

**EUROPAN 12 – MARSEILLE
COMPTE-RENDU DE LA VISITE DU SITE
PLAN D' AOU ET DE LA RÉUNION D' ÉCHANGES
ENTRE LES CANDIDATS EUROPAN ET
LES REPRÉSENTANTS DE LA VILLE DE MARSEILLE
ET MRU, LE 19 AVRIL 2013.**

Ont participé à cette réunion :

M. CLAUDE VALLETTE

Ville de Marseille, Conseiller Municipal Délégué, chargé de la coopération Métropolitaine et de l'urbanisme

M. LAURENT MÉRIC

Ville de Marseille, Directeur adjoint, Direction de l'aménagement durable et de l'urbanisme

M. NICOLAS BINET

Marseille Rénovation Urbaine, Directeur du GIP MRU

MME LAURE PORTALE-MANACHEVITCH

Marseille Rénovation Urbaine, Chef de projet Plan d'Aou Saint-Antoine La Viste

M. ARNAUD VILLARD

Assistant à Maîtrise d'Ouvrage, Marseille Rénovation Urbaine

M. JEAN BREMOND

Assistant à Maîtrise d'Ouvrage, Marseille Rénovation Urbaine

MME ANNE-MARIE GUGLIELMI

Assistant à Maîtrise d'Ouvrage, Marseille Rénovation Urbaine

M. ALAIN COQUET

Architecte urbaniste, European France

MME PAULINE LEFORT

Architecte, chargée de projets, European France

M. EMMANUEL REDOUTEY

Architecte-urbaniste, expert pour le site de Marseille, European 12

Plan du compte-rendu :

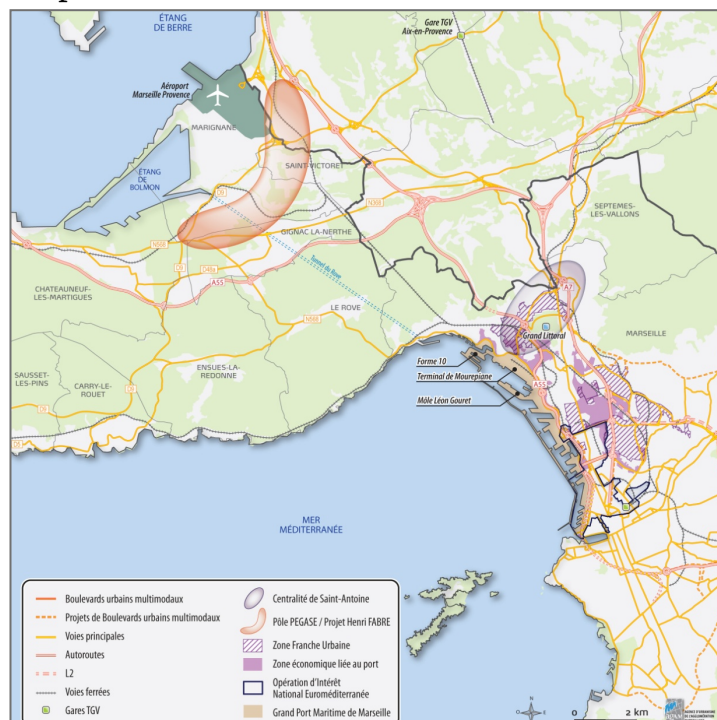
1. Accueil des équipes par les élus et représentants de la Ville de Marseille et Marseille Rénovation Urbaine
2. Questions / réponses avec les candidats
3. Rencontre des partenaires et acteurs intervenant sur le quartier
4. Recommandations aux équipes

