derrière l'idée qu'une évolution des relations étaient indispensable. En tout premier lieu, entre les architectes-conseils de l'État eux-mêmes. Certains officiant au sein de DREAL, d'autres dans des DDT, d'autres encore dans des DRAC, tous ont reconnu qu'une meilleure communication entre eux ne pouvait que permettre une meilleure efficacité pratique dans la conduite des projets et dans le conseil qu'ils pouvaient prodiguer. Et partant, une meilleure prise en compte du territoire. Le même constat est fait en ce qui concerne les ABF. Partout où il y a un dialogue, où l'analyse du projet est menée en binôme avec l'ABF, « ça marche ! ». À chaque fois qu'il y a antagonisme, les choses se grippent. La remarque paraît être une lapalissade, mais pourtant... Ce dialogue, cet échange avec l'ABF peuvent être cultivés, enrichis, maintenus au fil du temps. L'atelier s'est entendu pour dire qu'il fallait avant tout rechercher cette relation, entretenir la conversation réciproque avec les ABF.

D'une façon générale, cette idée du réseau a été développée tout au long de la discussion. Jusqu'aux écoles d'architecture dont les architectes-conseils de l'atelier pensent qu'elles pourraient être plus impliquées, en termes d'interventions, d'analyse des projets du territoire, plus systématiquement à leurs côtés pour prodiguer le conseil.

Cette mise en réseau de tous les acteurs locaux a fini par devenir un leitmotiv que tout le monde a jugé bon au final de faire apparaître comme une des pistes essentielles de la réflexion de l'atelier.

MAÎTRISER LA DIMENSION ÉCONOMIQUE

Quant au projet de patrimoine lui-même, quelqu'un a mis en garde sur sa finalité. Trop souvent aujourd'hui, pour les élus locaux, la gestion du patrimoine n'est abordée qu'à travers le prisme de la rentabilité économique. « Les élus veulent que ça rapporte ! ». Ou alors, précise un autre architecte-conseil, « ils ne savent pas quoi faire de leur patrimoine, tout simplement, mais ils ne veulent pas que cela leur coûte ». Cette question de la rentabilité économique a été très débattue. Elle est jugée fondamentale. Certes, le projet de patrimoine doit s'inscrire dans une dynamique future, mais il doit surtout être ancré dans une histoire et une mémoire fortes, tout en faisant partie intégrante de la vie quotidienne et présente de la population. Les exemples de Rome ou de Naples ont été exposés. Des palais à l'architecture magnifique, toujours entretenus, avec au fond de la cour, entre les colonnes, un atelier de réparation de scooters. Le patrimoine doit être habité, « la présence humaine y est indispensable » et en cela, l'atelier se rapproche de la question initiale posée : le patrimoine, levier de l'urbanité ? Mais au-delà de cette notion d'« urbanité », c'est plutôt celle de « sens » qu'ont choisi de retenir les participants à l'atelier. Qu'est-ce qui fait sens pour les habitants, les utilisateurs, et plus largement la population locale ? Quelqu'un a proposé de parler de « bien commun ». Le patrimoine serait ce qui est considéré par chacun sur le territoire comme un « bien commun ». Et en cela, bien sûr, il participerait de l'urbanité. Sauf que cette appartenance au bien commun devrait préexister à la dénomination du patrimoine. En d'autres termes, le projet de patrimoine ne peut pas se calquer sur une interprétation fabriquée du patrimoine en question. Ce qui fait patrimoine doit être évident pour la population concernée.

TRAITER LE CENTRE DES BOURGS DE FAÇON SPÉCIFIQUE

À partir de là, certes, la question économique est toujours centrale mais posée d'une façon un peu différente. Elle est essentielle pour inscrire le projet dans la durée, mais elle n'est pas constitutive du

projet. C'est la différence fondamentale entre un projet de patrimoine et un projet d'urbanisation. Cette différence est encore plus significative en territoire rural, dans les centres-bourgs qui se vident de leurs habitants et que la puissance publique voudrait redynamiser. La problématique du centre-bourg est identifiée par l'atelier comme très particulière au regard de la définition du patrimoine et donc du projet afférent. Qu'est-ce qui « fait » patrimoine dans le centre laissé à l'abandon d'un bourg de quelques centaines ou même milliers d'habitants ? L'approche ne peut pas être la même que dans le territoire d'une métropole. Le patrimoine du centre-bourg, c'est précisément qu'à un moment de l'histoire, des gens sont venus vivre là et s'y sont installés. Ce sont les traces de cette installation, de cette vie, qui constituent le patrimoine du centre-bourg. À ce titre, le projet de revitalisation ne peut être qu'un projet de patrimoine. Il va falloir mettre en place un projet de territoire qui se serve du patrimoine, qui ne le nie surtout pas et qui lui redonne vie dans une évolution future. Dans le centre-bourg, le patrimoine n'est plus une question, il est une réponse. Il est la seule entrée qui fasse sens et qui rende possible le projet de territoire. En ce sens, il peut être effectivement un levier de l'urbanité.

DES OUTILS TRÈS PEU PERTINENTS

Pour ce qui est des outils de l'aménagement, des réglementations et des documents d'urbanisme, les participants se sont montrés très dubitatifs. Les outils sont considérés comme de simples outils, justement, qui ne valent que par l'usage qu'on en fait. « Leurs objectifs ne sont que de pure conservation, ce qui compte au final, ce sont les pistes de réinterprétation qu'on en fait naître ». Les ZPPAUP en leur temps, tout comme les SPR (sites patrimoniaux remarquables) aujourd'hui, ne sont pas jugés comme étant décisifs. Au final, plusieurs idées fortes se sont fait jour au cours de cette discussion de trois heures : la mise en réseau et le travail partenarial, nécessaire à une bonne efficacité de la prise en compte du conseil ; la dimension économique, moteur du projet mais jamais initiateur ; la coproduction obligatoire avec les utilisateurs ; la spécificité de l'approche dans les centres-bourgs et la capacité à apprécier la notion de patrimoine dans toutes ses composantes humaines et sociétales.

ATELIER 3 QUELLE COHÉSION ENTRE LA MÉTROPOLE ET LES TERRITOIRES RURAUX ?

Selon le code de l'urbanisme : « *le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences. En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie.* » (art. L101-1)

LA COHÉSION DES TERRITOIRES, ENTRE RÊVE ET RÉALITÉ

Force est de constater qu'un écart se creuse entre territoires urbains denses et espaces périurbains, bourgs et territoires ruraux. De l'appellation de notre ministère de tutelle, ministère

de la Cohésion des territoires, à la multiplication des ateliers sur la revitalisation des centres-bourgs, les manifestations ne manquent pas pour le rappeler. Pourtant ces territoires qui couvrent et représentent une grande partie de la France sont la condition sine qua non d'existence des métropoles.



Nous avons proposé, dans cet atelier, de nous intéresser à ces lieux en déprise dont beaucoup sont ruraux. Nous avons échangé sur les réussites et les bonnes pratiques, mais aussi sur les outils dont nous disposons, ceux à inventer en tant qu'architectes-conseils de l'État pour accompagner et aider au développement des projets dans ces contextes en déshérence, au-delà des sujets de mobilité, de connexion numérique ou de transition écologique.

CHANGEMENT D'ÉCHELLES, CHANGEMENT D'OUTILS

« *Le Nouveau conseil au territoire (NCT) vise à faire émerger et faciliter les projets des collectivités et des opérateurs privés* ».

Le mille-feuille des outils réglementaires, à force de volonté de cohérence des territoires, est peut-être devenu trop éloigné des préoccupations locales. Le NCT est une opportunité de se rapprocher d'une échelle plus contextuelle : celle de l'arpentage, celle du lien humain ou celle de la compréhension d'une situation économique précaire et frugale.

Le PLU et le PLUI, grâce à l'impulsion donnée par la réforme des documents d'urbanisme, amorcent une transition vers un urbanisme de projet grâce aux OAP (Orientations d'aménagement et de programmation). Ces orientations deviennent un outil d'aménagement qui détermine le projet global, répertorie les patrimoines architecturaux et paysagers, préserve l'identité du lieu et donne les priorités à tenir.

POLITIQUES DE L'ÉTAT, DU GÉNÉRAL AU PARTICULIER

L'État s'efforce de limiter l'étalement urbain afin de sauvegarder ses ressources naturelles et ses paysages. La densification des pôles urbains s'impose la plupart du temps comme réponse incontournable, réduisant à zéro (ha) l'avenir des communes rurales... Mais cette densification a-t-elle un sens dans des territoires où la pression foncière est quasiment inexistante, où l'avenir est une équation plus complexe que la simple augmentation du nombre d'habitants ? Il y a nécessité à aider les communes rurales à envisager un projet d'avenir qui pourrait se baser sur la préservation de

l'identité de leur territoire, la mise en valeur de ses qualités intrinsèques et de ses ressources locales.

Lorsqu'est recentré le champ visuel sur le local, voire l'hyper local, se découvrent des initiatives individuelles ou collectives particulières, qui portent sur des organisations urbaines issues d'un socle géographique, d'une topographie, d'un climat, d'une histoire, et qui génèrent des formes architecturales et des ambiances paysagères identitaires. Elles sont la richesse de ces territoires. Autant de ressources qu'il conviendrait d'identifier, de fédérer et d'accompagner dans leur développement, leur transformation ou leur réemploi.

Derrière le trompe-l'œil d'une campagne française bucolique mais grignotée et envahie par les pavillons, s'est installée une crise profonde. Il y a urgence dans les territoires ruraux à proposer une alternative, à montrer qu'ils sont une source de richesses pour la métropole et que la métropole ne peut exister qu'en adéquation avec ceux-ci. De nouvelles pratiques de réciprocité sont à imaginer pour les faire passer de territoires en marge à territoires centraux de l'activité métropolitaine.

CRÉER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE POUR LE TERRITOIRE RURAL

Comment construire un avenir pour nos campagnes dans une « rurbanité » qui ne soit pas synonyme de mitage des paysages et de perte d'identité ?

À l'échelle du bourg, la participation des « administrés » à des actions collectives n'est-elle pas à organiser pour les placer au rang d'acteurs de leur cadre de vie en développant des intérêts communs ?

Comment s'appuyer sur les facteurs géographiques et historiques du développement d'un territoire rural pour repenser, réinventer, des typologies d'habitat individuel, une architecture tenant compte de l'identité d'un bourg, d'un village ou d'un hameau ?

Comment envisager de nouvelles pratiques foncières et sur quelles ingénieries locales s'appuyer (cabinets privés, CAUE, agences d'urbanisme, parcs naturels régionaux, agences foncières) lorsque les compétences ou les moyens financiers manquent ?



Restitution et point de vue de l'atelier #3

Une carte de la France actuelle existe certainement, qui figure des zones denses, sombres d'un point de vue graphique, à forte attractivité, comme autant de spots plus ou moins bien répartis, superposés à un maillage qui semble là de toute éternité, avec ses villes de taille moyenne, distantes de 80 à 100 km, ses bourgs, ses villages et ses hameaux. Cependant, bien avant que Michel Houellebecq n'en fasse le titre de l'un de ses livres, on savait que la carte n'est pas le territoire. Sur le terrain, la réalité n'est pas simple entre le maillage tranquille de l'ancien monde et celui des zones denses, les métropoles, hypertrophies produites par l'économie contemporaine.

Les architectes-conseils de l'État, hommes et femmes de terrain, en prennent la mesure dans l'exercice de leurs missions. Le constat de la déshérence des bourgs est fait depuis longtemps. Il n'est pas rare que la moitié du bâti soit à louer, et cette situation s'accompagne de la disparition des commerces de proximité, d'un habitat qui tend à se répandre en nappes, visuellement homogènes mais autarciques, du mitage des terres agricoles ou encore de la raréfaction des voies de communication routières ou ferroviaires. Le mal est fait, et le ministère de tutelle des ACE a entériné la situation en faisant évoluer son intitulé : il ne s'agit plus désormais du ministère de l'Égalité des territoires, mais du ministère de la Cohésion des territoires. Il y aurait d'un côté la métropole, riche en investissements financiers mais aussi en « matières grises » sur l'art et la manière d'aménager (écoquartiers, macro-lots, etc.) et disposant d'un large éventail d'outils réglementaires toujours peaufinés, et de l'autre côté des territoires en crise, à l'abandon, qu'il s'agirait d'aider.

L'URBAIN COMME UNIQUE RÉFÉRENCE ?

L'atelier déplace le propos en proposant un autre éclairage. Oui, les bourgs sont en déshérence ; oui, la métropole crée une concurrence déloyale aux villes de taille moyenne (10-15 000 habitants) en aspirant commerces et activités ; oui, la métropole n'est pas partageuse et l'organisation du commerce au niveau mondial a rompu le lien historique entre la ville, lieu des échanges, et son arrière-pays, son hinterland autrefois

nourricier. Il reste que ce l'on appelait autrefois les campagnes posséderait une vitalité propre, réelle ou potentielle, et ne serait pas, ou du moins pas uniquement, le lieu de relégation des populations les plus pauvres. Il est question depuis longtemps de l'économie numérique et de la couverture internet qui permet de travailler chez soi au moins une partie du temps, du tourisme vert, mais aussi si l'on reprend le propos du rapport remis à Sylvia Pinel en janvier 2016 par l'architecte-urbaniste Frédéric Bonnet, par ailleurs ACE, de réservoirs de biodiversité ou de secteurs de production d'énergies renouvelables - à l'usage de tous. Dans l'état, ces potentialités ont permis à toute une population de réinvestir ces lieux, même s'il est encore un peu tôt pour dire que les campagnes se repeuplent.

Mais il y a aussi ces nouveaux arrivants, que l'on appelle les rurbains, ce qui par rapport à la problématique de l'atelier, exprime clairement que, en matière de pensée sur l'aménagement, tout passe par le filtre de l'urbain. La ville comme modèle unique, le reste étant un impensé, un blanc dans nos cartes mentales. Or, ce que font remonter plusieurs ACE, il serait plus judicieux de raisonner à partir de plans locaux de territoire qu'à partir du « logiciel » urbain. En plus, cette ruralité n'est même pas forcément très éloignée géographiquement de la ville, comme en témoigne la notion d'agriculture urbaine, ce qui bouleverse le schéma d'une opposition ville/campagne.

DÉDENSIFIER EST-IL ENVISAGEABLE ?

S'agissant des centres-bourgs, les ACE sont porteurs de solutions. Cela commence par un exemple de bonne pratique, celle d'un EHPAD dans le Doubs, organisé en petites unités réparties dans le bourg. Cela permet d'investir plusieurs entités bâties, avec des déplacements générant une animation dans le bourg et une viabilité économique pour les petits commerces - une autre piste se situant dans la baisse significative des loyers des boutiques. Plusieurs ACE signalent également que la politique du logement n'est pas claire. L'ACE du Tarn cite par exemple la non-défisicalisation des financements ANAH dans les bourgs. Beaucoup soulignent la qualité du bâti ancien mais son

inadaptation aux attentes contemporaines : les pièces sont peu spacieuses, mal éclairées ; il n'y a ni jardin, ni garage, ni a fortiori d'espace pour installer un atelier de bricolage. Les Français reviendraient-ils habiter les centres-bourgs s'ils y trouvaient une offre similaire à celle de la périphérie ?

Cela supposerait en tout cas de dédensifier, mais les ACE témoignent alors des réticences des maires à toucher au bâti. La question du foncier est un pivot, comme partout ailleurs. Cependant, ici, le cœur du problème n'est sans doute pas dans la spéculation ou la fiscalité mais dans les mentalités, dans une résistance au changement. Quand bien même le coût du foncier serait encore trop lourd pour une opération de logement social fine et forcément multisite, la création de l'Office Foncier Solidaire, en juillet 2016, rendue possible par la loi ALUR, permet désormais la dissociation de la propriété du sol et de la propriété des bâtiments, par le portage d'un bail emphytéotique.

Il y a aussi que, en envisageant de dédensifier, les élus des petites communes se trouvent en porte-à-faux vis-à-vis des politiques de l'État, orientées vers la densification dans leur lutte vertueuse contre l'étalement urbain. Le modèle républicain pose le principe d'un même traitement pour tous. C'est ce qui conduit par exemple les pouvoirs publics à lutter contre le communautarisme. En terme d'urbanisme, cela pose déjà problème lorsque l'on tend à multiplier dans une ville les zones particulières, comme les ZPPAUP en leur temps, au point que les secteurs d'exception à la règle commune (le PLU) deviennent majoritaires. Dans le cas qui nous occupe, cela pointe bien sûr la nécessité de prendre en compte la complexité et la réalité des territoires, pour peu que l'on associe trop égalité et similarité. Prudemment, le ministère de tutelle a préféré parler de cohésion.

UNE ÉCONOMIE D'ÉCHELLE

Pour autant, les outils PLU ou PLUI sont-ils adaptés à la gestion des territoires ruraux ? Depuis la décentralisation, on le sait, les petites communes souffrent d'un déficit de conseils ou d'ingénierie territoriale, faute de moyens financiers. Le

« succès » parfois inattendu de l'intercommunalité pourrait débloquer la situation, en offrant davantage de moyens. À l'échelle des communautés de communes, il devient envisageable de recruter un architecte-urbaniste-conseil à plein temps. Il faciliterait le travail avec les bureaux d'études en charge de l'élaboration des documents d'urbanisme, aiderait à mieux formuler les demandes, mieux identifier les enjeux en amont. Des formations pourraient être organisées pour les services, pour mieux exploiter les outils PLU-PLUI, par exemple, en y introduisant des coupes, des approches morphologiques, des approches réglementaires formulées en termes de « il est possible de ne pas » (ce que l'on appelle une approche optative), ce qui permet de ne pas tout réglementer et que tout ne soit pas forcément opposable. La présence de cet architecte-urbaniste permettrait aussi de créer une culture de projet au sein de la communauté de communes. Pour le moment, dès lors qu'il s'agit d'emporter l'adhésion de l'ensemble des services, les ACE utilisent les notes d'enjeux, présentes dans presque tous les départements.

