

workshop 2023

WS23

AMP Vitrolles

INTENSIFICATION MÉTROPOLITAINE

Marseille | Vitrolles-Marignane | Salon

1|5

PROGRAMME

Contexte | Enjeux | Attendus



www.ucciani-dessins.com

Première de couverture :
©UCCIANI dessins, «Cartographie Étang de Berre», 02/12/2013

Architecture, Ville et Territoires
École Nationale Supérieure d'architecture de Marseille
AMP métropole | Workshop 2023



I. PRÉSENTATION

| | |
|-------------------------------------|-------|
| Introduction | 09-13 |
| La métropole Aix-Marseille Provence | 14-19 |
| Le workshop | 20-23 |

II. LES ENJEUX

| | |
|---|-------|
| Préambule | 26-27 |
| enjeu 1 : De la métropole multipolaire à la métropole polycentrique | 28-31 |
| enjeu 2 : Ouvrir les portes de la métropole | 32-35 |
| enjeu 3 : Optimiser et développer le potentiel de Berre | 36-39 |
| enjeu 4 : Révéler et développer les structures paysagères | 40-43 |

III. LES ATTENDUS

| | |
|---------------------------|-------|
| Les enjeux pédagogiques | 46-51 |
| Les rendus | 52-53 |
| Le travail d'équipe | 54-57 |
| Planning du WS23 | 58-59 |
| Les plans du palais Carli | 60-63 |
| Visite de site | 64-65 |
| Iconographie | 66 |

Édition

Écriture : Clément MARTIN | Thomas BARBIERE
Relecture : Thomas BARBIERE
Photographie : Studio MONFORT
Cartographie : ©Studio MONFORT
Graphisme : Thomas BARBIERE

Direction de la publication :
Pédagogique : Julien MONFORT, Clémence BROCC, Léa MARECHAL
Administrative : Hélène CORSET-MAILLARD

Publié par l'ENSA Marseille

Tous droits réservés au studio MONFORT
et à l'ENSA Marseille.

Toute reproduction doit faire mention du droit réservé.
©studio Monfort WS23

1 | PRÉSENTATION



Photographie de la visite de site de Vitrolle - 2023/03/06

Chers étudiants et encadrants invités, nous vous souhaitons la bienvenue pour la XV^e édition du Workshop ENSAM 2023.

L'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille, en concertation avec ses partenaires, la métropole Aix-Marseille Provence et la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), propose cette année de réfléchir à la notion d'intensification urbaine appliquée à notre territoire.

Ce nouveau partenariat propose de concentrer nos investigations sur le sud-est de l'étang de Berre, au niveau du « transect » qui le relie d'un côté au nord Marseillais, et de l'autre en direction de Salon de Provence. Nous prévoyons d'étendre nos investigations à l'occasion de prochains workshops sur d'autres transects métropolitains, pour étudier le pays d'Aix en Provence, les vallées de l'Arc et de l'Huveaune, comme les extrêmes est et ouest du territoire : Fos et Aubagne / la Ciotat.

A la fin, l'idée, c'est de « décarboner » nos modes de vie métropolitains. Ou en d'autres mots, de mettre en perspective le projet d'Architecture en regard des autres facteurs de pollution les plus importants que sont les transports, ou l'industrie délocalisée dans les pays émergents.

C'est bien d'interroger la matérialité de l'Architecture. Le capital carbone de chaque être humain sur terre est d'un peu plus de 2T CO₂ / an. Or c'est ce que génère aujourd'hui la construction de 8 m² habitables. Il est absolument légitime de réduire cette empreinte en plébiscitant les ressources bio et géo-sourcées, de même que d'optimiser la consommation énergétique de constructions mieux isolées / ventilées / orientées.

Mais l'utilité de ce travail reste limitée si l'on persiste à étaler des lotissements dans la pampa avec deux voitures devant chaque maison¹, si l'on continue à se faire livrer des chinoiserias fabriquées avec du charbon dans les pays émergents, ou à consommer des tomates au glyphosate acheminées en camion de l'autre bout de l'Europe jusqu'à l'hyper le plus proche² - à 20km -.

Nous sommes à peu près tous conscients de ces enjeux. Le succès du livre « Le Monde sans fin » de J-Marc Jancovici - meilleure vente à la Fnac 2022 - en témoigne, et les sondages montrent que la majorité des Provençaux sont prêts à accepter une « Intensification » de leur territoire³.

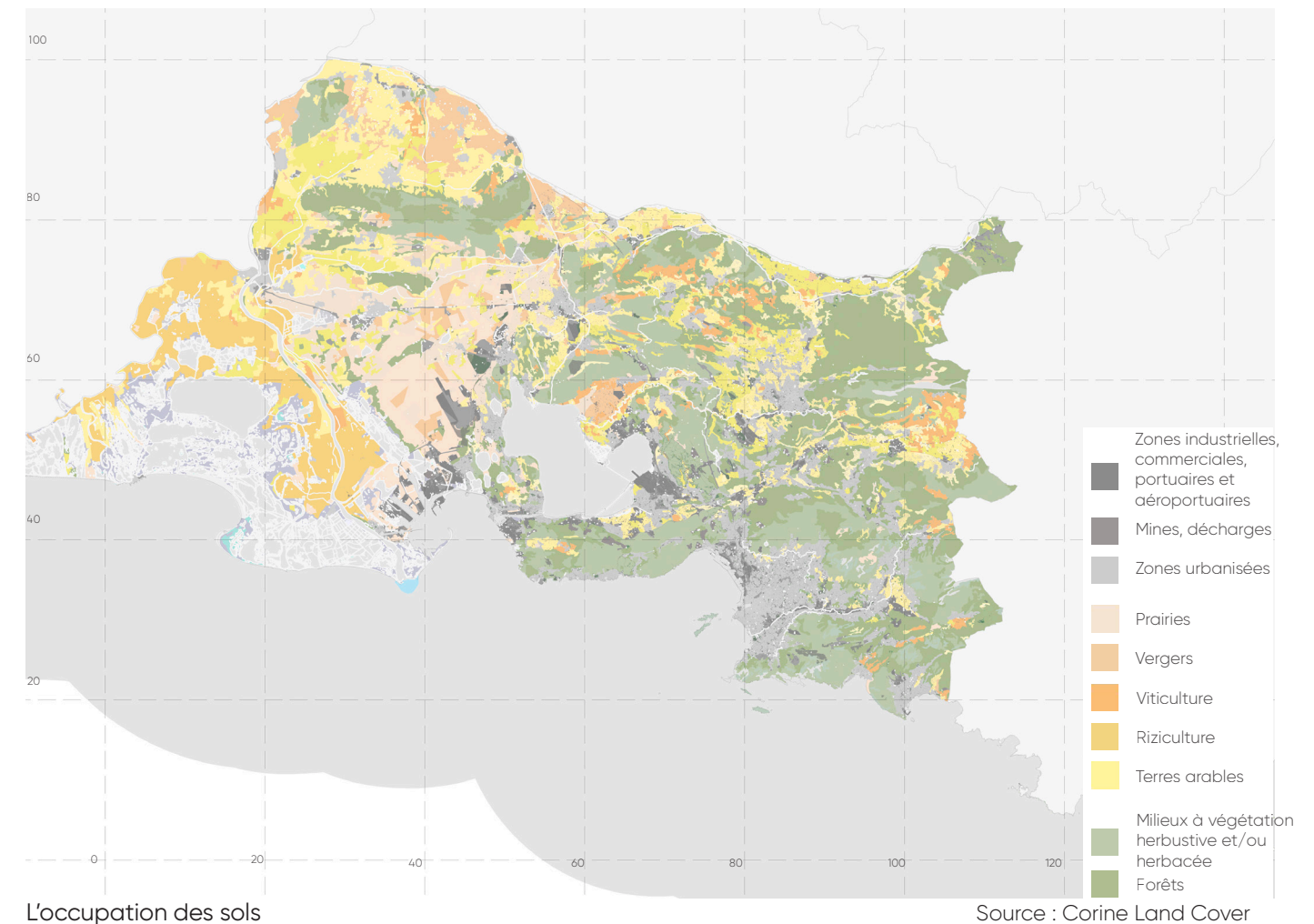
Intensifier la métropole permet en effet de viabiliser financièrement des transports en commun à haute fréquence, et d'en profiter pour désenclaver des territoires aujourd'hui mal desservis. De construire les 11.000 logements décarbonés dont la métropole a besoin chaque année. De réduire la fréquence, et les distances des déplacements en transport individuel (Travail, Ecole, Commerces, etc) et logistiques. Intensifier la métropole permet aussi de réindustrialiser un territoire et de créer des emplois, de réduire notre dépendance vis à vis de l'industrie asiatique, de plébisciter les circuits courts, de profiter de nouveaux aménagements pour régénérer « en même temps » un territoire anarchique développé au coup par coup depuis les tréfonds de son histoire. Bref, de réduire nos émissions de CO2.