1. ACCUEIL DES ÉQUIPES ET RAPPEL DES ENJEUX DU CONCOURS

Stratégie de développement urbain de la Ville de Marseille

M. Claude VALLETTE accueille les équipes candidates et présente la stratégie de développement de Marseille :

- À partir du vieux port, la Ville de Marseille s'est historiquement développée vers le nord avec le développement industriel et urbain de la ville tout au long du 20^{ème} siècle, en englobant les villages. Les liaisons ferroviaires et la réalisation d'infrastructures routières ont déterminé l'implantation de grandes zones économiques entre le port et la ville. Ce développement comprend également des équipements de niveau métropolitain dont l'Hôpital Nord, proche de Saint-Antoine. Malgré la prégnance des infrastructures dans le paysage et d'importantes coupures urbaines, les noyaux villageois conservent un rôle de structuration du tissu urbain.
- Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) et le Plan Local d'Urbanisme (PLU) accompagnent de nouvelles coopérations entre collectivité à l'intérieur du territoire d'influence métropolitaine. Avec le projet EuroMéditerranée 1 et 2, la Ville de Marseille poursuit la mutation de la façade maritime Nord et une stratégie d'intégration Ville / Port. Dans le cadre des réflexions du SCOT, le site de Saint-Antoine - Plan d'Aou appartient à une « centralité métropolitaine » en plein devenir, de l'Hôpital Nord au Terminal de Mourepiane.



Spécificités de l'urbanisation marseillaise

M. Laurent MÉRIC présente les spécificités de l'urbanisation marseillaise, autour de deux axes : l'urbanisation historique des quartiers nord et l'interface Ville / Port.

- La Ville de Marseille s'étend sur un territoire très vaste (plus de 24 000 ha). Sa structure géographique explique en grande partie le développement urbain : une urbanisation multipolaire et discontinue autour du port et d'une myriade de noyaux villageois dont découle le découpage administratif actuel en 16 arrondissements et 111 quartiers administratifs.
- Il existe deux corridors d'accès à la ville : par le Nord (axe Aix-en-Provence Marseille) et par l'Est (vallée de l'Huveaune en direction d'Aubagne). Les grands massifs et les collines ont contribué à renforcer l'autonomie de la ville tournée vers la mer, comme un « hinterland autonome ».
- L'explosion démographique et la production sans précédent de logements au cours des années 1965-1970 est liée à la décolonisation et au retour des rapatriés d'Algérie (450 000 à Marseille). La ville est alors un laboratoire de la production du logement de masse, y compris pour résorber des bidonvilles et répondre à un besoin de logements modernes et adaptés aux évolutions démographiques.
- La stratégie de développement de la ville s'organise aujourd'hui dans trois directions : la poursuite du développement urbain et portuaire vers le Nord, une politique de grands projets (dont EuroMéditerranée et les opérations de reconquête du centre-ville) et la poursuite du renouvellement urbain, dont les 14 sites de rénovation urbaine.

Le projet de rénovation urbaine du Plan d'Aou

M. Nicolas BINET présente le projet de rénovation urbaine Plan d'Aou et rappelle les enjeux du concours European :

- Marseille Rénovation Urbaine assure le pilotage de 14 projets en partenariat avec l'ANRU (Agence Nationale de Renouvellement Urbain), dans des contextes très différents (en quartier ancien ou cités d'habitat social, nombreuses copropriétés en difficulté...)
- La première cité du Plan d'Aou construite en 1972 donne l'image d'un urbanisme de relégation. Elle a très vite cumulé de nombreuses difficultés : malfaçons techniques, enclavement, problèmes liés au peuplement. Il ne restera que deux bâtiments de la cité d'origine, qui ont fait l'objet de plusieurs programmes de réhabilitation. Actuellement, il reste en outre les deux derniers bâtiments prévus à la démolition, laquelle est programmée dans les prochaines semaines.

- La physionomie actuelle du quartier est le fruit d'une décennie d'interventions qui ont permis de désenclaver le site (aménagement de la rue Jorgi Reboul), de réintroduire des activités avec le dispositif de ZFU (Zone Franche Urbaine) et de diversifier l'habitat avec plusieurs programmes de logements en accession, mais également en locatif social intermédiaire. On peut considérer que le quartier sera composé de 80% de logements neuf à terme.
- La participation à European 12 correspond à la volonté de marquer une nouvelle étape du projet, en continuité des actions déjà réalisées, et d'accueillir les propositions créatives des équipes, en terme de forme urbaine et architecturale et en matière de programme.