Cependant, ces nouvelles entités qui se mettent en place souffrent déjà d'un manque de vision à l'échelle régionale. La planification à grande échelle, comme a pu la pratiquer la Datar, n'existe plus ; le découpage d'un département, d'essence politique, ne tient pas compte de logiques territoriales très différentes, ce qui peut rendre toute action inopérante.

DÉMOCRATIE, SOCIOCRA Tie, OLIGARCHIE

Ce mouvement de recomposition en entités plus vastes trouve son acmé dans les questions de gouvernance. Des expériences d'élaboration de plans cadres sont en cours, d'essence pragmatique, fondées sur le réel, voire participatives. Il y a là la vision d'un reticotage possible du monde, tant dans son approche physique que dans les rapports humains. D'un côté, la métropole vouée à l'ultralibéralisme, tournée vers les entreprises à visées internationales, dans un mouvement que l'État tente depuis toujours d'encadrer ; de l'autre un territoire, avec souvent des PME qui constituent économiquement le quotidien d'un pays, et certains architectes-conseils

mentionnent brièvement des expériences en cours qui commencent à s'apparenter à de la sociocratie. Cette notion venue de l'économie sociale et solidaire pose que la démocratie est fondamentalement injuste et génératrice de conflits, puisqu'elle ne prend en considération que la moitié des avis exprimés. Dans ce protocole de prise de décision - qui suppose tout particulièrement que l'on ait anticipé la conduite à tenir en cas de blocage -, on s'assure que tout le monde est d'accord : il y a ceux qui sont *pour*, et ceux qui sont *contre*, mais la décision n'est prise que lorsque ces derniers déclarent que ce n'est pas leur choix mais qu'ils peuvent vivre avec.

Oligarchie (régime politique dans lequel les pouvoirs sont entre les mains d'un petit nombre d'individus) dans les métropoles contre sociocratie dans les campagnes, c'est bien le fonctionnement de la société française que l'on interroge au travers l'aménagement du territoire. Bien sûr, cette vision tranchée est excessive. Les alliances et les allégeances, les baronnies, constituent la trame de l'exercice du pouvoir quel que soit le milieu, urbain ou rural. Mais indiscutablement, la société française, longtemps écrasée par un rapport autoritaire au pouvoir, s'est réveillée et les élites intellectuelles estiment valorisant de s'intéresser à ce qui se fabrique entre les mailles des structures du pouvoir. Les futurologues disent que lorsque l'on essaie de prévoir l'avenir, la seule chose qui soit sûre est justement... l'impossibilité de le prévoir. Le nouveau apparaît toujours sur une forme inattendue, on ne le repère pas en amont, on ne le voit que lorsqu'il est installé. La société française a depuis longtemps un grand besoin de régénération, toutes les campagnes politiques, même les plus conservatrices, se font depuis longtemps sur le thème du changement. L'affirmation d'une ruralité fonctionnant sur d'autres critères que les miettes de l'urbain est peut-être l'une des formes du nouveau.



↑ Îlot Allar







Contributions



L'apport de Marseille au projet de territoire

Le titre du très bel ouvrage publié par l'Institut français d'architecture dans les années 1980 pose parfaitement les termes de la situation : « Marseille, la passion des contrastes ».

La ville ne saurait laisser indifférent, soit qu'elle agace par son manque de rationalité, qu'elle exaspère le porteur de projet par le peu de sérieux qu'elle met à l'ouvrage, soit qu'elle enchante l'amoureux du « chaos » urbain, de la lumière méditerranéenne ou de la foule cosmopolite¹. Mais passée l'émotion de la découverte, la réalité est complexe et difficile. Elle se laisse difficilement apprivoiser, ne se montre pas spontanément (le choix des monuments à montrer pour développer le tourisme urbain à Marseille est une vraie question) mais possède toujours son lot de « surprises » et d'imprévus, comme ce fut le cas lors de notre balade urbaine.

Le rôle de l'État dans cette situation est lui-même assez ambivalent puisqu'il a - de tout temps - adopté une attitude de méfiance (voire de défiance) face à la ville « libre » et donc par nature « ingérable ». Le Fort Saint-Nicolas a notoirement été édifié par Louis XIV pour surveiller la ville plutôt que la mer. Plus près de nous, lors de la création de l'Opération d'intérêt national Euroméditerranée, le programme de la mission de préfiguration a sciemment² minimisé le budget de l'opération et la notion de projet urbain, pour s'intéresser principalement aux infrastructures.

Dans un passé pas si lointain, Marseille était pourtant en pointe dans de nombreux domaines, apportant son flot d'innovation. Ainsi, s'agissant de la période de la reconstruction, Thierry Durousseau nous rappelle que « Marseille, première ville d'opposition, va jusqu'en 1965 participer très activement à l'effort de construction » et que le ministère en reconnaitra la qualité³. Un des meilleurs exemples étant la démarche de Fernand Pouillon, qui va assez rapidement exporter son savoir-faire, mais aussi celui de son associé René Egger, qui réalisera des écoles exemplaires⁴. La relation entre l'État et Marseille est complexe. Elle s'apparente souvent à un dialogue de sourds, révélant une incompréhension mutuelle. C'est particulièrement évident lorsque l'objet du dialogue est un investissement public « visible », comme l'opération d'aménagement Euroméditerranée, l'action de l'ANRU

ou encore la construction du Mucem. Forcément, un rapport de force s'établit entre les deux protagonistes, et celui-ci penche d'un côté ou de l'autre en fonction des alternances politiques. L'arbitrage pour une gare TGV en terminus à Marseille fut ainsi en faveur de la ville ; à l'inverse, la « reconquête » des quais du port, clairement en faveur de l'État.

Cette logique de rapport de force entre un territoire et l'administration centrale n'est pas un cas isolé, on l'observe même systématiquement sur l'ensemble du territoire national, y compris dans des secteurs très ruraux. À Marseille, il est sans doute exacerbé par les protagonistes et plus visible qu'ailleurs. Cette situation est favorable pour tenter de dégager quelques fils conducteurs sur le projet de territoire.

LE RÔLE FONDAMENTAL DE L'HISTOIRE ET DE SES SÉDIMENTATIONS POUR « FAIRE PROJET »

L'« entrée » historique nous permet d'aborder le projet urbain sous l'angle d'un système et peut-être avancer que les certitudes se remettent souvent en jeu à Marseille. C'est particulièrement visible dans la succession et les accumulations de « ratés » au niveau des projets urbains : rue de la République ; extension du port vers le nord puis bifurcation vers l'étang de Berre ; premier et deuxième Prado ; arrivée du chemin de fer⁵ ; autoroutes au cœur de la ville ; rocade est ; paupérisation de l'hyper centre-ville ; poches de grands ensembles inachevées et dispersées ; gouvernance métropolitaine inexistante... Autant de vieux sujets toujours d'actualité qui, calqués sur des processus d'aménagement pourtant éprouvés ailleurs, n'arrivent pas être menés à leur terme à Marseille. Il n'y a donc pas de règles universelles qui permettent la réussite d'un projet, encore moins de modèles valables uniformément pour toute situation donnée... et heureusement. Chaque cas est un cas particulier, encore faut-il en avoir conscience et ne pas glisser vers une systématisation abusive. La démonstration de René Borruey sur une commune « banale » de la grande périphérie marseillaise nous montre à quel point la compréhension partagée de la sédimentation d'un territoire est importante pour étayer un projet commun.

Le retour d'expérience fait cruellement défaut sur nos territoires :

absente des documents règlementaires ou des planifications, l'histoire des projets sur un territoire (réalisés ou pas) n'est pas capitalisée et génère la perte d'une culture commune ; l'émiettement des institutions, y compris au niveau des services de l'État, le favorise. S'inscrire dans une continuité, c'est rentrer dans une « conversation », pour reprendre la formule de Michel Corajoud. Encore faut-il la reconnaître, la synthétiser, en être le révélateur, pour finalement lui donner un sens. Et c'est sans doute en partie le rôle de l'État. Au-delà de l'observatoire statistique de l'INSEE, les services déconcentrés de l'État, en l'occurrence les DDT, devraient conserver la somme des études et réflexions sur les territoires, sans doute en lien avec les services d'archives départementales, nationales ou même municipales. Cette question de la mémoire des territoires n'est jamais prise en compte.

DE LA RÉSISTANCE DES LIEUX AUX PROCESSUS DE GOUVERNANCE

L'étude de l'expérience urbaine marseillaise génère un sentiment de résistance à tout processus extérieur planifié. Il en émane une sorte de permanence des éléments qui participe de l'identité de la ville mais condamne aussi par avance toute intervention a priori ambitieuse. C'est là qu'il faut redescendre sur le terrain, sur le lieu d'intervention, sur l'espace public : dans les quartiers Nord, on voit des conditions de vie parfois déplorables, à la limite du supportable, mais aussi une véritable présence des habitants. Elle se manifeste par des prises de position évidente dans la sphère publique : appropriation de certains espaces « communs », par exemple ceux du stationnement, terrains occupés par les associations face aux trafics trop importants, ou encore développement d'un langage spécifique... L'existence de réseaux sociaux, associatifs et finalement politiques, voire mafieux, y sont développés comme nulle part ailleurs. Plusieurs sociologues s'y sont frottés, dont Michel Anselme dans les années 1990 et, selon lui, « la participation des habitants aux expériences de réhabilitation est d'abord un véritable « corps à corps », épuisant, captivant... ». Ainsi la notion de « bien commun », même si elle n'est pas clairement définie dans les institutions, est très développée à Marseille. Loin d'être constitué et abouti, sans cesse remis en question, le mode de gouvernance « de fait » existe et est essentiel dans

l'avancement des projets, qu'ils soient urbains, architecturaux ou même paysagers. L'instabilité de cette gouvernance tend à allonger les délais de réalisation, nivelle vers le bas certaines opérations, mais alimente également une forme de programmation où l'aléa figure comme un paramètre constitutif à part entière, ce qui conduit à réfléchir sur l'essentiel et les fondamentaux d'un projet... Autant d'éléments qui sont de plus en plus utiles dans l'élaboration du projet urbain quel que soit le lieu d'intervention. Car s'il est exigé par la loi, le processus de participation n'est culturellement peu ou pas existant en France.

Intervenir sur Marseille, qu'il s'agisse des quartiers Nord ou du sud de la Canebière, c'est prendre en compte le chaos et la richesse de la vie, qui raconte a priori un impossible ordonnancement et impose une modestie de la pensée cartésienne. Cela nécessite une attitude spécifique, que Lucien Kroll nomme « l'incrémentalisme »⁶ et qui pose comme fondement de l'action le besoin de « réapprendre à marcher en marchant »... à l'opposé d'une décision centralisée et hors contexte.

1. L'anthropologue Pierre Sansot disait « qu'il aimerait bien être citoyen d'honneur de la ville de Marseille, où il est si bon d'être secoué par le ressac des populations et de naviguer d'un vallon à une colline, d'une langue à une autre. Lorsqu'il déambule dans cette ville, il cède à l'illusion de croire qu'il entend l'arménien, le marocain, l'italien. »

2. « L'Opération d'intérêt national sur laquelle l'État a décidé de s'engager est une opération dont le programme physique et financier est sensiblement réduit par rapport aux propositions du rapport de la Mission interministérielle Marseille (MIM) (...) « La mission de préfiguration entreprend sur ces bases une « programmation détaillée » qui exclut strictement toute élaboration de « projet », in AGAM, « Euroméditerranée - Généalogie des Propositions d'Aménagement 1986-1995 », p.6.

3. « En visite à Marseille en 1958, le ministre de la Construction Pierre Sudreau, en général plutôt inquiet de la qualité de la production française du moment, déclara : « J'ai vu à Marseille des propositions d'aménagement qui m'ont réconforté et qui sont très supérieures à ce qu'on voit dans l'ensemble de la France ». In Durousseau Thierry, « Ensembles et résidences à Marseille, 1955-1975. 20 années formidables », Éd. Bikelbook, 2009.

4. « Ce qui lui a valu le compliment de René Billères, ministre de l'Éducation nationale le 12 janvier 1957 dans Le Provençal : « C'était à moi à apporter une médaille à la ville de Marseille qui s'est classée première en France pour le prix et la qualité de ses constructions scolaires. Je n'ai jamais vu autant d'écoles à la fois si belles, si claires, si rapidement construites avec autant de goût. C'est un miracle ». À l'exigence d'économie de matériaux, de finances et de temps, l'école « Egger » a répondu par beauté de la facture, plus bas prix au mètre carré de classe et rapidité de construction. » in Florence Mazzella di Bosco in « Architectures à Marseille - 1900-2013 », Éd. Mau PACA, 2014.

5. Voir sur les thématiques du XIX^e siècle, Marcel Roncayolo, « Les Grammaires d'une ville. Essais sur la genèse des structures urbaines à Marseille », Éd. de l'EHESS, Paris, 1996.

6. Sous la direction de P. Bouchain, « Simone et Lucien Kroll, une architecture habitée », Éd. Actes Sud, 2013.



S'agissant du sujet « La ruralité, les villages et les bourgs, quelle cohésion avec les métropoles ? » et pour avoir un peu arpenté la campagne bretonne (la ruralité et l'élevage du porc, le littoral...) pour mon enseignement à Rennes, l'Aubrac de mon cœur, la Moselle et l'Oise comme ACE, je constate deux choses contradictoires : tout d'abord, un consensus entre nous, architectes et paysagistes-conseils, DDTM, ministères, mais parfois aussi élus et opérateurs, sur les méfaits de l'étalement urbain et de l'urbanisme commercial, l'effondrement des bourgs, leur banalisation, et pour contrer ce désastre, l'importance de la planification ouverte, de l'emboîtement des échelles, du bien public et du projet... ; nous sommes en phase¹ tandis que, immédiatement, se manifeste une difficulté opérationnelle à mettre en œuvre ce consensus.

Certes, il y a le perfectionnement et la mise en œuvre des outils de réflexion, de concertation et de planification que sont les PLU, PLUI, PADD, PLH, SCOT... Utiles, indispensables, même si je partage avec Michel Roy la crainte qu'ils recèlent une obésité réglementaire, mais ces outils ne valent que s'ils débouchent sur du projet. Du projet comme recueil et interprétation de données, du projet comme processus d'échanges et d'itérations demandant du temps, comme outil de résolution des contradictions entre un contexte physique, anthropologique et des intérêts parfois antagonistes, du projet comme prise de risque, comme mesure et vérification, comme « bon à tirer », mais surtout du projet écrit et dessiné, conçu entre intuition et raisonnement et qui reste inévitablement, et c'est bien ainsi, une production de soi à destination des autres, une interprétation, une œuvre, et en ce sens je reviens à Merleau-Ponty quand il souligne au début de *L'Œil et l'esprit*, le risque qu'il y a à manipuler le monde sans l'habiter.

ENRACINER LA CULTURE DE PROJET

À un moment donné, quelque chose s'incarne. Et c'est réussi, merveilleux, ou simplement d'un ton juste ; ou bien c'est loupé, idiot, hors d'échelle, banal, indigeste et invivable et il est encore temps de faire autrement. Je constate dans notre

pratique personnelle et dans nos missions de conseils cette difficulté à convaincre les opérateurs, et même trop souvent l'État, de la nécessité d'un tel exercice. Les raisons sont multiples : défiance des études déjà nombreuses, certitude que la décision d'agir vaut projet, sentiment d'urgence, économie de bouts de chandelles, croyance que le projet (et le monde) est une addition de procédures ou simplement une gestion d'opportunités, pragmatisme tournant au fatalisme...

Cela concerne particulièrement ces territoires ruraux, villages, petits bourgs, seuls, sans services, sans données ni références et peu de moyens, presque abandonnés, s'il n'y avait pas encore de loin en loin, le CAUE et l'État. Les métropoles, plus équipées, plus structurées en matière grise, plus représentées, ont (en principe) moins ce souci. Mais ici, dans nos territoires de « faible intensité » mais magnifiques, les maires souvent courageux sont seuls et désemparés, et les mauvaises fées et les chauffards ne sont jamais loin. Un chaînon manque.

Pour que cette culture du projet s'installe et s'enracine, il faut soutenir sa fabrication. Dans l'Oise, je citerai deux exemples de bonnes pratiques, l'une va aboutir, l'autre va caler, je le crains. À Choisy-au-Bac, l'embellissement du centre-bourg doit composer avec une envie de neuf et d'action d'un maire bâtisseur et un existant bien défendu par l'ABF. Le dilemme, table rase ou immobilisme, a été résolu par un projet attentif aux lieux, aux usages et aux hommes (auteur : Bertrand Mathieu). Le maire actif et du côté de la main s'est démené pour obtenir de sa communauté de communes, riche et puissante, l'argent nécessaire pour financer de l'intelligence opérationnelle. Tant mieux mais c'est trop rare. À Ressons-sur-Matz, le site Yoplait fait partie d'une étude portant sur neuf friches industrielles en territoire rural, copilotée par l'État et les communes, et réalisée par une équipe d'ingénierie étendue (urba/paysage/archi/sociologue/économiste). Chaque site a fait l'objet d'un scénario de reconversion parmi trois propositions. Le résultat

1. Même si la polémique engagée par l'anthropologue Eric Chauvier dans son livret « Contre Télérama » après la publication en février 2010 par l'hebdomadaire de l'article « Comment la France est devenue moche » est légitime et roborative.



est exemplaire dans son partage itératif avec les communes et a été capitalisé dans les documents d'urbanisme. On peut déduire deux choses de ces exemples. Tout roule à Choisy mais pour Ressons, s'il n'y avait pas eu cette étude pilote, eh bien nous n'aurions rien. Maintenant, si la mairie de Ressons ne peut mandater, au moment du passage opérationnel et de l'arrivée des investisseurs (dans 6 mois, dans 3 ans...), une équipe aguerrie, au service de la commune et d'un projet réfléchi et désintéressé, ce point d'appui sera perdu. Or la commune seule n'en a pas les moyens financiers.