Mais cette injonction s'apparente à une Oxymore. L'intensification du territoire est sommée d'aller de pair avec la désimperméabilisation des sols (ou au moins à une compensation -loi ZAN-) propice à la protection de la biodiversité, à la percolation des eaux de pluies - pour éviter les inondations -, et au développement d'îlots de fraîcheur ombragés dont chacun peut saisir aujourd'hui l'urgence, au moyen de plantation d'arbres de haute tige.

1. Même si elles sont électriques.

2. La mode et l'agroalimentaire sont les postes de consommation les plus carbonés après les transports et la construction.

3. À la « hauteur » près: un sujet que les Architectes peuvent contribuer à « décoincer ».



PRÉSENTATION

Introduction

Voici pour la théorie. Reste la pratique. Comment mettre en œuvre une équation complexe nécessairement sujette à de nombreux arbitrages, et autant de débats ? C'est là que le workshop trouve son utilité.

Au fil du temps, nous avons remarqué qu'il est beaucoup plus simple de mener une concertation sur la base d'un projet représenté que d'intentions abstraites. Le projet d'Architecture est imaginé dans un premier temps comme une proposition - parmi d'autres - qui articule les différents enjeux entre eux. Il y a autant de variantes que de participants et d'acteurs, dont il est facile d'évaluer ensuite les performances par comparaison. Le véritable projet peut alors émerger sous la forme d'un cahier des charges instruit par la précision de toutes ces simulations préalables, dans le respect de tous ses contributeurs.

Si les notions d'intensification restent globales, le workshop propose un site précis sur lequel les tester. Années après années, d'autres situations métropolitaines seront évaluées sur la même thématique, en complément des précédentes.

Le rendu prendra la forme d'un catalogue dans lequel seront synthétisés l'ensemble des projets produits pendant le workshop. Au-delà de ses objectifs pédagogiques, il pourra aider les décideurs à imaginer des futurs possibles, et peut-être à prendre des décisions. Il y a des précédents. La mise en place de la navette maritime reliant le vieux port aux îles du Frioul est issue d'un précédent Workshop.

Ce document propose d'abord de présenter la métropole Aix-Marseille Provence, son fonctionnement et son territoire, mais aussi son histoire. Il expose ensuite le déroulement du Workshop, et la problématique d'intensification métropolitaine qui va guider le travail. Enfin, il expose les enjeux auxquels tous les projets devront apporter des réponses.

Pour mémoire, un Atlas ainsi qu'un glossaire sont disponibles pour vous familiariser avec le vocabulaire précis que vous pourriez rencontrer dans ces textes. N'hésitez pas à les consulter si nécessaire.