Le site European et les grandes lignes du programme urbain

M. Arnaud VILLARD expose le site, les enjeux d'aménagement et les grandes lignes du programme urbain :

- Dans la logique d'European, deux périmètres ont été identifiés. Il s'agit de deux périmètres de projet avec des niveaux de définition attendus différents, à considérer que la réflexion prospective et stratégique couvre l'ensemble du quartier et ses connexions avec son environnement. Ces périmètres sont déterminés notamment par la topographie et les interventions opérationnelles envisagées sur le quartier. Les équipes ont toutefois la possibilité de faire des propositions sur la totalité du site dans le périmètre rouge.
- La connexion métropolitaine du quartier est assurée par la gare de Saint-Antoine qui sera confortée par le réaménagement du pôle d'échanges et une meilleure articulation au quartier par le boulevard du Commandant Robert Thollon.
- Le site stratégique (périmètre rouge) est composé de deux parties : des programmes de logements en accession (environ 150) sont envisagés au sud, en tirant parti des vues remarquables sur la baie de l'Estaque. L'intervention devra composer avec les résidences fermées existantes, et permettre d'envisager des porosités à terme. Au Nord, il s'agit de valoriser le belvédère par un espace public paysager en lien avec le mail Canovas. Ce belvédère pourra constituer à terme une porte d'entrée vers le Parc de Séon.
- Le site de projet (périmètre jaune) était initialement dévolu à la réalisation d'une maison de retraite. La ville de Marseille et Marseille Rénovation Urbaine ont souhaité recomposer ce programme et l'adapter aux besoins du quartier. Il s'agit donc de concevoir un lieu intergénérationnel en incluant des logements dédiés aux seniors, des activités économiques (accueil de jeunes entreprises), des espaces

pouvant servir aux habitants du quartier (ateliers de bricolage ou de réparation, activités culturelles, jardins...) et un lieu d'accueil et d'hébergement temporaire pour des familles visitant des patients de l'hôpital Nord).

2. QUESTIONS / RÉPONSES

Pouvez-vous préciser la politique de développement des transports publics et son implication sur la zone d'étude ?

La réflexion sur les transports publics s'inscrit dans un système métropolitain, dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains, pour passer d'une ville « tout voiture » à un meilleur équilibre entre les modes de déplacement. La desserte des quartiers nord, et de plan d'Aou en particulier, sera améliorée avec la mise en service d'un BHNS dont les travaux viennent de débiter (Bus à Haut Niveau de Service), l'augmentation du cadencement des trains sur la ligne Aix-Marseille et le réaménagement du pôle d'échanges de la gare Saint-Antoine (voir Dossier de site).

Les acteurs culturels et sociaux ou les habitants ont-ils été consultés dans le cadre de la candidature à Europan ?

À ce stade ont été associés les partenaires opérationnels et financiers du programme de rénovation urbaine : la Ville de Marseille, les représentants de l'État et les bailleurs copropriétaires. L'information et la consultation des associations ou des habitants se fera, bien sûr, dans un second temps, à partir des résultats d'Europan. Il faudra alors poursuivre un travail de concertation pour préciser le programme et le projet. Cependant, les intentions et les hypothèses d'aménagement ont déjà été rendues publiques, et sont connues des habitants.

La cité de la Bricarde fait-elle l'objet d'un projet ?

Pas à ce jour. Les deux cités les plus proches, la Bricarde et Castellane, nécessiteront une nouvelle réflexion urbaine dans les prochaines années.

Pouvez-vous préciser le projet relatif au parc de Séon ? Des propositions sont-elles attendues ?

La valorisation et l'aménagement du Parc de Séon font l'objet d'une réflexion de la Ville (voir dossier de site), aujourd'hui au stade des intentions : valoriser la nature en ville, développer les usages et favoriser les connexions, préserver cette continuité à l'échelle territoriale. La mise en valeur de cet espace doit s'inscrire dans une lecture plus large du grand paysage et de la

mutation de ce territoire. Les candidats European sont libres de faire des propositions, mais ce n'est pas directement l'objet du concours.