FINANCER DES PROJETS PAR LA SOLIDARITÉ

J'en conclus que si ce temps de « l'incarnation du projet » tel que je l'évoquais plus haut n'est pas soutenu et rendu possible dans cette « faible intensité », nous aurons toujours un vide entre les documents d'urbanisme, même abondants, fins et précis, et le passage à l'acte.

Réfléchissons donc à installer une solidarité pour financer ces études de projet. Je ne sais quel dispositif exact s'impose mais il conviendrait d'être volontariste et simple et d'institutionnaliser lisiblement cette ressource. On peut imaginer une aide financière régionale ou nationale à une maîtrise d'œuvre privée. Cette aide est remboursable (comme une avance sur recettes dans le cinéma), au moins partiellement. Sa mobilisation et

son déclenchement sont décidés par la commune (ne pas le lui imposer), puis son emploi à bon escient, garantissant la compétence de la MOE, ses attendus et son résultat sont supervisés par la commune ou communauté de communes, le CAUE et la DDTM et ses conseils ; les ABF sont bienvenus. Dans cet attelage, l'État impulse, fait faire et s'assure de l'intérêt public, la commune s'engage, la démarche est partagée.

Un effet bénéfique peut en cacher un autre. Pour les architectes et les paysagistes installés dans ces territoires et dont ils partagent les mutations, on peut attendre d'un tel dispositif une demande régulière d'intelligence, les plaçant, même si la comparaison a des limites, dans un rapport de « médecin de campagne », c'est-à-dire dans l'entrelacement d'un praticien avec un territoire, ses habitants et ses élus. Tandis que nous sommes parfois agglutinés dans les métropoles à la recherche de commandes mirobolantes, et que toute une ingénierie jeune et/ou confirmée est sous-employée, ces territoires manquent dans le même temps de soins car ils manquent de praticiens présents et attentionnés. Dans ce lien étroit que nous rétablirions alors, nous pourrions retrouver de l'utilité sociale, de la légitimité et de l'autorité.

Texte issu d'une note destinée à Frédéric Bonnet réfléchissant à ces territoires à la demande de Sylvia Pinel, ministre.



À quand une perspective « radieuse » pour les quartiers Nord de Marseille ?

Le « grand monument » à Marseille est sans doute le chapelet des grands ensembles qui souligne la situation géographique d'amphithéâtre de la ville ouverte sur la mer.

Marseille, ce sont les grands ensembles XXL ! Ce qui frappe, c'est leur puissance en nombre et en force. Ils occupent des positions de belvédères, en rive du massif collinaire de l'Étoile, toile de fond et écrin naturel de la ville. Ici, au nord, une dizaine de grands ensembles dominant la ville et embrassent l'horizon marin. Ils sont des fenêtres monumentales, des mises en scène spectaculaires du mariage de l'horizon et de la ville portuaire. La répétition, comme les perles d'un collier, de ces puissantes figures abstraites, accrochées aux collines et unies à la mer, fait de cet ensemble un site patrimonial et paysager exceptionnel. Mais ce caractère d'exception est brouillé par l'éloignement symbolique et l'écart de traitement entre ces grands ensembles et le cœur de la ville, pourtant si proche géographiquement. Comparés à la situation de nombreux grands ensembles que nous arpentons dans notre mission de conseil ou en tant que maître d'œuvre, les quartiers Nord paraissent souffrir, ici de manière amplifiée, d'un état critique de délabrement et d'isolement social. Nous les avons visités à l'occasion du séminaire, La Castellane, Plan d'Aou, Kallisté, La Savine, Saint-Paul, Malpassé... Le trajet faisait une boucle depuis le port jusqu'aux pieds des montagnes, autour d'un tissu composite d'habitat dispersé et de zones d'activités juxtaposés, juste au-delà du centre et du quartier Euroméditerranée 2 en construction.

Nous avons aussi écouté les représentants de la politique de « renouvellement urbain » à Marseille et du grand projet urbain d'intérêt national Euroméditerranée, soit les deux grandes dynamiques urbaines à l'œuvre dans Marseille et soutenues par de forts investissements financiers.

Et après tout cela, après avoir vu et entendu, est resté de ce voyage, court et bien sûr superficiel (tant il est difficile d'apprécier en trois jours globalement et précisément le dessin / dessein d'une ville), un sentiment d'incomplétude vis-à-vis des projets et politiques urbaines engagées qui, malgré de réelles volontés locales de changement, semblent ne pas être en mesure de renverser l'état de forte disparité territoriale et sociale qui caractérise la ville.

Des faits alimentent ce sentiment. Le premier est financier. Il semble bien y avoir ici deux poids, deux mesures, pour le renouvellement des quartiers Nord d'un côté et le grand projet urbain, OIN Euroméditerranée de l'autre. Ont été annoncés, pour la rénovation des grands ensembles 1,2 milliard d'euros d'investissement public pour les dix prochaines années répartis en quatorze projets, à comparer aux 7 milliards d'investissement public et privé pour l'opération, d'un seul tenant, Euroméditerranée. Dans ces conditions matérielles, avec les moyens financiers impartis, échelle de mesure d'un niveau d'investissement, comment peut-on espérer un renversement de situation pour les quartiers Nord ? Et surtout, comment interpréter l'écart d'investissement sur des territoires pourtant interdépendants et où la réussite de l'un dépend de la réussite de l'autre ?



↑ La copropriété dégradée « Kallisté » dans le 15^e arrondissement

C'est évidemment un raisonnement rapide, il ne prend pas en compte l'ensemble des investissements publics de la Ville et de la métropole Aix-Marseille Provence qui concourent sûrement à la requalification des quartiers Nord (développement des transports en commun, développement économique, actions sociales...). Il souhaite souligner ce qui est apparu, ce qui a fait image, ce qui a marqué notre séminaire : deux grands projets, deux politiques publiques d'aménagement qui semblent ne pas collaborer et suivre des canaux de fabrication de l'urbain parallèles, séparés, au détriment de la ville elle-même.

Au paramètre financier s'ajoute la dimension spatiale. La question du lien entre le projet urbain Euroméditerranée, pièce majeure de la redynamisation territoriale de la métropole, et les projets de renouvellement urbain des quartiers Nord fut posée, sans recevoir de réponse. Pourtant, un simple regard sur une carte IGN au 25 000^e attire notre attention sur des liens spatiaux et paysagers évidents¹, tel que le parcours du ruisseau des Aygalades, de l'hinterland à la mer, susceptible de connecter le centre de la ville à sa périphérie, de mettre en relation Euroméditerranée 2 et quatre des grands ensembles les plus éloignés.

Cet effet de juxtaposition stérile des périmètres, périmètres opérationnels, périmètres d'investissement, périmètres de politiques urbaines, ANRU d'un côté, OIN ou grands projets urbains de l'autre, est une manière de produire l'urbain qui ne concerne pas seulement Marseille mais bien l'ensemble du territoire national. L'urbanisme en France est marqué culturellement par cette manière de séparer les échelles, de sectoriser l'espace et de fractionner les thèmes. Le cas marseillais nous questionne et nous renvoie l'écueil d'une logique d'aménagement par silos, par secteurs, par budgets.

Force est de constater que les visions transversales affichées et traduites dans les plans communaux et intercommunaux (PLU/PLUI, SCOT) ne suffisent pas et qu'il y a de la perte en ligne lors du changement d'échelle, lorsque l'on passe de la ville au quartier, que l'on change de temporalité (de 30 ans à 10 ans) et

de gouvernance (de la métropole ou de la Ville à l'aménageur et/ou bailleur social). Une perte en ligne sur la cohésion, les liens interquartiers et les relations au grand territoire que nous constatons de manière récurrente dans nos missions. Nous le déplorons particulièrement lorsque ce déficit de coordination des projets et des investissements² participe de l'insuffisance du désenclavement des grands ensembles.

Mais, sans attendre un changement de paradigme en matière de mise en œuvre des politiques publiques, si nous nous projetions dans une perspective radieuse pour les quartiers Nord de Marseille ? Et si on inversait le regard ? Si les grands ensembles devenaient des « hauts lieux », des pépites urbaines aux panoramas uniques intimement reliées au cœur de la ville et aux lignes de vie paysagères, des lieux exceptionnels à vivre et à visiter ?

Si l'on passait d'une logique de rénovation, de « réparation » à une logique d'inclusion et de rayonnement ? Et si les quartiers Nord devenaient les nouvelles « étoiles » de Marseille dans la constellation des grands projets urbains mobilisateurs ?

Et si, en France, on misait vraiment sur nos grands ensembles pour redynamiser nos territoires ?

1. Les contradictions entre le vœu national du développement de la trame verte intra-urbaine et les actions locales d'aménagement qui tendent à déstructurer le cadre paysager ont été précisément étudiées sur le territoire communal de Marseille par trois chercheurs en 2012. Cette recherche met en lumière les difficultés de mise en œuvre d'un projet territorial cohérent autour de la notion de continuité écologique, en particulier la difficulté de « l'emboîtement entre les échelles européenne, nationale, régionale et locale, en transcendant les cloisonnements institutionnels ». Difficulté que l'on peut transposer aux autres sujets majeurs d'aménagement comme celui de l'articulation entre planification, trame verte et bleue, projets ANRU et grands projets urbains.

Référence de la recherche : « Entre aménagement du paysage et ménagement de la nature à Marseille : la trame verte à l'épreuve du local », Jean-Noël Consales, Marie Goiffon et Carole Barthélémy, juillet 2012.

2. L'importance de « l'articulation entre planification et action » et de la « transversalité entre les institutions existantes » pour sortir des actions sectorisées a été soulignée, au-delà de la spécificité des territoires, dans le rapport « Aménager les territoires ruraux et périurbainisés » dirigé par Frédéric Bonnet et remis en janvier 2016 à la ministre du Logement Sylvia Pinel et auxquels de nombreux ACE ont contribué.



LA QUÊTE

Posés sur l'escarpin rocheux, perdus au cœur du massif de l'Étoile, nous doutons. En file indienne, espacés, dispersés sur les deux vallons abrupts, les jambes blessées et écorchées pour certains, nous regardons notre compagnie d'architectes disloquée. Quelques-uns ont encore le sourire, d'autres s'entraident les mains tendues, s'agrippant aux rochers coupants. Les plus fatigués en sont encore à descendre le versant d'en face quand nous, les éclaireurs pourrions-nous dire, avons perdu notre guide qui, confiant, est parti au devant, vers l'urbanisation distendue. Vers le point de chute.

Quelques conseils prodigués, des encouragements et, en groupe, nous arrivons enfin le long d'une clôture grillagée, haute de plusieurs mètres, ciselant deux espaces apparentés. C'est cette frontière raide qui nous accompagne pour retrouver enfin la ligne de bus. Dévalant les pentes pour nous ramener sûrement vers le centre-ville. Nous sommes sains et saufs, mais assommés par ce franchissement sauvage, âpre et rocailleux.

Nous étions partis le matin, sous le soleil laiteux des quartiers Nord. Arrivés en bataillon presque rangé, nous avons cheminé au travers d'un centre commercial en éveil, poursuivi par des cages d'escaliers sombres et exigües, débouchant sur l'esplanade courte du théâtre du Merlan.

De là, nous observons la faille de béton brut, haute d'au moins dix mètres, destinée à terme à unifier deux quartiers disjoints et dont l'aménagement complémentaire reste à définir. Confiants, nous y allons chacun de son conseil d'architecte, de sa perception, pour finalement nous rendre compte que nous sommes des visiteurs étrangers dans ce territoire inconnu. Des sifflements glissent du sommet des tours, au fur et à mesure de notre progression, pour nous signaler ou nous chasser, nous ne savons pas. Nous devons avoir quitté le quartier à dix heures au plus tard. Les cris de marmottes que nous croyons percevoir ne sont pas innocents, ils nous contraignent sournoisement au départ, à l'abandon de territoires marqués et incertains. Nous sommes perplexés.

Le long des voies principales où glissent les voitures, à côté de sols desséchés et jonchés de débris de plastique amoncelés, parsemés, en cours de décomposition, nous avançons en file tendue.

D'une passerelle de béton, de rues constituées mais aux trottoirs étroits, nous retiendrons la surprise de cette proximité, entre un urbanisme de barres et des morceaux de ville structurés, mais inhospitaliers.

Puis, glissée entre deux maisons, il y a une ruelle, qui devient venelle puis sentier, toujours jonché de déchets et de ronces. Voilà l'axe métropolitain du GR2013.

Nous atteignons le premier belvédère et découvrons la baie de Marseille. Au loin la mer, les tours de béton approchées tout à l'heure, les tours d'affaires érigées vers le port, puis les calanques. Derrière nous, le massif de l'Étoile vers lequel nous tendions, sans le savoir. Routes, chemins, sentiers filent sous nos pas ensoleillés. La soif commence à poindre, nous n'avions pas prévu de prendre de l'eau. Derrière une grille, une bastide est présentée comme un espace agricole urbain, un lieu de rencontre et de découverte pour les scolaires. Nous ne pouvons pas entrer et restons au seuil de ce lieu attirant.

Nous progressons, croisons quelques projets forts, intégrant la gestion de l'eau. De cette eau qui manque et devrait nourrir les espaces humides. Ils sont secs sous ce climat aride. Ces espaces semblent cependant capables d'encaisser des arrivées d'eau massive, lors des épisodes pluvieux violents. Pour la laisser filer plus calmement ensuite.

Gravissant toujours notre colline sous un soleil fort, nous rencontrons un canal d'eau propre et non traitée, qui alimente directement le centre-ville. Nous avons toujours soif mais nous ne pouvons pas goûter de cette eau protégée, réservée.

Nous arrivons maintenant vers une autre bastide, entrouverte mais peu engageante, accrochée au sommet de la campagne aride. Un territoire agricole animé et vivant, semble-t-il, mêlé

à des pratiques urbaines. Nous n'aurons pas l'occasion d'y pénétrer. Nous choisissons plutôt de gravir ce massif de l'Étoile qui nous attend. Chemin de terre, poussiéreux, nous sommes encore vaillants après le franchissement de la barrière d'entrée.

Quelques boucles sur le chemin de terre et nous nous arrêtons, la vue est plus dégagée sur le panorama entrevu depuis les premiers belvédères. Ciel laiteux, lumière blanche. Ici, soit nous traversons la garrigue, soit nous redescendons en ville. Nous nous jaugeons, nous sommes courageux. Et c'est là que la nature sauvage nous a surpris. Un sentier tortueux s'efface, disparaît dans la pinède, le sol couvert d'épines. Le lit asséché d'un ruisseau, au fond d'un premier vallon, au fond sec, un barrage de pierre au sommet. Toujours l'absence de l'eau. Un chemin croisé, anonyme. Un premier sommet et des habitations se devinent. Elles sont encore loin. La cordée commence à se distendre, éteinte, nerveuse sous le soleil de plomb, assoiffée. Et nous sommes là, à regarder notre groupe s'étioler, reprendre courage pour espérer un retour rapide à la normalité, sur les aires domestiques au sol imperméable. Notre aventure périlleuse est bientôt terminée.

TERRITOIRE SAUVAGE

Qu'aurons-nous appris ? Un étirement du territoire, l'expérimentation de la mise à distance et cette reterritorialisation possible des quartiers Nord.

En regardant les bastides où nous ne sommes pas entrés, notre guide nous fait comprendre la morphologie marseillaise et notamment celle de ces quartiers tant décriés. Ces anciennes « campagnes » de banlieue ont été utilisées, accaparées, pour implanter les nouveaux ensembles, sans que la structure foncière ait été repensée. Les quartiers se joutent, se côtoient, ce sont des poches qui s'agglomèrent les unes aux autres, sans continuité et sans lien apparent.

Ils sont issus d'anciennes entités agricoles et en ont conservé leur accès unique. Les voir sous cet angle permet sans doute de les comprendre mieux, de saisir leur configuration spatiale dans son épaisseur historique. Une fois que l'on a mis en évidence ce

passé agricole, l'absence du rapport à la terre devient criant. La terre est délaissée, poussiéreuse, jonchée de déchets, sa valeur nourricière semble aujourd'hui perdue. D'une campagne, nous sommes passés à un territoire gratté, épuisé et qui n'offre plus de ressources, qui ne dialogue plus avec son climat et ne sait plus créer d'oasis vivifiantes.

Un souvenir surgit, celui d'un cours de Jean-Paul Dollé. Il disait qu'une relation pacifiée de ces quartiers avec leur environnement serait difficile à trouver. Parce que leur fondation s'était faite dans la violence, dans un rapport brutal avec les sites. Parce que les bulldozers avaient éventré la montagne pour y adapter les constructions, pour y faire pousser des plateformes pesantes, maladroitement, non respectueuses.

Sans doute le temps calmera-t-il ces ardeurs passées. Les pluies violentes vont peu à peu remodeler la raideur des talus. De nouveaux projets, inscrits dans un tissu densifié et intensifié, œuvreront pour une plus grande qualité d'espace.

En marchant comme nous l'avons fait, nous comprenons l'inscription de ces sites dans leur territoire. Quelque part, même si les quartiers Nord sont isolés, nous ressentons que de nouvelles proximités avec d'autres tissus urbains sont possibles, en s'appuyant de manière ingénieuse sur les structures agricoles premières.

Il y a aussi, dans ce mouvement du centre vers la banlieue nord puis jusqu'au massif de l'Étoile, la présence du sauvage, de la nature brute ou abrupte, qui est sans cesse tangible.