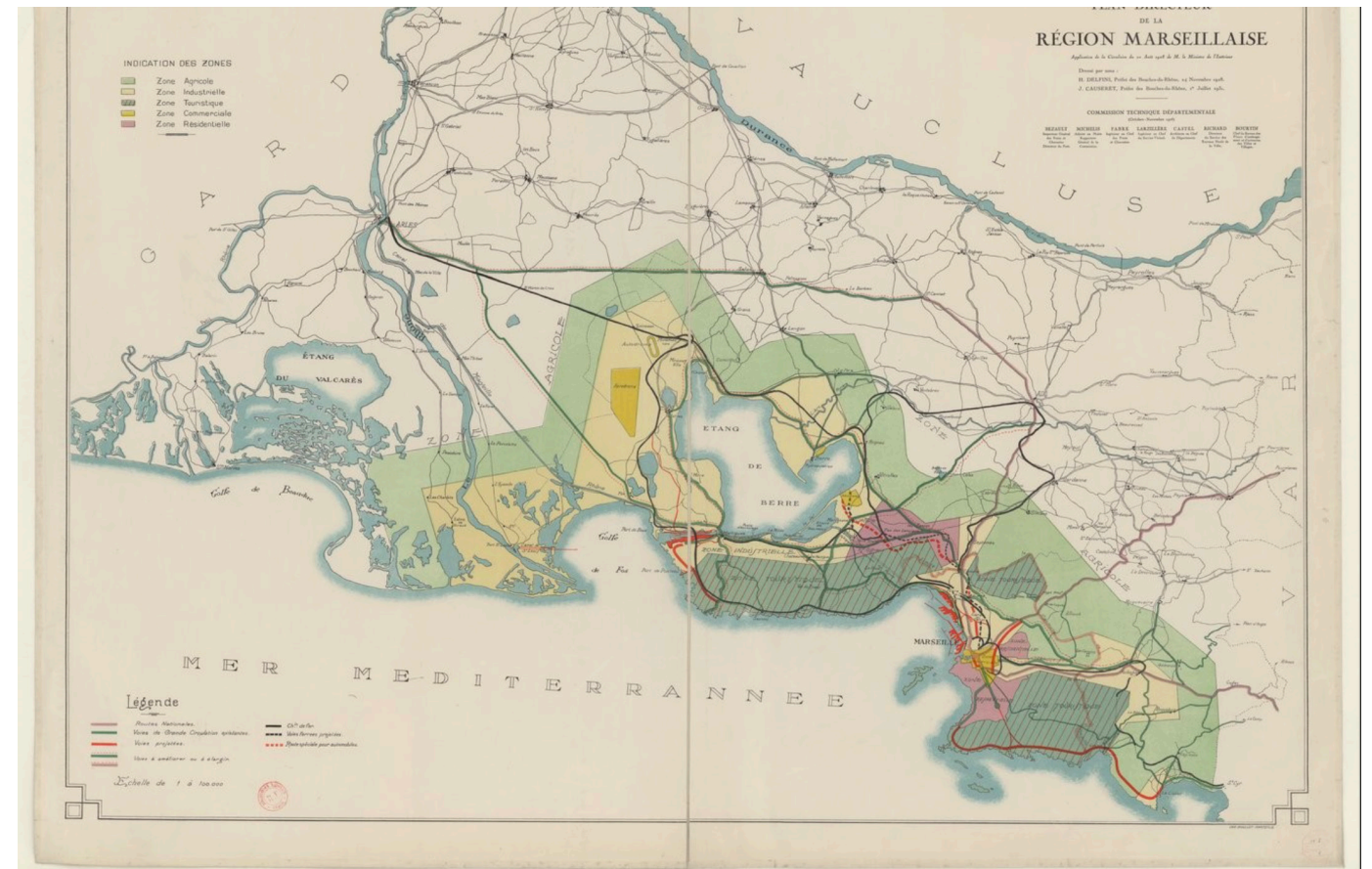
PRÉSENTATION

La métropole Aix-Marseille Provence

Le 1er janvier 2016, six intercommunalités ont été fusionnées, conformément à une loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles, pour former une vaste entité appelée la Métropole Aix-Marseille-Provence. Cette réforme, imposée par l'État, a rencontré une forte opposition de la part des communes périphériques à Marseille, qui s'est montrée hostile à cette unification forcée. Cette réaction a révélé une défiance envers Marseille, car la grande ville n'était pas reconnue comme le centre de sa région urbaine.

Historiquement, au sein des Bouches du Rhône, l'idée d'une unification métropolitaine a toujours suscité des conflits locaux de souveraineté entre Marseille et les pouvoirs réunis de sa périphérie. Au début du XIXème siècle, trois villes, Aix, Marseille et Arles, se disputaient le contrôle du territoire, mais Arles s'est peu à peu écartée pour laisser place à une confrontation entre Marseille et Aix. L'idée métropolitaine a commencé à émerger lorsqu'une extension du port de Marseille a été proposée par Vauban en 1701 dans la mer intérieure de Berre, puis envisagée à l'ouest pendant l'ère industrielle.

Au cours du XXème siècle, des conceptions métropolitaines distinctes sont apparues en trois cycles, chacun avec ses propres acteurs. La première conception, au début du siècle dernier, était portée par Marseille dans un contexte de prospérité économique. Elle visait à étendre le port et l'industrie marseillaise sur les rives de l'étang de Berre et de Fos, avec l'idée d'un «grand Marseille» dominant économiquement et démographiquement sa région. Cependant, cette vision métropolitaine est restée dans les cartons, car Marseille s'est trouvée isolée de son territoire.



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

Source : Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.



Schéma du plan de cohérence métropolitain de 1969

Source : Atlas métropolitain

PRÉSENTATION

La métropole Aix-Marseille Provence

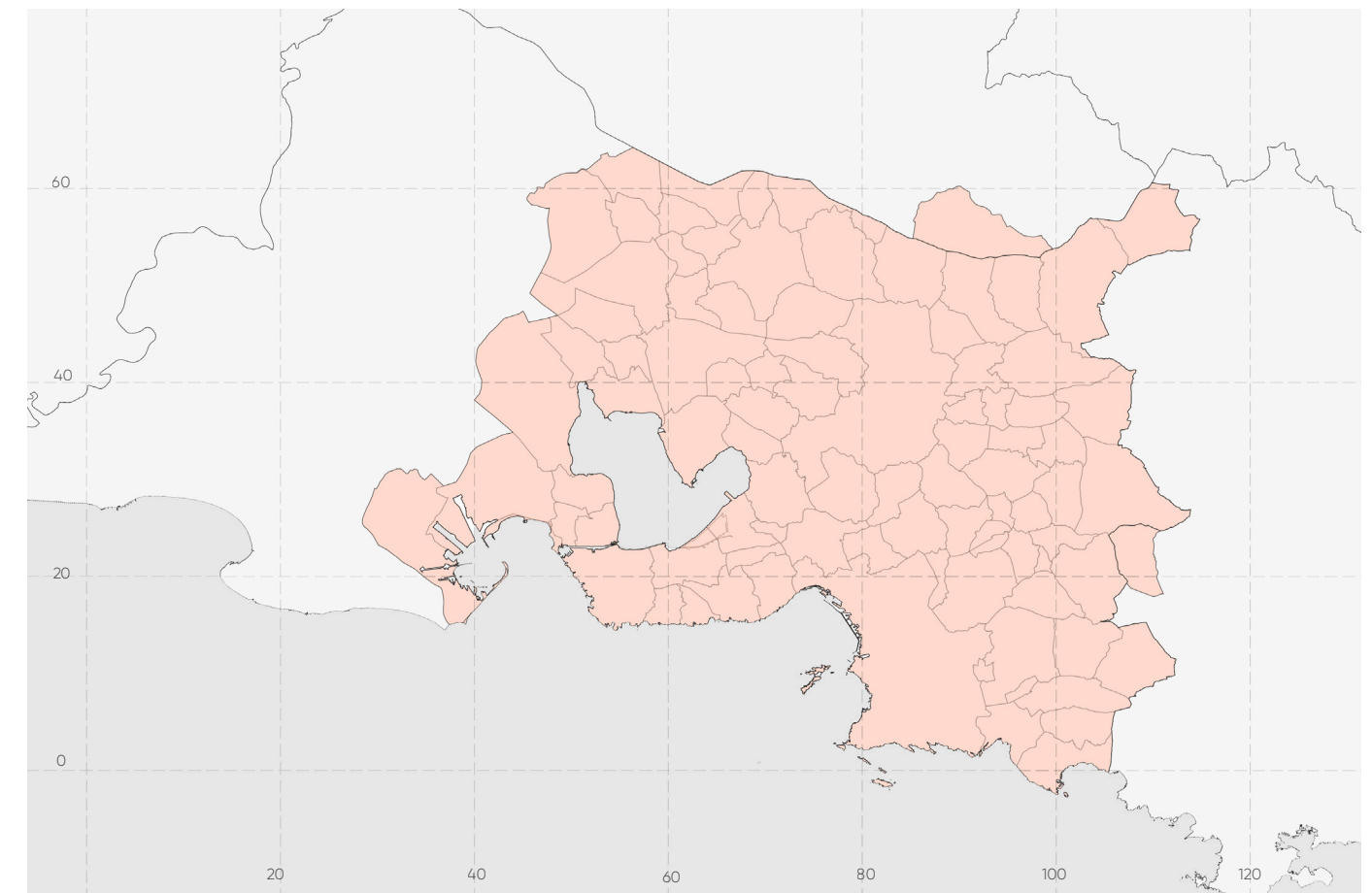
Le deuxième essai, porté par l'État gaullien, visait à assurer à Marseille son rôle de direction et à développer une nouvelle dynamique industrialo-portuaire à Fos-sur-Mer. Cette approche polycentrique, à l'échelle du département, visait à renforcer tous les pôles urbains existants, tout en préservant l'espace naturel exceptionnel qui caractérise ses interstices. Malgré les efforts de l'État, les politiques régionales ont rejeté l'idée d'une unité gouvernementale et ont préféré promouvoir une concurrence anarchique aux dépens de Marseille.