Le dossier de site signale la présence d'anciens bunkers « qui ne peuvent être démolis ». Pourquoi doivent-ils être conservés ?

Par prudence économique, en regard du coût généré par un éventuel démantèlement. Il paraît plus rationnel de composer avec ces structures existantes. Ce point reste à l'appréciation des candidats.

Les candidats doivent-ils prendre en compte tous les projets figurés sur le plan d'aménagement de mai 2012, non réalisés à ce jour ?

Oui, excepté à l'intérieur du site stratégique (périmètre rouge). Le projet doit s'inscrire dans l'existant, avec ses qualités et ses défauts. Dans le cadre du thème de la ville adaptable, les attentes ne portent pas directement sur la production d'un plan de masse. Il s'agit surtout de proposer une stratégie et un processus de transformation, en intégrant la possibilité d'évolutions et d'adaptations du programme urbain. La question se pose également à l'échelle architecturale en considérant qu'un bâtiment peut muter et changer de fonction dans le temps.

Le dossier de site (p. 29) fait référence à un cheminement à niveau constant (côte altimétrique 136). Pouvez-vous préciser ce point ?

Ce cheminement en altitude constante est un cheminement projeté qui permet de parcourir le Parc de Séon du nord au sud. On en voit la trace sur les documents d'orientations fournis aux candidats European. Il passe en dessous d'une partie arborée que les habitants appellent "la pinède" et rejoint le plateau au niveau des Terrasses de Verduron. C'est la seule partie plane en lien direct avec le coteau et le point de démarrage de ce cheminement à la cote altimétrique 136.



3. RENCONTRE AVEC LES PARTENAIRES ET ACTEURS INTERVENANT SUR LE QUARTIER

ERILIA - LOGIREM

Contact ERILIA (syndic de copropriété) : Mme Mireille PRONO

Il y avait historiquement trois bailleurs sociaux sur le quartier se partageant la propriété foncière. Il ne sont plus que deux aujourd'hui, ERILIA et LOGIREM, associés dans la copropriété du Plan d'Aou.

Centre Social Maison Pour Tous

Contact : Mme Marion DOUSSE, Directrice du Centre Social

Cet équipement de quartier a été inauguré en 2009. Il est géré par le Centre de culture ouvrière dans le cadre d'une délégation de service public.

Voir : <http://www.ccocl13.fr/index.php?page=centre-social-saint-antoine>

Association ACELEM

L'ACELEM est une association proposant des espaces lecture à destination de publics scolaires et familiaux. Présente dans le quartier depuis 1995, l'Espace Lecture d'abord été hébergé par le Centre Social. Depuis 2010, elle occupe le rez-de-chaussée de l'immeuble « Les terrasses du Verduron ».

Contact : Pascal et Dominique

Voir : <http://www.acelem.org/site/?cat=7>

COSMOS KOLEJ

Contact : Mme Catherine VERRIER

Cosmos Kolej est une compagnie théâtrale installée depuis 2002 dans une ancienne friche industrielle, la Gare Franche. C'est un lieu de travail et de résidence pour des artistes de tous horizons et de toutes disciplines. Depuis 2009, elle gère et anime des jardins partagés mis à disposition par la Ville de Marseille (partie basse du mail Canovas)

Voir : <http://www.cosmoskolej.org>

4. RECOMMANDATIONS AUX ÉQUIPES

Plan d'Aou est un quartier sensible et continue d'abriter du trafic de stupéfiants. Il est conseillé aux équipes de se rendre sur le terrain le matin et de rester discrets et vigilants notamment pour les prises de vue.

5. DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

Documents projeté en séance.

MARSEILLE-FR-C-Mo6.pdf

Présentation du territoire.

MARSEILLE-FR-C-Mo7.pdf

Extrait du SCOT.