La relation au climat est difficile, l'eau est peu présente, le milieu est hostile. Les voitures filent et nous frôlent, des carcasses métalliques et brûlées s'abîment au détour de chemins perdus. Seul un intermède plus tranquille, avec l'eau du canal, une végétation d'ombrage, des campagnes devinées derrière de forts murets de pierres fraîches engage une relation calme avec le site, jusqu'à la base du massif de l'Étoile, à sa lisière d'entrée ou toute urbanité s'arrête. Là s'affrontent le chemin de poussière abandonné, des plantes piquantes, des branches hirsutes et des roches saillantes.

Nous sommes face à deux espaces urbains et naturels juxtaposés, tous deux perçus comme sauvages et inhospitaliers, difficiles à apprivoiser. Les quartiers Nord et le massif de l'Étoile semblent deux milieux de même étrangeté, avec la même impossibilité pour nous, simples visiteurs, d'y rester, de s'y poser. Deux mondes aux forces sauvages voisines, antinomiques mais ressemblantes, silencieuses et puissantes, qui pourraient s'associer dans une hybridation étincelante, s'additionner pour s'ancrer de nouveau au sol, pour remodeler un territoire puissant et revivifié.

En attirant le milieu sauvage au cœur des quartiers Nord, une nouvelle topographie et un nouveau milieu pourraient être recréés, tenant compte des structures agraires premières

et de leur configuration spatiale. L'écoulement perdu de l'eau pourrait être retrouvé, le sol et ses niveaux retravaillés, les limites anciennes des propriétés acceptées et rendues manifestes, tout en étant poreuses. Ces thèmes, fondés sur l'histoire et la géographie, pourraient être des pistes d'études.

Fin du séminaire, je monte à pied vers la gare, valise roulante derrière moi. Les grands emmarchements clairs sont fermés, les gyrophares s'animent, les mitraillettes pointent sous les habits kaki. Des morts ? On ne sait pas, un silence assourdissant, qui arrête le temps de cet après-midi. Finalement le danger, le risque, la brutalité et la rage aveugle ne sont pas toujours là où l'on croit.





La ville que nous ne savons plus faire

L'IDENTITÉ MARSEILLAISE INTROUVABLE

On sait mettre des balcons (avec rupteurs, s'il vous plaît) ; on sait animer la façade avec des volets coulissants ; on sait enquiller les loggias ; on sait faire de belles casquettes urbaines et d'aussi inutiles fenêtres urbaines sur des façades à l'enduit gratté plus blanc que blanc ; on sait faire des doubles peaux ou des doubles façades avec écriture sur le verre ; on sait créer des lignes aérodynamiques filant vers les cieux infinis ; on sait réhabiliter pour mettre une couche de neuf ; on sait faire de belles rues tellement rectilignes qu'il faut y installer des ralentisseurs et on sait même faire de beaux alignements d'arbres ; on sait faire de beaux gabarits parallélépipédiques avec de délicats déhanchements ; on sait faire de jolis îlots aux doux noms de macro-lots ; on sait faire des squares, des jeux d'enfants, des plantations...

La visite de Marseille nous confirme que nous savons faire beaucoup de choses... mais nous ne savons pas recréer cet urbanisme dense et vivant des immeubles du Panier, ni celui, plus étalé, des maisonnettes qui grimpent follement les pentes raides du vallon des Auffes, ou celles des vallons des Tuves, des Magnans ou des Pins, ou dans les calanques ou aux Goudes, ou encore..., etc. Cette « identité marseillaise » faite de complexité, de composition, de superposition, tant vantée pour motiver l'urbanisme et l'architecture des quartiers nouveaux ou « re-façonnés », n'est pas vraiment au rendez-vous, malgré toutes les bonnes intentions.

CONTRASTES URBAINS

Prenons le quartier de la Savine, 1 386 logements HLM construits dans l'urgence en 1973 pour les ouvriers de Fos-sur-Mer et dont une partie restera vide. Des immeubles de R+10 à R+16 plantés dans la pente d'une colline du superbe contrefort du massif de l'Étoile et formant comme une muraille.

Dès les années 1990 commencent les démolitions. D'HVS en DSQ, de rénovation urbaine en renouvellement urbain et en ANRU, le quartier se balade dans l'incertitude, même si aujourd'hui un plan de petits bâtiments collectifs a été conçu par Germe et Jam.

Tout autour sur les collines, dès les années 1920, cela n'a cessé

de se remplir de maisonnettes, souvent des masures de brique et de broc qui ne craignaient pas d'affronter la pente avec des pilotis, des terrasses, des chemins et des escaliers. Puis se sont bâties des maisons plus mastoc et il suffit de regarder les collines tout autour pour vérifier par le nombre de piscines que le quartier s'est enrichi, pendant que les bâtiments HLM se transformaient en chaudron social.

En s'installant sur ces terrains impossibles, on était économe en surfaces et les ruelles sinueuses, aux noms ronflants de boulevards (du Vallon, des Oliviers, du Bassin, des Pins Borel), ont été calibrées pour permettre uniquement le passage d'un petit camion, garantissant ainsi la sécurité des piétons. « Urgence et économie » ont modelé cet urbanisme spontané en lui conférant des dimensions mesurées par le corps de l'homme et par ce qu'il pouvait entreprendre.

Si les terrains actuellement si mal occupés par les bâtiments HLM étaient libérés, ils se couvriraient immédiatement de maisonnettes car, si on écoute un peu ce que les gens du cru disent, cette colline de la Savine est un endroit magique pour capter le vent rafraîchissant. Ces terrains ne se couvriraient d'ailleurs peut-être plus aujourd'hui, car les normes urbaines en interdiraient probablement la constructibilité.

Force est d'admettre qu'il s'est construit un urbanisme adapté au site sans qu'un urbaniste n'y mette le nez.

QUI TROP ÉTREINT, MAL EMBRASSE...

Michel Foucault, en 1977, cherchait à repérer sous le nom de « dispositif » un ensemble hétérogène comportant des discours (les bonnes intentions), des institutions (il en existe à la pelle en urbanisme), des règlements, des normes, des lois, des mesures administratives, des « aménagements architecturaux », etc. Le « dispositif » s'appuie sur la relation qui s'établit entre tous ces éléments hétéroclites mobilisés pour répondre à une urgence. Le « dispositif » est de nature essentiellement stratégique, c'est « une certaine manipulation de rapports de force, une intervention rationnelle et concertée dans ces rapports de force, soit pour les développer dans telle direction, soit pour les bloquer ou les stabiliser, les utiliser »¹. Giorgio Agamben, se saisissant

des dispositifs pour en souligner la vocation désubjectivante, suggère « la restitution à l'usage commun de ce qui a été saisi et séparé en eux »². L'urbanisme apparaît comme la parfaite illustration de ces processus d'agencement de dispositifs.

La ville qui fut le lieu de tous les espoirs (voir Henri Lefebvre³) est devenue celle des mises aux normes cherchant à produire des individus dociles et banalisés, la puissance perverse du dispositif résidant dans sa capacité à « allier » le légal et l'illégal.⁴

Si je m'attarde sur cette double référence, c'est parce qu'au fur et à mesure de nos missions et de nos visites, se repère comme un « blocage » de la vitalité urbaine, pas seulement dans les projets publics mais également dans la promotion privée, tant l'initiative individuelle est rejetée si elle n'entre pas dans les canaux qui lui sont dévolus et qui la contiennent jusqu'à l'étouffement.

L'urbanisme ne devrait-il pas être ce qui rend la ville à l'usage commun par la possibilité pour les habitants de s'y reconstruire une identité (marseillaise ou pas) en tant que sujet actif dans l'élaboration de cette ville ?

À vouloir tout gérer, tout border, tout accompagner, les politiques urbaines de l'État n'en sont-elles pas parvenues à asphyxier les initiatives et à réduire l'architecture à n'être plus que l'assemblage plus ou moins réussi de « cellules » (sic) répondant parfaitement aux normes d'accessibilité PMR et d'économie d'énergie, aux règlements de sécurité incendie ou autres, aux critères de mixité sociale (sans mélange) et de modes de financements, etc. ?

LE SOCLE UNIVERSEL DE L'ESPACE À L'AUTRE

Les bidonvilles de Calais nous ont démontré que, malgré ou à cause de l'urgence de s'abriter, une communauté disparate d'individus a la capacité de construire l'espace de leurs relations, qui apparaît dès lors comme la prémisses d'une ville. De manière moins dramatique et plus diluée, l'urbanisation spontanée de Marseille démontre que sans urbaniste, la ville s'élabore intelligemment.



En confrontant cette observation à celle des villages spontanés anciens, qu'ils soient en Italie ou à Hong Kong, ne peut-on penser, en écho à Noam Chomsky sur la grammaire commune à toutes les langues, qu'il existe une « syntaxe spatiale », innée à tous les êtres humains et donc universelle, qui leur permet, quelle que soit leur culture, de construire leurs relations aux autres dans l'espace ?

Cette capacité universelle d'élaborer un cadre spatial à ce qui fait société justifie pleinement un nouveau mode de faire la ville, pour arracher l'individu du ou des dispositifs urbains.

PRENDRE LE DROIT DE FAIRE AUTREMENT

Le contraste est saisissant entre la faillite des politiques de l'État en matière d'urbanisme et la réussite d'urbanisations privées quand elles sont « sauvages ».

Ce contraste nous oblige à chercher des pistes pour engager des

projets urbains sur d'autres formes, des formes qui encouragent et protègent l'imagination et la créativité, des formes où les compétences techniques et architecturales sont partagées avec les futurs acquéreurs-constructeurs et les habitants, des formes où la différence entre individuel et collectif disparaît au profit d'une structuration de l'espace urbain garantissant l'intimité du privé et le sens du commun. De son côté, la promotion immobilière, qu'elle soit publique ou privée, a tout intérêt à renouveler ses modes de faire pour s'orienter davantage vers des fonctions d'assistance et d'animation que de maîtrise totale des processus.

L'article 88. Partie I de la loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine introduit le « permis de faire »⁵. Cette première avancée devrait nous aider à envisager ces nouvelles formes d'urbanisation, de pratiques architecturales et de pratiques immobilières avant que les dispositifs n'éteignent toute lueur d'espoir.



1. Michel Foucault, *Dits et écrits*, volume III, page 299 sq.

2. Giorgio Agamben, *Qu'est-ce qu'un dispositif ?* Éd. Rivages, 2007

3. « Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. *Le droit à l'œuvre (à l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville.* » Henri Lefebvre in « Le Droit à la Ville », Éd. Economica.

4. Cette « alliance » se repère, par exemple, dans le fait qu'une partie de la population des quartiers ANRU ne peut survivre que si un complément au RSA est apporté par une économie parallèle ; l'un entretient l'autre et vice versa.

5. « I. - A titre expérimental et pour une durée de sept ans à compter de la promulgation de la présente loi, l'État, les collectivités territoriales ainsi que leurs groupements et les organismes d'habitations à loyer modéré mentionnés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation peuvent, pour la réalisation d'équipements publics et de logements sociaux, déroger à certaines règles en vigueur en matière de construction dès lors que leur sont substitués des résultats à atteindre similaires aux objectifs sous-jacents auxdites règles.

II. - Pour les projets soumis à permis de construire autres que ceux mentionnés au I du présent article, dans les limites de opérations d'intérêt national mentionnées à l'article L. 132-1 du code de l'urbanisme, à titre expérimental et pour une durée de sept ans à compter de la promulgation de la présente loi, l'État et les collectivités territoriales peuvent autoriser les maîtres d'ouvrage ou locataires d'ouvrage à déroger aux règles applicables à leurs projets dès lors que leurs sont substitués des résultats à atteindre similaires aux objectifs sous-jacents auxdites règles. » Loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine.



En traversant Euroméditerranée durant le séminaire, on ne peut qu'être frappé par l'ampleur du projet et en particulier par la quantité de logements construits : plus de 20 000 pour l'ensemble d'Euroméditerranée, phases 1 et 2. Parallèlement, la rue de la République offre le contraste saisissant de la vacance des logements et des rez-de-chaussée à vocation commerciale. Peut-on déduire de ce constat que l'ampleur du besoin en logements tend à favoriser les opérations d'envergure au détriment de plus petites rénovations urbaines ? Ou bien qu'il est nécessaire de soutenir l'industrie du bâtiment coûte que coûte ?

15 MILLIONS DE LOGEMENTS

En jetant un œil sur les statistiques nationales actualisées en octobre 2017 par le ministère de la Transition écologique et solidaire, il apparaît que depuis 1980 il a été autorisé la construction d'un peu plus de 15 millions de logements. En prenant un taux d'annulation moyen sur cette période d'environ 14%, il s'avère qu'un peu plus de 13 millions de logements ont été construits sur les 36 dernières années, soit une moyenne de 360 000 logements par an.

Toujours en considérant ce taux d'annulation de 14%, le seuil emblématique des 500 000 logements construits n'a été atteint péniblement qu'en 2006, avant la crise dite des *subprimes*, à un moment donc où la machine de production immobilière était en surchauffe. Il est à noter d'ailleurs qu'en 2008, le taux d'annulation des logements collectifs a atteint 30% et que depuis cette crise, il est maintenu à un niveau relativement élevé, autour de 20%. Il y a eu un avant et un après, comme on dit.

500 000 LOGEMENTS

L'objectif de 500 000 logements par an tant affiché par les politiciens, en particulier par le président François Hollande, a du plomb dans l'aile. Il serait né d'une étude du Crédit Foncier en 2006, à une époque où la production était au plus haut. Dans le même temps, l'INSEE préconisait 300 000 logements, mais devant les phénomènes croissants de décohabitations et de divorces, des chercheurs ont avancé l'objectif de 500 000 logements afin de prendre en compte ces corrections sociologiques.

Pourtant, si on suit la logique des 500 000 logements, en la regardant sous le seul mandat de François Hollande, il apparaît que la France n'aurait pas pourvu à ses besoins à hauteur de 360 000 logements. Or, selon l'INSEE, il y a en France à ce jour 28 millions de logements déclarés en résidence principale (hors résidences secondaires et logements vacants donc). Avec une moyenne de 2,9 personnes par foyer, il y aurait donc de quoi loger plus de 82 millions de personnes en France.

Ces chiffres, bien que brutalement statistiques, mériteraient sans doute d'être analysés de plus près d'un point de vue sociologique. Ils montrent que la théorie des 500 000 logements est à questionner. On peut citer à ce sujet Jean-Claude Driant, professeur à l'École d'urbanisme de Paris : « *Une production de 300 000 à 340 000 logements par an serait suffisante, compte tenu de l'évolution du nombre des ménages, mais elle n'a de sens que si elle est adaptée géographiquement aux besoins. Il n'y a pas de pénurie de logements en France, mais une disparité territoriale qui n'a fait que s'accroître au cours des vingt dernières années* ».

Par conséquent, dans l'hypothèse où la quantité de logements est suffisante, pour quelle raison devons-nous les construire ? Il y a fort à parier que le principal argument est économique et qu'il a trait à la sacro-sainte maxime : « Quand le bâtiment va, tout va ».

DÉFISCALISATION

Comme nous le voyons, en s'interrogeant sur la quantité de logements à construire, il se pose par voie de conséquence la question de la raison pour laquelle on construit, et donc, en creux, pour qui.

À l'inverse d'autres pays, la France plébiscite la défiscalisation liée à la construction de logements pour le marché locatif. Nous connaissons tous, en tant que professionnels, les travers de cette politique qui incite nos maîtres d'ouvrage à commander des petits logements, même orientés nord. Ils seront moins chers et pourront intéresser des postulants à la défiscalisation, généralement des ménages à revenus moyens, qui viennent ainsi

grossir les rangs des investisseurs potentiels. Et malheureusement, bien évidemment, beaucoup de ces logements seront peu, pas ou mal habités.

Ainsi, en caricaturant à peine la situation, des ménages aisés ou presque, habitant souvent en maisons individuelles dans des lotissements, constituent la principale assise de ce dispositif, qui permet de maintenir peu ou prou l'activité du bâtiment avec des logements qu'ils n'habiteront pas. Il est même fréquent que ces propriétaires n'aient jamais mis les pieds dans leur investissement. Au contraire, aux Pays-Bas par exemple, la défiscalisation porte sur l'achat de la résidence principale. Ainsi, par définition, les propriétaires sont les habitants des logements construits et sont animés d'une exigence supérieure, tant en terme de qualité que de surface puisque, précisément, ils vont y vivre.



Un autre avantage à ce système, et non des moindres, réside dans l'entretien des bâtiments. Les investisseurs, nous le voyons souvent, attendent le dernier moment pour entretenir un immeuble alors que le propriétaire-habitant aura tendance à anticiper les problèmes liés à un manque de maintenance. D'ailleurs, au-delà de la notion d'entretien « lourd », c'est-à-dire à base de travaux effectués par des entreprises, l'intérêt de l'occupant est de maintenir la propreté d'un bien, ce qui contribue à une meilleure surveillance sociale. Ces faits sont à mettre en parallèle avec la disparition des gardiens, désormais quasi automatique dans les immeubles locatifs.

Ainsi, la lecture des statistiques du ministère sur le logement est riche d'enseignements et doit conduire à une réflexion majeure sur l'orientation de la politique du logement ou, mieux, des politiques de l'habitat. Il s'agit en résumé de remettre l'habitant au cœur de la politique et non pas de répondre à la seule vision économique du secteur. Ce faisant, il serait possible enfin de se poser les questions d'usage, de financement, de participation et de rénovation énergétique à grande échelle des logements existants. Le logement ne serait plus un produit, comme disent nos « amis » promoteurs, mais une part majeure de notre cadre de vie.

