WORKSHOP S7 VILLE-NATURE – 5ÈME ÉDITION

URBANIC PARK

PROGRAMME

DU 8 AU 19 JANVIER 2018

Architecture, Ville et Territoires
École Nationale Supérieure d'architecture de Marseille
Parc National des Calanques
2017 - 2018

SOMMAIRE

5 INTRODUCTION

6 CONTEXTE

11 DIAGNOSTIC

Géologie et climat

Histoire et économie

Le Parc des Calanques

Densité et Morphologie

Mobilité

31 SCÉNARIOS

Constats

Enjeux

35 LE WORKSHOP

Planning

Attendus pédagogiques

Encadrement (équipe et réglement)

Visite du site

INTRODUCTION

Le workshop, une institution pédagogique

Depuis onze ans maintenant, l'École d'Architecture de Marseille organise chaque année en janvier un workshop de deux semaines entre les deux semestres universitaires.

Ce workshop fait partie du cursus universitaire de l'école tous les étudiants en 4ème année y participent. Cet évènement est également ouvert à des visiteurs venus d'autres écoles en France et dans le monde. L'effectif totalise environ 120 étudiants chaque année. Soit 12 équipes de 10, chacune encadrée par un enseignant ou une personnalité extérieure compétente.

Afin d'offrir des thèmes de réflexion de qualité, l'atelier de projet « Interface Ville/Nature » du département AVT est dédié à l'organisation du workshop.
Pendant un semestre, les étudiants de cet atelier de deuxième année de Master réalisent une analyse poussée du site. Elle permet l'élaboration d'un corpus de scénarios qui constituent des axes de projet, développés ou non par les participants.

À la fin des deux semaines, les étudiants de l'atelier récupèrent les travaux et les mettent en forme afin de permettre la production d'une publication et d'une exposition. Certains étudiants continuent à explorer les thèmes abordés pendant le workshop sous forme de projets de fin d'étude (PFE) voire de thèses encadrées par l'École pendant trois ans.

Les premières éditions du workshop ont permis le développement de l'idée de Bateau-Bus, aujourd'hui partie intégrante du dispositif de transport de la métropole. Les années suivantes, l'événement a été organisé en partenariat avec le Port Autonome de Marseille.

Depuis cinq ans, le workshop fait l'objet d'une collaboration avec le parc national des calanques, pour questionner l'interface entre espaces urbains et parc naturel.
Cette année, il se focalise sur la ville de la Ciotat pour traiter ce thème Ville/Nature.

For eleven years now, the school of Architecture of Marseille organizes every year in January a workshop of two weeks between the two semesters of 4th years students.

This workshop is part of the program of the school: all the students in 4th year participate in it. This event is also opened to visitors come from the other schools in France and in the World. The staff totals approximately 120 students every year. That is 12 teams of 10, each supervised by a teacher or a competent outside personality.

To offer quality themes for reflection, the studio of project «Interface City nature» of the AVT department is dedicated to the organization of the workshop.
During half a year, the students of this studio of the second year of Master's degree realize an advanced analysis of the site. It allows the elaboration of a corpus of scenarios which establishaxes of project, developed or not by the participants.

At the end of two weeks, the students of the studio regroup the works and shape them to allow the production of a publication and an exhibition. Some students continue to explore tackled issues during the workshop in the form of projects of the end of study (PFE) and some even can pursue to a thesis (3 years).

The first edition of the workshop allowed the development of the idea of Boat-bus, today integral part of the device of transport of the metropolis. Next years, the event was organized in partnership with the Autonomous Port of Marseille.

For five years, the workshop has been the object of a collaboration with the National park of Creeks, to question the interface between urban spaces and natural reserve.
This year, it focuses on the city of Ciotat to handle this theme City nature.

CONTEXTE

Entre attractivité et isolement

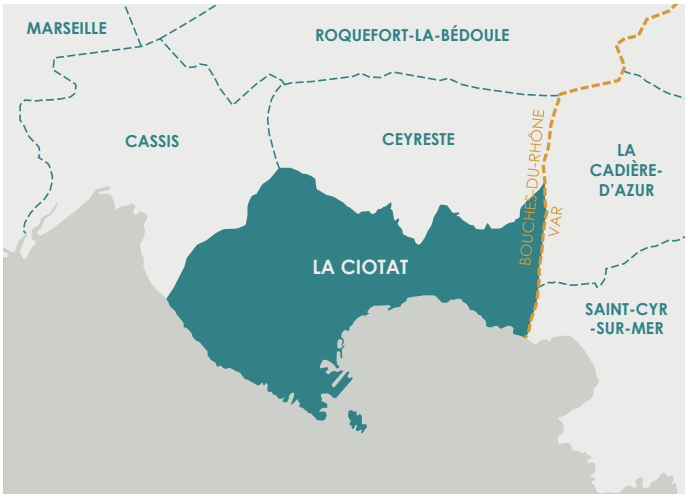
Le workshop a pour ambition de développer une réflexion sur l'interface entre ville et nature. Pour cela, chaque édition se concentre sur une interface entre le parc national des calanques et la métropole. Le statut métropolitain du parc et la diversité des points de contact avec la ville sont un terrain fertile à l'expérimentation.
Le workshop a exploré lors des éditions précédentes la vallée de l'Huveaune, les îles du Frioul, le Mont Roze et le campus de Luminy. Cette année il se déroule à La Ciotat.

Cette porte d'entrée du parc des Calanques représente d'après une étude de 2003[1] en moyenne 1800 visiteurs par jour pour les sites terrestres et maritimes de l'Île Verte et du Mugel.
Le paysage du parc des calanques autour de la Ciotat est reconnu pour ses particularités géologiques Les rochers des Trois Secs et les Calanques se sont formés dans le poudingue contrairement aux paysages calcaires du reste des Calanques et l'Île Verte est la seule île boisée des Bouches-du-Rhône.

La ville de la Ciotat compte 35 000 habitants. Elle est le siège des chantiers navals depuis des siècles, et cette activité a transformé le paysage et la vie de ses habitants. Aujourd'hui tournés vers la grande plaisance, ils connaissent un nouvel essor, et représentent un peu moins de 500 emplois directs. La zone d'activité d'Athélia située au nord de la ville est un bassin d'emplois encore plus important avec 4000 travailleurs.

Ce qui augmente encore les enjeux sur la limite ville/nature à la Ciotat, c'est la relation qu'entretiennent ces deux entités. Tournant le dos au relief formé par le parc, celui-ci est difficilement accessible depuis la ville. En témoignent voirie et stationnement peu adaptés, règlementation de certains accès, déficit de signalisations, détours autant de points sur lesquels travaillent parc et municipalité.

Enfin, c'est à sa situation isolée (le cœur terrestre du parc des Calanques à La Ciotat n'est pas en contact avec la zone Marseille-Cassis, il n'est relié au reste du parc que par le cœur maritime) que l'exercice de cet année doit aussi son intérêt.



1 *Étude socio-économique JLR réalisée pour le conseil général 13.*

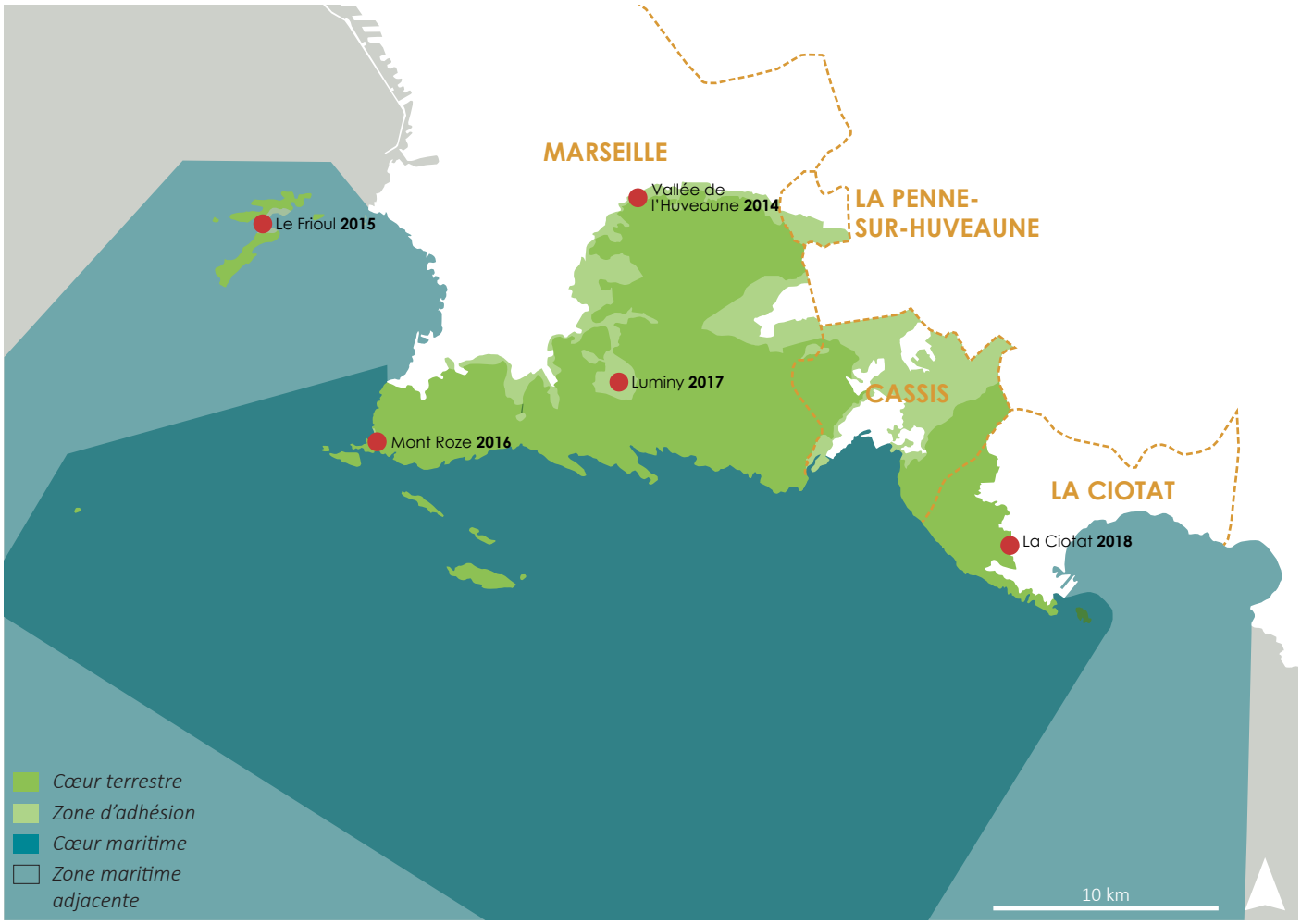
The workshop has for ambition to develop a reflection on the interface between City and Nature. On that purpose, every edition concentrates on an interface between the National park of Creeks and the Metropolis. The metropolitan status of the park and the diversity of contact points with the city are a fertile ground for experiment.
The workshop explored during the previous editions the valley of Huveaune, Frioul Islands, the Mount Roze and the campus of Luminy. This year it takes place in Ciotat.

This front door of the park of Creeks represents (according to a study of 2003) on average 1800 visitors a day for the ground and maritime sites of the Green Island and the Mugel.
The landscape of the Park of Creeks around La Ciotat is recognized for its geologic particularities the rocks of «Trois Secs» and Creeks formed in the pudding stone contrary to the calcareous landscapes besides Creeks, and the Green island is the only woody island of the department.

The city of La Ciotat counts 35 000 inhabitants. It has been the headquarter of shipyards for centuries, and this activity transformed the landscape and the lives of its inhabitants. Today heading toward the big sailing, it knows a new impetus, and represent a little less than 500 direct jobs. The activity zone of Athelia located in the North of the city is an even more important labor pool with 4000 workers.

What still increases the stakes on the limit City/nature in Ciotat is the relation which maintain these two entities. Turning the back on the relief formed by the Park, this one is difficult to access from the city. Public road network and car park little adapted, regulations of certain accesses, deficit of signaling, bends so many points on which work Park and Municipality.

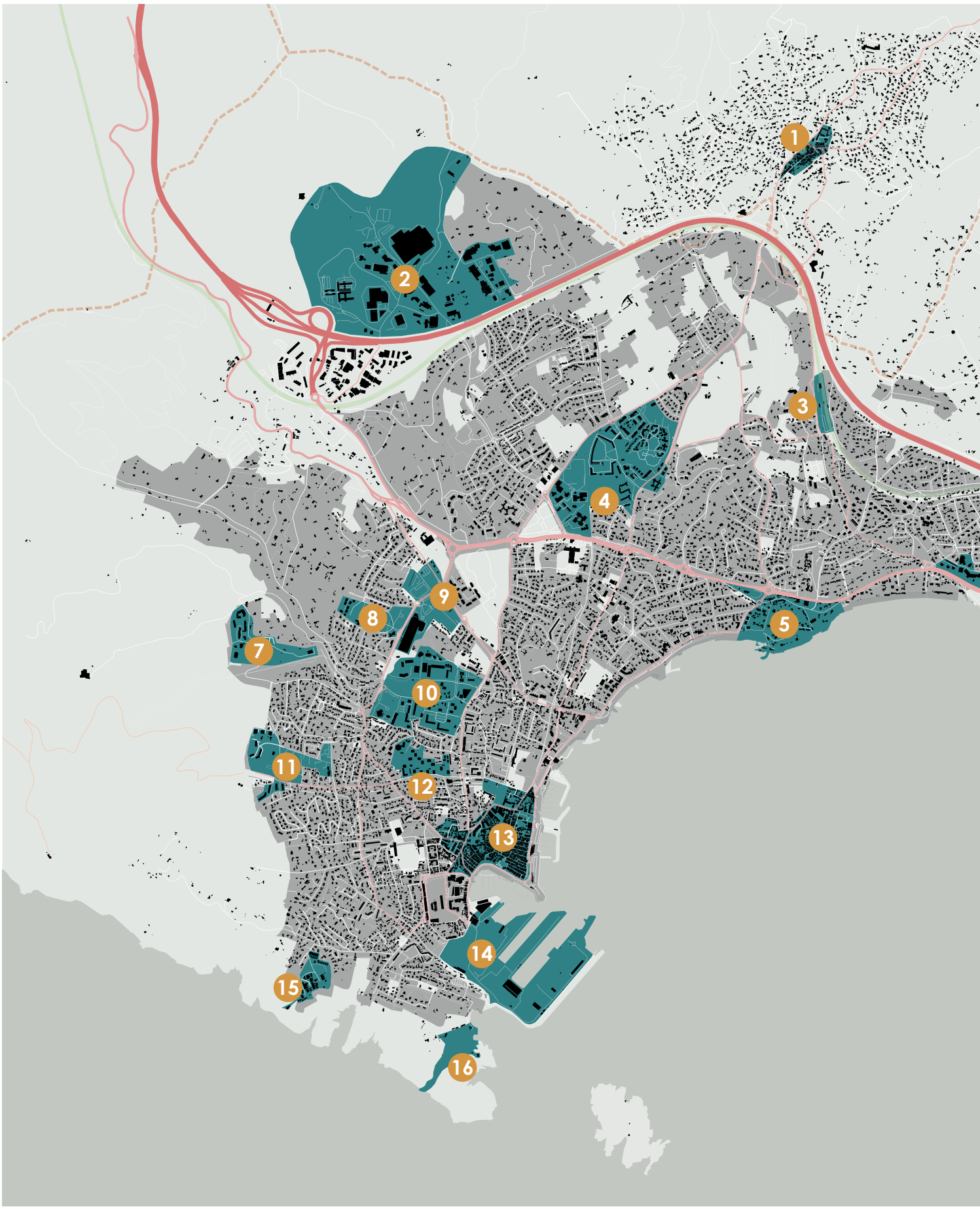
Finally, it is for the isolated situation (the ground heart of the Park of Creeks in Ciotat is not in touch with the zone Marseille-Cassis, it is connected with the rest of the park only by the maritime heart) that the exercise of this year also owes its interest.



Périmètre du parc national des calanques

CONTEXTE

Carte de repérage



1. CEYRESTE
Centre villageois.

2. ATHÉLIA
Zone d'activités tertiaire.

3. GARE SNCF

4. L'ABEILLE – MATAGOS
Grands ensembles de logements sociaux.

5. SAINT JEAN
Centre villageois.

6. BAIE DES ANGES – LE BAGUIER
Complexes touristiques.

7. FARDELOUP
Grands ensembles.

8. LES PUITS DE BRUNET
Grands ensembles

9. CENTRE COMMERCIAL – LA TOUR
Zone commerciale

10. VIREBELLE
Grands ensembles, équipements scolaires et sportifs

11. BUCELLE
Grands ensembles et résidences.

12. MALTEMPS – LA MARINE
Grands ensembles.

13. CENTRE ANCIEN
Centre historique de la ville.

14. CHANTIERS NAVALS
Zone industrielle de réparation de yachts.

15. NOTRE-DAME DE LA GARDE
Ensemble de logements collectifs bas.

16. LE MUGEL
Parc municipal.

PARTIE I

DIAGNOSTIC

GÉOLOGIE ET CLIMAT

Quand la création d'une ville prend son origine au Crétacé

« L'histoire de La Ciotat débute à la fin du Crétacé, il y a près de 90 millions d'années. à cette époque, le monde était bien différent à la place de la Provence s'étendait une mer chaude et peu profonde. Et à la place de la mer actuelle se trouvait un continent habité par des dinosaures. On l'appelle le continent Pyrénéo-corso-sarde.»[1]

Durant le Crétacé, cette mer connaît différents régimes. Temporairement chaude, propre et peu profonde, elle permet la vie corallienne et le développement de récifs .
Ces périodes sont troublées par des apports d'alluvions fluviatiles (dépôt de sédiments charriés par le fleuve) qui se superposent sur le fond marin, les plus fines poussières allant plus loin du rivage que les galet.
Il y a 34 millions d'années environ se produit l'effondrement quasi total du continent Pyrénéo-corso-sarde, glissant vers le sud-est, jusqu'à devenir aujourd'hui la Corse et la Sardaigne.
Les eaux envahissent aussitôt la dépression ainsi formée, créant la Méditerranée, et l'ancien fond marin devient le continent actuel. Ce fond marin, constitué des sédiments accumulés depuis des millions d'années, est ensuite soumis à la tectonique, plissant, issurant et basculant les plaques, à l'érosion dûe au vent, à l'eau et au gel, et à la vie animale et végétale.
Les galets roulés pris dans un ciment gréseux forment le poudingue de La Ciotat, constitutif du massif de l'Aigle et de l'Île Verte, roche à nulle autre pareille à laquelle le burin du temps donne un profil étrange (un aigle, un chien...).

Les sols constitués à partir des débris de l'ancien continent, riches en fer et en silice, pauvres en calcaire, sont occupés par les espèces végétales du maquis arbousier, bruyère arborescente, chêne-liège... Les sols constitués à partir des formations récifales, extrêmement calcaires, sont eux occupés par la garrigue: chêne kermès, thym, romarin ou pinède.[2]

Le Cap de l'Aigle est à l'origine de la création de La Ciotat, car sa forme a protégé le port des vents dominants (notamment le vent marin) depuis son origine.

1 *Voir le livret «Le Mugel, l'eau qui donne la vie» (http://www.calanques-parcnational.fr/fr/publications-et-documents)*

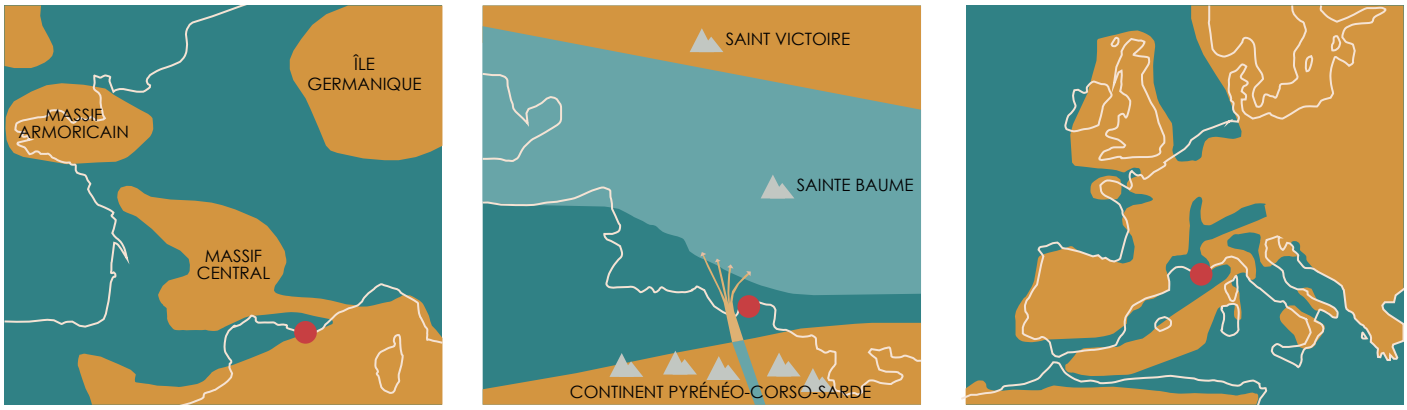
2 *Source http://0mrphotos.free.fr/poudingues1.pdf*

«The history of La Ciotat begins at the end of the Cretaceous, 90 million years ago. At that time, the world was very different: instead of Provence extended a hot and little deep sea. And instead of the current sea was a continent inhabited by dinosaurs. We call it the continent Pyrénéo-corso-sarde.»