**EUROPAN 12 – MARSEILLE
REPORT ON THE VISIT TO THE PLAN D’ AOU
SITE AND THE DISCUSSIONS BETWEEN THE
EUROPAN CANDIDATES AND
THE REPRESENTATIVES OF THE CITY OF
MARSEILLE AND MRU,
19 APRIL 2013.**

Present:

MR CLAUDE VALLETTE

City of Marseille, Ville de Marseille, Deputy Municipal Councillor,
responsible for Metropolitan cooperation and urban planning

MR LAURENT MÉRIC

City of Marseille, Deputy Director, Department of Sustainable Development
and Urban Planning

MR NICOLAS BINET

Marseille Rénovation Urbaine, Director of the MRU Public Interest Group
(GIP)

MRS LAURE PORTALE-MANACHEVITCH

Marseille Rénovation Urbaine, Project manager for Plan d’Aou Saint-Antoine
La Viste

MR ARNAUD VILLARD

Client Support, Marseille Rénovation Urbaine

MR JEAN BREMOND

Client Support, Marseille Rénovation Urbaine

MRS ANNE-MARIE GUGLIELMI

Client Support, Marseille Rénovation Urbaine

MR ALAIN COQUET

Architects and urban designer, European France

MRS PAULINE LEFORT

Architect, project manager, European France

MR EMMANUEL REDOUTEY

Architect and urban designer, expert for the Marseille site, European 12

Report plan:

1. Welcome to the teams by the elected officials and representatives of Ville de Marseille and Marseille Rénovation Urbaine
2. Q&A with the candidates
3. Meeting with partners and practitioners working on the district
4. Recommendations to the teams

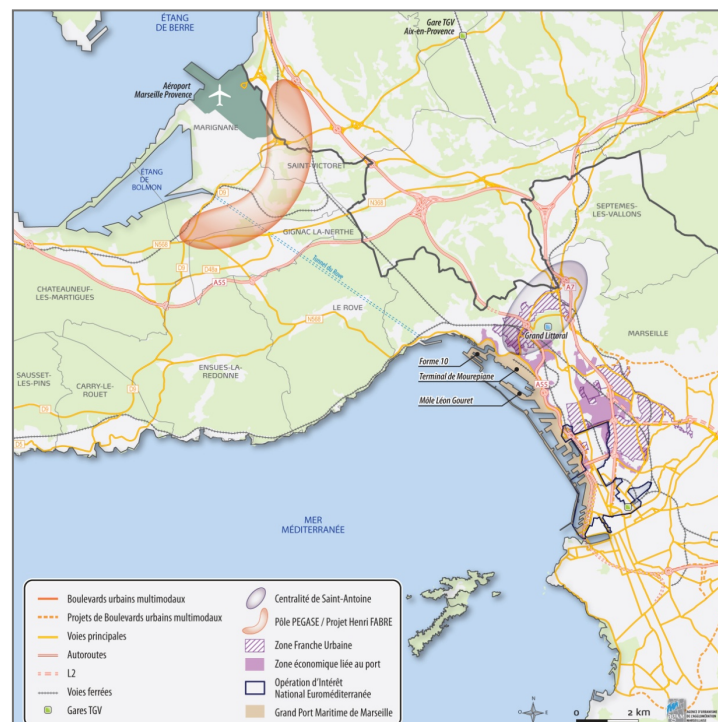
1. TEAM WELCOME AND SUMMARY OF THE COMPETITION PRIORITIES

City of Marseille urban development strategy

Mr Claude VALLETTE welcomed the competition teams and described Marseille’s development strategy:

- Starting from the old port, the City of Marseille historically developed northwards with the city’s industrial and urban development throughout the 20th century, absorbing villages. The rail links and the construction of road infrastructures governed the introduction of big economic zones between the port and the city. This development also includes metropolitan scale amenities, including Hôpital Nord, near Saint-Antoine. Despite the impact of the infrastructures on the landscape and major divides in the urban landscape, the village nuclei have continued to structure the fabric of the city.

The Territorial Coherence Plan (SCOT) and the Local Urban Plan (PLU) support new cooperations between communities within the area of metropolitan influence. With the EuroMéditerranée 1 and 2 project, the City of Marseille is continuing its transformation of the Northern seafront and a strategy to integrate the City and the Port. In the SCOT plans, the Saint-Antoine - Plan d’Aou site belongs to a fast developing “metropolitan centre”, from Hôpital Nord to Mourepiane Terminal.