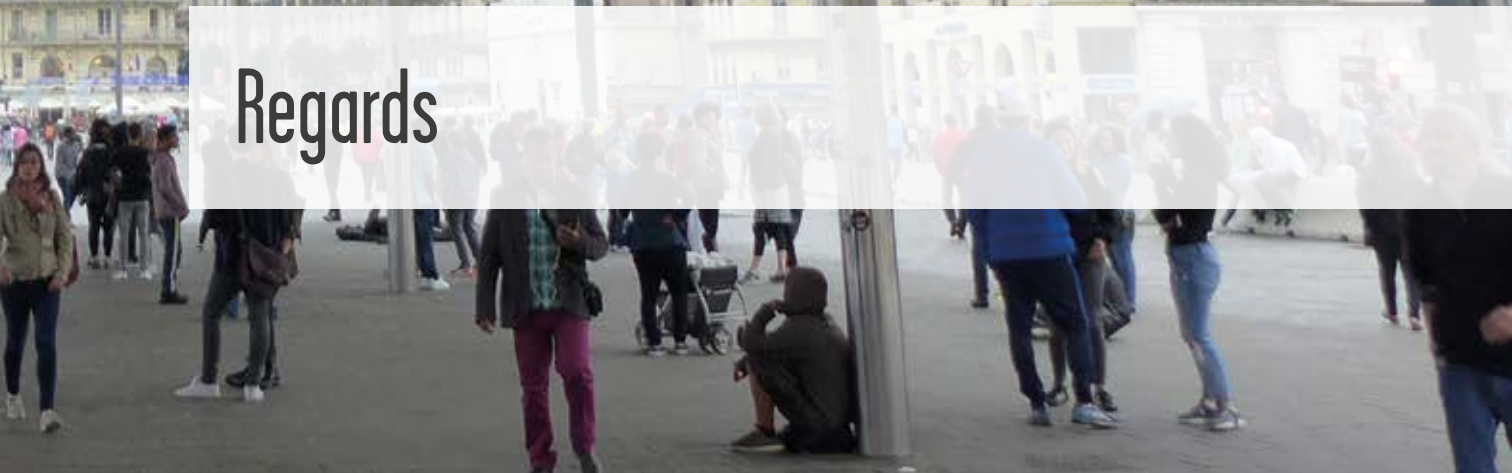
Aussi, il est plus qu'urgent que la prise de conscience sur le sujet sensible du logement conduise à construire mieux puisqu'on voit bien qu'il faut construire moins.

← Rue de la République





Regards





La dilatation spatio-temporelle pour nous protéger de l'aliénation du système productif

I.

Je m'intéresse depuis longtemps aux rapports que l'architecture entretient avec le système productif, et en particulier l'architecture humaniste et classique, où ce rapport s'impose assez nettement. Dans ce cadre, trois caractéristiques retiennent l'attention :

1) L'architecture civile, l'architecture militaire et l'architecture navale sont les trois principales industries d'Ancien Régime, non seulement par les sommes investies et la main-d'œuvre employée, mais aussi par les innovations intellectuelles et techniques dont ces industries font preuve.

2) Pour la tradition vitruvienne à laquelle ce type d'architecture se rattache, la compétence de l'architecte dépasse le seul art d'édifier, mais concerne toutes sortes de machines dont les édifices finalement ne sont qu'une espèce parmi d'autres. Vitruve, dans le « De architectura », définit l'architecture comme un savoir général des assemblages, de toutes sortes d'assemblages, du mur maçonné à l'orgue hydraulique. En tant que tel, l'architecture est plus qu'un art, serait-ce le plus souverain et le plus prestigieux d'entre tous, mais elle est à la fois un paradigme et une pensée de la technique. J'y reviendrai.

3) Davantage encore, elle apparaît, telle que Vitruve la définit, comme un véritable savoir encyclopédique, qui mêle connaissances théoriques et savoirs pratiques, en une sorte d'articulation et de synthèse de l'*épistémè* et de la praxis. Cette encyclopédie est une architectonique, c'est-à-dire qu'elle mobilise ces savoirs en les polarisant sur des objectifs bien précis que formalise le projet.

Il me semble que les exigences du développement durable ouvrent à nouveau le champ de compétences de l'architecture, comme en témoigne le permis d'aménager, et offre la possibilité pour l'architecture de définir une nouvelle interdisciplinarité au service de la transition productive, même si, en contrepartie, ces nouvelles lois ne sont pas sans mettre en concurrence les architectes avec les autres intervenants de l'aménagement. Encore faut-il que les luttes de pouvoir se transforment ici en enjeux de savoir.

De fait, je défends l'idée que l'architecture peut contribuer à modifier notre système productif dans le sens du développement durable ou, pour le dire plus concrètement, que la façon que nous avons de penser la ville, d'aménager le territoire et de concevoir les édifices marque bien le rapport plus ou moins pacifié, ou plus ou moins agressif, que nous entretenons avec le monde. Il ne s'agit pas simplement de dire que l'industrie du bâtiment propose aujourd'hui des techniques de plus en plus élaborées et efficaces pour réduire nos dépenses énergétiques, ou encore pour limiter l'impact carbone de ses procédés de construction. Je ne veux pas parler non plus de l'introduction dans la construction urbaine de plus en plus de végétaux pour signifier l'existence d'une « architecture verte » ou écologique.

Je veux souligner quelque chose de plus ambitieux qui concerne ce qui est proprement architectural dans l'architecture, et qui dépasse la seule dimension environnementale : l'architecture nous aide à construire un rapport au temps et à l'espace qui seul permet de donner le sens de la durée et de la tenue à notre système productif, sens de la durée sans lequel la notion de développement durable, ou de *sustainable development*, n'aurait aucun sens ; autrement dit, l'architecture peut nous aider à penser les transformations nécessaires des facteurs fondamentaux de la production - le capital, le travail, la technique - dans le sens non pas de la « destruction créatrice », ce paradoxe intenable qui veut que pour produire il faut détruire, mais de ce qui doit en être l'exact opposé pour mériter le nom de développement durable.

II.

Chaque système productif a sa technologie de référence, son secteur qui symbolise, mieux que les autres, sa logique productive. À partir des années 1990, on a ainsi cru que la transition écologique de l'économie trouverait dans les nouvelles techniques d'information et de communication (NTIC) son meilleur instrument. C'est le moment où l'on parlait d'économie immatérielle, de « capitalisme cérébral », « informationnel » ou « cognitif ». On jugeait que les NTIC étaient en mesure de relancer la croissance après la crise des années 1970 en proposant

un nouveau modèle à la fois productif, écologique et social : volet économique des NTIC susceptibles de faire progresser la productivité ; volet écologique de nouvelles technologies immatérielles et « propres » ; volet social de technologies qui réclament des compétences et des savoir-faire complexes valorisant leurs professions et conduisant à une hausse de leurs rémunérations. Voilà ce qui était alors espéré de cette nouvelle révolution technique.

Il n'échappe à personne aujourd'hui que ce fut une illusion. De fait, la révolution numérique, quelle que soit son autonomie par rapport aux autres branches de l'industrie, finit toujours par servir le développement de l'économie matérielle : à mesure que les ordinateurs se multiplient ou que les réseaux sociaux s'amplifient, on produit de plus en plus de voitures, on extrait de plus en plus de pétrole. L'immatériel ne se substitue pas au matériel, mais au contraire il contribue à sa diversification et à son intensification. Plutôt que de période post-industrielle, il serait plus juste de parler, pour caractériser notre situation actuelle, d'hyperindustrialisation.

Je défends l'idée que ce qui doit servir de référence dans la transition du système productif est moins les NTIC que les sciences de l'espace ou du territoire, à partir du moment du moins où celles-ci ont aussi le sens du temps. Or, ce qui entrecroise le savoir de l'espace et le sens du temps a pour nom architecture.

Mais, avant d'expliquer comment l'architecture entretient, par son savoir même du temps et de l'espace, un lien fort avec le développement durable, il m'apparaît nécessaire de définir cette notion de développement durable, présente dans toutes les bouches, mais qui est aussi l'objet d'un certain nombre de confusions et d'ambiguïtés.

À cette fin, il importe de distinguer le développement durable de l'écologie. Les écologistes, et en particulier l'écologie politique, rejettent habituellement la notion de développement durable, qu'ils jugent être un simple slogan utilisé par la classe politique ou industrielle pour prendre congé de l'écologie et pour maintenir le statu quo productif sous le couvert d'une bonne conscience environnementale, comme si le dévelop-

pement durable était en quelque sorte l'écologie du *business*. Se fait jour ici, d'un point de vue politique, un conflit radical entre écologie et développement durable. Même si certaines critiques écologistes sont loin d'être sur ce point injustifiées, il reste que la notion de développement durable mérite tout de même qu'on s'y arrête. Ces deux notions sont à mes yeux complémentaires et non pas rivales, et ont besoin l'une de l'autre. Mais, pour construire cette complémentarité entre l'écologie et le développement durable, il faut d'abord comprendre leur statut respectif :

- L'écologie est à la fois une méthode et des objets ; en cela l'écologie est véritablement une science. Elle est une méthode qui s'attache à l'étude des populations, de tout type de populations, dans leur milieu ou biotope. L'écologie propose donc une approche globale et intégrée du vivant, ce qui la distingue de la biologie qui, pour sa part, en a une approche analytique ; cette approche globale du vivant, en tant que le vivant est considéré dans son environnement, rencontre ce qu'on appelait jadis la géographie physique et que l'on appelle aujourd'hui, d'un terme plus englobant, « les sciences de la terre ». Quant aux objets ou plus exactement aux problèmes que traite l'écologie, ils sont bien spécifiques. Il s'agit de la diminution de la biodiversité, de l'épuisement des sols et des ressources naturelles, de l'empoisonnement des sols, de l'air et des eaux, des problèmes sanitaires que celui-ci engendre et enfin du réchauffement climatique.

- Le développement durable n'est pas de l'écologie proprement dite, car il n'a pas vocation à traiter directement ces cinq grands problèmes, mais il réfléchit sur les conditions de la production soumise à la contrainte de ces problèmes écologiques, *en faisant de la production non pas la cause des problèmes mais l'une des clefs de leur résolution*. Le développement est donc une question non de biologiste, d'océanographe, de géologue, etc., mais d'économiste.

La notion de développement durable est par ailleurs étroitement liée à une notion non moins importante dans la prise de conscience des enjeux de notre temps : la responsabilité à l'égard des générations futures. Le rapport Brundtland, rapport



de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement des Nations Unies « *Our Common Future* » qui, le premier, en 1987, a thématiqué la notion de développement durable ou *sustainable development*, affirme ainsi que « le développement durable, c'est s'efforcer de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de subvenir aux leurs », ce qui signifie plus précisément un développement capable de transmettre au moins le même montant de capital à la génération suivante, capable donc de produire sans épuiser le capital productif. Mais, sur cette question de la transmission du capital, règne la plus grande ambiguïté qui conduit à une aporie radicale.

En effet, soit on considère qu'il s'agit de transmettre les mêmes ressources naturelles à nos enfants ; or, comme ces ressources ne sont pas infinies et se renouvellent à un rythme moins soutenu que la dynamique de la production, respecter cette exigence conduit nécessairement à la décroissance.

Soit, comme le fait Robert Solow, prix Nobel d'économie, on distingue, dans la notion de capital, trois catégories : le capital naturel, le capital financier et le capital technologique. Il s'agit alors pour Robert Solow de transmettre le même montant de capital global avec des possibilités de substitution d'un type de capital à l'autre. Il est clair que tant que le système productif actuel maintiendra un chemin de croissance, à quelque prix environnemental que ce soit, on maintiendra le capital global. Bref, selon cette logique substitutive, tant qu'il y aura du développement, de quelque nature qu'il soit, on gagnera de la durée. Mais, en réalité, vu dans ce sens, en faisant de la durée le simple effet du développement, on a une tautologie : tout développement se développe nécessairement dans la durée en tant même qu'il se développe. Et donc on comprend que cette notion serve surtout à justifier le statu quo dans l'évolution de notre système productif.

Malgré l'impasse radicale à laquelle conduit cette antinomie entre la décroissance et le laisser faire du système productif, la notion de développement durable garde sa validité, à la condition néanmoins de renverser l'ordre de consécution des termes. En effet, il faut faire de la durée le principe même du développement « durable » et non sa conséquence ; il s'agit

donc de penser le développement « durable » à partir du sens du temps et de la construction de la durée et non à partir de la transformation de la matière et de l'évolution socio-économique. Dans ces conditions, le développement durable prend une tout autre dimension, qui entraîne nécessairement une profonde transformation du système productif. Et il me semble que l'architecture n'est pas mal placée pour nous aider à passer d'une conception à l'autre du développement durable.

III.

Nous avons vu que le développement durable n'a de sens que comme théorie économique et comme nouveau modèle productif ; en ce sens le développement durable doit être en mesure de nous proposer une nouvelle approche des facteurs fondamentaux de la production économique : le capital, le travail, la technique et, par nouvelle approche, il s'agit de concevoir le capital, le travail, la technique sous le couvert du temps et de la durée. Et de fait, capital, travail ou technique prennent une tout autre signification selon qu'on y introduit la durée ou non. Je vais commencer par le capital. Le capital est la grande affaire de notre temps comme elle le fut à l'époque de Marx. Cependant, je ne partage absolument pas la position de l'économiste Thomas Piketty qui juge que, pour restaurer l'égalité nécessaire à la multiplication des interactions sociales, elle-même condition de la croissance, il faut dissoudre le capital dans les flux des revenus à travers une augmentation des prélèvements fiscaux en vue de leur redistribution sociale. Je vois bien en quoi ce type de politique peut favoriser l'égalité sociale, mais je ne vois pas en quoi cette façon d'assurer l'égalité sociale peut contribuer à rendre durable le développement économique.

Il me semble tout au contraire que, pour construire la durée nécessaire au développement durable, il faut extraire des flux économiques et financiers une part du capital social et non le dissoudre dans les flux. Ce capital extrait des flux, c'est ce qu'on appelle depuis longtemps le patrimoine. Certes, chez le banquier, capital et patrimoine signifient exactement la même chose. Simplement l'un est un terme d'économie (le capital), l'autre de droit (le patrimoine). Mais cette simple distinction

de vocabulaire est susceptible d'avoir les plus grandes conséquences. Si le capital est lié au court terme, le patrimoine implique un peu plus une idée de long terme ; si le capital n'a pour fin que lui-même et son propre accroissement, le patrimoine est d'abord, selon les termes du droit du « capital affecté à une mission », que ce capital soit simplement destiné à l'entretien et à la conservation de la vie de son détenteur, comme c'est le cas du patrimoine privé semblable au capital, ou qu'il soit mis à la disposition du service public, et ce patrimoine est alors considéré comme du domaine public, ou enfin qu'il vise sa propre transmission intégrale à l'ensemble de l'humanité en raison de sa valeur intrinsèque : ce qui définit le Patrimoine commun de l'Humanité. Patrimoine privé, domaine public ou patrimoine commun de l'Humanité, c'est à chaque fois la même notion juridique qui est à l'œuvre, la même idée d'une dotation au service d'une mission. Bref, le patrimoine, quel qu'il soit, est du capital institutionnalisé, une institutionnalisation qui certes sert la production, mais qui surtout constitue les conditions improductives de la reproduction de la vie, comme cela apparaît clairement dans le régime juridique du domaine public ou du patrimoine commun de l'Humanité. S'il est nécessaire de patrimonialiser du capital, c'est parce que le système productif n'est pas en mesure de s'autorégénérer, c'est-à-dire d'évoluer et de se transformer sans entropie, de sorte qu'à mes yeux il n'est pas de développement durable sans le respect et la mise en réserve de la part improductive de la vie sans lesquels toute notion de développement est vaine. Il me semble aussi que cette notion juridique de patrimoine est plus englobante et plus féconde que la notion politique de communs, plus efficace aussi pour garantir la démocratisation du capital dans le respect de l'environnement au service du développement durable.

De même, considéré sous le couvert du temps, le travail ne consiste pas simplement à assurer la production, mais aussi les conditions non productives de la production, comme en témoignent l'enseignement, la recherche, la justice, la santé et tout ce qui contribue à protéger l'homme et la nature de la dévoration productive. Au demeurant, cela n'échappe pas à la réflexion éthique contemporaine. Ce qu'on appelle l'éthique du *care* insiste sur l'importance dans la vie morale actuelle du soin aux personnes. De leur côté, les *gender studies*, à l'exemple

de Joan Tronto dans son livre *Un Monde vulnérable*, relie dévalorisation du rôle social de la femme à partir du XVIII^e siècle à la Révolution industrielle et au primat des actes productifs sur les actes reproductifs. Ces deux exemples montrent que le travail en réalité se dédouble : chaque acte productif doit être accompagné d'un acte improductif qui lui permet de se reproduire et surtout de s'inscrire dans la durée. Sur ce point, le droit de l'aménagement du territoire s'est montré pionnier. Dès 1976, une loi formule ainsi la Théorie de la compensation qui s'applique aux maîtres d'ouvrage. L'idée est que tout maître d'ouvrage doit « éviter, réduire et surtout compenser » les impacts de ses projets sur les milieux naturels. Ce qui signifie que toute destruction d'un milieu naturel par quelque construction humaine doit être compensée par le maître d'ouvrage appelé à restaurer en compensation un autre milieu dégradé : l'opération est dédoublée ; elle requiert deux fois plus de travail.

En dissociant la production de ses conditions de possibilité, nous dédoublons notre agir entre sa dimension productive et sa dimension à la fois improductive et reproductrice ; en dédoublant notre agir, nous redoublons de travail. La situation ne nous conduit pas vers une société festive, une société de loisir et de temps libre, mais bien plutôt vers une société de plus en plus responsable de ses actes productifs, de plus en plus attentive à son rapport productif au monde, et par conséquent de plus en plus active, selon une action non pas instinctive, mécanique, animale, mais bien plutôt selon une action réflexive sur ses propres actes, réflexive aux deux sens du terme : en tant qu'elle implique une réflexion, une distance, une critique, mais aussi en tant qu'on entend dans « réflexif » le préfixe « re » qui signifie que l'on refait les choses, et que donc nécessairement on redouble nos actes. Ce redoublement du travail n'est pas nécessairement de mauvais augure en une époque comme la nôtre où règne le chômage de masse. Encore faut-il que notre système économique et politique soit en mesure de mieux organiser la relation entre la part productive du travail et sa part improductive et reproductrice.