During the Cretaceous, this sea knows various regimes. Temporarily hot, cleanand little deep, she allows the coral life and the development of cliffs.
These periods are disturbed by contributions of alluviums (deposit of sediments transported by the river) which overlap on the bottom sailor, the finest dusts going farther from the bank than pebble.
34 million years ago approximately occurs the almost total collapse of the continent Pyrénéo-Corso-Sarde, sliding towards the Southeast, until become Corsica and Sardinia today.
Waters invade immediately the depression so formed, creating the Mediterranean Sea, and the former old sea bed becomes the current continent. This sea bed, constituted by sediments accumulated for millions of years, is then submitted to the tectonics, wrinkling, cracking and tipping over patches, in the wind erosion, to the water and the frost, and to the animal and vegetable life.
The rolled pebbles taken in a sandstone cement form the Pudding stone of Ciotat, constituent of the massif of the Eagle and of The Green Island, unrivalled rock to which the chisel of time gives a strange profile (an eagle, a dog...).

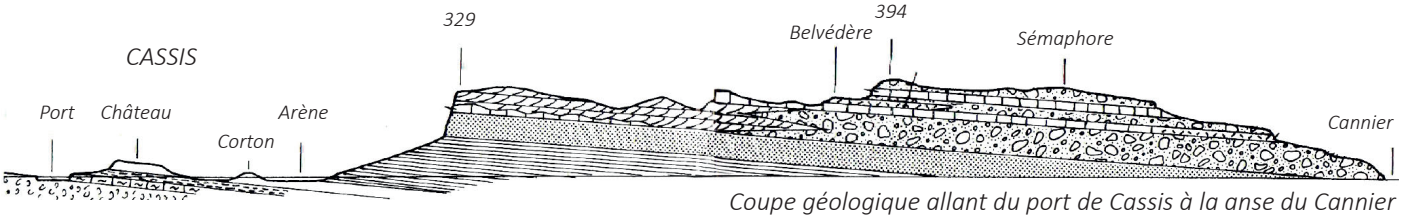
Grounds constituted from the fragments of the former continent, rich in iron and in silica, poor in limestone, are occupied by the botanical species of the scrubland: arbutus, treelike heather, cork oak... Groundsconstituted from the récifales, extremely calcareous formations, are occupied by other species oak kermès, Thyme, Rosemary or pine forest.

The Eagle Headland is at the origin of the creation of La Ciotat, because his shape protected the portof prevailing wind (in particular the marine wind) since its origin.



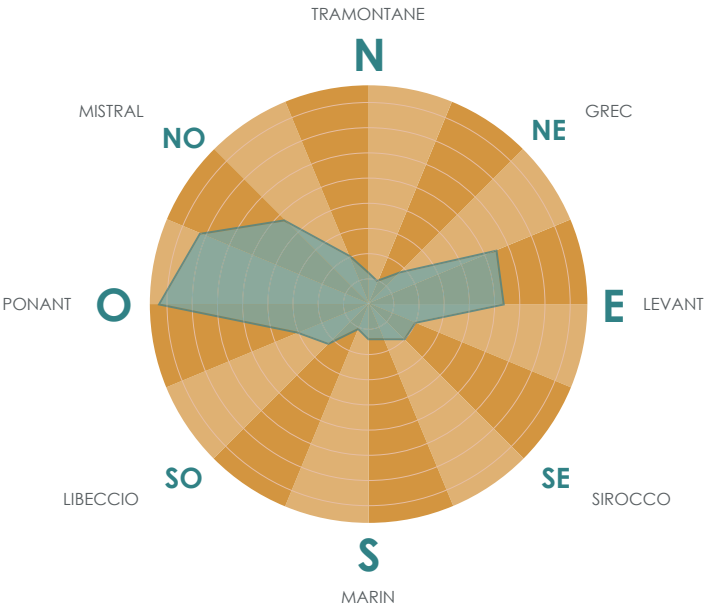
La Provence au Crétacé (-90Ma)

- *Mer profonde*
- *Mer peu profonde*
- *Terre émergée*



Coupe géologique allant du port de Cassis à la anse du Cannier

- *Turonien inférieur*
  Marnes à Foraminifère
- *Grès calcaires grossiers*
- *Grès calcaires ferrugineux*
- *Turonien supérieur*
  Lentilles de calcaire à rudistes
- *Poudingues du Sémaphore*



Roses des vents à La Ciotat (sur une année d'échantillon)

HISTOIRE ET ÉCONOMIE

La Ciotat, une Ville où l'emploi est une lutte

Formation de la ville

La ville commence à se former à partir du V^{ème} siècle avant J.C. en raison d'une localisation privilégiée sur une importante route maritime. Elle prospère grâce au commerce et à la pêche.
Au moyen âge, La Ciotat n'est plus qu'un petit bourg de 200 habitants formant le port de Ceyreste. Après d'importants conflits, elle acquiert son autonomie lorsque les deux bourgs se séparent en 1429. La Ciotat se développe alors très rapidement avec la construction de ses propres remparts, de son fort, de son église et de ses commerces.

Des débuts mouvementés à l'expansion des chantiers navals

Les premiers chantiers navals, alors entreprises familiales dédiées aux bateaux de pêche, s'installent en 1622.

Durant le Premier Empire, La Ciotat est régulièrement la cible des attaques britanniques et s'affaiblit sa population diminue et s'appauvrit.

Les chantiers navals renaissent au début du XIX^{ème} siècle. Ils profitent de l'ouverture d'un marché dynamique lorsque la France s'engage dans la conquête de l'Algérie.
Ils restent toujours dans l'innovation en suivant l'évolution des matériaux, des énergies et des modes de propulsion. En 1836 sort des chantiers navals de La Ciotat le premier paquebot à vapeur français. Un département « messagerie maritime » est créé à La Ciotat en 1851 qui produira 89 navires spécialisés.
L'âge d'or des chantiers commence alors pendant l'expansion coloniale. Des paquebots toujours plus grands sont produits à La Ciotat.

De nombreux ouvriers arrivent depuis l'Italie et une cité ouvrière de 800 places est construite en 1856 pour les loger. Les chantiers embauchent alors au total 1100 ouvriers.

Berceau du cinéma

En 1895, les frères Lumière, des industriels lyonnais, tournent « L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat », un des premiers films. Ils réalisent aussi les premières photographies en couleur dans le golfe de La Ciotat.

Une activité changée par la guerre

Avec la première guerre mondiale, l'activité des chantiers est quasiment stoppée net, avec seulement 8 bateaux construits. Afin de servir l'effort de guerre sont produits des obus et des caissons d'artillerie. Une voie ferrée est aménagée de la gare jusqu'aux chantiers afin d'acheminer par rail les produits destinés au front.

Après la guerre, La Ciotat produit des navires spécialisés : de nombreux paquebots (dont le premier paquebot diesel, l'Eridan, en 1928), des porte-conteneurs, des câbliers (l'Ampère II en 1930), et même des hydravions (le Météore en 1925).

Sous l'occupation, l'activité des chantiers est au point mort, se résumant à quelques réparations des navires allemands. Juste avant que les Alliés débarquent en Provence, les troupes allemandes sabotent entièrement le port, coulent tous les bateaux, puis prennent la fuite. Les chantiers se retrouvent en réparation jusqu'en 1948 et l'activité repart alors très vite.

Démesure puis fermeture

On reconstruit les deux cales en 1952 et 1957, ce qui permet la construction de navires de plus de 80000 tonnes.

En 1967, on construit une gigantesque cale de 360 mètres de long qui permet de construire des navires de 300000 tonnes, ainsi que le portique de 500 tonnes, et une vingtaine de grues. Les bateaux produits sont alors de plus

en plus grands, et surtout produits de plus en plus vite. Près de 6000 employés travaillent alors dans les chantiers, sans compter les sous-traitants.
On décide à ce moment-là d'agrandir les chantiers sur la mer, pour poursuivre le développement de La Ciotat. Cette extension ouvre en 1975. Peu après, la construction du grand portique capable de supporter 660 tonnes est réalisée. Il est toujours en activité aujourd'hui. Avec l'essor de l'automobile, la cité ouvrière est démolie au profit d'un immense parking. Le couvent des Bernardines, dans lequel des femmes cousaient autrefois les voiles est lui aussi détruit. À son emplacement est construit le bâtiment abritant la direction et l'ingénierie des chantiers. Aujourd'hui ce bâtiment est devenu la mairie de La Ciotat. Cependant, une directive européenne (le « Plan Davignon »), et la concurrence des chantiers japonais et sud-coréens mettent en difficulté les chantiers navals. 1838 personnes sont licenciées en 1978. Pour se relancer, l'activité se porte sur la requalification et la réparation toujours plus difficile et spécialisée de bateaux, ainsi que sur la production de méthaniers, complexes à construire et chers à la vente.

En 1981, les chantiers navals de La Ciotat, de Dunkerque et de la Seyne-sur-Mer forment une alliance, la Normed (chantiers du Nord et de la Méditerranée). Malheureusement, cela ne suffit pas à sauver leur activité les chantiers navals de La Ciotat ferment en 1987.

Comment se relancer ?

La ville, ainsi privée de son activité, est sinistrée par le chômage et perd une partie de sa population.
La lutte commence pour les salariés licenciés, par tous les moyens. « Les chevaliers de la lumière », 105 ex-travailleurs, s'unissent contre les projets de transformation des chantiers en zone résidentielles et militent pour leur réouverture. Ils résisteront et empêcheront le succès de tous les plans de lotissement.
Un plan de reconversion pour l'emploi est alors envisagé par l'Europe. Une zone industrielle baptisée Athélia est construite au nord de la ville pour créer des emplois dans le tertiaire. Le temps de sa mise en place et la difficulté de la reconversion professionnelle empêche en grande partie le succès de ce plan.
Ce n'est que quinze ans après la fermeture des chantiers, en 1994, qu'est créée la SEMIDEP (Société d'Économie Mixte de Développement Économique et Portuaire) chargée de gérer le relancement de l'activité des chantiers. Elle gère l'installation de futures entreprises dans divers secteurs maritimes innovants. La circulation interne est repensée. Aujourd'hui, 35 entreprises occupent les chantiers navals, axés sur la grande plaisance et le refit (réparations, peinture, réaménagement…) des yachts du monde entier.

HISTORY AND ECONOMY

La Ciotat, a city where employment is a struggle

Formation of the city

The city begins to form from the Vth century before J.C. because of a favored location on an important sea route. It prospers thanks to the business and to the fishing.
In the Middle Ages, La Ciotat is no more than a small village of 200 inhabitants forming the port of Ceyreste. After important conflicts, it acquires its autonomy when both villages part in 1429. La Ciotat develops then very quickly with the construction of its own ramparts, its fort, its church and its businesses.

Debuts enlivened in the expansion of shipyards

The first shipyards, back then family businesses dedicated to fishing boats, settle down in 1622.
During the First Empire, Ciotat is regularly the target of the British attacks and weakens: its population decreases and becomes impoverished.
Shipyards are reborn at the beginning of the XIXth century. They take advantage of the opening of a dynamic market when France makes a commitment in the conquest of Algeria.
They always stay in the innovation by following the evolution of materials, energies and modes of propulsion. In 1836 the first French steam liner is produced by the shipyards of La Ciotat. A « maritime messaging» department is created in La Ciotat in 1851 which will produce 89 specialized ships.
The golden age of construction sites begins then during the colonial expansion. Liners always bigger are produced in La Ciotat.
Numerous workers arrive since Italy and a workers' housing development of 800 places is built in 1856 to accommodate them. Construction sites hire then around 1100 workers.

Cradle of the cinema

In 1895, the Lumière brothers, the industrialists of Lyon, turn «The Arrival of a train in station of La Ciotat», one of the first movies. They also realize the first color photos in the gulf of La Ciotat.

An activity changed by the war

With the World War I, the activity of construction sites is almost stopped, with only 8 constructed boats. To serve the war effort are produced shells and boxes of artillery. A railroad is fitted out from the station up to construction sites to forward by rail products intended for the war front.
After the war, La Ciotat produces specialized ships numerous liners (among which the first diesel liner, the Eridan, in 1928), container ship, cable ships (the Ampère II in 1930), and even seaplanes (the Meteor in 1925).

Under the occupation, the activity of construction sites is at a standstill, amounting to some repairs of the German ships. Before that the Allies land in Provence, the German troops sabotage completely the port, pour all the boats, then flee. Construction sites find themselves in repair until 1948 and the activity restarts then very fast.

Immoderation then closure

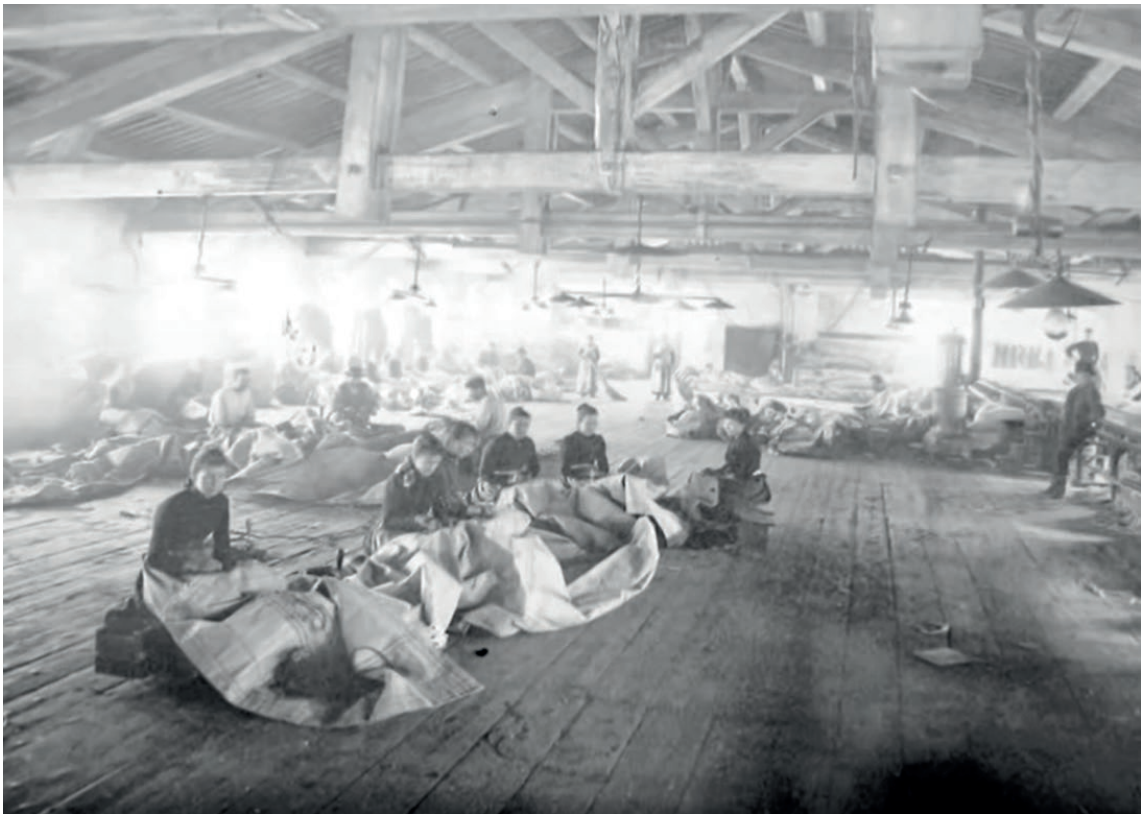
Both holds are reconstructed in 1952 and 1957, which allows the construction of ships of more than 80000 tons.

In 1967, they build a gigantic hold 360 meters long which allows to build 300000 ton ships, as well as 500 ton portico, and about twenty cranes. The produced boats are then bigger and bigger, and especially produced faster and faster. About 6000 employees work then in construction sites, without counting the subcontractors.
At this moment, it is decided to enlarge construction sites on the sea, to pursue the development of La Ciotat. This extension opens in 1975. Shortly after that, the construction of the big portico capable of supporting 660 tons is realized. It is always in service today. With the development of the automobile, the workers's housing is demolished for the benefit of an immense parking lot. The convent of Bernardines, in which the women sewed formerly veils is destroyed too. In its location is built the building sheltering the direction and the engineering of construction sites. Today this building became the city hall of Ciotat.
However, an European directive «Plan Davignon», and the competition of the Japanese and South Korean construction sites put in trouble shipyards. 1838 people are dismissed in 1978. To boost itself, the activity concerns to the requalification and the repair always more difficult and specialized boats, as well as on the production of methane carriers, complex to build and dear to the sale.

In 1981, the shipyards of La Ciotat, Dunkerque and Seyne-sur-mer form an alliance, the Normed (construction sites of the North and the Mediterranean Sea). Unfortunately, it is not enough to save their activity: the shipyards of La Ciotat close in 1987.

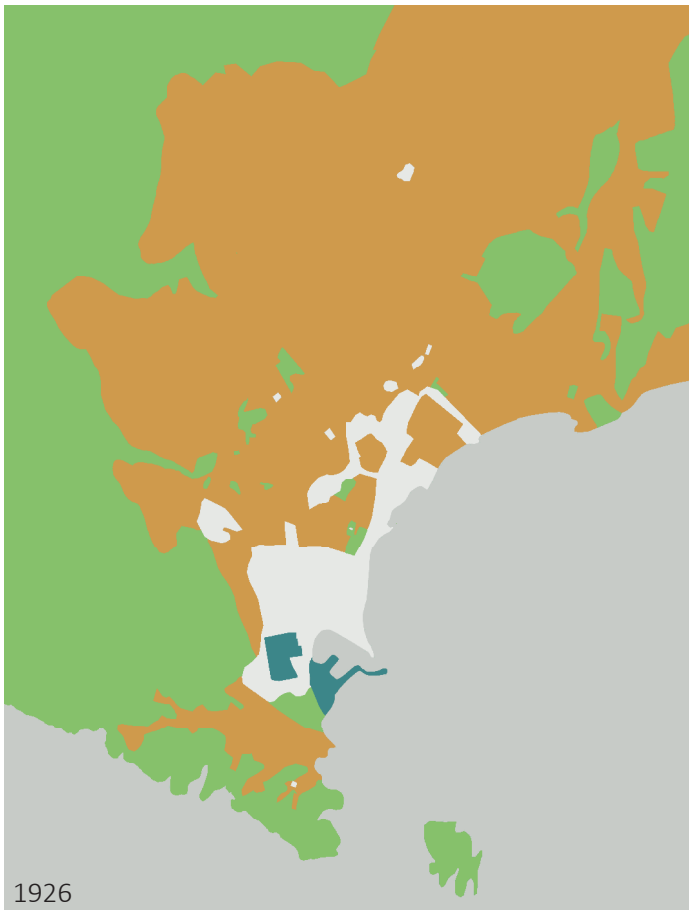
How to relaunch ?

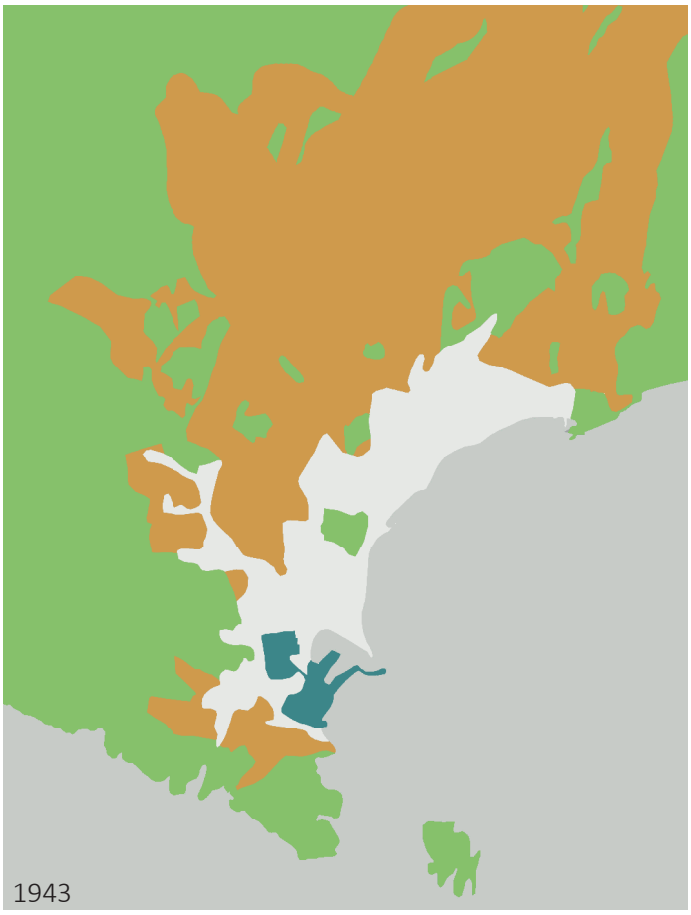
The city, deprived of its activity, is stricken by the unemployment and loses a part of its population.
The fight begins for the dismissed employees, by all means. «The knights of the light», 105 ex-workers, unite against the projects of transformation of construction sites in residential zones and militate for their reopening. They will resist and will prevent the success of all the plans of construction.
A conversion plan for the employment is then envisaged by Europe. An industrial park, called Athélia, is built in the North of the city to create jobs in the tertiary sector. The time of its implementation and the difficulty of the occupational retraining prevents largely the success of this plan.
It is only fifteen years after the closure of construction sites, in 1994, that is created the SEMIDEP (Semipublic company of Economic and harbour Development) in charge of the relaunch of the construction site's activity. It manages intendeds' installation begun in diverse innovative maritime sectors. The internal traffic is rethought. Today, 35 companies occupy shipyards, centred on the big sailing and refit (repairs, painting, refitting) yachts of the whole world.