La dernière tentative, nommée «la métropole partagée», est le résultat de l'incapacité des acteurs à s'accorder sur une vision commune de la métropole. Dans les années 1990, l'État a lancé le projet Euroméditerranéen au cœur de Marseille pour revitaliser la métropole. Cependant, face à l'opposition des élus locaux, l'aire métropolitaine s'est fragmentée en six établissements publics de coopération intercommunale. Après une décennie de tentatives de construction métropolitaine, l'unification de la métropole pu être réalisée au 1er janvier 2016, malgré l'opposition de 91 communes sur les 92 concernées.

Outre les aspects politiques, la principale difficulté de cette métropole est son étendue, qui est immense. En effet, l'aire métropolitaine couvre quasiment tout le département des Bouches du Rhône et approche l'emprise de la région parisienne. Elle est la plus vaste métropole de France, presque quatre fois plus grande que le Grand Paris, mais avec quatre fois moins d'habitants (7 millions contre 1,9M habitants en 2020). Elle est également deux fois plus grande que celle de Londres et trois fois plus étendue que Berlin ou New York.



Les 6 intercommunalités avant la création de la métropole



Les 92 communes de la métropole Aix Marseille Provence

Source : BD Topo

PRÉSENTATION

La métropole Aix-Marseille Provence

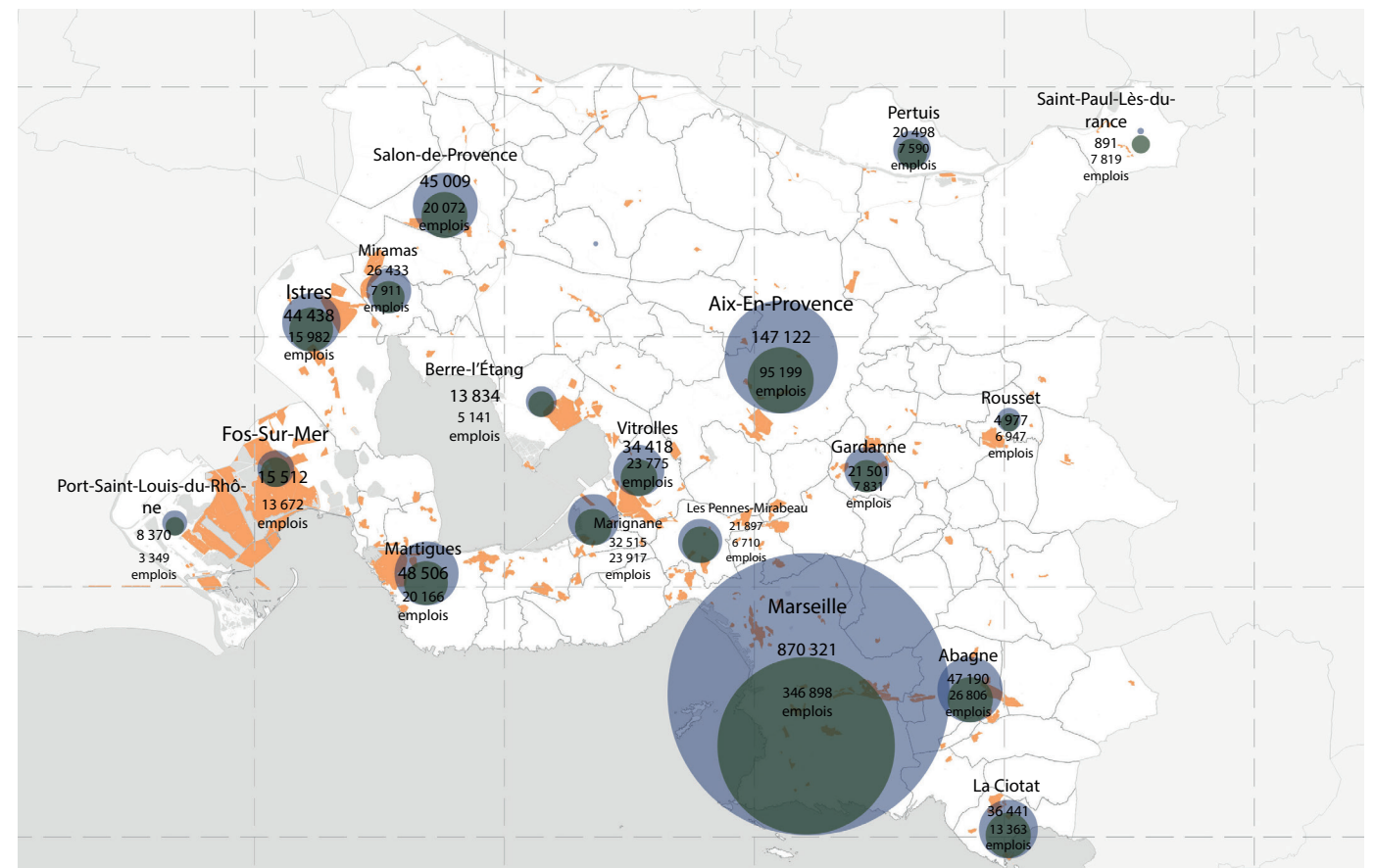
Cette métropole, d'une superficie de 3 148 km², est confrontée à des défis de gouvernance en raison de sa fragmentation morphologique causée par de nombreuses vallées est-ouest qui divisent le territoire en quatre grands bassins paysagers : le « Pays d'Aix » verdoyant, le « pays bleu de l'étang de Berre », le plat « pays de Fos » et le « grand pays de Marseille ». Avec 92 communes, dont la plus grande est Marseille - 24 000 ha -, leur forte identité et le poids politique de leurs élus rendent difficile l'unification de cette métropole composée de plusieurs territoires « métropolisés ».

La Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) se caractérise par la juxtaposition de zones densément urbanisées et de vastes espaces naturels, tels que l'étang de Berre à l'ouest, la mer Méditerranée au sud, la Durance au nord, des massifs calcaires et 255 km de côtes, comprenant des sites touristiques emblématiques comme la baie de La Ciotat, la Côte Bleue et les calanques de Marseille. Le tourisme, avec 25 000 emplois liés, contribue à sa renommée. La métropole est également reconnue pour son rayonnement culturel, avec de nombreuses infrastructures et festivals d'importance nationale ou internationale, ainsi que pour ses institutions d'enseignement supérieur et de recherche, qui accueillent près de 80 000 étudiants sur l'ensemble des campus d'Aix-Marseille Université : la plus grande université du monde.

Bien que l'histoire industrielle du territoire soit incontournable, le secteur tertiaire concentre la majeure partie des emplois (48 % dans le commerce, les transports et les services, et 34 % dans l'administration publique, l'enseignement, la santé et le social). Cinq communes (Marseille, Aix-En-Provence, Salon-de-Provence, Istres et Martigues) regroupent plus de deux-tiers des emplois. Cette situation entraîne de nombreux déplacements domicile-travail quotidiens. En effet, plus de la moitié des communes métropolitaines, dites périurbaines, envoient au moins les 3/4 de leurs actifs vers un pôle d'emploi d'une autre commune.



Le MUSEM



Principales communes de concentration de l'emploi de la Métropole AMP

Sources : BD Topo, Insee

PRÉSENTATION

Le workshop

Le Workshop du master de l'ENSA Marseille met l'accent sur deux parti-pris pédagogiques : le travail de groupe et l'approche territoriale. Pendant deux semaines, chaque étudiant travaille en équipe avec une dizaine de camarades tirés au sort, y compris des étudiants Erasmus. Cette expérience de conception architecturale en groupe offre un premier aperçu du travail en agence, où la collaboration avec d'autres professionnels est essentielle.