Sur ce point, l'architecture a aussi un rôle à jouer. L'architecture n'est pas un simple secteur de l'activité industrielle parmi tant d'autres ; elle ne se dissout pas dans l'industrie de la construction. L'architecture est cette activité qui fait le lien et articule la part improductive de la vie et sa part productive,

qui met la part improductive au service de la production certes, mais qui en même temps – et c'est cela le plus important – la tient, la maintient et la préserve. Il en est ainsi parce que l'architecture renvoie à une conception de la technique qui n'est pas celle des techniques productives de notre temps.

La technique pose exactement le même type de problème que le travail. Quand on parle du travail, on pense exclusivement au travail productif ; de même, quand on parle de la technique, on a essentiellement en tête les techniques productives. Pourtant, quand on lit ou quand on écrit, pour prendre des techniques simples et fondamentales de notre vie, on se rend compte que les savoir-faire que nous mettons en œuvre à cette occasion dépassent largement le simple cadre productif pour concerner un rapport beaucoup plus profond et intime à notre façon d'être au monde. Rappelons que, sans la lecture et l'écriture, nous resterions une société de chasseurs-cueilleurs.

Avant d'être productives, les techniques constituent, selon l'expression d'un paléontologue célèbre, André Leroi-Gourhan, qui s'est intéressé précisément au rapport que les hommes de la préhistoire ont entretenus avec leurs outils, « l'enveloppe protectrice que l'homme forme autour de lui », ou encore une sorte de membrane qui filtre les rapports de l'homme entre son intériorité et son extériorité, entre sa puissance d'être et le monde ; que cette enveloppe aujourd'hui prenne la forme de la course à la production, que l'homme ressente le besoin de multiplier ses prothèses techniques pour se protéger, montre que finalement sa peur de l'extériorité et l'incertitude de son être au monde n'ont pas décré depuis les âges farouches et l'invention du feu.

Je me propose ici de réfléchir à la définition de la technique que nous donne un très vieux philosophe, l'un des derniers grands philosophes antiques, un philosophe néoplatonicien du V^e siècle après J.-C. : Proclus. Le néoplatonisme reste une doctrine peu connue, mais constitue pourtant la matrice de l'histoire de la philosophie. Ce qui importe pour notre propos c'est que le néoplatonisme est d'abord une philosophie de la production, c'est-à-dire qui pense l'être comme production, déploiement, diffusion, dispensation ; mais, plus important encore, il est aussi une philosophie consciente que toute production, toute diffusion est entropique, risquant



toujours de se payer au prix de l'épuisement, de la dispersion et de la disparition. Les hommes n'ont pas attendu l'anthropocène et l'écologie pour se poser ce genre de question. C'est un thème récurrent des sages antiques. Le néoplatonisme pense en même temps l'énergie de l'être et son épuisement ; davantage, il s'efforce de concevoir un dispositif métaphysique très sophistiqué et inédit (ce qu'on appelle la différence hénologique, la différence entre l'être et l'un, entre la question de



l'existence et celle de la cohérence) pour justifier une production de l'être qui tienne et se maintienne dans sa diffusion, comme en témoigne par exemple la définition très singulière de la technique que donne Proclus. Proclus définit en effet dans son *Commentaire sur le Timée de Platon* la procession de l'être comme « le mélange de la technique (*to technikon*) et de l'auto-développement [de la nature] (*to autophues*) », mélange, précise-t-il, « qui lui-même est à l'image du mélange qui se fait dans la création divine, entre la limite qui vient d'elle-même et la procession qui provient de l'être et de la substance ». À ce singulier passage font écho d'autres passages du *Timée* et de son commentaire proclusien, et en particulier l'opposition entre Athéna et Poséidon : Athéna, la déesse des arts et des savoirs, qui symbolise à travers la technique le travail de délimitation et de circonscription du réel, opposée à Poséidon, dieu de la mer, qui signifie au contraire le déploiement déchaîné et incessant de l'informe. Même si cette pensée qui questionne la technique en son essence se tient en dehors des conceptions de la technique qu'ont mises en œuvre les XIX^e et XX^e siècles, elle dit néanmoins quelque chose d'important qui concerne notre temps, et qui, dans le cadre du système productif contemporain, n'avait jamais été dit : la technique n'est pas un opérateur d'intensification, mais au contraire de mesure et de limitation de la production. Précisons : limiter ici ne signifie pas corseter ou figer le mouvement de l'être, mais ménager, mesurer, ordonner, régler des intervalles qui structurent le déploiement de l'être en sorte que celui-ci ne tourne pas au chaos au risque de la dispersion, de l'épuisement et de la disparition. La technique comme limitation, selon le sens du moins que nous venons de donner à la limite, non pas comme restriction mais comme rythmicité, et, aujourd'hui, comme autolimitation de la production économique, puisque l'être c'est l'homme, voilà une définition qui peut paraître surprenante, paradoxale même au sens propre du paradoxe (ce qui va à l'encontre de l'opinion courante), mais qui, à mon sens, dit quelque chose d'essentiel de ce qu'est la technique, sa signification profonde et originaire, « l'enveloppe protectrice » dont parle Leroi-Gourhan, qui vaut pour toute technique, mais qui aujourd'hui est totalement oubliée.

IV.

Or, il me semble que l'architecture est une pratique artistique et sociale qui répond bien à cette double définition de la technique considérée sous le couvert du temps et de la durée. L'architecture est assurément une enveloppe protectrice, d'abord au sens le plus élémentaire de la protection, contre le vent, la pluie, le soleil. Cependant, Alberti, dans la préface de son *Art d'édifier*, conçoit la protection qu'apporte l'architecture de façon plus haute et plus symbolique. Pour Alberti, l'architecture nous protège de l'usure du monde ; elle nous assure, pour reprendre la formule d'un autre grand théoricien de l'architecture à l'antique, bien plus tardif, Jacques-François Blondel, « la possession tranquille des biens que nous offre la nature ». Je dirais aujourd'hui, dans le même esprit, qu'elle a pour tâche de nous protéger de la destruction créatrice et de la mobilisation totale. À cette fin, le clos et le couvert qu'offre la construction ne suffit pas ; il y faut de surcroît l'intelligence propre de l'architecture, cette surédification, cette construction mentale qui vient arracher la construction physique à sa lourdeur, alléger la massivité, éclairer l'opacité. L'architecture correspond aussi à la définition de Proclus, comme production de limites qui régulent le déploiement de l'être, entendu que le déploiement prend aujourd'hui la forme non de l'ontologie mais de l'économie. C'est précisément en tant que l'architecture trace des limites qu'elle forme l'enveloppe protectrice qu'évoque Leroi-Gourhan.

Cette singulière technicité est tout entière mise en œuvre par le projet et sa conception. Ce ne sont pas tant l'ouvrage, la réalisation, l'édifice qui sont en jeu ici que l'intelligence qu'on met à sa conception, au point qu'on pourrait même ici parler d'architecture sans ouvrage, de pure intelligence architecturale, de *cosa mentale* selon le terme qu'utilise Léonard de Vinci pour définir la peinture, mais qui convient parfaitement à l'architecture. Ce que signifie clairement la tâche de l'architecte-conseil. Alberti, dans l'introduction de son *Art d'édifier*, affirme que « l'ennemi a été vaincu par le génie de l'architecte sans les armes du général plus souvent que par le glaive du général sans le

conseil de l'architecte ». « Conseil » en latin se dit *consilium*, un terme sans aucun doute plus riche et chargé de sens que son équivalent français. *Consilium* signifie non seulement l'avis que l'on donne, mais surtout la délibération dont celui-ci est le fruit ainsi que l'intelligence qui y préside. S'y ajoute l'idée de la prudence, non pas au sens moderne du terme, un peu frileux et précautionneux que le latin traduit plutôt par *cautio*, mais au sens antique et humaniste, la *prudentia* proprement dite, qui renvoie à la *phronésis* qu'Aristote assimile, dans *L'Éthique à Nicomaque*, à l'intelligence pratique au sens le plus large du terme. *Prudentia* a la même étymologie que *providentia*, littéralement voir (*videre*) devant (*pro*), ce qui nous renvoie à la notion même de projet. Il y a ainsi presque une tautologie dans l'expression d'architecte-conseil, ou en tout cas quelque chose d'essentiel à l'architecture dans le *consilium*.

Or, il est facile de constater aujourd'hui que si le projet est toujours omniprésent en architecture pour des raisons financières, juridiques et techniques évidentes, son rôle poïétique et symbolique est de plus en plus dénié ; il n'est plus le lieu où l'architecture s'identifie par son discours ; il devient une tâche secondaire, au demeurant en voie d'automatisation dans les agences. Il se voit symboliquement concurrencé, au sein même de l'architecture, par d'autres approches de la conception architecturale : par les logiques floues et aléatoires à partir desquelles par exemple l'architecte Toyo Ito justifie sa médiathèque de Sendai, ou encore par le *process building* qui se substitue au projet dans la théorie architecturale de Rem Koolhaas. Mais il est aussi concurrencé, à l'extérieur, par d'autres formes professionnelles du projet : le projet de l'ingénieur ou le *business plan* de l'entrepreneur. Mais, par rapport à ceux-ci, le projet architectural fait preuve d'une forte singularité. En effet, le projet architectural sert moins à fabriquer des objets ou à piloter des opérations, qu'à construire, à travers ces objets et ces opérations, de l'espace et du temps.

Pour comprendre l'importance de ce type de construction, il est utile de revenir à une notion fondamentale de la philosophie de la connaissance de Kant : l'esthétique transcendantale.

L'expression est déroutante, car cette esthétique ne correspond pas à ce que l'on entend habituellement par esthétique : elle ne s'intéresse ni à l'art ni au beau ; de même l'expression transcendantale ne renvoie à rien de transcendant, bien au contraire. L'esthétique transcendantale de Kant est esthétique parce qu'il est question des sens, mais de sens qui sont antérieurs aux cinq sens : il s'agit du sens du temps, le plus intime, et du sens de l'espace, qui conditionnent et déterminent notre présence au monde et notre orientation en son sein. Tout homme a naturellement le sens du temps et de l'espace. Chez Kant, ce sens du temps et de l'espace prend la forme triviale de la succession (temps) et de la juxtaposition (espace). Ces sens sont innés à l'homme, se présentant de façon stable et identique pour tous, ils sont constants, de sorte que c'est à partir de ce sens de la succession et de la juxtaposition que l'homme peut, selon Kant du moins, construire ses mathématiques. Sous cette forme, l'esthétique transcendantale ne nous permet guère d'avancer dans la détermination d'un développement vraiment durable. Mais l'anthropologie, et d'une façon plus générale les sciences sociales, nous ont montré que les sens du temps et de l'espace ne sont pas innés, qu'ils se construisent de sorte qu'il faut penser notre être au monde plus comme une poïétique transcendantale que comme une esthétique transcendantale. Dans cette construction, l'architecture joue un grand rôle. Davantage, on est en droit de penser qu'en régime de poïétique transcendantale les mathématiques conduisent à l'architecture, plus que l'architecture aux mathématiques : c'est la leçon en tout cas de l'architecture de la Renaissance.

Non seulement le projet architectural construit de l'espace et du temps, mais il les construit parce que le projet est une opération de pensée qui convertit le temps en espace et l'espace en temps : le projet convertit du temps en espace ; l'édifice bien projeté et architecturé convertit l'espace en temps.

La première conversion est celle du temps à l'espace. Le projet architectural n'est pas linéaire ; il est ressassement, il revient sur lui-même ; il est méditation, dit Vitruve, rumination dit Le Corbusier. Alberti utilise très souvent l'adverbe latin *iterum*

qu'il redouble : *iterum atque iterum*. Le projet est un procès itératif. Si le projet était purement linéaire, le temps ne serait qu'une contrainte passive en attente du déroulement réglé des étapes du procès, de sorte que tout est fait dans un processus linéaire pour réduire le temps ; dans un processus itératif, au contraire, le temps fait à l'affaire, il y a un travail du temps ; le temps est actif, constructif, positif. Mieux encore, il fait que la répétition du processus est à chaque fois différente. Le temps donne son souffle au projet. Il le dilate. De cette dilatation mentale naît l'espace.

Il existe un deuxième temps en architecture, comme dans tous les autres arts ou presque, un deuxième temps auquel le temps du projet se met au service : c'est la profondeur temporelle que tout art contient et dont tout art provient. René Borruy a insisté, dans sa conférence consacrée à Cabriès, sur la profondeur temporelle du territoire qui est moins le fait de la géologie que de la stratification des constructions et des aménagements humains. L'art a 30 000 ans. À chaque découverte paléontologique, cette origine se recule : 50 000 ans et sans doute bien avant. Il importe de considérer cette stupéfiante antiquité de l'art, alors que l'écriture n'a en réalité que 6 000 ans. Il faut prendre la mesure de cette différence temporelle. L'art a une provenance immémoriale et, en tant que tel, il porte avec lui une temporalité longue dont il n'a guère conscience, mais qu'il donne nécessairement à sentir. Quatremère de Quincy, le grand théoricien du néoclassicisme, dit à cet égard une chose importante : chaque art a un rapport au temps, mais ce rapport est différent selon les arts, et parmi tous les arts l'architecture est certainement l'art dont le rapport au temps est le plus dense et le plus lent, celui qui a la plus grande longueur de coup. Autrement dit, l'architecture fait nécessairement émerger du temps long, très ancien dans notre rapport au monde. Et c'est en définitive cette émergence d'un temps immémorial à travers l'espace qui nous sert de protection.

Je conclus en revenant à cette idée de protection symbolique contre la violence du monde. Dilater le temps et l'espace à travers l'architecture nous protège de la réduction spatio-tem-

porelle qui caractérise le monde de la virtualité propre aux NTIC, et de la mobilisation totale des hommes que favorise cette virtualité. En dilatant le temps et l'espace par le moyen des architectures, on peut créer, dans la mobilisation totale du système productif, des hiatus, des fissures, des îlots, des asiles, des lieux différentiels. Le projet architectural procure à l'homme un véritable pouvoir de débrayage, de changement de régime dans la dispensation du temps et de l'espace, un pouvoir interstitiel aux deux sens du terme : en ce sens qu'il ménage des interstices dans le tissu continu des interactions économiques et sociales, mais aussi en tant que ce pouvoir est un pouvoir fragile, toujours à la limite de l'ineffectivité, un pouvoir de débrayage et non d'intensification.

Pour nous défendre de l'aliénation que nous fait subir le système productif, et nous protéger de la mobilisation totale, il importe de cultiver notre sens du temps et de l'espace. De fait, plus on se donne de moyens techniques pour réduire les distances et les délais, plus il importe en contrepartie de ménager de l'espace, de la présence et de la durée. La dilatation du temps et de l'espace ne consiste pas à rallonger ce qui a été raccourci ni à freiner ce qui a été accéléré. Il ne s'agit pas de revenir au temps des diligences et des grands espaces de la conquête de l'Ouest, à l'époque où les cartes du monde étaient encore zébrées de grandes zones blanches, de terres inconnues. Il s'agit, à partir de cette accélération et de cette réduction mêmes, de créer une intensité ou plus exactement une profondeur dans notre rapport au temps et à l'espace, ce que le seul processus de réduction de l'espace et d'accélération du temps ne permet pas de procurer. En dilatant architecturalement l'espace-temps, on crée de la différence ou de l'espacement dans l'indifférenciation des flux, des réseaux et des champs d'immanence de notre système productif : la pression de l'ubiquité se détend, les chapes d'immanence se fissurent, l'étau se desserre. La dilatation spatio-temporelle contribue à débrayer la mobilisation totale.

Architecturer consiste à créer de l'altérité dans les grands processus d'identification et d'uniformisation massive de la technique contemporaine et de sa mondialisation.





En 2017, le séminaire revenait à Marseille pour la seconde fois de son histoire. Vingt ans avaient passé. En 1997, Euroméditerranée était enfin sur les rails ; en 2017, on en voyait les effets sur les transformations de l'espace physique. Euromed 2 était annoncé. Savoir si la promesse de redynamiser ainsi l'économie avait été tenue était un autre débat, qui ne fut pas abordé.

La règle veut que tout groupe de professionnels en déplacement dans une ville aille en voir l'opération phare. Mais il n'est pas certain que ce filtre soit pertinent pour comprendre Marseille. Le secteur est toujours perçu comme une enclave de l'État. La gentrification est au rendez-vous, souvent par le fait d'une population de cadres moyens et supérieurs venant d'ailleurs, et la bourgeoisie marseillaise continue d'habiter la partie sud de la ville⁽¹⁾ plutôt que dans les quartiers en mutation. Une ville aux standards européens, voire nord-américains, s'érige, avec ses avenues rectilignes et ses immeubles en verre. Elle tranche avec les ambiances d'autres quartiers de cette ville dont on dit qu'elle n'a pas de centre.

Mais le programme du séminaire s'est construit sur le couple Euromed/quartiers Nord et les ACE s'expriment volontiers dans ces actes sur ce mariage auquel personne ne prétend prendre part. Les intervenants « locaux » tentent avec délicatesse de nous faire entrer dans le « mystère » marseillais. Frédéric Roustan, le directeur de l'Agam, situe Marseille dans la longue durée braudélienne : de la fondation grecque à la rébellion contre Louis XIV qui laissa les canons du château d'If tournés vers la ville plutôt que vers le large – ils étaient censés la défendre contre les attaques barbaresques. Plus proche de nous, il nous fait part du dilemme de Gaston Defferre qui, en 1967, renonça au statut de métropole et à son importante dotation. René Borruey parle pudiquement d'un territoire tenaillé par des tensions internes, ce qui sans doute l'empêche de prendre son destin et donc son aménagement en main.