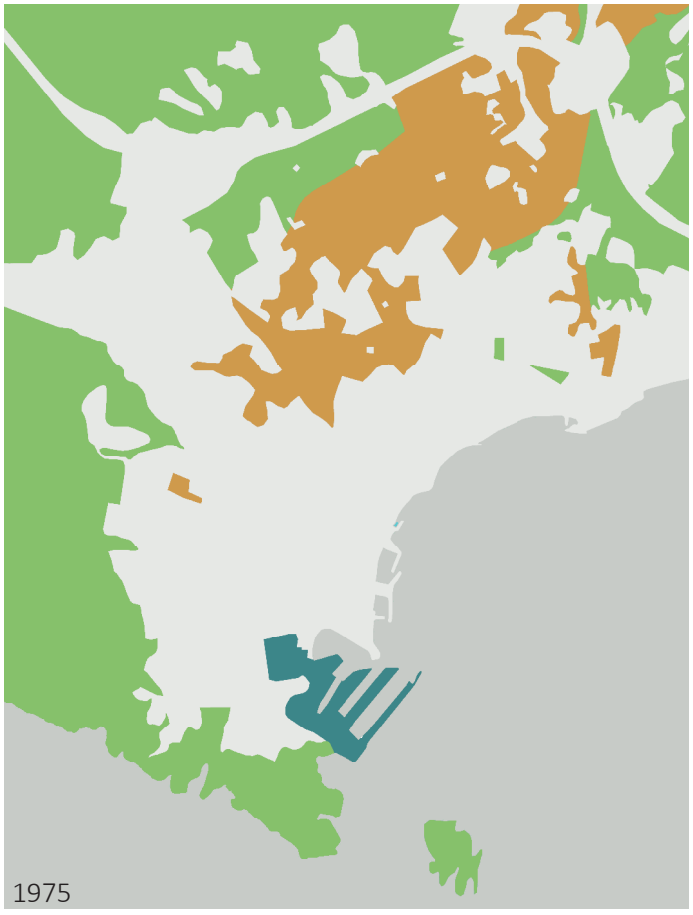


Les voilières dans leur atelier (1890)

Le Touraine amarré au quai d'armement (1963)


1926


1943

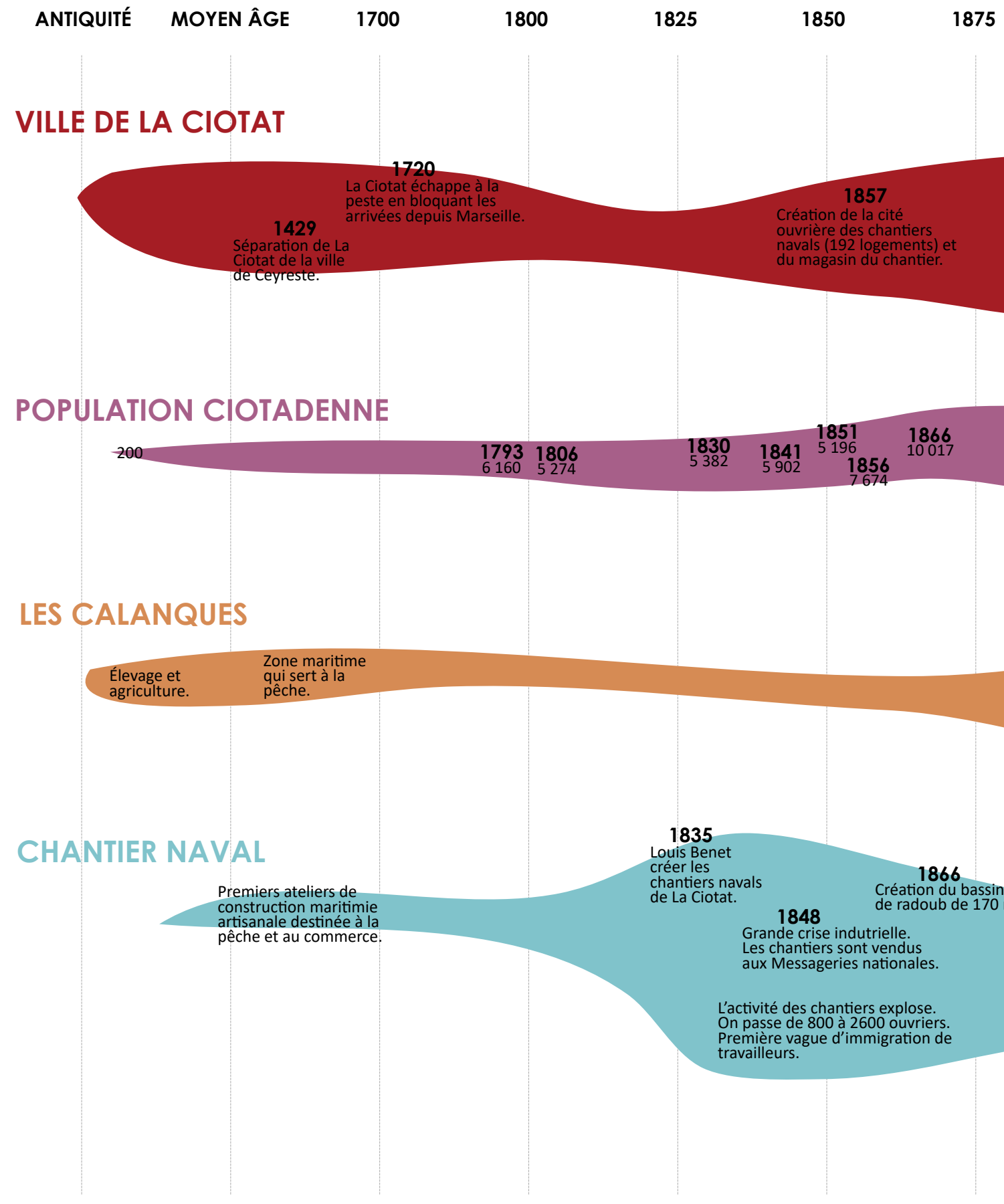

1975

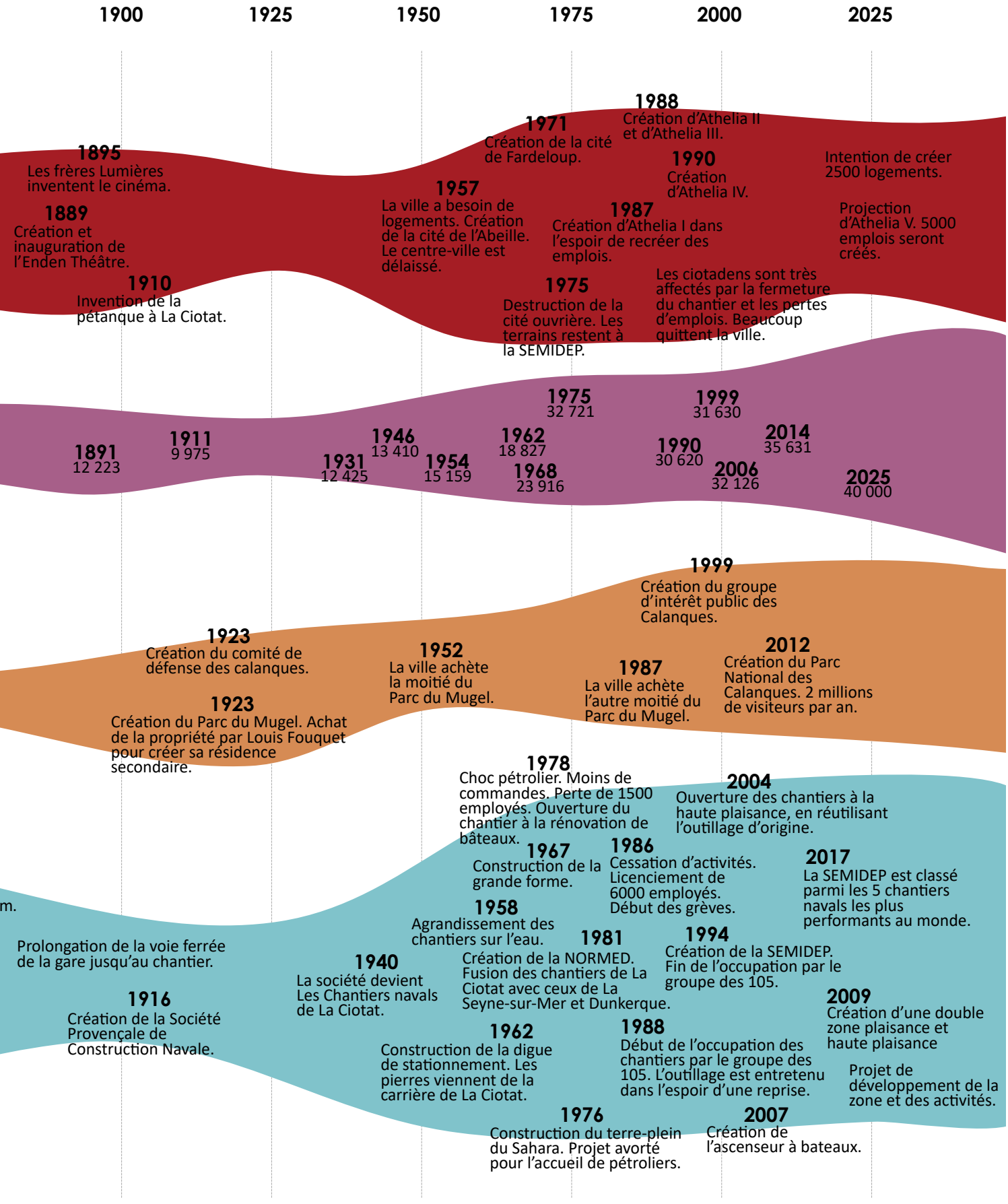
1998

Évolution de l'utilisation des sols entre 1926 et 2017

- *Nature*
- *Agriculture*
- *Bâti*
- *Chantier naval*

FRISE DIACHRONIQUE




1900
1925
1950
1975
2000
2025
1895
Les frères Lumières inventent le cinéma.
1889
Création et inauguration de l'Enden Théâtre.
1910
Invention de la pétanque à La Ciotat.
1957
La ville a besoin de logements. Création de la cité de l'Abeille. Le centre-ville est délaissé.
1971
Création de la cité de Fardeloup.
1988
Création d'Athelia II et d'Athelia III.
1990
Création d'Athelia IV.
1987
Création d'Athelia I dans l'espoir de recréer des emplois.
1975
Destruction de la cité ouvrière. Les terrains restent à la SEMIDEP.
Les ciotadens sont très affectés par la fermeture du chantier et les pertes d'emplois. Beaucoup quittent la ville.
Intention de créer 2500 logements.
Projection d'Athelia V. 5000 emplois seront créés.
1891
12 223
1911
9 975
1931
12 425
1946
13 410
1954
15 159
1962
18 827
1968
23 916
1975
32 721
1990
30 620
1999
31 630
2006
32 126
2014
35 631
2025
40 000
1923
Création du comité de défense des calanques.
1923
Création du Parc du Mugel. Achat de la propriété par Louis Fouquet pour créer sa résidence secondaire.
1952
La ville achète la moitié du Parc du Mugel.
1987
La ville achète l'autre moitié du Parc du Mugel.
1999
Création du groupe d'intérêt public des Calanques.
2012
Création du Parc National des Calanques. 2 millions de visiteurs par an.
m.
Prolongation de la voie ferrée de la gare jusqu'au chantier.
1916
Création de la Société Provençale de Construction Navale.
1940
La société devient Les Chantiers navals de La Ciotat.
1958
Agrandissement des chantiers sur l'eau.
1962
Construction de la digue de stationnement. Les pierres viennent de la carrière de La Ciotat.
1967
Construction de la grande forme.
1976
Construction du terre-plein du Sahara. Projet avorté pour l'accueil de pétroliers.
1978
Choc pétrolier. Moins de commandes. Perte de 1500 employés. Ouverture du chantier à la rénovation de bâteaux.
1981
Création de la NORMED. Fusion des chantiers de La Ciotat avec ceux de La Seyne-sur-Mer et Dunkerque.
1986
Cessation d'activités. Licenciement de 6000 employés. Début des grèves.
1988
Début de l'occupation des chantiers par le groupe des 105. L'outillage est entretenu dans l'espoir d'une reprise.
1994
Création de la SEMIDEP. Fin de l'occupation par le groupe des 105.
2004
Ouverture des chantiers à la haute plaisance, en réutilisant l'outillage d'origine.
2007
Création de l'ascenseur à bateaux.
2009
Création d'une double zone plaisance et haute plaisance
Projet de développement de la zone et des activités.
2017
La SEMIDEP est classé parmi les 5 chantiers navals les plus performants au monde.

LE PARC DES CALANQUES

Un milieu riche menacé par sa proximité avec la ville

SURFACE DU CŒUR MARIN 43 500 ha
SURFACE DU CŒUR TERRESTRE 8 500 ha

« Un parc national est un espace naturel dont les paysages, la biodiversité, la richesse culturelle et le caractère justifient une protection et une gestion qui garantissent, pour aujourd'hui et les générations futures, la pérennité de ces patrimoines exceptionnels. »[1]

Le parc national des Calanques s'étend sur 3 communes Marseille, Cassis et La Ciotat. La reconnaissance par la communauté scientifique et l'État de son caractère exceptionnel et fragile permet sa création en 2012. Il est le dixième parc national français à être créé, et le seul parc européen péri-urbain. Malgré sa petite superficie, il est l'un des plus fréquentés de France avec 2 millions de visiteurs par an.
L'aire du cœur de parc terrestre est cependant coupée en deux. La zone la plus connue, la plus étendue et la plus fréquentée est située côté ouest, en limite de Marseille et de Cassis. Puis, à l'est, de l'autre côté de la vallée urbanisée de Cassis, on trouve une seconde zone de cœur de parc sur les territoires de Cassis et de La Ciotat.
Si les portes les plus connues du parc sont situées sur la partie ouest, on peut remarquer que le Mugel, Figuerolles et l'Île Verte à La Ciotat sont des points d'entrée qui ensemble comptabilisent plus d'un millier de visiteurs par jour en moyenne.

Le parc national des Calanques est à la fois terrestre, marin et insulaire. Selon une loi de 2006, il est d'une part composé d'un cœur de parc règlementé pour optimiser la sauvegarde des espèces et des paysages, et d'autre part d'une aire d'adhésion. L'aire d'adhésion constitue le « territoire en solidarité écologique avec le cœur, sur lequel les communes s'engagent volontairement pour favoriser son développement durable, avec l'appui du Parc national »[1]

Situé au cœur de la métropole Aix-Marseille Provence, il comprend des massifs littoraux découpés de calanques, comme celles de Sormiou, Morgiou, En Vau… Il possède aussi un vaste espace marin qui inclut l'un des plus riches canyons sous-marins de Méditerranée en termes de biodiversité le canyon de la Cassidaigne. Il comporte également plusieurs îles, à la fois refuges de biodiversité et porteuses de trésors patrimoniaux.

Au sein d'une des zones les plus arides et ventées de France, les paysages spectaculaires des Calanques offrent une biodiversité remarquable avec par exemple plus de 900 espèces végétales recensées. Cette biodiversité est cependant fragile 140 espèces terrestres animales et végétales sont protégées, ainsi que 60 espèces marines.
En effet, le parc des Calanques subit de lourdes pressions liées à l'anthropisation du site (pression urbaine, pollutions sur terre et en mer, sur-fréquentation, prélèvements excessifs, incendies répétitifs…) qui bouleversent ses dynamiques naturelles. Les herbiers sous-marins de posidonie et la végétation côtière font partie des milieux les plus menacés, l'un par la navigation de plaisance, l'autre par l'urbanisation, la pollution et les invasions d'espèces exogènes.

C'est cet ensemble unique d'écosystèmes terrestres et marins et un patrimoine culturel d'une très grande richesse que le parc national des Calanques a pour mission de protéger et de valoriser pour les résidents, les usagers, les visiteurs, ainsi que pour les générations futures.

1 http://www.calanques-parcnational.fr/fr/le-parc-national-descalanques/quest-ce-quun-parc-national/

SURFACE OF THE MARINE HEART: 43 500 ha
SURFACE OF THE GROUND HEART: 8 500 ha

« A national park is a natural space among which the landscapes, the biodiversity, the cultural wealth and the type justify a protection and a management which guarantee, for today and the future generations, the sustainability of these exceptional heritages.»

The national park of Creeks extends over 3 municipalities: Marseille, Cassis and La Ciotat. The recognition by the scientific community and the State of its exceptional and fragile character allowed its creation in 2012. It is the tenth French national park to be created, and the only outer-urban European park. In spite of its small surface, it is one of the busiest of France with 2 million visitors a year.
The area of the heart of ground park is however cut in two. The most known, the most vast and the busiest zone is located on the western side, at the limit with Marseille and Cassis. Then, to the East, on the other side of the valley urbanized by Cassis, we find a second zone of «heart of park» on the territories of Cassis and La Ciotat.
If the most known doors for the park are located on the West Part, we can notice that Mugel, Figuerolles and the Green island in La Ciotat are entry points which together record more than a thousand visitors a day on average.

The national park of Creeks is at the same time ground, marine and island. According to a law of 2006, it consists on one hand of a heart of park regulated to optimize the protectionof the species and the landscapes, and on the other hand the area of adhesion. The area of adhesion constitutes the «territory in ecological solidarity with the heart, on which the municipalities make a commitment voluntarily to favor its sustainable development, with the support of the National park.»

Located at the heart of the metropolis Aix-Marseille Provence, it includes littoral massifs cut by creeks, as those of Sormiou, Morgiou, En Vau ...
It also possesses a vast marine space which includes one of the richest submarine canyons of the Mediterranean Sea in terms of biodiversity: the canyon of Cassidaigne. It also contains several islands, at the same time refuges of biodiversity and carriers of patrimonial treasures.
Within one of the driest and most windy zones of France, the spectacular landscapes of Creeks offer a remarkable biodiversity with for example more than 900 listed botanical species. This biodiversity is however fragile: 140 animal and vegetable ground species)are protected, as well as 60 marine species.
Indeed, the park of Creeks undergoes heavy pressures connected to the anthropisation of the site (urban pressure, pollutions on ground and at sea, on attendance, excessive takings, repetitive fires) which upset its natural dynamics. The submarine herbariums of posidonia and the coastal vegetation are part of the most threatened circles, the one by the yachting, the other one by the urbanization, the pollution and the invasions of exogenous species.

It is this unique set of ground and marine ecosystems and a cultural heritage of the very big wealth which the national Park of Creeks has for mission to protect and to value for the residents, the users, the visitors, as well as for the future generations.