Le site choisi pour nos investigations est la rive sud-est de l'étang de Berre, une plaine d'une surface considérable - 7 800 hectares soit l'équivalent d'1/3 de Marseille - à l'intersection de deux transects :

- Un axe horizontal est-ouest allant de Brignoles à Fos-sur-Mer matérialisé par l'autoroute A55. Cet axe est le principal corridor économique de la métropole et voit passer de nombreux camions.
- l'axe nord-sud de la métropole qui relie Marseille à Salon-en-Provence par l'autoroute A7.

Ce territoire représente le principal bassin d'emploi de la métropole. Historiquement premier pôle industriel marseillais, la politique urbaine des années 60 a entraîné un étalement urbain important et une forte pression foncière sur les espaces agricoles.

Les enjeux de la métropole incluent la recherche de solutions pour loger les habitants tout en développant l'activité économique et en préservant les espaces naturels et agricoles.

Il est essentiel de traiter les entités de Marseille et de l'étang de Berre de manière intégrée, car leurs fonctionnements sont interconnectés, et certains besoins tels que la mixité programmatique, la mobilité et la nature peuvent questionner le traitement des limites de ce territoire.



La cuvette de Marignane, entre étang et reliefs

Source : BD Topo



Vitrolles depuis le rocher

© studio Monfort

PRÉSENTATION

Le workshop

Cette année plus précisément, nous nous concentrons sur l'intensification du territoire au niveau du transect reliant Marseille au sud-est de l'étang de Berre, à hauteur des communes de Vitrolles, Marignane, St-Victoret, Châteauneuf-les-Martigues, et le Rove.

Afin d'engager notre réflexion sur ces territoires, chaque équipe devra développer un projet urbain qui proposera des réponses aux enjeux de la métropole tels que la création d'emplois, la transformation du cadre de vie, la préservation de l'environnement et le développement des transports.

L'OCDE souligne plusieurs atouts à mettre en valeur dans le cadre du développement de la métropole :

le polycentrisme et la proximité immédiate de la nature, qui offre à chacun autant d'usages récréatifs et énergétiques à proximité.

les infrastructures internationales (aéroport, gares TGV, port autonome de Marseille) dont le développement économique à la croisée de l'Europe et de la Méditerranée est propice au développement de l'innovation – par l'entremise de l'université notamment –.

Les quatre enjeux proposés ont été identifiés lors de la visite de site, des recherches et projets des moniteurs en semestre Master Printemps. Nous mettons à disposition des équipes quatre livrets thématiques pour les aider à mieux connaître le territoire.



Les raffineries de Lavéra



Plage le long de l'étang de Bolmon



© studio Monfort WS22

2 | LES ENJEUX

LES ENJEUX

Préambule

Lorsqu'on observe une carte ou une vue satellite de la cuvette de Marignane, la première chose qui frappe est son manque de lisibilité. Cette zone très artificialisée semble dépourvue de toute logique, peut-être parce qu'elle résulte en réalité d'une superposition d'interventions multiples au fil de l'histoire faisant peu de cas à chaque fois du préalable.

C'est un site complexe où s'entremêlent histoire industrielle, politiques d'aménagement, conflits entre les différents pouvoirs territoriaux et étatiques, ainsi que des paysages et des reliefs singuliers. Le territoire au sud-est de l'étang de Berre est déjà un bassin de vie important où résident des dizaines de milliers de personnes, soit 73 542 habitants¹ dans les communes de Vitrolles, Marignane et Saint-Victoret en 2020.

Mais sa faible densité lui permet d'imaginer un développement important qui pourra s'appuyer sur une structure claire, appuyée sur la géographie d'abord, mais aussi sur un déjà là qu'on pourra renforcer, ou repositionner à l'avenir.