Dans la normalisation à l'œuvre dans la conception et la formalisation des aménagements, Marseille est un sanctuaire. Serge Renaudie parle de la ville que nous ne savons (ou voulons) plus faire. La force tellurique des barres des quartiers Nord fichées dans la pente, la brutalité des rapports d'échelles à la sortie du centre commercial du Merlan, la proximité d'espaces naturels où, dirait-on, « la main de l'homme n'a jamais mis le pied »⁽²⁾, coupent

le souffle et fascinent d'une manière qui n'est pas forcément saine. On comprend que le dessin de gentils espaces publics bien peignés paraîtrait d'emblée ridicule. L'échelle est autre et la réputation de tchatche du Marseillais est une manière de jouer des coudes pour exister. Ce que, en dépit des forces en apparence inégales, il réussit à faire. L'architecte-conseil Stéphane Barriquand parle de manière étonnante des quartiers Nord comme d'un lieu où la démocratie participative s'exerce.

Bien à l'abri derrière les vitres de nos autobus, nous avons vu l'âpreté de la misère matérielle et, nous le supposons, morale. Le philosophe Pierre Caye vient nous parler d'une autre de ses formes, la misère symbolique, qui cette fois nous concerne tous, celle d'une époque qui valorise l'immédiateté et nous épuise spirituellement. L'architecture, porteuse de durée, est une force de résistance – ce qui explique aussi qu'elle soit si malmenée. Loin des quartiers Nord, loin d'Euroméditerranée, les ateliers parlent quant à eux d'un monde à plus petite échelle où les relations entre les hommes et les choses se retricotent peu à peu. Après avoir été longtemps exclusivement orientée sur l'Histoire et ses traces, la question du territoire y est désormais également posée en termes d'épaisseur et de géographie, des réalités qui tendent à être aujourd'hui occultées par l'emploi à tout-va du terme de paysage. Si sa propagation dans la sphère culturelle à partir du début des années 1990 a indéniablement ressourcé le monde de l'architecture, il se pourrait que sa positivité ait atteint sa limite. Le paysage est fondamentalement un art du regard, qui travaille sur la surface, et en tant que tel il a toute sa valeur – même s'il est lui-même menacé de n'être qu'un slogan et un outil de marketing. Les attentes environnementales constituent désormais un soutien permettant de partager plus facilement les enjeux de l'architecture avec les décideurs et les élus, mais le temps est venu de se recentrer sur la géographie.

1. Cabas et containers, activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers, sous la direction de Michel Peraldi, éditions Mazonneuve et Larose, *Maison méditerranéenne des sciences de l'homme*, 2001.

Grandes familles de Marseille au XX^e siècle. Enquête sur l'identité économique d'un territoire portuaire, Pierre-Paul Zalio, éditions Belin, 1999.

2. Henri Monnier in *Mémoires de Joseph Prudhomme, Librairie Nouvelle, 1857*, ou *Hergé in Les aventures de Tintin / On a marché sur la Lune, éditions Casterman*.



Jean-Luc Hesters
Premier directeur



Architecture et transition écologique Métabolisme urbain et économie circulaire

GENÈVE 2018

Marseille, ses quartiers Nord et ses projets ANRU. De nombreuses reconstructions après beaucoup de démolitions, mais étaient-elles toutes réellement justifiées et quel bilan en tirer aussi bien du point de vue social, urbain et économique que d'un autre point de vue tout aussi important : environnemental ?

En 2016, les émissions de gaz à effet de serre en France ont de nouveau progressé alors que la France s'est dotée en 2015 d'une stratégie nationale bas carbone (SNBC). Le domaine du bâtiment représente la contre performance la plus importante et va nécessiter des « renforcements très substantiels des politiques publiques pour atteindre l'ambition voulue » (Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique et solidaire, janvier 2018). Notre prochain séminaire « Architecture et transition écologique, métabolisme urbain et économie circulaire » devrait être l'occasion de questionner, de manière ouverte et prospective, d'une part la biodiversité culturelle, les ressources locales, l'écogestion des flux des matières et leur interaction avec leur environnement, le réchauffement climatique avec plus particulièrement celui des villes - îlots de chaleur et de fraîcheur - et d'autre part la rénovation énergétique des bâtiments, à travers notamment l'architecture contemporaine remarquable et les EnR intégrées dans les constructions.

Ce sera un séminaire en rapport direct avec des sujets d'actualité qui concernent à la fois le ministère de la Cohésion des territoires, le ministère de la Transition écologique et solidaire et le ministère de la Culture, et que nous sommes amenés dans nos missions à traiter aussi bien en DDT, qu'en DREAL et en DRAC.

Un de ses enjeux sera de fabriquer de la matière grise, utile à tous les acteurs pour « avancer et agir collectivement et concrètement dans la lutte contre le réchauffement climatique », comme l'a souligné le président de la République le 10 décembre dernier à Paris lors de la Conférence internationale sur le climat.

Le principe de l'économie circulaire comme « atout pour relever le défi de l'aménagement durable des territoires », pour reprendre le titre du livre blanc édité par l'ADEME, met en avant la nécessité de l'allongement de la durée de vie en privilégiant le réemploi, la réutilisation, la rénovation, la réhabilitation des bâtiments, mais aussi des quartiers ou des matériaux.

C'est l'un des sept piliers de l'économie circulaire pour une gestion efficace des ressources dans le secteur de la construction. Considérer le bâtiment, le quartier, la ville comme un « stock », comme une « ressource à partager et à valoriser ».

Au moment où nous réfléchissons sur la revitalisation des centres-bourgs et des villes moyennes, sur l'étalement urbain, où se mettent en place un nouveau plan Bâtiment durable et la disposition de la loi LCAP sur le label Architecture contemporaine remarquable et de son décret, et où nous nous interrogeons sur le sens de nos missions, il y a là de véritables enjeux à relever.

La Suisse a toujours eu un rôle moteur dans tous ces domaines. Le métabolisme urbain a été mis en place dès 2005 à Genève, tout comme celui de l'économie circulaire et du recyclage. C'est l'une des premières villes en Europe, avec Bruxelles puis Paris, à avoir engagé cette réflexion.

Il y a à Genève, comme à Lausanne où nous nous rendrons, un nombre important de références sur lesquelles s'appuyer pour traiter ces sujets.

Les opérations de rénovation énergétique sur l'architecture contemporaine du XX^e siècle, y compris sur des grands ensembles de logements, y sont exemplaires et reconnues.

Enfin, il y a à Lausanne l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), reconnue internationalement comme une banque de ressources innovantes dans les questions environnementales, et dont nous espérons bien bénéficier.





JEUDI 28 SEPTEMBRE

- **Séjour** à l'hôtel Mercure Centre Vieux-Port
- **Ouverture du séminaire** par la présidente
- **Intervention de Laure-Agnès Caradec**, adjointe au maire de la Ville de Marseille, présidente d'Euroméditerranée, présidente de l'Agam, présidente du CAUE
- **Conférences**
 - **Thierry Durousseau**, architecte : Histoire et développement urbain de Marseille
 - **René Borruey**, architecte : L'architecture des territoires métropolisés
 - **Frédéric Roustan**, directeur d'étude à l'AGAM : Marseille ville portuaire
- **Dîner** à l'hôtel Mercure avec les invités

VENDREDI 29 SEPTEMBRE

- **Présentation des opérations urbaines dans les quartiers Nord**, par **Nicolas Binet**, directeur du GIP Marseille rénovation urbaine
- **Visite** en bus de sites quartiers Nord
- **Déjeuner** à la Friche la Belle de Mai
- **Présentation de l'opération Euroméditerranée**, par **Rémi Costantino**, directeur de la stratégie et de la prospective à l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée
- **Visite** en bus de sites dont le Parc habité d'Arenc et l'îlot Allar

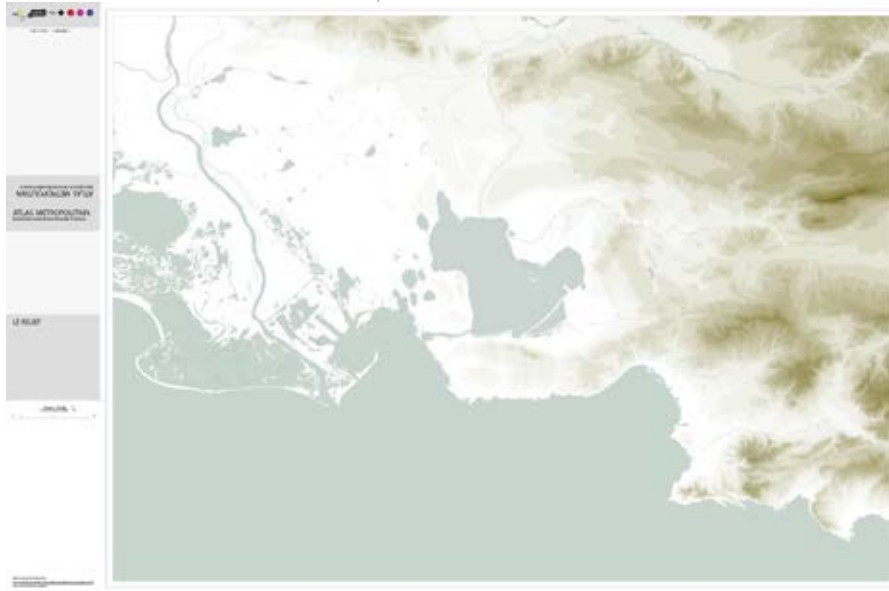
SAMEDI 30 SEPTEMBRE

- **Visites urbaines pédestres**
 - **Du Silo d'Arenc au Fort Saint-Jean** en passant par le Mucem : transformation de la frange littorale et réappropriation de la mer par la ville avec **Annie Beriat**, architecte DPLG
 - **Chemins de traverse**, des quartiers Nord aux bastides en passant par les villages, du Merlan à l'Etoile, rapport au grand paysage avec **Jérôme Mazas**, paysagiste
 - **Quartiers République**, Panier, Belsunce, histoire et transformation de la ville sur elle-même, avec **Nicolas Memain**, artiste marcheur
 - **Secteur gare Saint-Charles**, Porte d'Aix, Quartiers libres, Friche la Belle de Mai avec **Olivier Navelet**, architecte DPLG
- **Déjeuner** au Bistrot des Dames, Vieux-Port
- **Ateliers**
 - **Permis d'aménager de la loi LCAP, ou l'architecture comme lien entre politique et organisation des territoires**
Architectes-conseils de l'État : Isabelle Manescau, Andréas Christo-Foroux
Atelier animé par **Marie Baduel**, directrice de la stratégie à l'Avitem
 - **Le patrimoine, un levier d'urbanité des territoires ?**
Architectes-conseils de l'État : Jean-Luc Hesters, Agnès Lambot, Sylviane Saget. Atelier animé par **Michel Couartou**, journaliste spécialisé sur les questions d'urbanisme et d'architecture
 - **Quelle cohésion entre la métropole et les territoires ruraux ?**
Architectes-conseil de l'État : Christine Desert, Catherine Lauvergeat,
Architectes-conseils de l'État : Christine Desert, Catherine Lauvergeat, Stéphane Rouault. Atelier animé par **Françoise Arnold**, auteure et éditrice
Ateliers accompagnés par Pierre Caye, philosophe, chercheur au CNRS
- **Dîner** au restaurant Le Cercle des Nageurs

DIMANCHE 1^{ER} OCTOBRE

- **Séance plénière et restitution des ateliers** avec **Françoise Arnold**
- **Conférence** de **Pierre CAYE**

CARTOGRAPHIE DU SÉMINAIRE



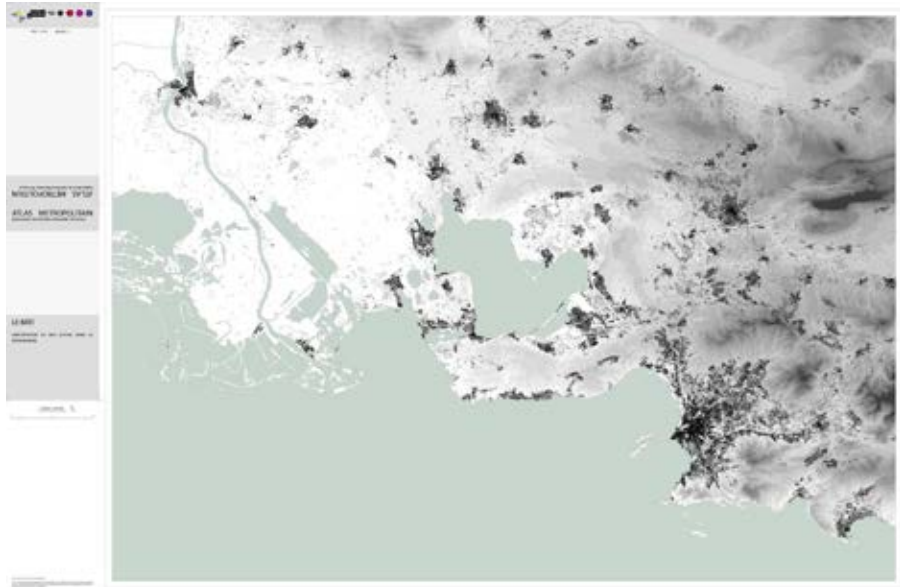
Relief | Thibaut Bertet, Chloé Castelli, Jean Pinard

6



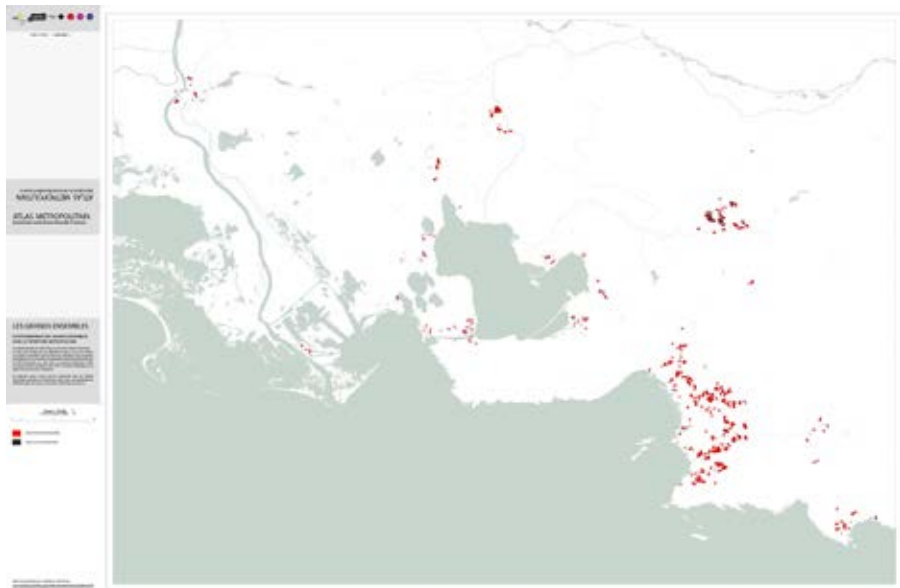
Le végétal, vers un système de parcs | Laura Stum, Caroline Zaruba

11



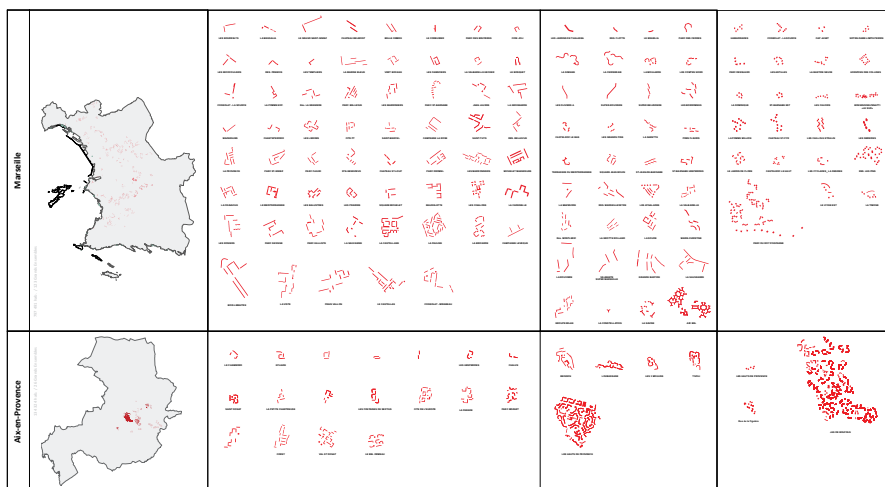
Bâti - Le bâti actuel et le relief | Clément Pecqueur, Anthony Ortega

34



Les grands ensembles - Emprise au sol | Jéhanne Delbe, Remi Sutura, Kevin Tognetti

39



Les grands ensembles - Tableau comparatif typologique | Jéhanne Delbe, Remi Sutura, Kevin Tognetti

Crédits

Ces cartes et photographies ont été réalisées par les étudiants du séminaire de SB/Master du Département *Architecture Ville Territoire*, sous la direction de Laurent Hodebert et Alexandre Field, assistés de Emmanuel Pinard, Jean-Marc Giraldi, Camille Fallet, Jordi Ballesta et Emmanuel Guillemart.