LE PARC DES CALANQUES

Un milieu riche menacé par sa proximité avec la ville

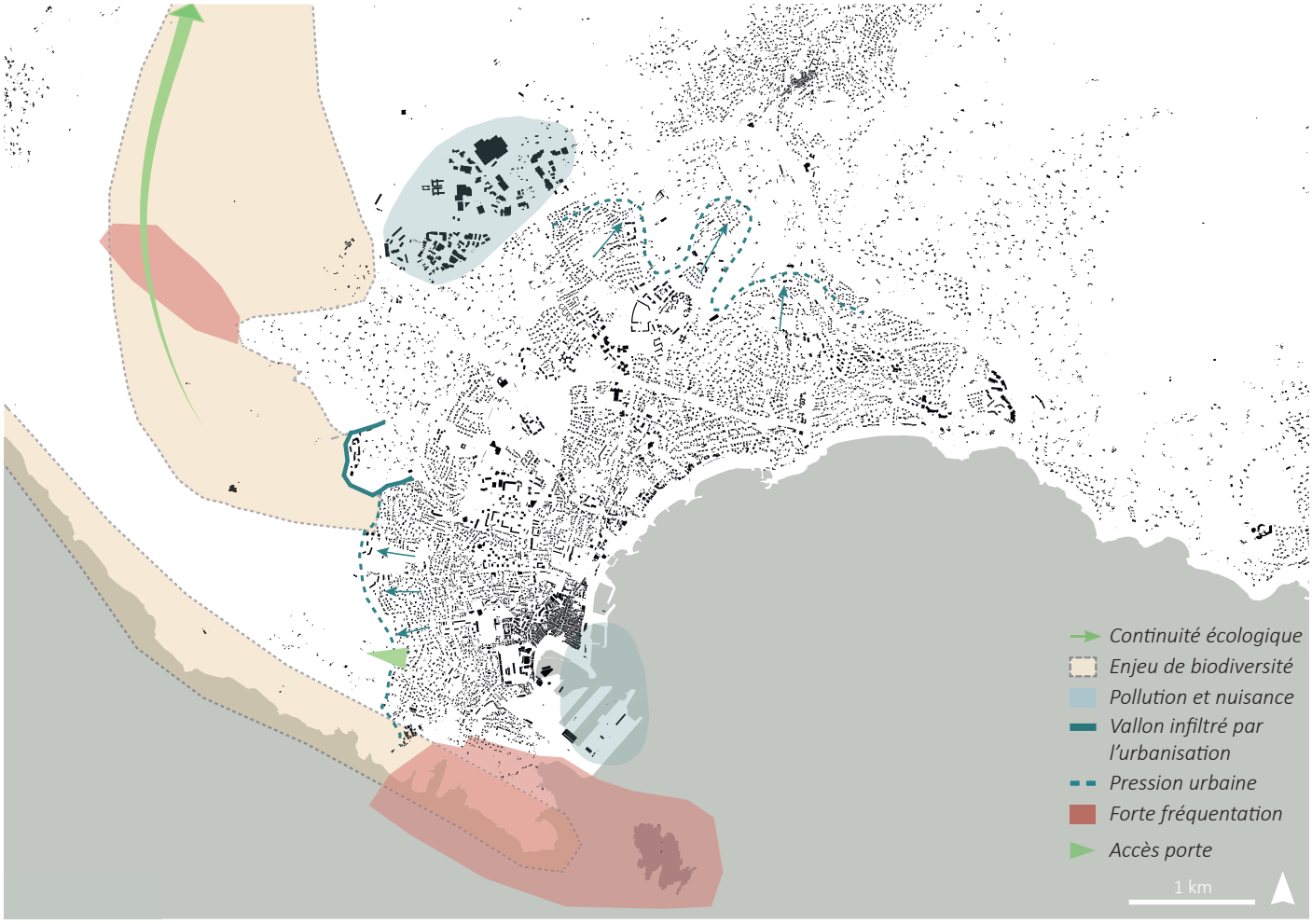


Schéma récapitulatif du « plan paysage » établi par le Parc National des Calanques

Vue du massif du Mugel (Source GoogleEarth)

DENSITÉ ET MORPHOLOGIE

Les limites d'une ville peu dense

Lorsqu'on observe le tissu urbain de La Ciotat, on se rend vite compte que celui-ci est composé en grande partie de zones exclusivement dédiées à des fonctions résidentielles. En effet, qu'il soit collectif, ou surtout individuel, le logement constitue la plus grande partie du territoire bâti de la commune.

La tâche urbaine actuelle découle d'un grand phénomène d'étalement urbain. Cet étalement a été freiné par la création du Parc des Calanques en 2012 il constitue une limite franche à l'urbanisation. Aujourd'hui, peu de terres agricoles subsistent dans le bassin de La Ciotat, la quasi-totalité des terrains accessibles ont été lotis. En effet, coincée entre reliefs et mer, la ville n'a plus beaucoup de place pour s'étendre. Les 2500 nouveaux logements prévus par la ville prendront forme dans les derniers terrains agricoles de la commune, au sud de Ceyreste. À l'avenir, La Ciotat sera sans doute obligée de se densifier si elle veut augmenter sa population comme le souhaite sa municipalité.

Cette densification est favorisée par la mise en place en 2014 de la loi Alur, qui supprime l'obligation pour les parcelles de tissu pavillonnaire jouxtant un parc naturel d'avoir une surface minimale de 4000 m^2. Grâce à cette loi, l'ensemble des grandes parcelles peu bâties sur le pourtour de la ville pourront être redécoupées. Les parcelles créées permettront d'accueillir de nouvelles constructions suivant un protocole qui peut s'approcher du Bimby. Ce procédé, issu de la recherche en urbanisme signifie « Build in my backyard », ce qu'on peut traduire par « construire dans mon jardin » et a commencé à se développer dans les années 2010.
Les avantages sont très importants la ville grandit sans s'étaler, par densification, et permet de nouveaux modes d'habiter. Les limites de ce modèle de densification pavillonnaire peuvent être à mesurer au niveau de la biodiversité. Les parcelles actuelles, très étendues, conservent la végétation initiale des Calanques et sont un refuge pour de nombreuses espèces. Leur densification pourrait durcir la limite de la ville avec le parc. En effet, une densification implique plus de surface bâtie, plus de surface imperméabilisée autour, plus de présence humaine sur une même surface. Ces facteurs combinés impliquent forcément un moins grand nombre d'espèces, et peut être une moindre diversité dans ces franges avec le parc.

D'autres types de tissu urbain destinés à l'habitat sont observés en effet, la ville a fait construire plusieurs cités de logements collectifs sous la forme de tours, de plots, de barres le quartier de Fardeloup (années 80), le quartier de l'Abeille (années 60), la résidence des Crêtes, la résidence Puits de Brunet, la résidence Kennedy… Ces quartiers sont éparpillés dans la première ceinture périurbaine de La Ciotat ils forment des poches dans le tissu pavillonnaire plus dense. Certains d'entre eux sont placés en limite avec le parc des Calanques. Les derniers logements collectifs construits ont une densité au sol plus importante.

Le centre-ville, lui, est ramassé au nord du vieux port en immeubles mitoyens jusqu'à 4 étages. Il forme un ensemble dense et minéral avec peu de vide, presque toujours public. Il existe encore une mixité de fonctions en centre-ville même si les commerces en rez-de-chaussée sont affaiblis et menacés par l'expansion de la zone commerciale de l'Ancre Marine.

La zone industrielle d'Athélia, formée de bâtiments de grande superficie et de faible hauteur, s'est placée stratégiquement autour de l'autoroute. Elle s'est agrandie plusieurs fois depuis sa création en 1987. Son interface avec la zone naturelle et sa liaison avec le centre-ville sont à questionner.

Enfin, les chantiers navals forment une zone bâtie à part. Les bâtiments sont aussi démesurés que les navires qui s'y construisaient, les sols sont fortement imperméabilisés, beaucoup de surfaces ne sont pas bâties. De plus, ils sont inaccessibles aux habitants, leur accès étant réservé aux travailleurs et aux équipages.

When we observe the urban fabric of Ciotat, we realize that it consists mostly of zones exclusively dedicated to residential functions. Indeed, collective, or especially individual, the housing constitutes the largest part of the territory built by the municipality.

The current urban task ensues from a big phenomenon of urban sprawl. This spreading was slowed down by the creation of the «Parc des Calanques» in 2012: it establishes a net limit in the urbanization. Today, a few farmlands remain in the pond of La Ciotat, almost all of the accessible grounds were built. Indeed, stuck between reliefs and sea, the city has not many place where to extend. The new 2500 housing planned by the city will take place in the last agricultural grounds of the municipality, in the South of Ceyreste. In the future, Ciotat will doubtless have to densify if it wants to increase its population as it is wished by the municipality.

This densification is favored by the implementation in 2014 of the «loi Alur», which deletes the obligation for the plots of land of suburban tissue adjoining a natural reserve to have a minimal surface of 4000m^2. Thanks to this law, all the big plots of land little built around the city can be cut again. The created plots of land will allow to welcome new constructions following a protocol which can approach BIMBY. This process, stemming from the research in town planning means « Build in my backyard», what began to develop in the 2010s.
The advantages are very important: the city increases without spreading out, by densification, and allows new ways of life. The limits of this model of suburban densification can be measured about the level of biodiversity. The current, very vast plots of land, preserve the initial vegetation of Creeks and are a refugee for numerous species. Their densification could harden the limit of the city with the park. Indeed, a densification involves more built surface, more surface waterproofed all around, more human presence on the same surface. These combined factors imply necessarily a decrease in the number of species in these fringes with the park.

Other types of urban fabric intended for the housing environment are observed: indeed, the city built several cities of collective housing on the shape of towers, blocks, bars the district of Fardeloup (80s), the district of the Bee (60s), the residence of the Crete, the residence «Puits de Brunet», the residence Kennedy… These districts are scattered in the first outer-urban belt of Ciotat: they form pockets in the denser suburban tissue. Some of them are placed in limit with the park of Creeks. The last constructed collective housing has a higher density on the ground.

The city center is located in the North of the old harbor in adjoining buildings up to 4 floors. It forms a dense and mineral group with not much space, almost always public. There is another mixing of functionsin city center even if the businesses in ground floor are weakened and threatened by the expansion of the shopping district of the Anchor Marine.

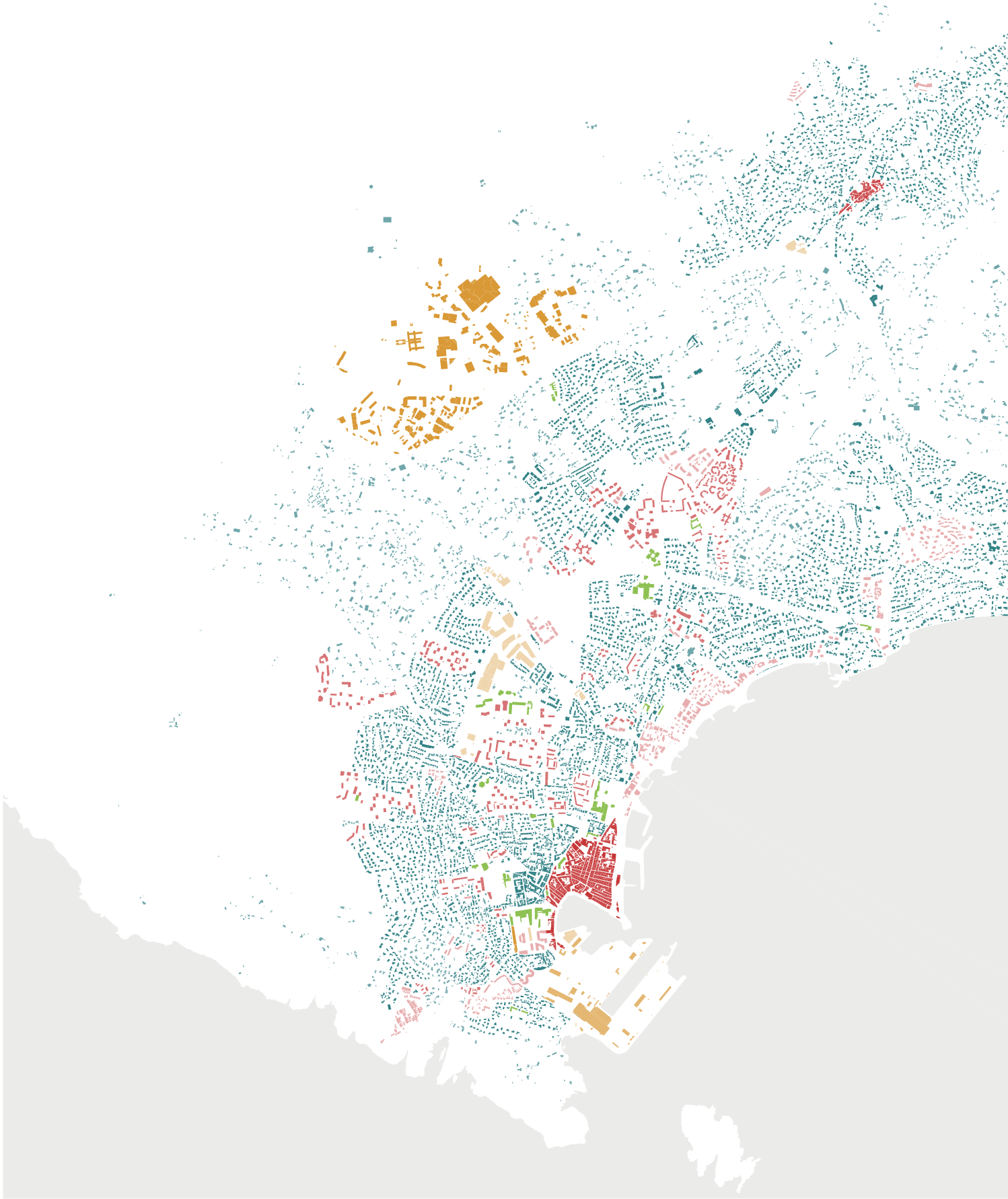
The industrial park of Athélia, formed by buildings of big surface and low height, took place strategically around the highway. It got bigger several times since its creation in 1987. Its interface with the natural zone and its connection with the city center are to be questioned.

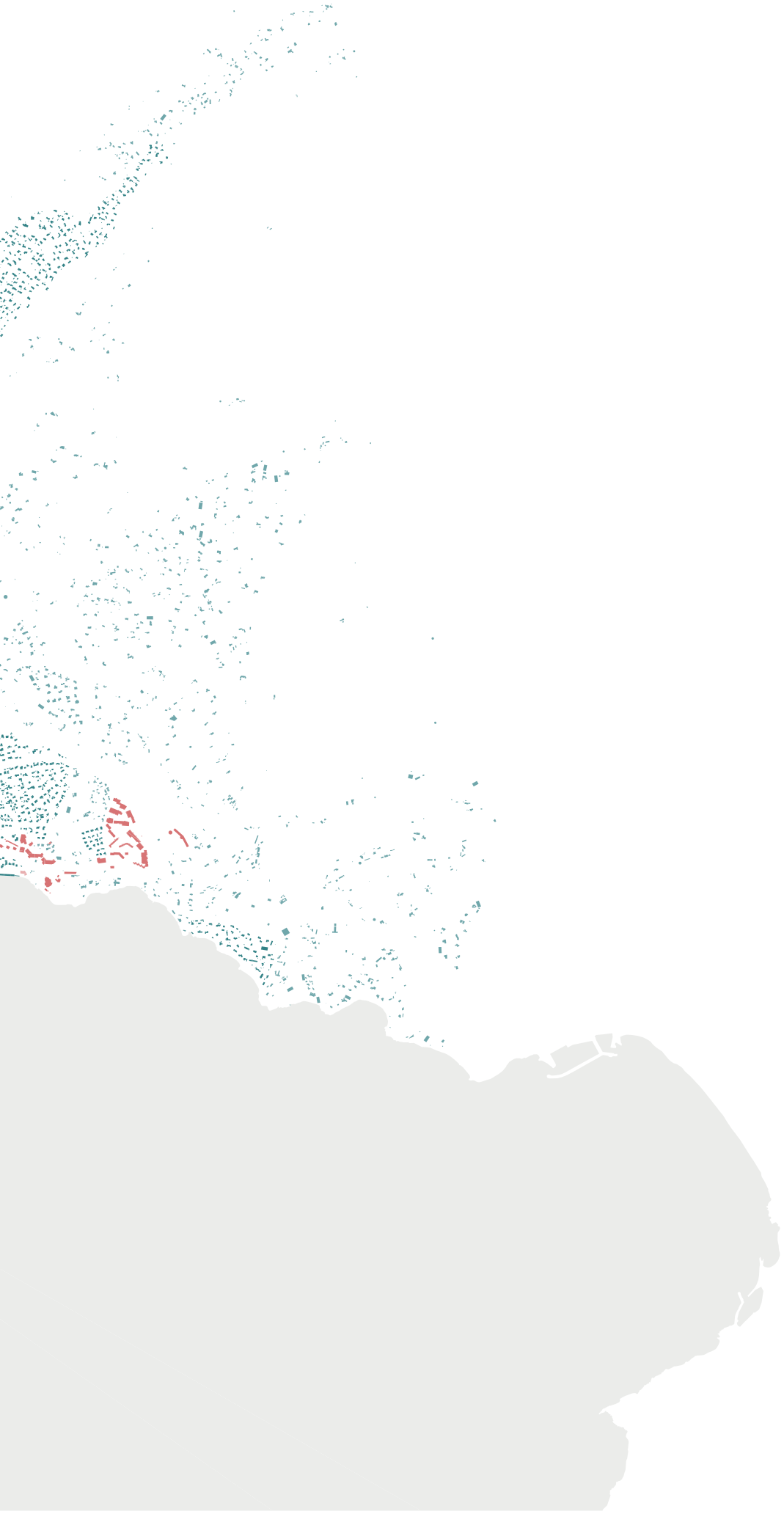
Finally, shipyards form a built-up area to part. Buildings are also disproportionate as the buildings which built themselves there, grounds are strongly waterproofed, many surfaces are not built. Furthermore, they are inaccessible for the inhabitants, their access being reserved for the workers and the crews.

Schwartzplan - Plan du bâti

DENSITÉ ET MORPHOLOGIE

Les limites d'une ville peu dense





Habitat collectif

- *Logement collectif du centre ancien, petits immeubles denses 3-4 étages*
- *Logement collectif des années 70, barres ou îlots, 5-6 étages*
- *Logement collectif récent, formes variées 3-5 étages*

Habitat individuel

- *Habitat individuel en ville, pavillons de 1-2 étages alignés sur terrain de moins de 4000m2*
- *Habitat individuel périphérique, pavillons de 2-3 étages au centre de terrain à partir de 4000m2*

Industries

- *Industrie portuaire, machines, hangars à bateaux et bâtiments de bureaux*
- *Industrie technologique, hangars et bâtiments de bureaux*
- *Commerces, hangars de grandes surfaces*

Éducation

- *Écoles de la maternelle au supérieur*

1 km

MOBILITÉ

Des rapports internes inefficaces et externes saturés

Déplacements entre La Ciotat et le reste de la Métropole

La Ciotat est située sur l'un des principaux corridors métropolitains, avec environ 55 000 déplacements quotidiens répartis entre Marseille, Aubagne, Les Paluds, Cassis et La Ciotat.

La concentration sur un même itinéraire de flux convergents provoque une asphyxie du réseau routier, créant des kilomètres d'embouteillages aux heures de pointe.
L'Agenda de la Métropole prévoit la mise en place d'une « ligne premium » de car entre St-Jérome et La Ciotat, en passant par Aubagne, afin de proposer une offre capable de concurrencer la voiture (nécessité d'aménagement de site propre).

La mobilité dans La Ciotat

La ville possède un réseau de transport interne plutôt développé, qui permet une desserte intense du centre ancien, du centre commercial, jusqu'à Ceyreste. Quelques autres lignes permettent un accès aux quartiers Est et aux plages, ainsi qu'au sud-ouest (toute la frange en contact avec le Parc National des Calanques).

Ce réseau bien réparti sur les plans est cependant loin d'un système performant offrant une véritable alternative à la voiture (sur les lignes essentielles de la ville, un bus est annoncé toutes les 15/30 minutes).

L'accès à Athelia, par exemple, est permis par une ligne de bus, qui n'est que très rarement empruntée par les employés de la zone, lesquels préfèrent la souplesse apportée par un véhicule individuel.

Stationnement

La gestion du parc automobile à La Ciotat consiste en de nombreuses poches de parking en surface et en sous-terrain, pour la plupart payants.
Aucun stationnement n'est aménagé au niveau des entrées du parc, ou du parc du Mugel (impossible d'accés en voiture, par ailleurs).

Vélo

Le 19 septembre 2014, La Ciotat inaugure sa première «voie douce». Aménagée à l'emplacement de l'ancienne ligne ferroviaire qui desservait la ville jusqu'aux chantiers navals, elle permet aux ciotadins de se rendre du centre-ville jusqu'à la gare en utilisant les modes doux. La ville prévoit d'aménager la seconde partie de cette voie douce à l'horizon 2020. Néanmoins, la nécessité d'empécher l'accès aux scooters et motos a conduit à la mise en place de mobilier qui gène également la circulation des vélos.

Piéton

La voirie du port a récemment été refaite, facilitant le déplacement des piétons. Cet aménagement se poursuit sur les quais en direction des plages, les travaux prévoyant d'être terminés pour l'été 2019.
Le centre ville, majoritairement piéton, permet une circulation apaisée. L'accès aux chantiers navals est quant à lui strictement interdit, le piéton se heurtant tout le long de sa frontière avec la ville à un épais grillage infranchissable.

Movements between La Ciotat et the rest of the Metropolis

La Ciotat is located on one of the main metropolitan corridors, with approximately 55 000 daily travels distributed between Marseille, Aubagne, Paluds, Cassis and La Ciotat.
The concentration on the same route of convergent flows causes an asphyxiation of the road network, creating kilometers of congestion in the rush hours.
The Scheduleof the Metropolis plans the implementation of a «premium line» of autobus between St Jérome and La Ciotat, via Aubagne, to propose an offer capable of competing with the car (it requires an arrangement of bus lane).