Specificities of urbanisation in Marseille

Mr Laurent MÉRIC described the specificities of urbanisation in Marseille, based on two main factors: the historical urbanisation of the northern districts and the interface between City and Port.

- The City of Marseille covers a very large area (more than 24,000 ha). Its geographical structure largely explains its urban development: multipolar and discontinuous urbanisation around the port and around multiple village centres, which has resulted in the current administrative division into 16 arrondissements and 111 administrative districts.
- There are two access corridors to the city: from the North (Aix-en-Provence Marseille axis) and from the East (Huveaune Valley towards Aubagne). The large massifs and the hills have contributed to reinforcing the autonomy of the coastal city, forming an “autonomous hinterland”.
- The demographic explosion and the unprecedented housing construction boom of the years 1965 to 1970 is linked with decolonisation and the return of French expatriates from Algeria (450,000 in Marseille). The city became a laboratory of mass housing production, which included relocations from slum clearances and a response to the need for modern housing able to adapt to demographic changes.
- The city’s development strategy is now structured around three priorities: continuing urban and Port development northwards, a policy of large projects (including EuroMéditerranée and the operations to reclaim the city centre) and the pursuit of urban renewal, including the 14 urban renovation sites.

The Plan d’Aou urban renovation project

Mr Nicolas BINET presented the Plan d’Aou urban renovation project and recalled the issues of the European competition:

- Marseille Rénovation Urbaine is managing 14 projects in partnership with ANRU (national urban renewal agency), in very different contexts (old districts or social housing estates, numerous problem condominiums...)
- The first estate in Plan d’Aou, built in 1972, is typical of an urbanism of exclusion. It very quickly ran into numerous problems: technical defects, isolation, overcrowding issues. Only two of the original estate buildings remain, which have undergone several refurbishment programmes. At present, these the last two buildings are scheduled for demolition in the next few weeks.
- The current physiology of the district is the result of a decade of operations that have opened up the site (development of Rue Jorgi

Reboul), reintroduced business activities with the ZFU (Urban Free Zone) scheme and diversified the housing with several first-time buyer programmes, as well as intermediate social rental accommodation. In the long run, the district will consist of 80% new housing.

- The participation in European 12 reflects the desire to mark a new stage in the project, following on from actions already completed, and to attract creative proposals both for urban and architectural form and programmes from the teams.

The European site and the major elements of the urban programme

Mr Arnaud VILLARD described the site, the development priorities and the major elements of the urban programme:

- For the purposes of European, two perimeters have been identified. These are two project areas which have different expected levels of definition, on the assumption that the forward-looking and strategic ideas will cover the whole district and its connections with its environment. These areas are largely determined by the topography and the operational interventions planned for the district. However, the teams have the option of advancing proposals for the whole of the site within the red perimeter.
- The district is connected to the city by Saint-Antoine Station, which will be reinforced by the development of the intermodal hub and better links via Boulevard du Commandant Robert Thollon.
- The strategic site (red perimeter) consists of two parts: programmes for first-time buyer dwellings (around 150) are envisaged to the south, exploiting the remarkable views over the Bay of Estaque. The operation will need to take account of the existing gated communities, and look at the possibility of ultimately creating permeabilities. To the North, the brief is to bring out the qualities of the Belvedere by a public landscaped space linking with Canovas Mall. Eventually, this Belvedere could become a gateway to Parc de Séon.
- The project site (yellow perimeter) was originally intended to be a retirement home. City of Marseille and Marseille Rénovation Urbaine wanted to remodel this programme and adapt it to the needs of the district. So the remit is to design an intergenerational space including housing for the elderly, economic activities (young businesses), places that local residents can use (DIY or repair workshops, cultural activities, gardens...) and a temporary reception and accommodation space for families visiting patients at the North Hospital.

2. Q&A

Can you explain the policy for public transport development and its role in the study area?