En 2011 :

Aurélié Auphan, Audrey Ayavou, Nazim Bentabet, Thibaut Bertet, Ondine Boetto, Frédéric Bourdieu, Elodie Calvard, Carl Cantin, Chloé Castelli, Maryneige Catelli, Eve-Marie Chaillan, Xavier Chambon, Mikael Crist, Ophélie Daniel, Magali Darcourt, Florian De Clercq, Vivien Del Campo, Louis Eisenlohr, Sophie Escallier, Sophie Fernandes, William Florenza, Marie Gabreau, Coralie Geay, Charlotte Habib, Julie Hermanowicz, Thomas Hotelier, Laura Leone, Mathieu Mercinier, Camille Morcrette, Stella Moro, Clémence Nicolas, Anthony Ortega, Marie-Suzanne Ota, Clément Pecqueur, Jean Pinard, Anais Rogeon, Siliti Karim,

En 2012 :

Mathias Apicella, Lysandre Aubert-Moulin, Aurélié Auphan, Claire Bazin, Laura Bernard, Elodie Calvard, Camille Castres, Sophie Cathagne, Thibaud Chargros, Quentin Charial, Quentin Daher, Benjamin Descostes, Aurélien Dias, Eloise Durand, Margaux Farrugia, Prune Gasnault, Caroline Gendre, Jirhan Ismet Ghanty, Chine Giannorsi, Vincent Grima, Matthieu Gujjarro, Yannick Llenas, Romain Lopes, Hong Ngoc Mach, Sophie Mahiou, Clémence Mallet, Lucie Marty, Julie Mihalache, Maria José Minarro Ortin, Eugénie Monget, Romain Mourgues, Christopher Navarro, Fanny Penichou, Céline Peyrard, Coline Phily, Laeticia Ponsat, Marie-Louise Redaud, Céline Rieu, Olivier Rigal, Anais Rogeon, Jean Saint Pierre, Karim Siliti.

En 2013 :

Andra Alayo Abreu, Anthony Aurelio, Manon Bublout, Lucas Buti, Eloïse Chevrolat, Michel de Rocca Serra, Jéhanne Delbe, Camille Delfour, Camille Desoroux, Justine Faure-Vincent, Sophie Fougerat, Tatiana Francischini Brandao Dos Reis, Mélanie Fretti, Julie Freychet, Anansa Gauberti, Lucas Gomez, Adrian Iuliu Hanzu, Romain Jacquinet, Sarah Khayat, Léa Lamy, Michal Luczak, Youness Maloulou, Coralie Maraval, Florence Martin, Caroline Mauran, Elena Mihaela Moga, Charlotte Salles, Laura Stum, Rémi Sutura, Kevin Tognetti, Eugénie Toucas, Caroline Zaruba.

Ce catalogue a été réalisé pour l'exposition des cartes et photographies de l'Atlas [métropolitain] qui a eu lieu à l'occasion du workshop international en juillet 2013 à l'ENSA Marseille.

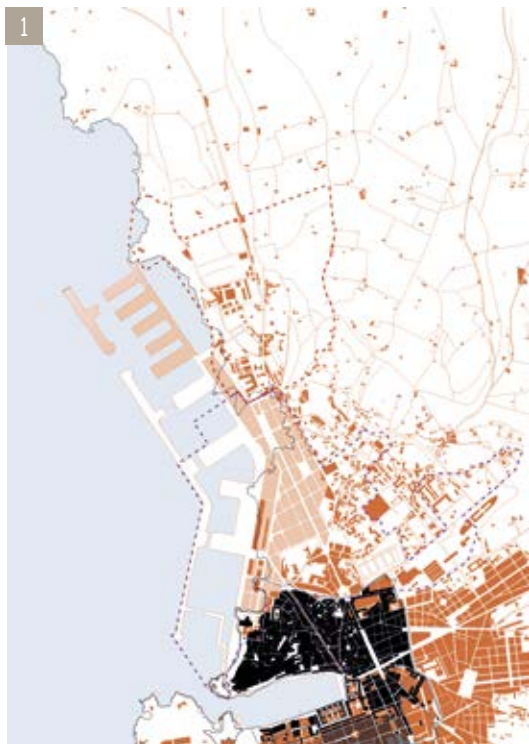
Direction :

Jean-Michel Savignat, Directeur du Département *Architecture, Ville et Territoire*
Laurent Hodebert

Coordination de l'exposition et du catalogue :

Laurent Hodebert, assisté de François Langlois et Florence Martin

L'équipe enseignante tient à remercier tout particulièrement le CAUE des Bouches du Rhône pour sa participation active et sa contribution indispensable à la mise en place de cet atlas.





1. Évolution 1743-1866
2. Carte d'état-major 1866
3. Photographie aérienne 1944
4. Évolution 1866-1944
5. État avant projet Euroméditerranée 1995
6. Le Parc habité

CONFÉRENCIERS

Laure-Agnès Caradec



Titulaire d'un DESS de Droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement du territoire et d'un diplôme universitaire d'Économie de l'immobilier, elle a travaillé au sein de bureaux d'études et de cabinets d'architecture. En tant qu'ingénieur territorial, elle a été en charge de l'urbanisme réglementaire et des documents de prospective au sein d'une ville de 38 000 habitants.

Elle est actuellement :

- **adjointe au maire de la Ville de Marseille**, déléguée à l'urbanisme, le projet métropolitain, le patrimoine municipal et foncier, le droit des sols
- **conseillère départementale des Bouches-du-Rhône**
- **présidente de l'établissement public d'aménagement Euro-méditerranée**
- **vice-présidente et membre du bureau de la FNAU** (Fédération nationale des agences d'urbanisme)
- **présidente de l'Agam** (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise)
- **présidente du CAUE** (Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement)

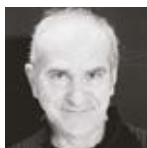
Thierry Dourousseau



DPLG urbaniste, il mène de front une activité libérale et des études sur le patrimoine urbain et architectural. Il est architecte-conseil CAUE des villes d'Arles et de Martigues et membre de la commission régionale du patrimoine et des sites.

Il est l'auteur de plusieurs ouvrages dont *Belsunce, une figure de ville* (Édisud, 1990), *André Schulb, ouvrages d'art* (Éditions générales, 1997), *725, Le Corbusier* (Éditions générales, 2002), *ERM-55-75, vingt années formidables !* (éd. Bik et Book, 2009), *Salin de Giraud, une cité industrielle en Camargue* (éd. Parenthèses, 2011).

René Borruey



Architecte DPLG, docteur en Histoire, chercheur (HDR) et enseignant titulaire en histoire et cultures architecturales à l'École nationale supérieure d'architecture de Marseille depuis 1983, au sein du laboratoire INAMA.

Il enseigne l'histoire de l'architecture de la ville et des territoires et mène des travaux de recherche développant avant tout une approche morphologique et historique des territoires urbains et périurbains, en particulier sur Marseille et sa région métropolitaine. Tant dans ses recherches que dans son enseignement, il aborde notamment des sujets liés à l'échelle architecturale et au patrimoine du XX^e siècle, et à l'historiographie de l'architecture du XX^e siècle.

Nicolas Binet



Directeur du groupement d'intérêt public GIP Marseille rénovation urbaine depuis juillet 2009, il a travaillé pendant 9 ans en Lorraine puis en Bretagne dans des organismes d'étude en urbanisme et en socio-économie de l'habitat.

Il a occupé tour à tour les fonctions de directeur régional pour le centre et l'ouest de la France d'une société de promotion immobilière (Capri Atlantique, 1987-1996), de directeur d'une filiale de la Caisse des dépôts et consignations gérant la réhabilitation des grands ensembles d'habitat social et le renouvellement urbain (CD Cités, 1996-2001) et de directeur adjoint de la SAMOA assurant le pilotage et la réalisation du projet Île de Nantes jusqu'en 2009.

Frédéric Roustan



Architecte et urbaniste, chargé de mission auprès de la direction générale, ancien responsable du pôle Projets urbains, membre du comité de direction, il est actuellement en charge de prospectives et de réflexions urbaines à

l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise. Il a mis en place, dans ses anciennes fonctions de management, un nouveau mode de fonctionnement du pilotage des études pour en améliorer leur qualité. Sa connaissance des métiers de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage publique le place d'emblée à l'articulation de la programmation et de la réalisation pour rapprocher les deux cultures. En 2008, il a réalisé une étude sur le devenir du centre-ville et du Vieux-Port de Marseille portant sur 400 ha.

Pierre Caye



Ancien élève de l'ENS de la rue d'Ulm, il est directeur de recherche au CNRS depuis 2006. Il a consacré une part importante de ses recherches à Vitruve et au vitruvianisme à la Renaissance et à l'âge classique.

Il a publié *Le savoir de Palladio* (Klincksieck, 1995), puis *Empire et décor : le vitruvianisme et la question de la technique à l'âge humaniste et classique* (J. Vrin, 1999) et a proposé, en collaboration avec Françoise Choay, une nouvelle traduction française du *De re aedificatoria* de Leon Battista Alberti aux éditions du Seuil (2004).

Il a dirigé au CNRS le groupe de recherche international sur « les savoirs artistiques et les traités d'art de la Renaissance aux Lumières ». À partir de la question de l'architecture et de la technique, Pierre Caye a récemment proposé une réflexion sur les transformations nécessaires du système productif contemporain dans *Critique de la destruction créatrice. Production et humanisme* (Les Belles Lettres, 2015).

Rémi Costantino



Il a rejoint l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée comme directeur de la stratégie et de la prospective en 2016.

Diplômé de l'École polytechnique et de l'École des Ponts, il a travaillé auparavant dans l'administration d'État, d'abord au ministère en charge de l'aménagement où il assurait notamment la tutelle des EPA et le pilotage de la démarche Éco-cité, puis au niveau régional en Île-de-France où il s'occupait du développement et de l'amélioration de l'offre de logement.

Laurent Meric

Architecte DPLG, il est depuis 2015 directeur de l'urbanisme à la Ville de Marseille au sein de la délégation générale Urbanisme, aménagement et habitat.

Il pilote des opérations de valorisation du patrimoine privé communal, des opérations d'amélioration de l'habitat, de résorption de l'habitat insalubre et de promotion du logement social. Dès la fin des années 1990, il met en œuvre les premières actions d'aides aux grandes copropriétés en difficulté, et anime le partenariat institutionnel correspondant. Puis il met en place les premiers plans de sauvegarde sous l'autorité du préfet.

En tant que directeur adjoint de l'habitat et du logement, il participe à la construction et la mise en œuvre d'un plan d'éradication de l'habitat indigne et à celles des projets de renouvellement urbain.

Nadine Arnaldi

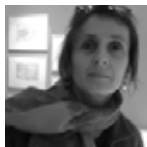
Directrice de l'Aménagement et de l'habitat à la Ville de Marseille au sein de la délégation générale Urbanisme, aménagement et habitat, elle est au départ ingénieur agronome de l'Institut national agronomique de

Paris-Grignon.

Nicolas Memain

Un « street jockey » ou encore un « monstre d'ours en béton » comme il aime à se définir. Il est un membre du Cercle des Marcheurs, cartographe du GR2013® et auteur de son tracé auquel il a donné sa forme emblématique.

Il a reçu, avec Baptiste Lanaspèze, le prix d'urbanisme 2013 de l'Académie d'architecture pour la création d'un sentier métropolitain. Spécialiste en urbanisme et architecture du XX^e siècle, il a organisé de très nombreuses balades architecturales dans plusieurs communes des Bouches-du-Rhône et participé à un inventaire architectural pour les services du patrimoine. Il travaille depuis de nombreuses années à revisiter l'encyclopédie des Bouches-du-Rhône.

Annie Beriat

Architecte DPLG, urbaniste, conseil en éco-conception, elle développe son activité d'assistante à maîtrise d'ouvrage sur le montage, la programmation et le développement de projets immobiliers et urbains, le management de projets

et le conseil en éco-conception.

Après un parcours diversifié en agences d'architecture et neuf années en maîtrise d'ouvrage privée en Île-de-France, elle a effectué un grand plongeon et s'est installée à Marseille en 2015.

Engagée au sein du réseau des acteurs associatifs du développement durable, elle est membre de CO2D, d'Envirobat-BDM et co-organisatrice du Off du Développement durable.

Jérôme Mazas



Architecte-paysagiste DPLG, diplômé de l'École nationale supérieure du paysage de Versailles (ENSP) en septembre 1990, il dirige l'agence Horizons à Marseille. Il travaille sur des projets d'échelles très différentes et de natures très diverses : de la ville très dense à la campagne plus sauvage, dans les secteurs sauvegardés comme dans les espaces les plus banals ou dans des projets urbains d'espaces publics complexes. Parmi ses travaux : la requalification des Izards à Toulouse, une collaboration avec le Conservatoire du littoral en Corse, le chantier en cours des places de Strasbourg et Roussel et de l'avenue Camille-Pelletan à Marseille (mandataire) ou encore l'aménagement d'un parc de 10 ha sur les dalles de la L2 à Marseille.

Julie Lalande



Architecte HMONP, elle a intégré en 2012 l'agence **Stoa**, où elle est en charge des projets de l'agence dans le périmètre d'Euroméditerranée, dont l'aménagement des espaces publics ZAC Saint-Charles Porte d'Aix-Marseille. Elle réalise également au sein de l'agence la conception de petits bâtiments liés aux aménagements d'espaces publics. Dans le cadre de la balade urbaine, elle présentera le projet d'aménagement des espaces publics ZAC Saint-Charles Porte d'Aix-Marseille.

L'Atelier Juxtapoz œuvre pour la promotion des cultures urbaines. Créée en 2009, l'association est dirigée par son membre fondateur, Karine Terlizzi. L'objectif de l'association est de soutenir, accompagner et promouvoir les artistes, développer la création artistique à Marseille, rendre l'art et la culture accessibles à tous. L'association a aujourd'hui installé une résidence d'artistes dans le couvent Levat, au cœur des Quartiers Libres. Dans le cadre de la balade urbaine, l'Atelier Juxtapoz présentera ses actions dans le couvent Levat.

Olivier Navelet



Architecte DPLG, formé à la Haute qualité environnementale en 2010, il est accompagnateur BDM (Bâtiments durables méditerranéens). Dans le cadre de la balade urbaine, Olivier Navelet sera guide sur l'ensemble du parcours. Il présentera notamment le projet urbain Quartiers Libres.

Agence Zakarian-Navelet

Formés à Marseille et Paris, ayant travaillé à Barcelone et Séville, Stanislas Zakarian et Olivier Navelet ont ouvert leur agence en 2009 à Marseille. Actuellement, Zakarian-Navelet développe avec Güller Güller et TVK le projet urbain Quartiers Libres / Saint Charles - Belle de Mai. L'agence travaille également avec D'ici-là paysagistes sur le projet du parc Bougainville et de ses abords urbains (Euroméditerranée). L'agence vient de livrer la phase 1 de 183 logements sociaux et en accession en zone ANRU (Saint-Mauront) et un Espace jeunes à la Grande-Motte, sélectionné parmi les 100 réalisations françaises de 2015. Stanislas Zakarian, architecte-conseil de l'État et enseignant à l'école d'architecture de Marseille, est corédacteur du guide d'architecture ArchitecTouro (architectouro.fr), labellisé Marseille Provence 2013, diffusé par le syndicat des architectes des Bouches-du-Rhône.

BIBLIOGRAPHIE & COPYRIGHT

Bibliographie

- Thery, Laurent (sous la dir. de), *La Métropole par le projet, Aix-Marseille-Provence*, éditions Parenthèses, 2016
- Roncayolo Marcel, *L'imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1990, rééd. ENS, coll. Bibliothèque idéale des sciences sociales, 2014, disponible en ligne : <http://books.openedition.org/enseditions/370> [archive]
- Roncayolo Marcel, avec Sophie Bertran de Balanda, *Le géographe dans sa ville*, éditions Parenthèses, 2016
- Pujol Philippe, *La fabrique du monstre. 10 ans d'immersion dans les quartiers nord de Marseille, la zone la plus pauvre d'Europe*, Prix Albert-Londres, éditions Les Arènes, 2016
- Durousseau Thierry, *Ensembles et résidences à Marseille 1955-1975. Vingt années formidables !*, éditions Bik et Book, 2009
- Durousseau Thierry (sous la dir. de), *Architectures à Marseille, 1900-2013*, éditions MAV PACA, 2014
- Dell'Umbria Alèssi, *Histoire universelle de Marseille. De l'an mil à l'an deux mille*, éd. Agone Mémoires Sociales, 2006
- Collectif, *Marseille Euroméditerranée. Un laboratoire de l'architecture du soleil*, Mook, éditions Autrement, 2014
- Collectif, *Petit atlas d'une ville-nature. Jardins urbains et cultures buissonnières à Marseille*, éditions Wildproject, 2017
- Caye Pierre, *Critique de la destruction créatrice, production et humanisme*, éditions Les Belles Lettres, 2015 et *Comme un nouvel atlas. D'un état meilleur que la puissance*, éditions Les Belles Lettres, 2017
- Borruéy, René, *Architecture et territoires de l'espace portuaire : le cas de Marseille, XIX^e-XX^e siècles*

Copyright

Crédits photographiques :

Stéphane Barriquand
Andréas Christo-Foroux
Jean-Luc Hesters
Laurent Hodebert
Stéphane Rouault
Christine Rousselot
Sylviane Saget
Peter Stoa
Jean-Christophe Tougeron
Stanislas Zakarian

Crédits cartographiques :

Agnès Lambot
René Borruéy
Thierry Durousseau
GIP Marseille
Établissement public Euroméditerranée

Cartes et photographies

Réalisées par les étudiants du séminaire de S8/Master du département Architecture ville et territoire, sous la direction de Laurent Hodebert et Alexandre Field, assistés de Emmanuel Pinard, Jean-Marc Giraldi, Camille Fallet, Jordi Ballesta et Emmanuel Guillemart.
Direction : Jean-Michel Savignat, directeur du département Architecture, ville et territoire
Laurent Hodebert

CONSEIL #23