Mobility in La Ciotat

The city possesses an internal transport network rather developed, which allows an intense service of the former center, the shopping mall, to Ceyreste. Some other lines allow an access to East districts and to beaches, as well as in the Southwest (all the fringe in touch with the National park of Creeks).

This network distributed well on the plans is however far from a performing system offering a real alternative to the car (on the essential lines of the city, a bus is only announced every 15 30mn).

The access to Athelia, for example, is allowed by a bus line, which is only very rarely borrowed by the employees of the zone, which prefer the flexibility brought by an individual vehicle.

Car park

The fleet management in Ciotat consists of numerous pockets of on-surface parking lot and sub-ground, for the most part paying.
No car park is fitted out around the entrances of the park, or the park of Mugel (no access by car possible, besides).

Bikes

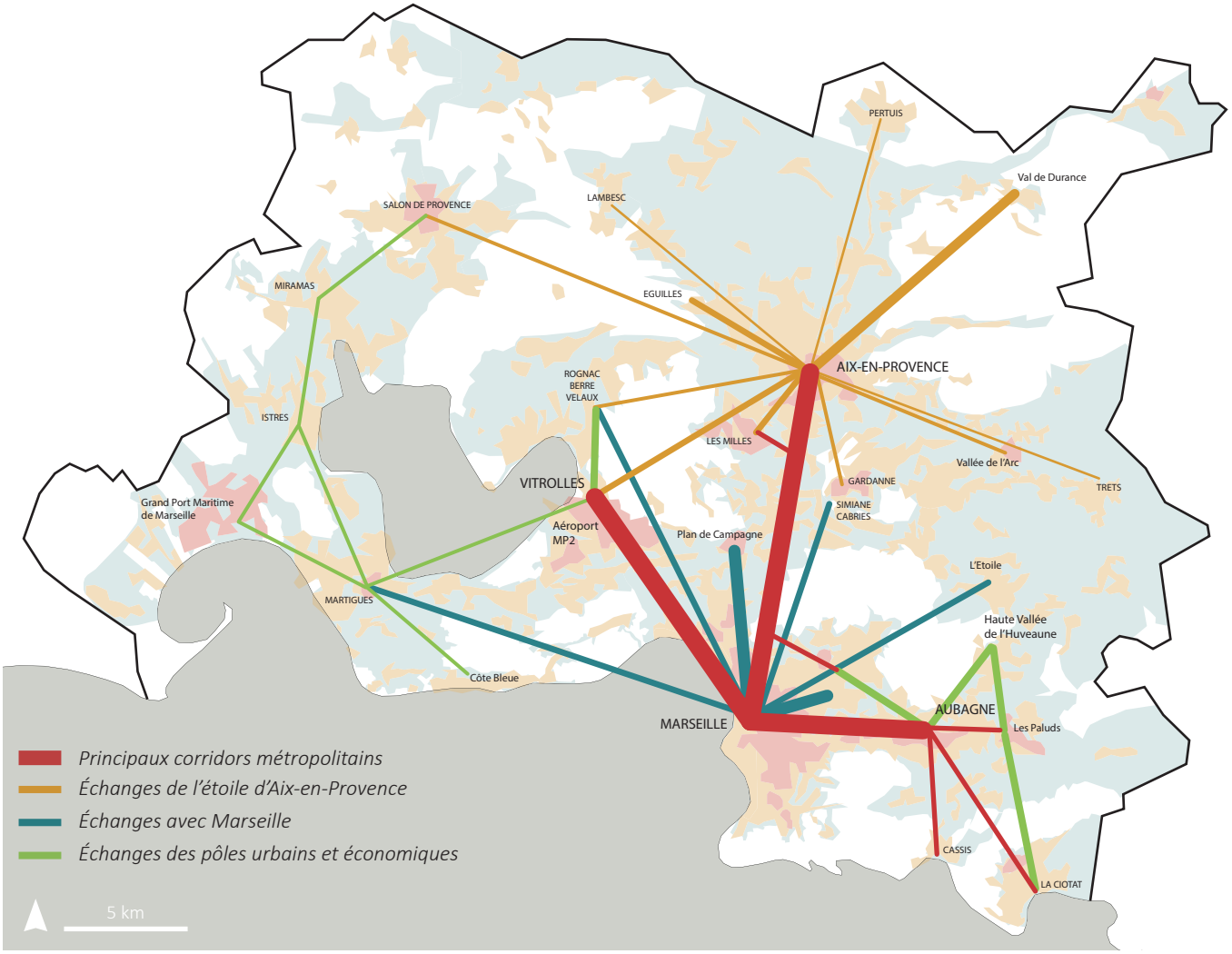
On September 19th, 2014, La Ciotat inaugurates her first one «soft way» Fitted out in the location of the former railroad line which served the city up to shipyards, it allows the ciotadins to go from the city center up to the trainstation by using the soft modes. The city plans to fit out the second part of this soft way on the horizon 2020. Nevertheless, the necessity of behave the access to scooters and motorcycles led to the implementation of furniture which hinde also the circulation) of bikes.

Pedestrians

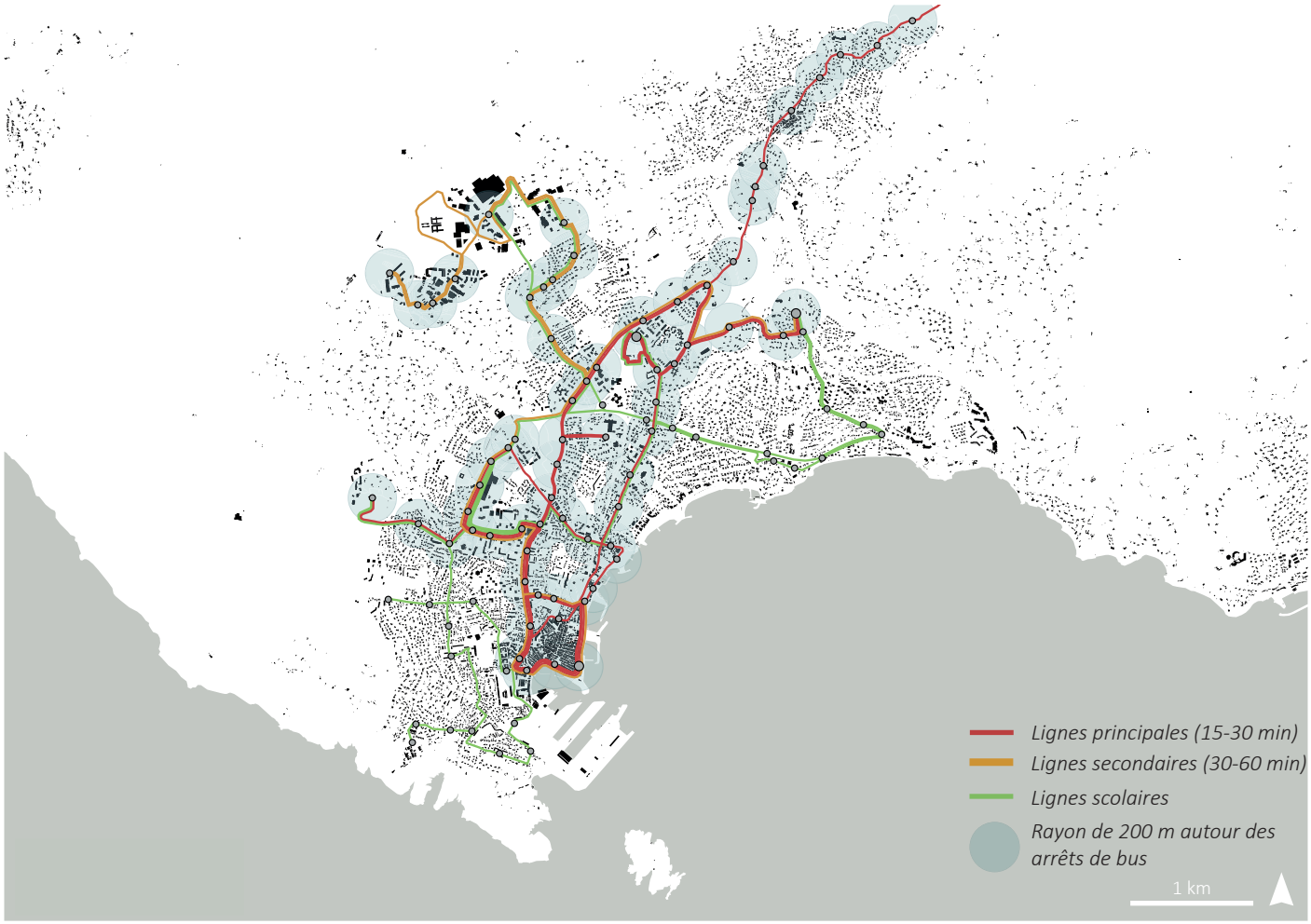
The public road network of the port was recently redone, facilitating the movement of the pedestrians. This arrangement continues on docks in the direction of beaches, works planning to be ended for summer, 2019.
The city center, mainly pedestrian, allows a calmed traffic. The access to shipyards is strictly forbidden, the pedestrian colliding during its border with the city with a thick impassable wire netting.

MOBILITÉ

Des rapports internes inefficaces et externes saturés



Des corridors de mobilité, structurés par les pôles urbains et économiques



Répartition des lignes de bus internes à La Ciotat

PARTIE II

SCÉNARIOS

CONSTATS

La Ciotat, cité aveugle

La Ciotat est une ville située entre la nature et la mer, mais elle a choisi de s'orienter vers cette dernière, tournant le dos au parc exceptionnel qu'elle frôle pourtant. La façade qui sépare le Parc National et la ville est une succession de pavillonnaire en impasse, ce qui pénalise l'accès des visiteurs au site naturel.

Au regard des transports, on observe une inéquité des accès aux transports en commun, et de manière plus générale, la non-efficacité de ceux-ci, tant à l'échelle métropolitaine que ciotadaine.

L'Histoire de la ville est intimement liée à celle des chantiers navals, la création de la nouvelle zone d'activité tertiaire Athélia étant directement dûe à la fermeture des chantiers. Maintenant que le chantier naval fonctionne à nouveau, qu'en est-il de son rapport à la ville ? Les travailleurs sont-ils toujours en grande majorité ciotadens ? Les importants flux de transport en direction de Marseille semblent indiquer le contraire La Ciotat ne vit plus pour ses chantiers.

Nous avons donc une cité entièrement conçue autour de ses chantiers navals, mais qui ne les regarde plus. Un parc naturel exceptionnel, auquel personne n'a accès. Une circulation avec le reste de la métropole compliquée et une gestion des déplacements internes difficile.

Nous avons donc choisi de développer plusieurs scénarios, en nous plaçant du point de vue des différentes entités qui interagissent à La Ciotat la municipalité, le Parc National des Calanques, Athélia, les chantiers navals, les habitants, les commerçants et les touristes.
Chaque scénario est poussé à l'extrême, abondant dans le sens de l'entité sélectionnée.

La Ciotat is a city located between the nature and the sea, but it chose to turn to the latter, turning the back to the exceptional park that it touches nevertheless. The facade which separates the National park and the city is a succession of suburban in dead end, what penalizes the access of the visitors in the natural site.

With regard to transport, we observe an inequity of the accesses to the public transportation, and in a more general way, the non-efficiency of these, as long in the metropolitan scale than the local one.

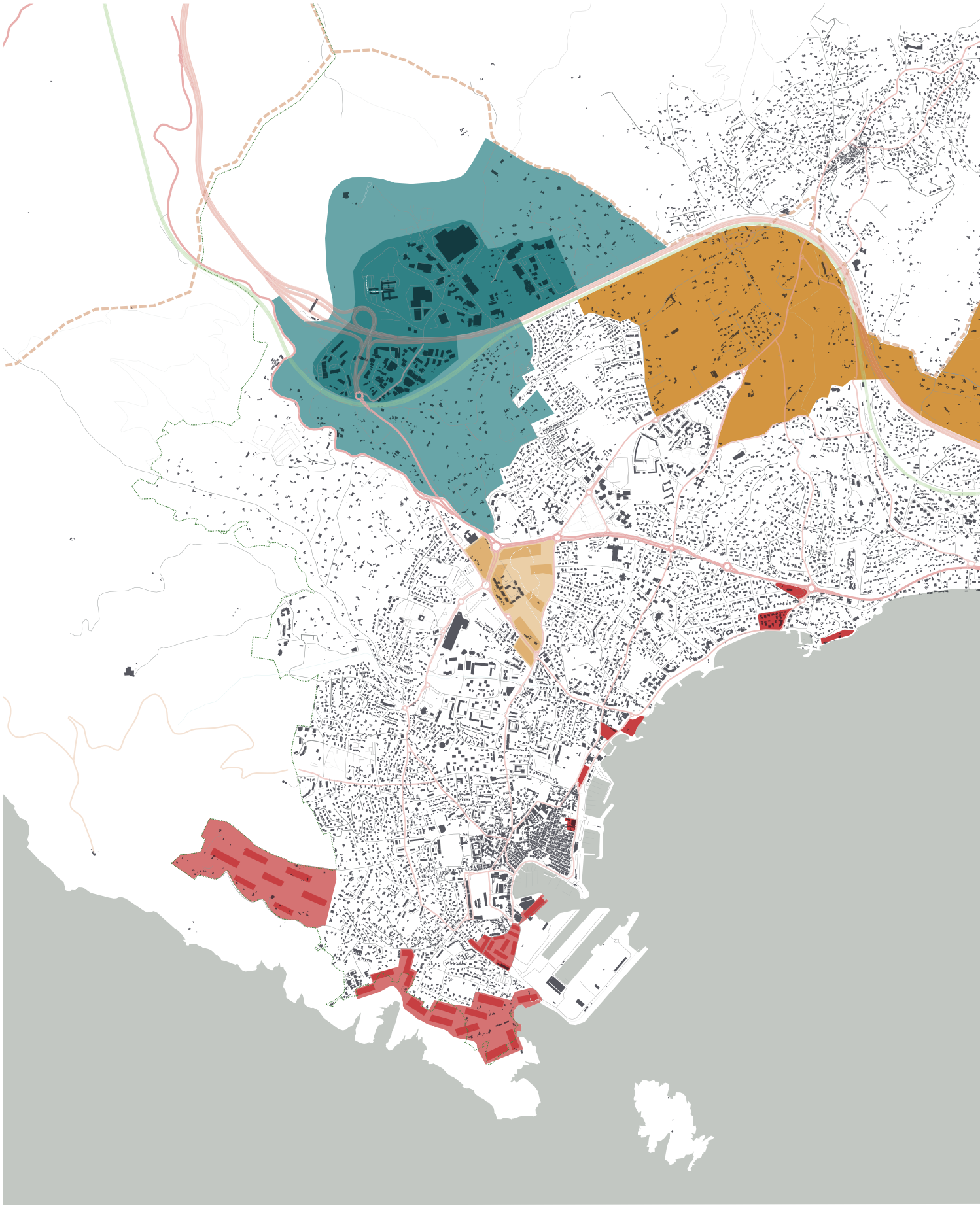
The History of the city is confidentially connected to the one of shipyards, the creation of the new zone of tertiary activity Athélia being directly due to the closure of boat construction sites. Now that the shipyard works again, what about its relationship with the city ? Are the workers always in great majority from La Ciotat ? The important flows of transport in the direction of Marseille seem to indicate the opposite: La Ciotat does not live any more for its construction sites.

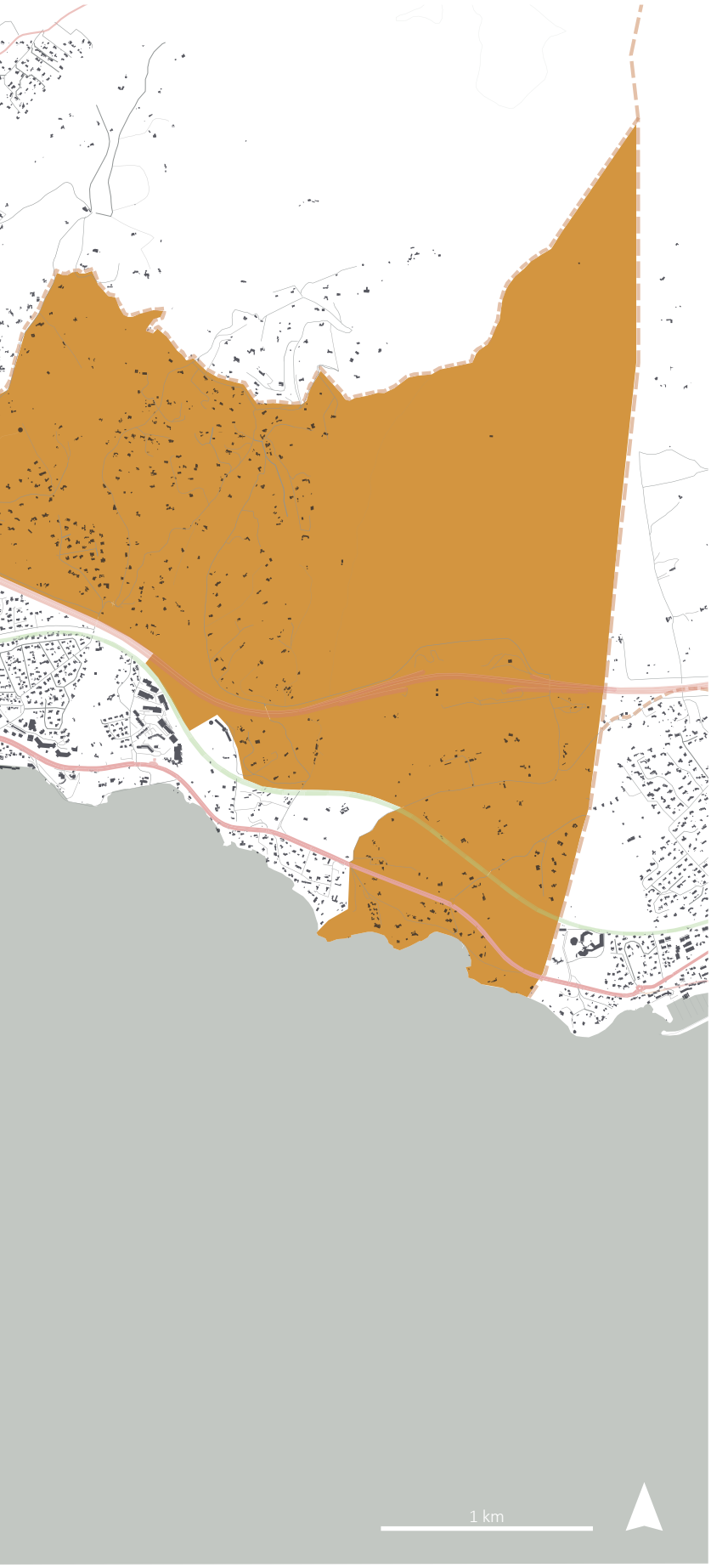
We thus have a city completely conceived around its shipyards, but which does not look at them any more. An exceptional natural reserve, in which nobody has access. A traffic with the rest of the metropolis complicated and a difficult internal management of the movements.

We thus chose to develop several scenarios, by placing us from the point of view of the various entities which interact in La Ciotat: the municipality, the National park of Creeks, Athélia, the shipyards, the inhabitants, the merchants and the tourists.
Every scenario is taken to the extreme, plentiful in the sense of the selected entity.

SCÉNARIOS

Enjeux la ville souhaitée par la municipalité





ATHÉLIA

La municipalité souhaite poursuivre l'expansion de sa zone d'activité, qui assoit sa renommée à l'échelle de la région et lui permet de toucher d'importants impôts.

The municipality wishes to pursue the expansion of its activity zone, which bases its fame on the scale of the region and allows it to touch important taxes.

POPULATION

Qui dit plus d'habitants dit plus d'impôts. La Ciotat compte continuer l'augmentation de sa population, d'une part en densifiant les quartiers actuels, et d'autre part en urbanisant les zones agricoles et naturelles encore libres.

More inhabitants means more taxes. La Ciotat plans to continue the increase of its population, on one hand by densifying the current districts, and on the other hand by urbanizing the still free agricultural and natural zones.

COMMERCE

La zone commerciale de l'Ancre Marine est une importante source de profits pour la municipalité, qui continue à encourager son expansion sur le domaine de la Tour.

The shopping district of the Anchor Marine is an important source of profits for the municipality, which keeps encouraging its expansion on the domain of the Tower.