The ideas about public transport form part of a metropolitan scheme, under the Urban Transport Plan, to move from an “all car” city towards a better balance between transport modes. Transport provision to the northern districts, in particular to Plan d’Aou, will be improved by the introduction of a BRT (bus rapid transit) system, on which work has just begun, an increase in train frequency on the Aix-Marseille line and the redevelopment of the Saint-Antoine Station intermodal hub (see site pack).

Have the cultural and social agencies or the inhabitants being consulted as part of the European application?

At this stage, the operational and financial partners in the urban renovation programme have been involved: the City of Marseille, central government representatives and the joint landlords. The voluntary sector and local people will, of course, be informed and consulted subsequently, after the European results. Consultations will then be held to decide on the final programme and project. However, the development intentions and assumptions have already been made public, and are familiar to the residents.

Is there a project for the Bricarde estate?

Not at present. The two nearest estates, Bricarde and Castellane, will require further planning in the coming years.

Can you tell us anything about the plans for Parc de Séon? Do you expect proposals?

The City is looking to enhance and develop Parc de Séon (see site pack), and is currently at the stage of intentions: bringing nature into the city, developing uses and promoting connections, preserving continuity at the territorial scale. The development of this area needs to form part of a wider picture of the landscape and future changes. The European candidates are free to make proposals, but this is not directly the subject of the competition.

The site pack refers to the presence of old bunkers “which cannot be demolished”. Why must they be kept?

For economic reasons, because of the cost involved in dismantling them. It seems more rational to work with these existing structures. This point is up to the candidates to judge.

Should the candidates take account of all the projects in the May 2012 development plan, which have not so far been built?

Yes, except within the strategic site (red perimeter). The project must fit with the existing fabric, with its qualities and defects. Within the theme of the adaptable city, there is no direct expectation that you should produce a layout plan. The aim above all is to propose a strategy and process of transformation, including the possibility of changes and adaptations in the urban programme. The question also applies to the architectural scale, with the idea that a building can mutate and change function over time.

The site pack (p. 29) refers to a single level track (spot height 136). Could you tell us more about this?

This level route is a planned track running through Parc de Séon from north to south. You can see the route on the guideline documents provided to the European teams. It passes beneath a wooded area that local people call “the pine wood” and rejoins the plateau at the Terrasses de Verduron. It is the only flat section linking directly with the slope and the starting point of this track has a spot height of 136.



3. MEETINGS WITH THE PARTNERS AND PEOPLE WORKING ON THE DISTRICT

ERILIA - LOGIREM

Contact ERILIA (Management agent): Mrs Mireille PRONO
 Historically, there were three social landlords in the district, who shared ownership of the land. Now there are only two, ERILIA and LOGIREM, joint owners of the Plan d’Aou.

Maison Pour Tous Social Centre

Contact: Mrs Marion DOUSSE, Director of the Social Centre

This neighbourhood amenity was inaugurated in 2009. It is managed by the Working-Class Culture Centre under a public service contract.

See: <http://www.ccocl13.fr/index.php?page=centre-social-saint-antoine>

ACELEM Association

ACELEM is an association that provides reading spaces for school and family groups. Present in the neighbourhood since 1995, the Reading Space was initially housed in the Social Centre. Since 2010, it has been located on the ground floor of the “Les terrasses du Verduron” building.

Contact : Pascal and Dominique

See: <http://www.acelem.org/site/?cat=7>

COSMOS KOLEJ

Contact : Mrs Catherine VERRIER

Cosmos Kolej is a theatre company that has been located since 2010 in a former industrial wasteland, Gare Franche. It is a working and residential space for artists from all backgrounds and disciplines. Since 2009, it has managed and developed shared gardens made available by the City of Marseille (lower part of Canovas Mall)

See: <http://www.cosmoskolej.org>

4. RECOMMENDATIONS TO THE TEAMS

Plan d’Aou is a vulnerable district, where drug-trafficking still goes on. The teams are advised to visit the site in the morning and to remain discreet and alert, particularly when taking photographs.

5. ADDITIONAL DOCUMENTS

Documents shown during the visit.

MARSEILLE-FR-C-Mo6.pdf

Area presentation.

MARSEILLE-FR-C-Mo7.pdf

Extract of SCOT document.