1. Sources : Insee, RP2020, exploitations principales en géographie au 01/01/2023.



Le rocher de Vitrolles



Les salins du Lion et l'étang de Berre



Le sud-est de l'étang de Berre

Source : Google Earth

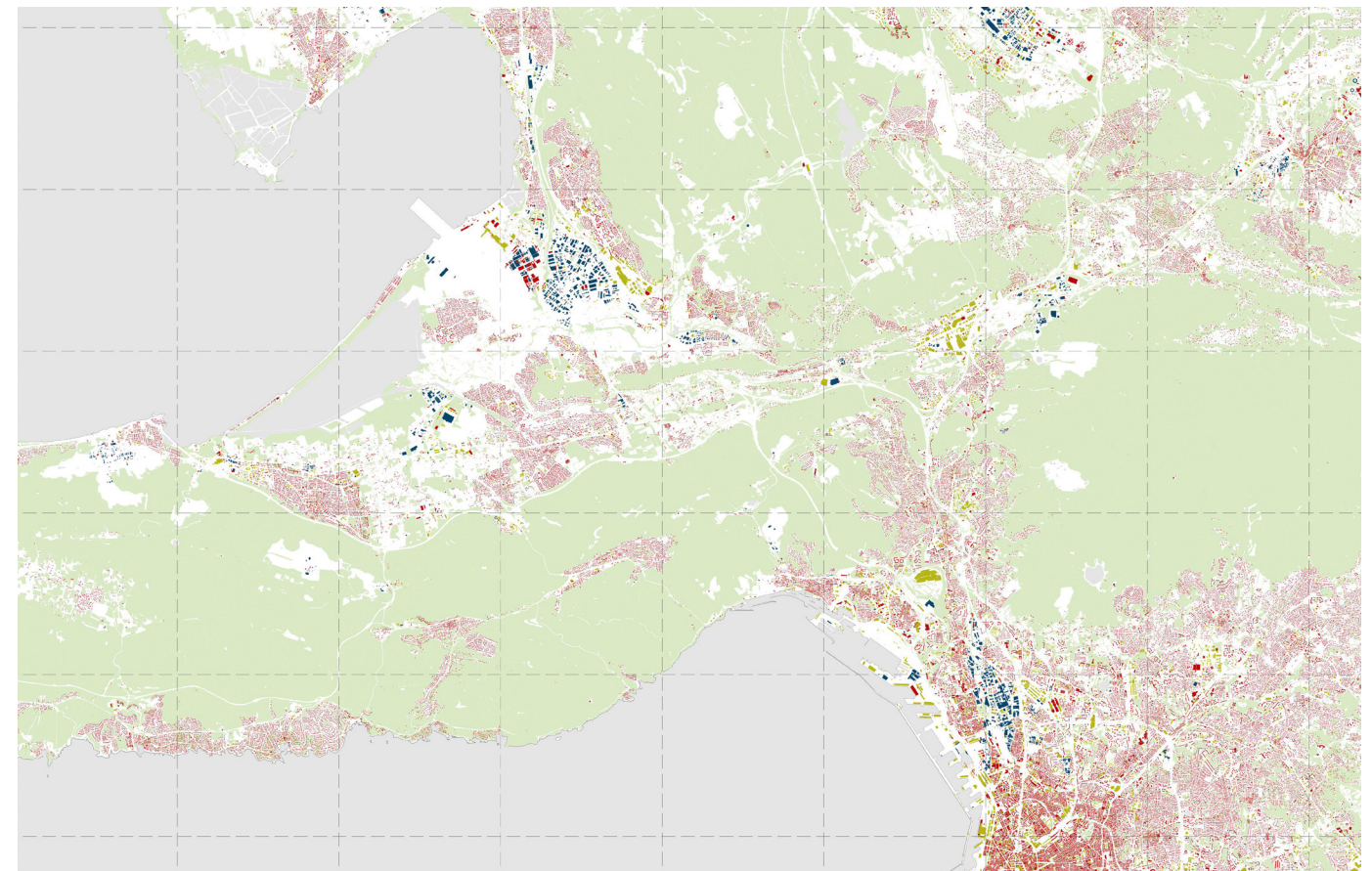
LES ENJEUX

Enjeu 1 : De la métropole multipolaire à la métropole polycentrique

L'idée de mixité programmatique n'est pas nouvelle, depuis l'antiquité jusqu'à la révolution industrielle en passant par le Moyen-Âge, avec ses îlots de commerces et d'activités surmontés de logement sur rue. Le « ségrégationnisme » spatial inspiré des travaux de Tony Garnier, puis sanctuarisé par la charte d'Athènes, prend le pas dès l'après-guerre pour promouvoir la ville sectorisée, ségrégative et consommatrice d'espace des trente glorieuses.

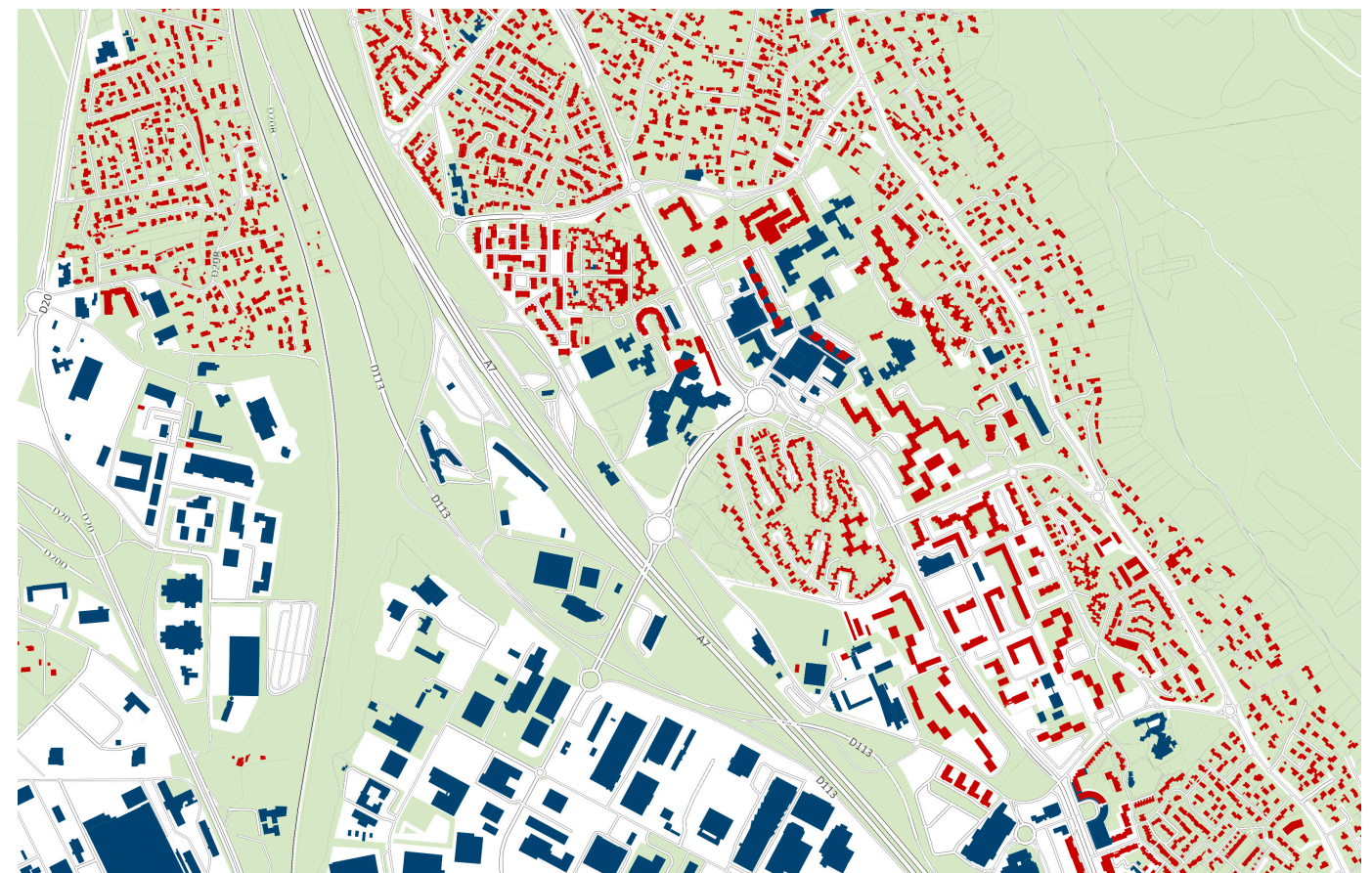
Ainsi, Aix-Marseille-Provence se caractérise par plusieurs centres urbains qui exercent chacun des fonctions distinctes (économiques, domestiques, éducatives, culturelles, administratives, etc.). Les espaces intermédiaires entre les grandes villes abritent d'importantes zones commerciales telles que la vallée de l'Huveaune, le centre commercial Grand littoral, ou encore plan de campagne. Les environs de l'étang de Berre regroupent un ensemble limité de communes constituant le noyau logistique et industriel de la métropole, tandis que les grandes polarités telles que Marseille et Aix-en-Provence accueillent la majorité des équipements culturels, médicaux, administratifs et universitaires. Vitrolles et Marignane accueillent enfin des équipements structurants à l'échelle nationale - voire internationale -, à savoir les différentes zones d'activités, l'aéroport, les gares TGV et TER et les infrastructures autoroutières.

Le territoire de Vitrolles et de Marignane est également marqué par un zoning strict : zones industrielles, résidentielles, commerciales, etc, découpent les communes en autant d'enclaves mono-fonctionnelles et étanches les unes par rapport aux autres. L'expansion démographique de Vitrolles depuis 1945, en particulier entre 1975 et 1990, est liée à l'implantation successive de zones d'activités. L'étalement urbain se poursuit dans les années 2000 avec une colonisation d'espaces interstitiels jusque-là épargnés.