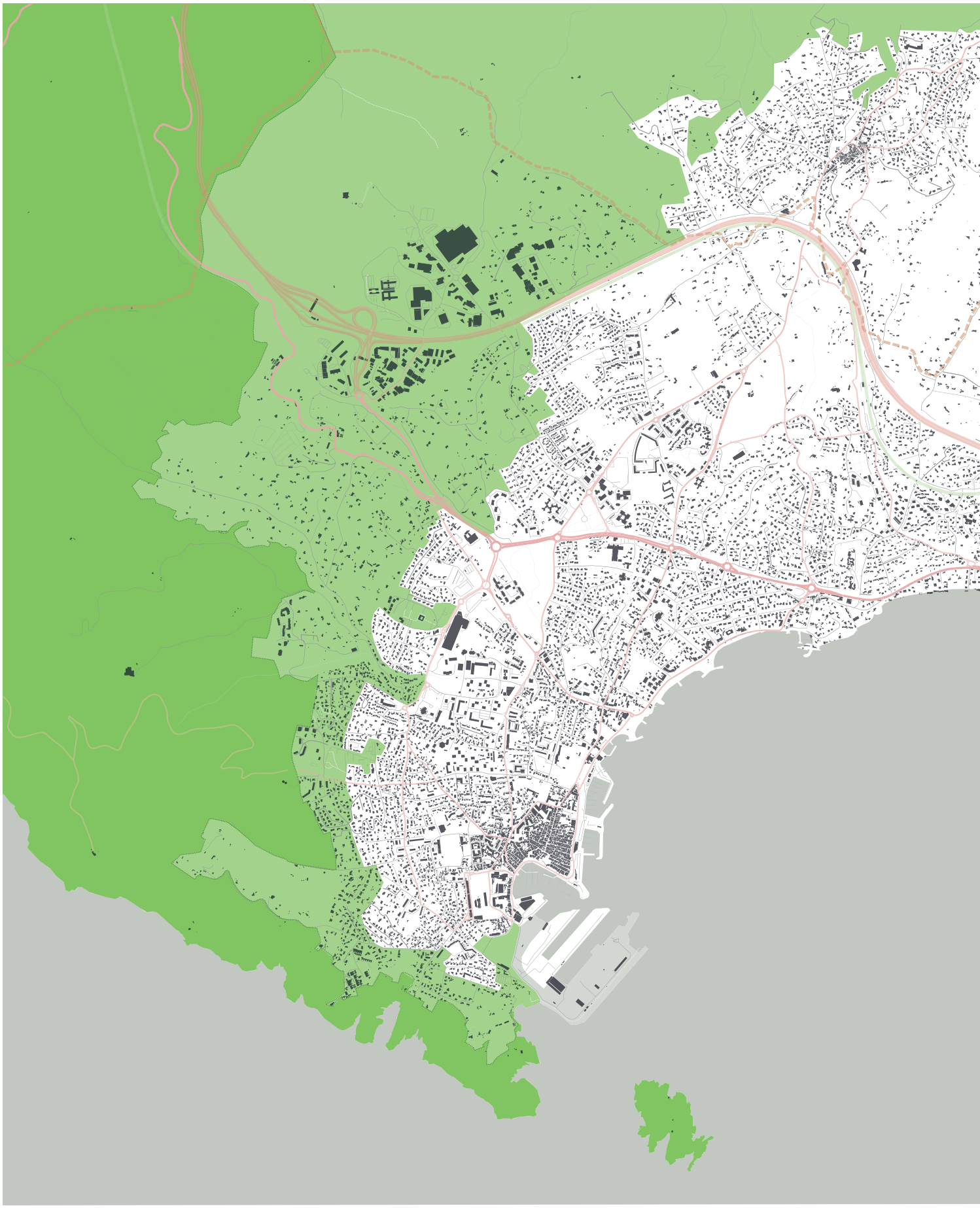
TOURISME

La municipalité souhaite continuer à développer le tourisme afin que La Ciotat devienne comme les villes voisines une station balnéaire reconnue, et que les recettes augmentent.

The municipality wishes to keep developing the tourism so that La Ciotat becomes, as neighboring towns, a recognized sea resort, and so that earnings increase.

SCÉNARIOS

Enjeux la ville souhaitée par le Parc National des Calanques



Parc NATIONAL

Le parc national des Calanques souhaite faire reculer la ville afin de protéger les espèces animales et végétales qu'il abrite. De plus, il souhaite aussi récupérer un maximum d'espaces à la végétation encore préservée afin de les inscrire en zone d'adhésion.

The national park of Creeks wishes to move back the city to protect the animal and vegetable species that it shelters. In addition, ot also wants to recover a maximum of spaces to the still preserved vegetation in order to register it in zone of adhesion.

ATHÉLIA

Dans une zone qui grignote petit à petit de la nature, le parc souhaite reprendre la main en stoppant toute activité sur le site d'Athélia, pour relocaliser les emplois dans le centre-ville, et ainsi promouvoir une ville de proximité aux déplacements doux.

In a zone which nibbles little by little of the nature, the park wishes to take back the power by stopping any activity on the site of Athélia, to re-localize jobs in the city center, and so promote a city of closeness with soft ways to move.

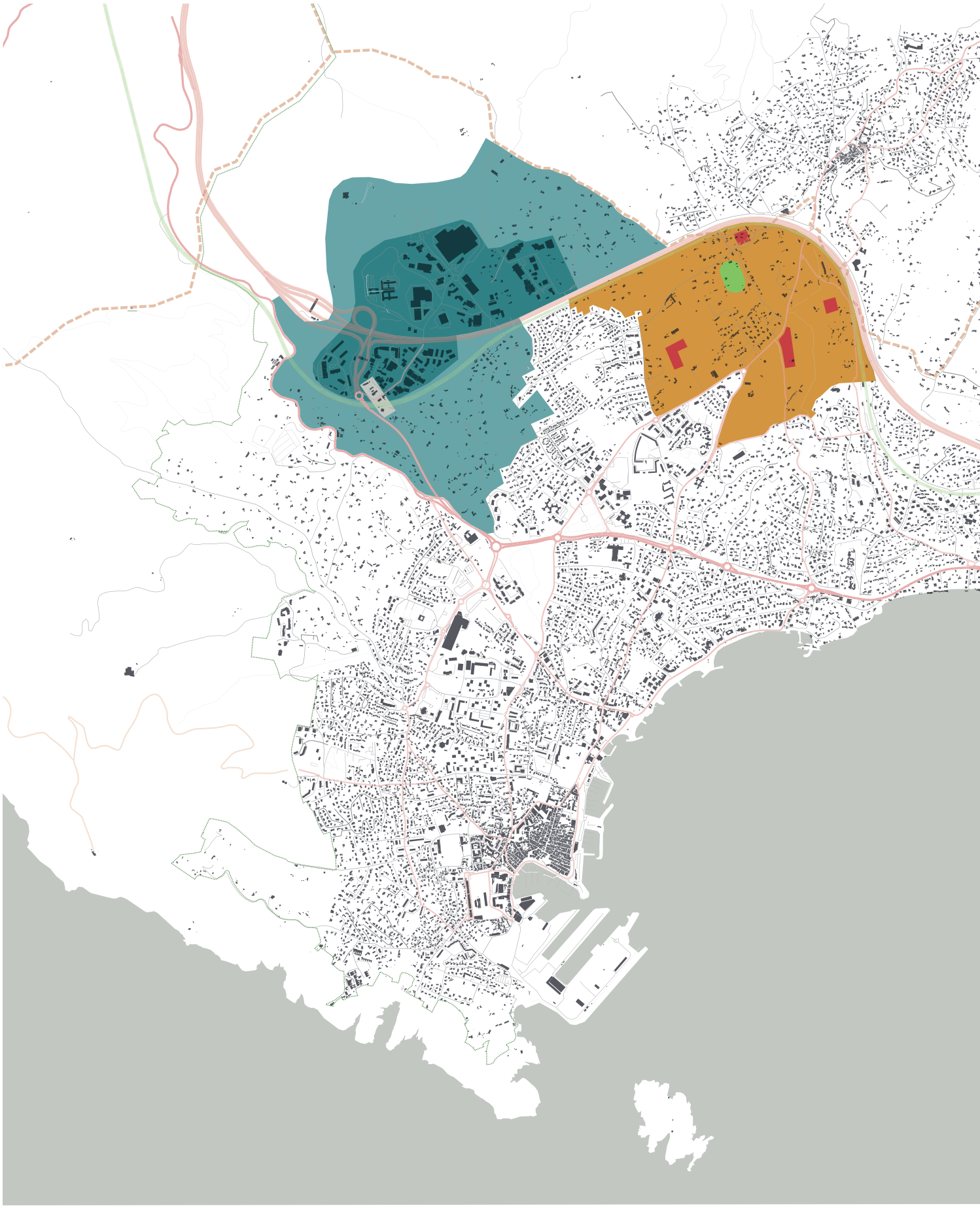
CHANTIERS NAVALS

Les chantiers navals sont fermés afin de stopper les nuisances sur la faune et la flore du parc. Les digues sont en grande partie détruites afin de retrouver le trait de côte initial. Un récif artificiel est créé sur la partie restante de la digue, créant ainsi un nouvel habitat pour des écosystèmes et protégeant du même coup le port.

Shipyards are closed to stop the nuisances on the flora and fauna of the park. Dikes are largely destroyed to find the initial coastline. An artificial cliff is created on the remaining part of the dike, so creating a new housing environment for ecosystems and protecting at the same time the port.

SCÉNARIOS

Enjeux la ville souhaitée par les entreprises d'Athélia



ATHÉLIA

La zone d'activité souhaite poursuivre son développement en programmant de nouvelles extensions sur les quartiers contigus, permettant ainsi d'accueillir de nouvelles entreprises et de soutenir la création d'emplois.

The zone of activity wishes to pursue its development by scheduling new extensions on the adjoining districts, so allowing to welcome new companies and to support the job creation.

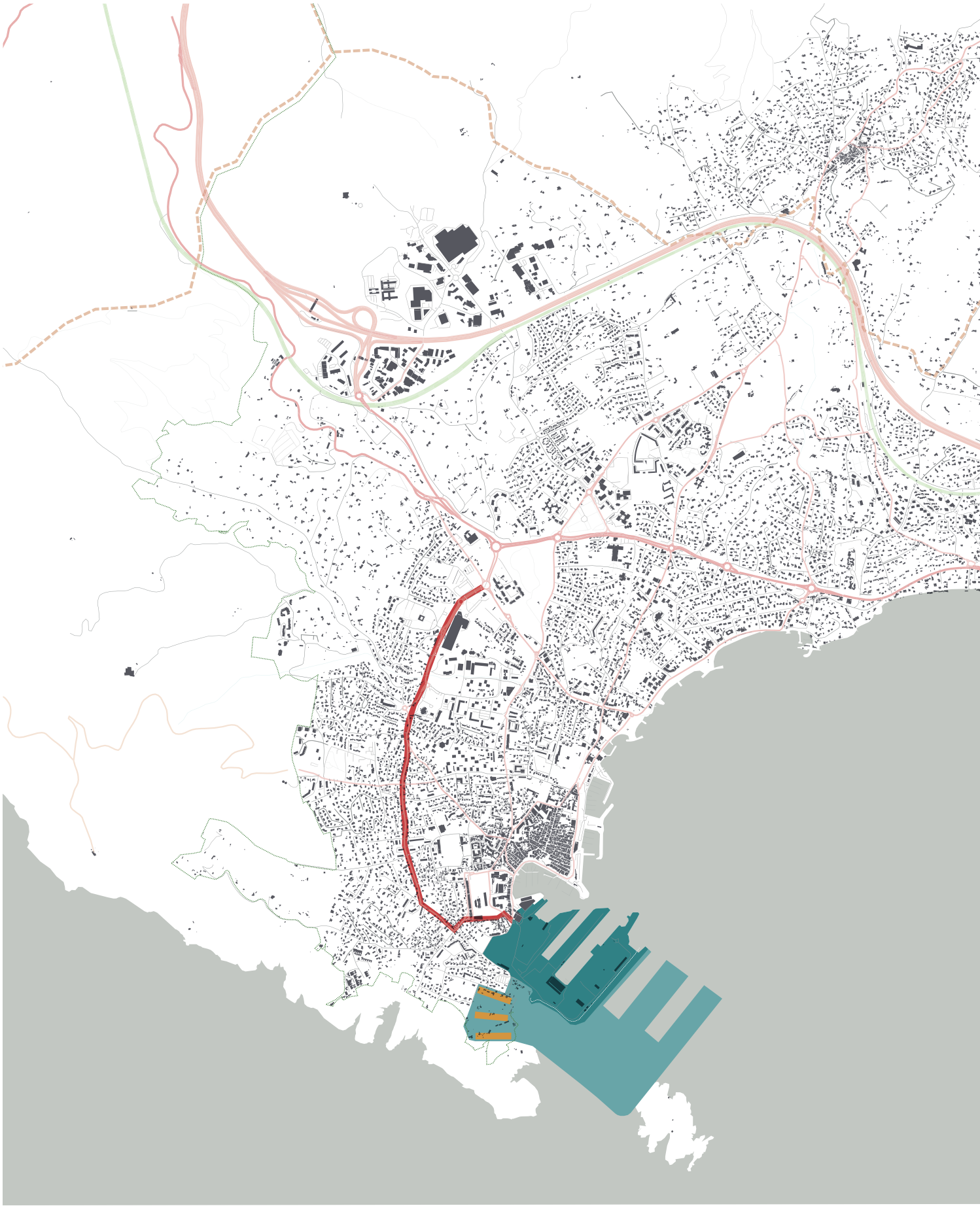
POPULATION

Dans les plaines agricoles proches d'Athélia, les entreprises souhaitent poursuivre la construction de quartiers pavillonnaires, afin de pouvoir attirer des ingénieurs qualifiés et leur famille. Des équipements sont programmés afin d'offrir des services publics de proximité de qualité.

In the agricultural plains close to Athélia, companies wish to pursue the construction of suburban districts, to be able to attract qualified engineers and their family. Equipments are scheduled to offer public services of quality close to inhabitants.

SCÉNARIOS

Enjeux la ville souhaitée par les chantiers navals



CHANTIERS NAVALS

Afin d'asseoir sa réputation et de poursuivre son développement, les chantiers navals s'étendent. De nouvelles grandes forment sont construites sur l'eau afin de joindre l'Île Verte.

To sit its reputation and pursue its development, shipyards extend. Big new forms are built on the water to join the Green Island.

POPULATION

Sur le domaine du Mugel, les chantiers navals décident de construire de grands bâtiments d'habitations dans un cadre idyllique. Ils ont vocation à pouvoir accueillir les personnels naviguant des différents bateaux en réparation, qui sont aujourd'hui obligé de séjourner dans les bateau durant leur séjour.

On the domain of Mugel, shipyards decide to build big residential buildings in an idyllic frame. It's meant to able to welcome the navigating staffs of the various boats in repair, which are today forced to stay in their boat during their stay.

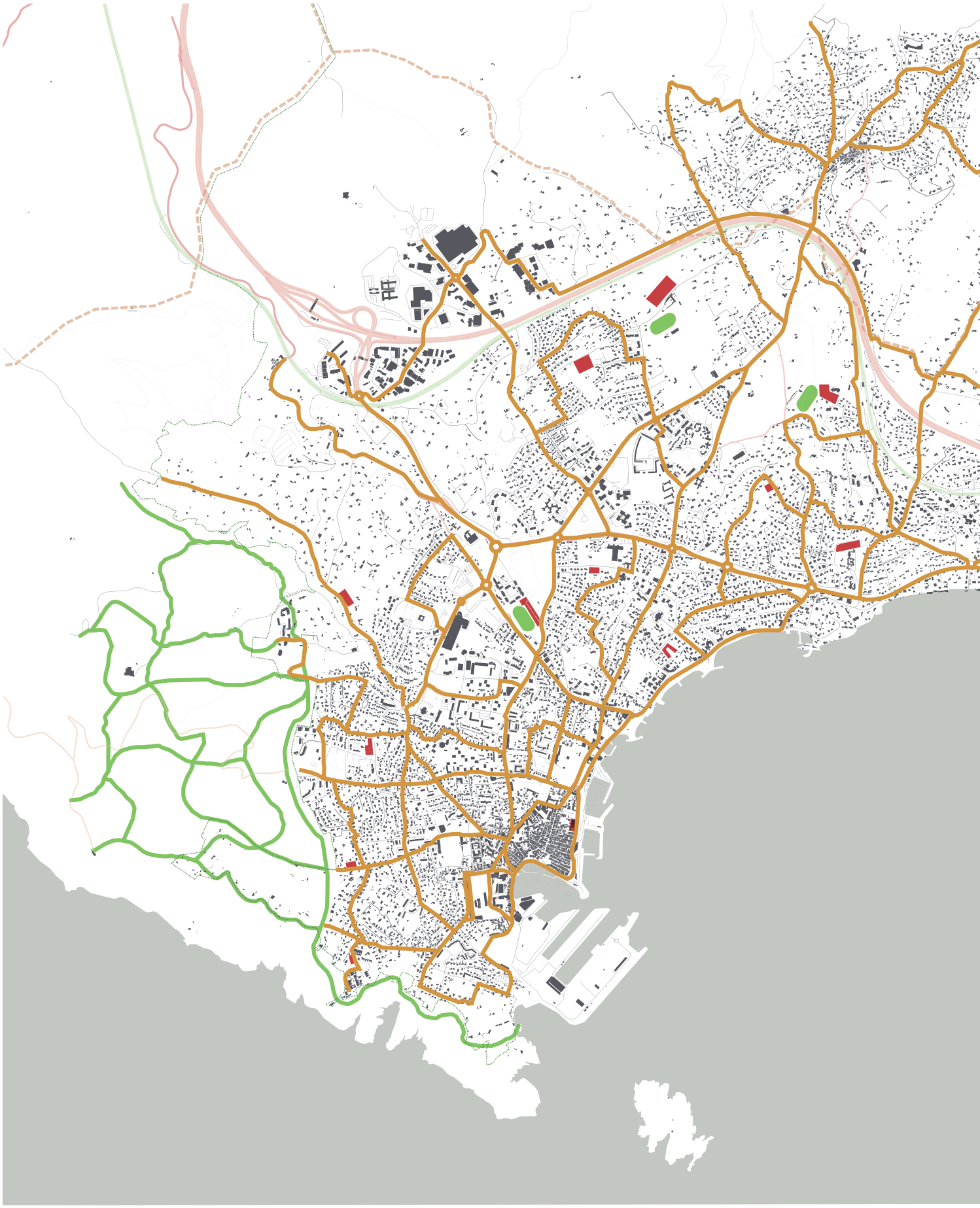
MOBILITÉ

Les chantiers navals sont desservis quotidiennement par de nombreux poids-lourds qui assurent des livraisons. Leur trajet au sein du centre-ville est aujourd'hui compliqué, traversant des petites rues et passant vers le port. Afin d'éviter cela, les chantiers navals décident de financer la construction d'une route importante qui traverse la ville.

Shipyards are daily served by numerous heavy weights which assure deliveries. Their route within the city center is complicated today, crossing side streets and going towards the port. To avoid it, shipyards decide to finance the construction of an important road which crosses the city.

SCÉNARIOS

Enjeux la ville souhaitée par les habitants de La Ciotat



Parc NATIONAL

Les habitants de La Ciotat aiment le parc national, mais en déplore le manque d'accès et d'organisation. Ils soutiennent l'aménagement des sentiers de promenade et des accès, afin de pouvoir en profiter davantage.

The inhabitants of The Ciotat like the national park, but regrets the lack of access and organization. They support the development of footpaths and accesses, to be able to take advantage of it more.

ÉQUIPEMENTS PUBLICS

Les habitants souhaitent que leurs quartiers disposent d'encore plus d'équipements de proximité. Notamment dans les quartiers pavillonnaires, qui sont aujourd'hui peu aménagés et dépendent de la voiture pour se connecter à la ville.

The inhabitants wish that their districts could have some more proximity equipments. Particularly in the suburban districts, which are little fitted out today and depend on the car to connect to the city.

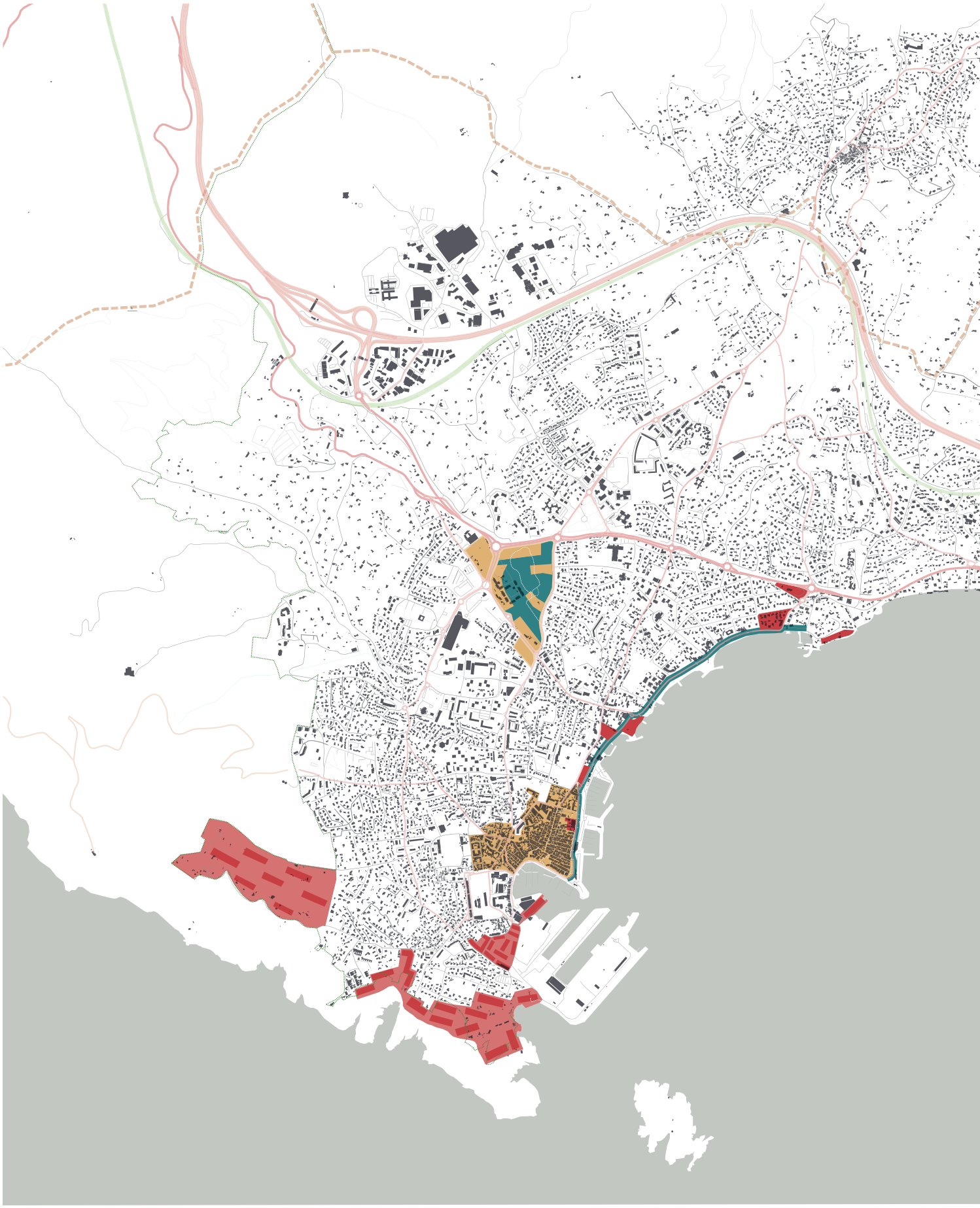
MOBILITÉ

Le réseau actuel de bus est critiqué pour les fréquences de passage insuffisantes et pour son manque de desserte dans certains quartiers. Les habitants souhaitent donc un nouveau réseau qui maille davantage de territoire et soit plus performant.

The current network of bus is criticized for the insufficient frequencies of passage and for its lack of service in some districts. The inhabitants thus wish a new network which meshes more territory and is more efficient.

SCÉNARIOS

Enjeux la ville souhaitée par les commerçants de La Ciotat



TOURISME

Les commerçants de La Ciotat soutiennent le choix d'accueillir toujours plus de touristes, afin de doper leur fréquentation et leur chiffre d'affaire.

The merchants of The Ciotat support the choice to welcome always more tourists, to dope their attendance and their earnings.

COMMERCE

Afin de soutenir la demande croissante, la zone commerciale de l'Ancre Marine poursuit son développement et son extension. Parallèlement, le centre-ville profite de la manne touristique pour profiter d'une nouvelle dynamique.

To support the increasing demand, the shopping district of the Anchor Marine pursues its development and its extension. At the same time, the city center takes advantage of the tourist resource to take advantage of a new dynamics.

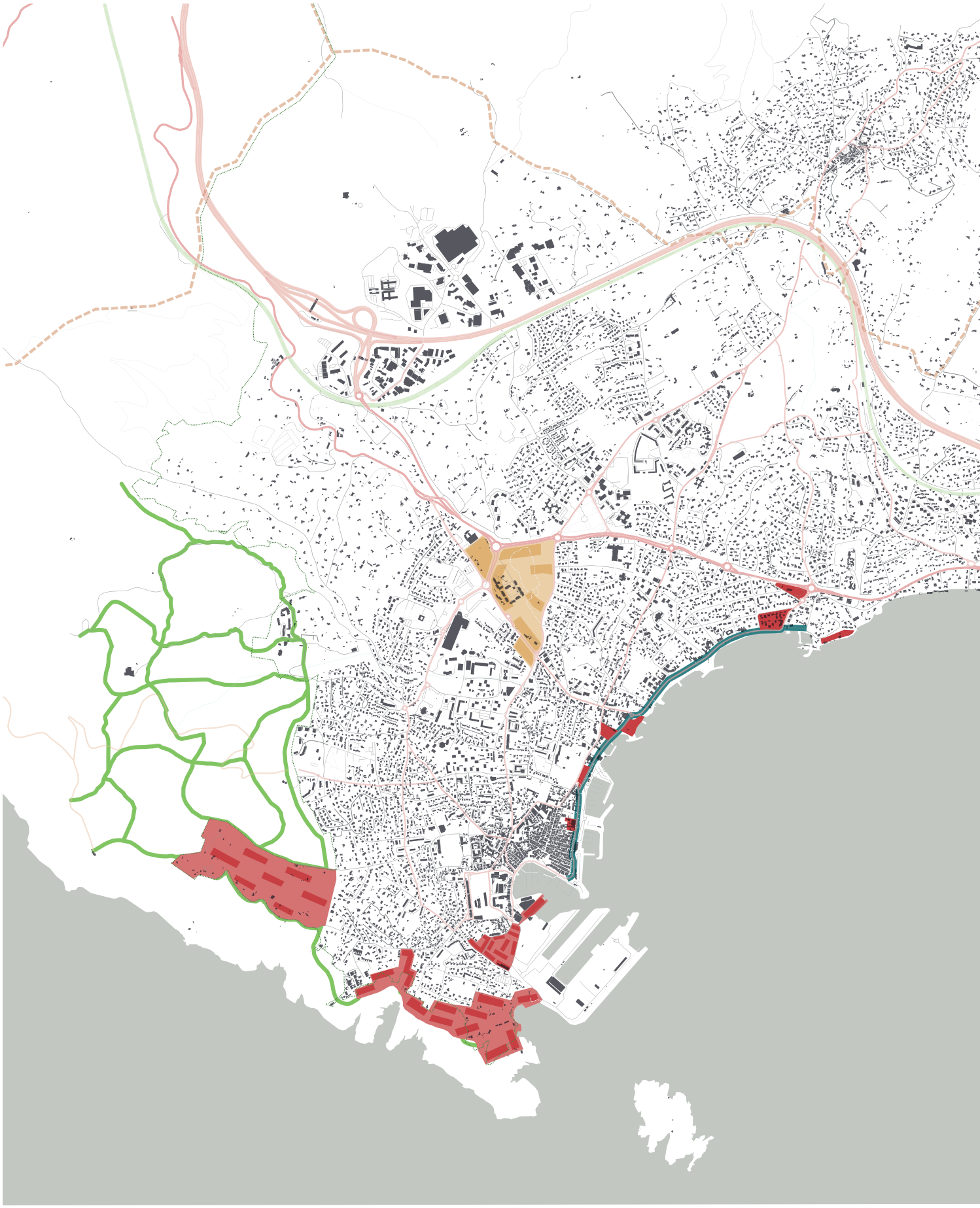
MOBILITÉ

Afin de facilité l'accès aux commerces, des zones de stationnement supplémentaires sont créées à l'Ancre Marine, à proximité du centre-ville et le long des plages.

To ease the access to the businesses, additional parking zones are created at anchor Marine, near the city center and along beaches.

SCÉNARIOS

Enjeux la ville souhaitée par les touristes



TOURISME

Afin de profiter de conditions d'accueil toujours meilleures, les touristes sont heureux de pouvoir profiter des nouveaux hôtels aux portes du parc des Calanques ou sur les plages, toujours avec une vue mer.

To take advantage of welcome conditions going better and better, tourists are happy being able to take advantage of new hotels near the park of Creeks or on beaches, always with a sea view.

Parc NATIONAL

Le parc national est un atout de taille pour La Ciotat. Sa réputation à l'international encourage les touristes à venir le visiter. Ils souhaitent que soient aménagées de zones d'accueil et de présentation du parc, ainsi que des sentiers de parc.

The national park is a valuable asset for La Ciotat. Its international reputation encourages the tourists to come and visit it. They wish that it had some zones of welcome and presentation of the park, as well as paths of park.

COMMERCE

Les tourismes aiment flâner dans les boutiques durant leurs vacances et apprécient donc faire du shopping dans le centre commercial de l'Ancre Marine ou dans le centre ancien. Leur nombre étant croissant, les commerçants s'étendent et ouvrent de nouveaux commerces.

The tourism like strolling in shops during their holidays and thus appreciate to go shopping in the shopping mall of the Anchor Marine or in the former center. Their number being increasing, the merchants extend and open new businesses.

MOBILITÉ

La desserte des plages est aujourd'hui difficile. Les touristes souhaitent que l'offre de transports publics soient plus performantes, et que les places de stationnement soient plus nombreuses.

The sideboard of beaches is actually difficult. The tourists wish that the public transport offer was more successful, and that parking places were more numerous.

PARTIE III

LE WORKSHOP

PLANNING

Lundi 8 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 9h15	Amphithéâtre Puget	Présentation générale d'Urbanic Park	Jean-Marc Zuretti
9h15 → 9h45		Introduction au workshop	Julien Monfort Francis Talin
9h45 → 11h15		Présentation du site du workshop	Team Puffin Cendré
11h15 → 11h45		Règlement Gestion des conflits	Julien Monfort
11h45 → 12h00		Informations pratiques	Yannick Saadi
12h00 → 12h15		Présentation des encadrants Tirage au sort des équipes	Team Puffin Cendré Encadrants
Pause			
13h30 → 14h30	Ateliers	Installation des équipes.	
14h30 → 14h30		Premiers travaux avec les encadrants. Lecture du programme. Préparation de la visite du site.	Encandrants Team Puffin Cendré
17h30	Amphithéâtre Puget	La parc national des calanques	Francis Talin

Mardi 9 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 12h30	Ateliers	Travail en équipe	Encadrants Team Puffin Cendré
Pause			
14h00 → 16h00	Salles 30, 31, 32	Tables carrées	Team Puffin Cendré
Pause			
16h15 → 18h15	Ateliers	Travail en équipe	Team Puffin Cendré
Pause			
18h30	Amphithéâtre Puget	Table ronde	

Mercredi 10 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
8h30 → 9h30	Luminy	Trajet en car	Team Puffin Cendré Encadrants
Visite de site			
20h00 → 21h00	La Ciotat	Trajet en car	Team Puffin Cendré Encadrants

Jeudi 11 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 12h30	Ateliers	Travail en équipe	Encadrants Team Puffin Cendré
Pause			
14h00 → 16h00	Salles 30, 31, 32	Tables carrées	Team Puffin Cendré
Pause			
16h15 → 18h15	Ateliers	Travail en équipe	Team Puffin Cendré
Pause			
18h30	Amphithéâtre Puget	Table ronde	

Vendredi 12 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 12h30	Ateliers	Travail en équipe	Encadrants Team Puffin Cendré
Pause			
14h00 → 18h30	Amphithéâtre Puget	Présentation intermédiaire	Encadrants Team Puffin Cendré

Samedi 13 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 18h30	Ateliers	Travail en équipe	

PLANNING

Dimanche 14 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
Relâche...			

Lundi 15 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 18h30	Ateliers	Travail en équipe	Encadrants Team Puffin Cendré

Mardi 16 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 18h30	Ateliers	Travail en équipe	Encadrants Team Puffin Cendré

Mercredi 17 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 19h00	Ateliers	Travail en équipe	Encadrants Team Puffin Cendré
19h30	Cafétéria	Soirée raclette	Encadrants Team Puffin Cendré

Jeudi 18 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 19h00	Ateliers	Travail en équipe	Encadrants Team Puffin Cendré
20h00 → 21h00	Salle 21	Rendu des projets ***Toute l'équipe doit émarger***	Team Puffin Cendré

Vendredi 12 janvier

Horaire	Lieu	Objet	Intervenants
9h00 → 13h00	Amphithéâtre Puget	Présentations orales	Encadrants Invités Team Puffin Cendré
Pause			
14h00 → 19h00	Amphithéâtre Puget	Présentations orales	Encadrants Invités Team Puffin Cendré
20h00	Cafétéria	Pôt de fin	Tout le monde

ATTENDUS PÉDAGOGIQUES

Mais à quoi ça sert le workshop ?

Le workshop de S7 auquel vous participez est un exercice pédagogique court mais intense.
Nous pensons qu'il constitue un contrepoint essentiel aux ateliers de projets du reste des études. Ici, pas de temps long, pas d'options et autres séminaires à gérer en parallèle. Pendant deux semaines vous allez travailler à l'école, en continu.
Vous êtes répartis en équipe d'une dizaine d'étudiants avec un encadrant professionnel. Ce que l'on attend de vous, ce sont des positions affirmées, une capacité à prendre en main ces situations nouvelles où la réalité est plus prégnante. Nous considérons que votre formation en licence vous donne la capacité à prendre position de manière franche et à débattre de ces enjeux complexes.
Notre objectif pédagogique dans ce workshop est de vous amener à proposer des projets pertinents à une échelle territoriale extrêmement réaliste. Pour ce faire vous allez devoir miser sur le travail d'équipe. Deux outils fondamentaux : le débat en groupe et la complémentarité des compétences. Cela veut dire apprendre à s'organiser collectivement et à gérer avec bienveillance les situations de conflit. Vous serez capable en fin de workshop de restituer en public votre synthèse. Et de la défendre.

ABORDER LES ENJEUX DE L'ÉCHELLE TERRITORIALE

Le workshop est l'occasion de se confronter à la complexité des projets territoriaux. C'est une autre manière d'aborder le projet où les échelles sont multiples et où des notions telles que la mobilité, les infrastructures, la programmation, la politique, la réglementation, le paysage et les volontés habitantes sont très présentes.
C'est avec votre regard d'architecte, sensible à la forme et aux espaces qui organisent la vie sociale, que vous allez transcender ces problématiques. Comment intégrer par le dessin ces enjeux territoriaux ? Comment faire converger le récit historique, la culture, la géographie, l'économie et la sociologie d'un territoire ? Comment saisir et mettre en ordre les différentes volontés qui transforment la métropole dans un projet fédérateur ?
Dans la réalité, ce processus prend beaucoup de temps. Dans le workshop, nous vous demandons de réaliser tout ça dans un temps court. Les encadrants et intervenants sont là pour vous aider à éviter les raccourcis et amalgames et à garder un regard global qui intègre toutes ces dimensions.

ENGAGER LE PROJET EN ÉQUIPE

Vous allez travailler en équipe à partir de supports numériques et d'éléments de programme préparés en amont par nos soins, de sorte que l'engagement soit immédiat.
Une visite de site, des tables rondes et des conférences dynamiseront votre réflexion.
Une des difficultés que vous rencontrerez est l'assimilation d'un grand nombre de données et d'informations dans un temps court. Pour surmonter ce défi , vous allez avoir besoin de travailler en équipe. En général, les étudiants architectes ne sont pas formés à la conception collective. Ce workshop sera une initiation au projet en groupe mettre sa compétence et son envie au service d'un collectif, maîtriser son égo et prendre des responsabilités pour le bien commun.
Le projet en équipe est une tâche éprouvante qui demande de la patience et du recul. La fatigue aidant, des tensions naissent. Des débats d'idées peuvent tourner au conflit doctrinal, la bonne volonté de certains peut friser l'abus de pouvoir, la timidité des autres peut conduire au repli. La bienveillance envers les volontés de chacun et le maintien d'une ambiance positive sont nécessaires à la résolution pacifique de ces tensions.
Les équipes sont assez grandes (10 personnes) pour qu'un partage du travail puisse s'organiser et que des groupes d'affinité se constituent sur des parties du projet collectif. Reste qu'une intention collective forte doit être mise en

place dès la première semaine pour que le travail puisse être réparti en confiance la deuxième semaine. Pour faciliter l'organisation, quatre rôles doivent être définis. Un secrétaire, un scribe, un maître du temps et un manager. Les trois premiers sont membres à part entière du groupe et continuent à participer au débat collectif (idées et production documentaire). Le manager a un statut un peu particulier. Il aura un rôle d'encadrement de l'équipe, une attention au bien-être de chacun et devra être capable de prendre du recul dans les discussions et débats afin d'être capable d'arbitrer dans le cas où le ton monte.
Vous trouverez le détail de ces rôles dans le règlement.

L'ENCADREMENT DES ÉQUIPES

Le rôle de l'encadrant est ici essentiel pour faciliter et pacifier le travail collectif. Il est à la fois stimulateur de l'équipe, mais aussi référent dans l'organisation de celle-ci. Toutefois, à la différence d'une situation professionnelle, il n'est pas chef d'agence même s'il fait appel à ses compétences organisationnelles.
Les encadrants sont de générations différentes, créant ainsi l'occasion d'échanges de points de vue et de positionnement. La présence d'acteurs institutionnels, de scientifiques, d'ingénieurs, d'urbanistes et d'architectes est aussi une ouverture à la maîtrise d'ouvrage et aux compétences expertes avec lesquelles l'architecte sera amené à collaborer.
Pour les étudiants, c'est une façon de rencontrer le monde professionnel dans sa diversité. Dans cette transposition de la réalité, les étudiants doivent apprendre à s'assumer collectivement.
Julien Monfort ainsi que l'équipe d'encadrants de master 2 seront à disposition des équipes pour apporter des précisions et aider les uns et les autres à jouer leur rôle. Des réunions pédagogiques seront
tenues pour débattre des problèmes que rencontreront les encadrants et les managers de chaque équipe.

S'EXPOSER AU DÉBAT PUBLIC

Une présentation publique diffère des présentations de projet et de mémoire devant un jury restreint. Les projets seront présentés et commentés dans l'amphi Puget durant toute une journée devant un public ouvert d'étudiants, de techniciens, de politiques et d'associations. Il s'agit d'une transposition de ce que l'on pratique aujourd'hui sous le terme de concertation. Il conviendra au sein de chaque équipe d'être solidaire, convaincant et, en même temps, capable d'écoute. C'est une autre dimension de l'exercice que de savoir communiquer un projet et en débattre pour le faire évoluer, l'enrichir.
D'ailleurs, au-delà de l'exercice pédagogique, les projets entreront dans le débat public. Ce débat se prolongera par le biais d'une exposition publique et d'une publication sous forme de livret. Dès lors, le workshop s'intéresse à une prise de position citoyenne de l'architecte Celle qui engage le projet architectural et urbain comme un moyen pour agir sur la société dans laquelle il vit.

UNE AVENTURE HUMAINE

Un workshop prend en grande partie son sens par la dynamique qu'il crée entre les étudiants directement concernés mais aussi envers ceux des autres années. C'est alors l'occasion de donner vie à l'école en l'habitant par le débat et par le plaisir de travailler ensemble sur place. C'est aussi l'occasion de connaître de façon différente ceux que l'on croise déjà depuis 3 ans sans les avoir vraiment rencontrés. Selon les années, les moniteurs organisent des moments ludiques entre équipes. Un grand repas commun est prévu.

PEDAGOGICAL EXPECTATIONS

What's the point of the workshop ?

The workshop of S7 in which you participate is a short but intense educational exercise.
We think that it establishes an essential counterpoint to the studios of projects besides studies. Here, no long time, no options and other seminaries to be managed in parallel. During two weeks you go to work on the school, continuously.
You are distributed in team of about ten students + a professional supervisor. For what we expect from you, it is asserted positions, a capacity to take in hand these new situations where the reality is more pregnant. We consider that your formation in license gives you the capacity to take a stand in a frank way and to discuss these complex stakes.
Our educational objective in this workshop is to bring you to propose relevant projects in one extremely realistic territorial scale. To this end you go to have to bet on the teamwork. Two fundamental tools:
The debate in a group and the complementarity of the skills. It means learning to get organized collectively and to manage with benevolence the situations of conflict. You will be capable at the end of workshop to restore in public your synthesis. And to defend it.

APPROACH THE ISSUES OF THE TERRITORIAL SCALE

The workshop is the opportunity to confront with the complexity of the territorial projects. It is another method of approach the project where scales are multiple and where notions such as the mobility, the infrastructures, the programming, the politics, the regulations, the landscape and the inhabitants wills are very present.
It is with your look of architect, sensitive to the shape and to the spaces that organize the social life, that you go to transcend these problems. How to integrate by the drawing these territorial issues? How to make a convergence between the historical record, the culture, the geography, the economy and the sociology of a territory? How to seize and to clean up the various wills which transform the metropolis in a federative project?
In the reality, this process sets a lot of time. In the workshop, we ask you to realize all this in a short time. The supervisors and the other participants are there to help you to avoid shortcuts and mixtures and to keep a global look which integratesall these dimensions.