Sectorisation des espaces résidentiels, industriels et commerciaux

Source : BD Topo

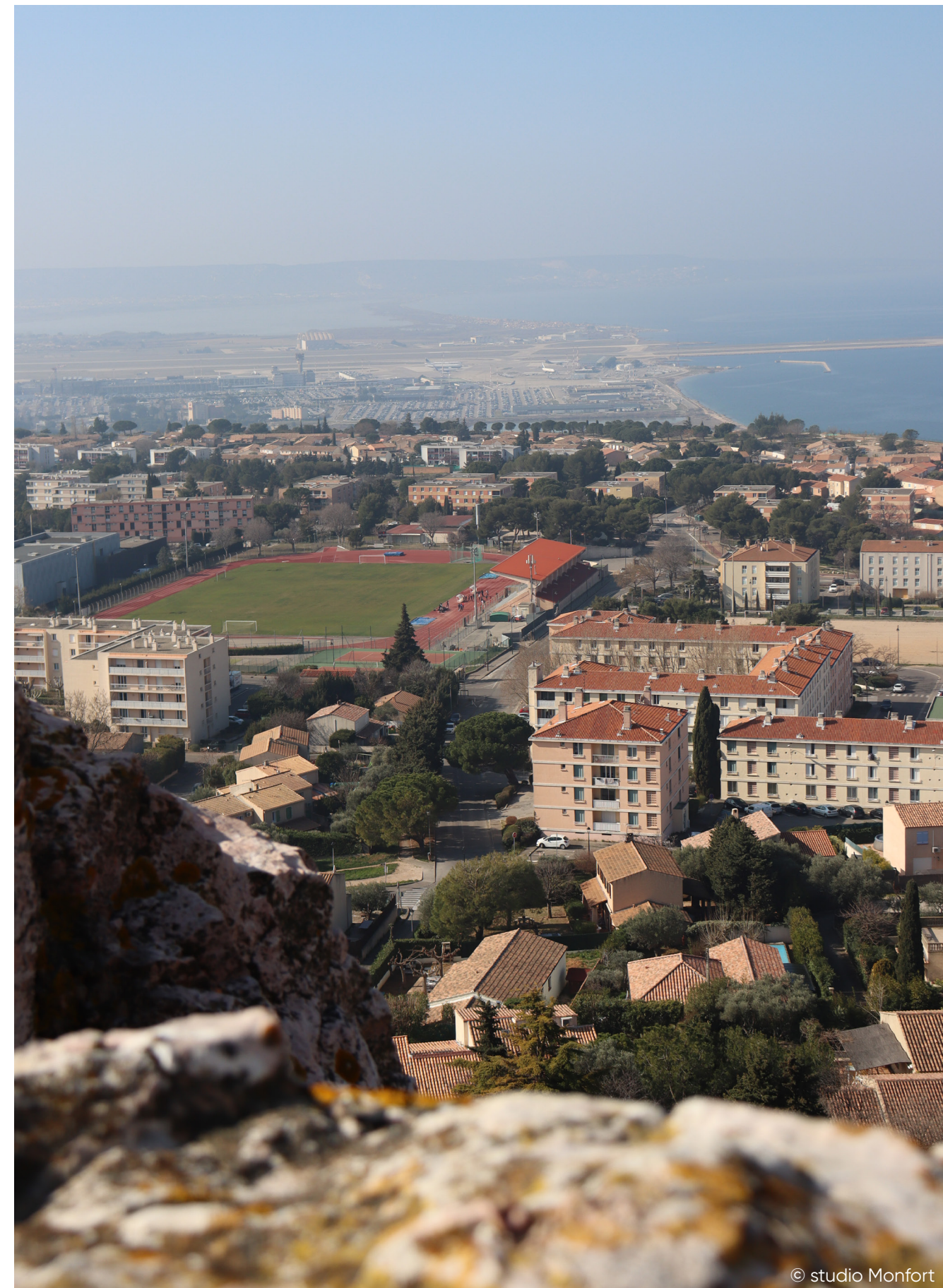


Vitrolles, ville divisée

Source : BD Topo

Aujourd'hui, les zones des Estroublans et de l'Anjoly sont au cœur du tissu pavillonnaire des communes de Vitrolles, Marignane, les Pennes-Mirabeau et Saint-Victoret. Elles sont enclavées par un réseau de communication composé de la voie ferrée, de l'autoroute A7 et de l'aéroport. Près de 80 hectares de parking se déploient dans ces parcs d'activités pour accueillir le ballet incessant de camions et de voitures qui les animent en journée. Passé les horaires de travail, ces zones d'activités prennent des airs de ville fantôme, comme le tissu pavillonnaire vidé de ses occupants en journée.

L'enjeu consiste à remettre en question la mono-fonctionnalité de ces étendues, en introduisant une mixité et une interconnexion entre les usages, et à restructurer le réseau de transport. La notion de mixité favorise la densité, limite l'étalement urbain et les déplacements d'une zone à l'autre dès lors que différents usages coexistent sur place. La transition d'une métropole multipolaire vers une métropole polycentrique – où l'on trouve tous les services inhérents à la qualité d'un centre – est l'une des stratégies imaginées pour détendre la pression de la mobilité entre les différentes centralités urbaines de la métropole.



Vitrolles depuis son rocher

LES ENJEUX

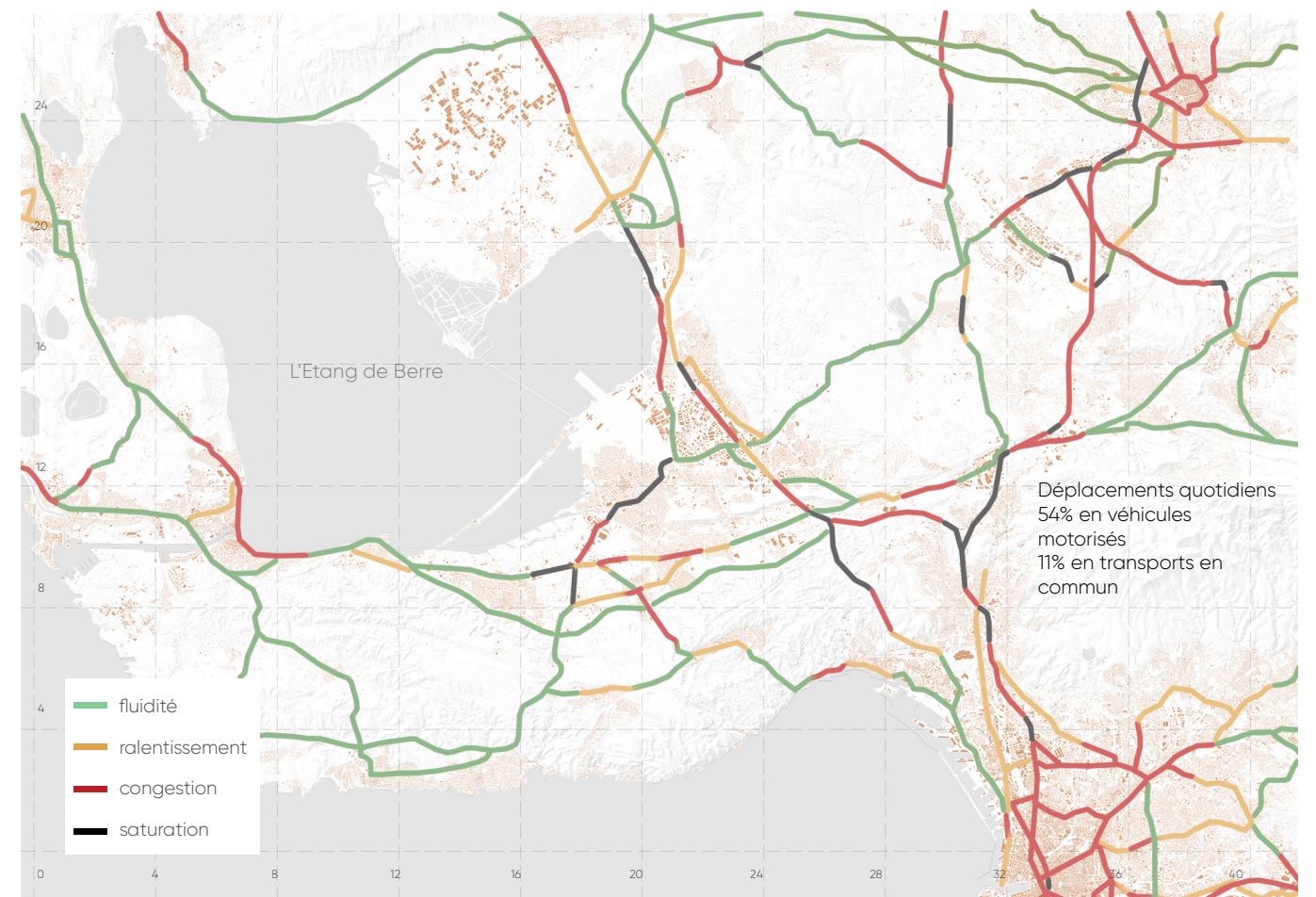
Enjeu 2 : Ouvrir les portes de la métropole