START THE PROJECT AS A TEAM

You got to work in team from digital supports and from elements of program prepared upstream by ourselves, so that the commitment is immediate.
A visit of site, Round Tables and conferences will revitalize your reflexion.
One of the difficulties that you will meet is the assimilation of a large number of data and information in a short time. To overcome this challenge, you need to work in team. Generally, the students architects are not trained in the collective conception. This workshop will be an initiation into the project in a group: put your skill and desire in the service of a collective, master your ego and take responsibilities for the common good.
The project in team is a testing task which asks for the patience and for the backward movement. Because of tiredness, tensions are born. Debates of ideas can turn to doctrinal conflict, the willingness of some can lead to the abuse of power, the shyness of others can drive to the fold. The benevolence to the wills of each and the preservation of a positive atmosphere are necessary for the peaceful resolution of these tensions.
The teams are rather big (10 people) so that a work sharing can be organized and so that groups of affinity establish on parts of the collective project. Rest that a strong collective intention must be organized from the first week so that the work can be distributed in trust on the second week.
To facilitate the organization, four roles must be defined. A secretary, a scribe, master of time and a manager. Three first ones are fully a member of the group and continue to participate in the collective debate (ideas and documentary production). The manager has a little bit particular status. It will have a role of supervision of the team, an attention on the well-being of each and will have to be capable of standing back in the discussions and the debates to be capable of arbitrating in case the tone rises.
You will find the detail of these roles in the following sheets.

THE SUPERVISION OF THE TEAMS

The role of the supervisor is essential here to facilitate and calm the collective work. It is at the same time stimulating of the team, but also referent in the organization of this one. However, unlike a professional situation, it is not a leader of agency even if he calls on it to his organizational skills.
The supervisors are of different generations, so creating the opportunity of exchanges different points of view and positioning. The presence of institutional actors, scientists, engineers, town planners and architects is also an opening in the project ownership and in the expert skills with which the architect will be brought to collaborate.
For the students, it is a way of meeting the professional world in its diversity. In this transposition of the reality, the students have to learn to assume collectively.
Julien Monfort as well as the team of monitors of 5th year will be at arrangement of the teams to bring precision and to help each other to play their role. Educational meetings will be considered to discuss problems which will meet the managerial employees and the managers of every team.

EXPOSE ITSELF TO THE PUBLIC DEBATE

A public presentation postpones presentations of project and memory in front of a restricted jury. The projects will be presented and commented in the lecture hall Puget during a whole day in front of an open public of students, technicians, politics and associations. It is a transposition of what we practise under the term of dialogue today. It will be advisable within every team to show solidarity, convincing and, at the same time, capacity of listening. It is another dimension of the exercise than to know how to communicate a project and discuss it to develop him, enrich him.
Moreover, beyond the educational exercise, the projects will enter the public debate. This debate will go on by means of a public exhibition and by means of a publication in the form of notebook. From then on, the workshop is interested in a citizen's position of the architect: the one who commits the project architectural and urban as the way to act on the society in which it lives.

A HUMAN ADVENTURE

A workshop takes largely its sense by the dynamics which it creates between the directly concerned students but also to those of the other years. It is then the opportunity to give life to the school by the debate and by the pleasure to work together on the spot. It is as well the opportunity to know in a different way those who we have already seen for 3 years without having really met them. According to years, instructors organize playful moments between teams. A big common meal is planned.

ENCADREMENT

Le réglement

ORGANISATION

• Déroulement voir le planning ci-joint.

• Les équipes doivent travailler sur place, dans les ateliers 3 et 4.

• Les étudiants disposeront du code du portail d'entrée. Il est interdit d'escalader et de pousser le portail à cause des risques de dégradation.

• Locaux et équipements mis à disposition des équipes
- Connexion informatique WIFI
- Code d'accès (voir moniteurs)
- Salles informatiques
- Atelier maquette et matériaux
- Postes de travail et imprimantes A4/A3 NB
- Par équipe crédit de A0 couleurs
- Documents disponibles sur le cloud de l'école www.nuage.marseille.nuage.fr
- par étudiant 1 tirage du dossier programme et du règlement

• Les locaux sont placés sous la responsabilité des étudiants. Il est évidemment interdit de fumer à l'intérieur et de boire de l'alcool.

• La musique et le bruit peuvent gêner les voisins de travail. Faites-y attention.

• Chaque étudiant est responsable de son matériel et notamment de son équipement informatique qu'il convient de ne pas laisser sans surveillance.

• Jours et heures d'ouverture des ateliers 3 et 4
- de 8h à minuit la première semaine
- de 9h à 20h le samedi de la première semaine
- Fermeture le dimanche
- de 8h30 à 20h la deuxième semaine
- Atelier maquette en jours ouvrables de 08h30 à 18h
- Jeudi à la veille du rendu ateliers fermés à partir de 22h
- Vendredi du jury: présentation, exposition des travaux et pot commun

• Maquettes Fournitures à retirer par un représentant de chaque équipe auprès de Tony BINSA. Une maquette de site au 5000ème sera disponible. Vos maquettes seront complémentaires. Des modalités précises seront données en atelier.

• Les échanges d'étudiants entre équipes ne sont pas autorisés sauf cas de force majeure.

• Répartition des encadrants par équipe
- Tirage au sort
- Une équipe n'a qu'un encadrant et réciproquement
- En cas de défaut d'un encadrant, Julien Monfort prendra sa place.

• La constitution des équipes (en moyenne 10 étudiants) a été réalisée afin de respecter la mixité H/F et la répartition égalitaires entre domaines d'études et étudiants en mobilité.

LE TRAVAIL D'ÉQUIPE

Les fonctions au sein de l'équipe
Chaque équipe choisira un secrétaire, un manager et désignera chaque jour un scribe.

LE SECRÉTAIRE s'occupera de toutes les interfaces avec les moniteurs, l'administration et l'atelier maquette. Il gèrera les ressources communes de l'équipe (impressions, feuilles, matériel de maquette,...).

LE MANAGER, tournant, sera en charge
- d'organiser les discussions.
- de faire ressortir les points de vue et proposera une synthèse.
- de coordonner des tâches et veiller à ce que tous les membres de l'équipe soient au travail.
- de provoquer les réunions d'arbitrage avec l'équipe, l'encadrant et éventuellement un enseignant responsable en cas de conflit. Le manager n'est pas le leader de l'équipe, c'est plutôt un facilitateur. Les membres de l'équipe lui reconnaitront cette fonction mais pourront en référer aux enseignants si le manager ne joue pas son rôle. La fonction de manager peut être organisée de manière tournante par l'équipe.

LE SCRIBE chaque équipe est redevable d'un compte rendu quotidien concernant
- l'avancement du travail de l'équipe
- la gestion des conflits
- le management de l'équipe
- des observations sur les acquis

Celui-ci sera constitué d'une page A4 selon le modèle délivré dans sur le Nuage de l'école faisant figurer
- le nom de l'équipe
- le jour
- le nom du scribe
- le nom du manager de l'équipe

Une image du jour témoignant du travail du travail effectué sera jointe. Chaque membre de l'équipe sera scribe d'au moins un compte-rendu. Le compte-rendu et l'image du jour seront quotidiennement déposé sur le Nuage.

L'ENCADRANT Il n'est pas là pour faire le projet à la place de l'équipe. Il intervient comme conseil pour
- diagnostiquer les enjeux de projet
- s'organiser pratiquement
- résoudre les conflits et les tensions internes
- structurer la stratégie et le parti-pris du projet
- structurer l'oral et le rendu

LE MONITEUR C'est un étudiant de cinquième année qui a préparé le programme en atelier. Il n'intervient pas dans le projet et n'interfère pas avec l'encadrant. Il est une ressource sur la connaissance du site et du programme.

LES EXPERTS Ce sont des personnalités invitées au regard de leur expertise sur le sujet traité. Ils sont à disposition des équipes sur des créneaux horaires qui seront précisés.

L'ENSEIGNANTS RESPONSABLE
Julien Monfort est à disposition des équipes, des encadrants et de l'administration pour toute question d'organisation, de gestion et de contenu pédagogique. Il coordonne les moniteurs, les encadrants et les managers à l'occasion de réunions pédagogiques ou techniques. Il apporte son expertise de projet, du site et du programme aux équipes. Il intervient pour aider à la résolution des conflits.

SUPERVISION

Rules

ORGANIZATION

• Progress: see the attached schedule.

• The teams have to work on the spot, in studios(workshops) 3 and 4.

• The students will have the code of the entrance gate. It is forbidden to climb and to push the portal(gate) because of the risks of degradation.

• Places and equipments given to the teams:
- WIFI connection Access code (see monitors)
- Computing Rooms Workshop(Studio)
- Model and materials
- Computers and printers A4 A3 NB
- For each team credit of A0 colors
- Documents available on the cloud of the school: www.nuage.marseille.nuage.fr
-by student: 1 edition of the current file (Program and rules)

• Places are placed under the responsibility of Students. It is obviously forbidden to smoke inside and to drink any kind of alcohol.

• Music and noise can hamper the working neighbors. Pay it attention.

• Every student is responsible for his material in particular for his computing equipment which it is advisable not to leave unsupervised.

• Days and opening hours of studios 3 and 4:
- From 8 am to midnight the first week.
- From 9 am till 8 pm Saturday of the first week.
- Closure on Sundays.
- From 8:30 am till 8 pm the second week.
- Model Studio in working days from 08:30 am till 6 pm.
-On Thursday on the eve of the depiction: studios closed at 22 pm.
- On Friday of the jury: display, exhibitionof the works and common jar.

• Models: supplies to be removed by a representative of every team with Tony BINSA. A model of site in the scale 1/5000 will be available. Your models will be complementary. Precise modalities will be given in workshop.

• The exchanges of students between teams are not authorized except case of absolute necessity..

• Distribution of the supervisors by team:
- Drawing lots
- A team has only a managerial employee and mutually
- In case of defect of a managerial employee, Julien Monfort will take his place.

• The constitution of the teams (on average 10 students) was realized to respect the gender diversity and the distribution between domains of studies and student in mobility.

TEAMWORK

The functions within the team: every team will choose a secretary, a manager and will indicate every day a scribe..

THE SECRETARY will take care of all the interfaces with monitors, administration and model studio.
It will manage the common resources of the team (printings, sheets, material of model).

THE MANAGER, rotating, will handle:
- To organize the discussions.
- To highlight points of view and will propose a synthesis.
- To coordinate tasks and watch that all the members of the team are working.
- To cause the meetings of arbitration with the team, the managerial employee and possibly the responsible teacher in case of conflict. The manager is not the leader of the team, it is rather a facilitator. The members of the team will recognize this function but can refer to the teachers if the manager does not play his role. The function of manager can be organized in a rotating way by the team.

THE SCRIBE every team is indebted of a concerning daily report:
- The progressof the work of the team.
- The management of the conflicts.
- The management of the team.
- Observations on the experiences.
This one will be established by a page A4 according to the model delivered on the Cloud making appear
- The name of the team.
- The day.
- The name of the scribe.
- The name of the manager of the team.
A picture of the day testifying of the work of the made work will be joined. Every memberof the team will be a scribe of at least a report. The report and the picture of the day will daily be deposited on the Cloud.

THE SUPERVISOR It is not there to make the project instead of the team. It intervenes as advice for:
- Diagnose the stakes in project
- Get organized practically
- To solve the conflicts and the internal tensions
- Structure the strategy and the bias of the project
- Structure the oral and the depiction

THE MONITOR It is the student of the fifth year who prepared the program in studio. He does not intervene in the project and does not interfere with the managerial employee. He is a resource on knowledge of the site and the program.

THE EXPERTS they are personalities invited with regard to their expertise on the handled subject. They are available for questions of the teams on time slots which will be specified.

THE RESPONSIBLE TEACHER
Julien Monfort is available to teams, the managerial employees and the administration for any question of organization, management and educational contents. He coordinates monitors, managerial employees and managers on the occasion of educational or technical meetings. Hebrings hisexpertise of project, the site and the program to the teams. Heintervenes to help in the resolution of the conflicts.

29
10

ENCADREMENT

Le réglement

ÉTAPES DE RENDU

• **LE VENDREDI 12 JANVIER** (première semaine), chaque équipe devra présenter au groupe de suivi l'état d'avancement de ses réflexions et son parti-pris général en 10 minutes suivies de 10 minutes de commentaires d'experts.
L'équipe s'appuiera sur ses propres documents vidéoprojetés.
Le but de cette présentation est que l'équipe aborde la 2ème semaine avec un discours clarifié et une idée
claire du travail à mener jusqu'au rendu. Les encadrants sont évidemment les bienvenus.

• **RENDU FINAL LE VENDREDI 19 :**
Le jeudi 18, la veille de la présentation finale, il faudra déposer les rendus sur le Nuage à 20h au plus tard. **ATTENTION La remise de ces éléments au-delà de 20h invalide le travail de l'équipe**. La présentation au jury ne sera pas autorisée et les 4 ECTS ne seront pas attribués aux membres de l'équipe.

Éléments à remettre (suivant le modèle de mise en page disponible sur le Nuage) :
- Les rapports quotidiens des scribes regroupés en un même document.
- Un diaporama PDF, éventuellement une vidéo qui serviront de supports à la présentation de vendredi.
- Une brochure A4 qui servira à la publication du projet dans le catalogue du workshop.
- 2 panneaux A0 de présentation du projet pour une exposition à la suite du workshop.
- Les fichiers Indesign des 3 présentations seront stockés avec les liens originaux dans un dossier LINKS (assemblage).

• Les étudiants ne travaillent plus sur les projets le jour de la présentation mais suivent le déroulement des exposés dans l'amphi PUGET dès 9h. Chaque équipe est prête à présenter son projet.

• **ORGANISATION DU JURY** :
Les équipes sont présentes à partir de 9h dans l'amphithéâtre Puget avec leur encadrant.
- L'ordre de passage n'est pas connu à l'avance. Les équipes sont appelées au fur et à mesure après tirage au sort.
- Chaque équipe dispose de 20 minutes de présentation et de 20 minutes de questions et de discussion avec les membres du jury.
- La présentation est réalisée par support numérique et à l'aide des maquettes placées sur l'estrade.
- La journée est animée par un des enseignants responsables.
- L'équipe, les encadrants ainsi que les experts et invités sont les protagonistes de la discussion.
- Une synthèse est présentée en fin d'après-midi par les étudiants moniteurs de S9.
- Les enseignants, les encadrants et les experts donnent leurs points de vue.

• **PRIX ET RÉCOMPENSES** :
- Chaque étudiant est invité à se prononcer par vote sur le projet qu'il préfère, hormis celui de son équipe.
- Le résultat est annoncé en fin d'après-midi.

• **POT DE CONCLUSION** :
Le pot est offert par l'école pour conclure le workshop.

NOTATION

• L'attribution des ECTS aux étudiants est conditionnée par
- Les comptes rendus quotidiens.
- Le rendu de l'ensemble des documents.
- L'émargement de chaque étudiant, le jeudi précédant le jury final.
- L'exécution de la soutenance devant le jury.
- La présence et la participation effective de l'étudiant au travail de l'équipe.

• La note d'équipe sera constituée de la moyenne des notes des encadrants avec avis des moniteurs présents le vendredi.

STATES OF PRESENTATION

• **FRIDAY, JANUARY 12TH** (first week), every team will have to present to the group the state of progress of its reflections and its general bias in 10 minutes followed of 10 minutes of experts' comments.
The team will lean on its own documents projected on screen.
The purpose of this presentation is that the team lands 2nd week with a clarified speech and a clear idea of the work to be led until the final presentation. The supervisors are obviously welcome.

• **FINAL PRESENTATION ON FRIDAY, 19TH.** On Thursday, 18, the day before the final presentation, it will be necessary to deposit the presentations on the Cloud at 8 pm at the latest. **ATTENTION: the delivery of these elements beyond 20 pm invalidates the work of the team.** The presentation(display) in the jury will not be authorized and 4 ECTS will not be attributed to the members of the team.

Elements to be handed (according to the layout available on the Cloud) :
- The daily reports of the scribes grouped in the same document.
- A slide show PDF, possibly a video which will be used as supportsto the presentation on Friday.
- An A4 file which will be used to the publication of the project in the catalog of the workshop.
- 2 A0 panels of presentation of the project for an exhibition following the workshop.
- The Indesign files of the 3 presentations will be stored with the original links in a file LINKS (function «assembly»).
• The students do not work any more on the projects the day of the presentation but follow the progress of presentations in the lecture hall PUGET from 9 am. Every team is ready to present its project at 9 am.

• **ORGANIZATION OF THE JURY** the teams are present from 9 am in the amphitheater Puget with their supervisor.
- The running order is not foregone. The teams are called as one goes along after drawing lots.
- Every team has 20 minutes of presentation and 20 minutes of questions and discussion with the members of the jury.
- The presentation is realized by digital support and by means of models placed on the stage.
- The day is led by Julien Monfort.
- The team, the supervisors as well as the experts and the guests are the protagonists of the discussion.
- A synthesis is presented late in the afternoon by the students monitors of S9.
- The teachers, the supervisors and the experts give their points of view.

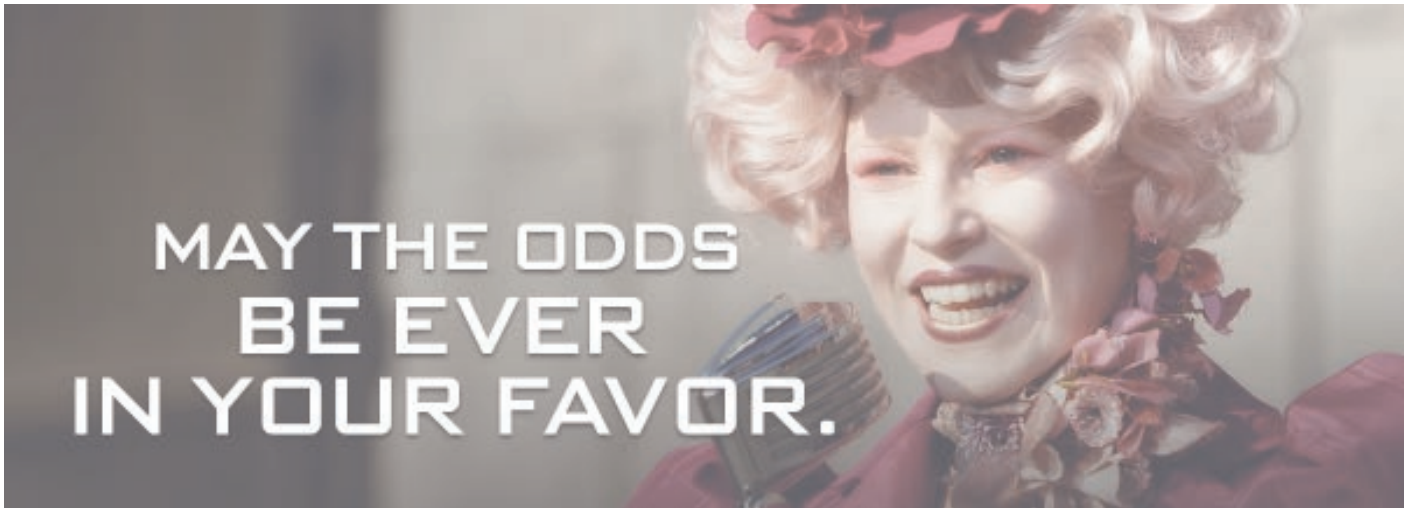
• **PRIZES AND AWARDS**
- Every student is invited to pronounce by vote on the project which he prefers, except that of his team.
- The result is announced late in the afternoon.

• **CLOSING APERITIF**: Offered by school to conclude the workshop.

NOTATION

• The allocation of the ECTS to the students is conditioned by:
- the daily reports
- The presentation of the set of documents
- the annotating of every student, Thursday preceding the final jury.
- The execution of the defense in front of the jury.
- The presence and the participation of the student in the work of the team.

• The note of team will be established of the average of the notes of the supervisors with opinion of the present monitors on Friday.



L'ÉQUIPE

Nous sommes les visages derrière l'organisation de ce workshop. N'hésitez pas à nous solliciter en cas d'ambiguïté sur le programme, de problèmes d'organisation du travail ou de difficultés personnelles à suivre le workshop.

We are faces behind the organization of this workshop. Do not hesitate to request us in case of ambiguity on the program, problems of organization of the work or any personal difficulties to follow the workshop.

RESPONSABLES ENSEIGNANTS ET ADMINISTRATIFS

Julien Monfort
Architecte

Responsable du workshop

Francis Talin
Parc National des Calanques

Véronique Roblin
Directrice-adjointe ENSA-M

Responsable des questions administratives

Yannick Sady
Responsable des bâtiments

Chef logistique

Éric Zenatti
Responsable SI

Chef informatique

TEAM PUFFIN CENDRÉ (MONITEURS)

Claire Bardin

Anthony Bostvironnois

Lisianne Chanut

Julien Ferran

Clara Gallo

Maxime Turmel

VISITE DE SITE

10 Janvier 2018

NOTES