Le sud-est de l'étang de Berre, - Vitrolles et Marignane - accueille deux « portes » majeure de la métropole AMP : l'aéroport Aix-Marseille Provence, la gare TGV Aix-en-Provence, mais aussi des axes autoroutiers transnationaux : A7, et A55 vers le GPMM Fos sur mer et l'Italie. Ces infrastructures relient directement en TGV Marseille à Lyon, Paris, Lille, Strasbourg, et au-delà Londres Bruxelles ou Amsterdam, alors que l'aéroport dessert 120 destinations dans 38 pays, faisant de cette zone un hub de mobilité entre la métropole AMP et les autres métropoles nationales et internationales.

Paradoxalement, ces équipements majeurs sont mal desservis par les transports en commun malgré leur position stratégique. La gare la plus proche de l'aéroport, celle de Vitrolles, est située à 35 minutes de marche de l'aérogare le plus proche, tandis que la gare Aix TGV est accessible uniquement en voiture ou en bus. Depuis les centres-villes de Vitrolles et Marignane, il faut pas moins d'1h20 de marche pour parvenir à la gare TER.

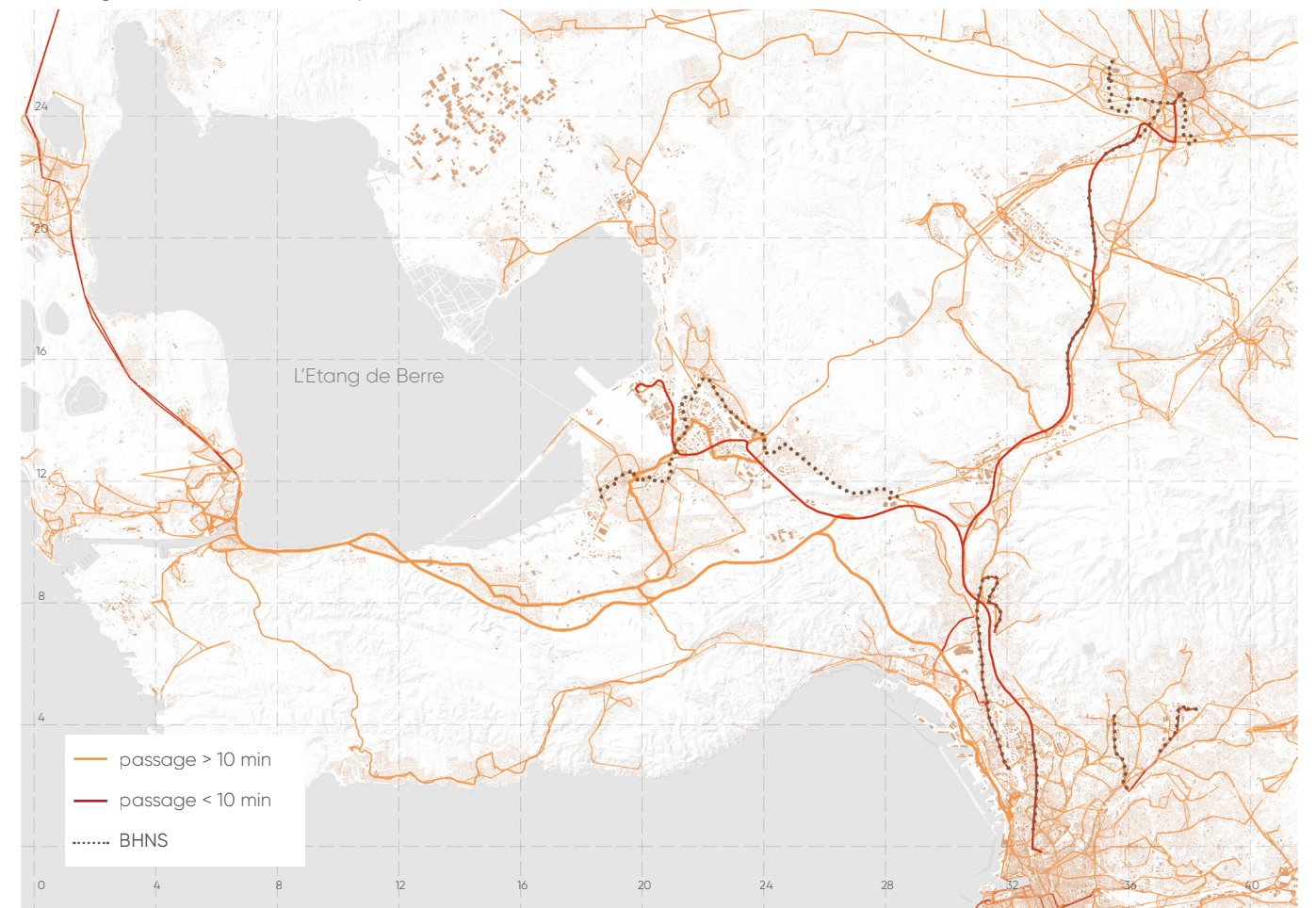
Enfin, il n'existe pas de système de transport en commun efficace reliant l'aéroport aux autres pôles de mobilité, à l'exception de la navette partant de la gare Saint-Charles 20€ aller-retour. Comme si l'usage de l'automobile pour des parkings « éco » à 8€50 / jour était plébiscité par la CCI (ce que nous ne saurions imaginer). En conséquence, le territoire est lardé d'autoroutes et voies rapides constamment saturées en direction de ces deux destinations, et l'absence d'un TC en site propre qui pourrait être mis à profit par les habitants de Vitrolles et Marignane les condamne à utiliser la voiture, contribuant d'autant plus à la saturation des infrastructures routières existantes.

Historiquement, après quelques tentatives héroïques, les politiques urbaines des trente glorieuses se réorientent vers un développement pavillonnaire au lieu du logement collectif pour finaliser les villes nouvelles. En résulte un étalement urbain spectaculaire en enclaves compartimentées, où l'utilisation de la voiture est l'unique moyen de déplacement à la moindre nécessité.



La congestion aux heures de pointe (7h - 9h et 16h - 19h)

Source : BD Topo



Fréquence des bus urbains et interurbains

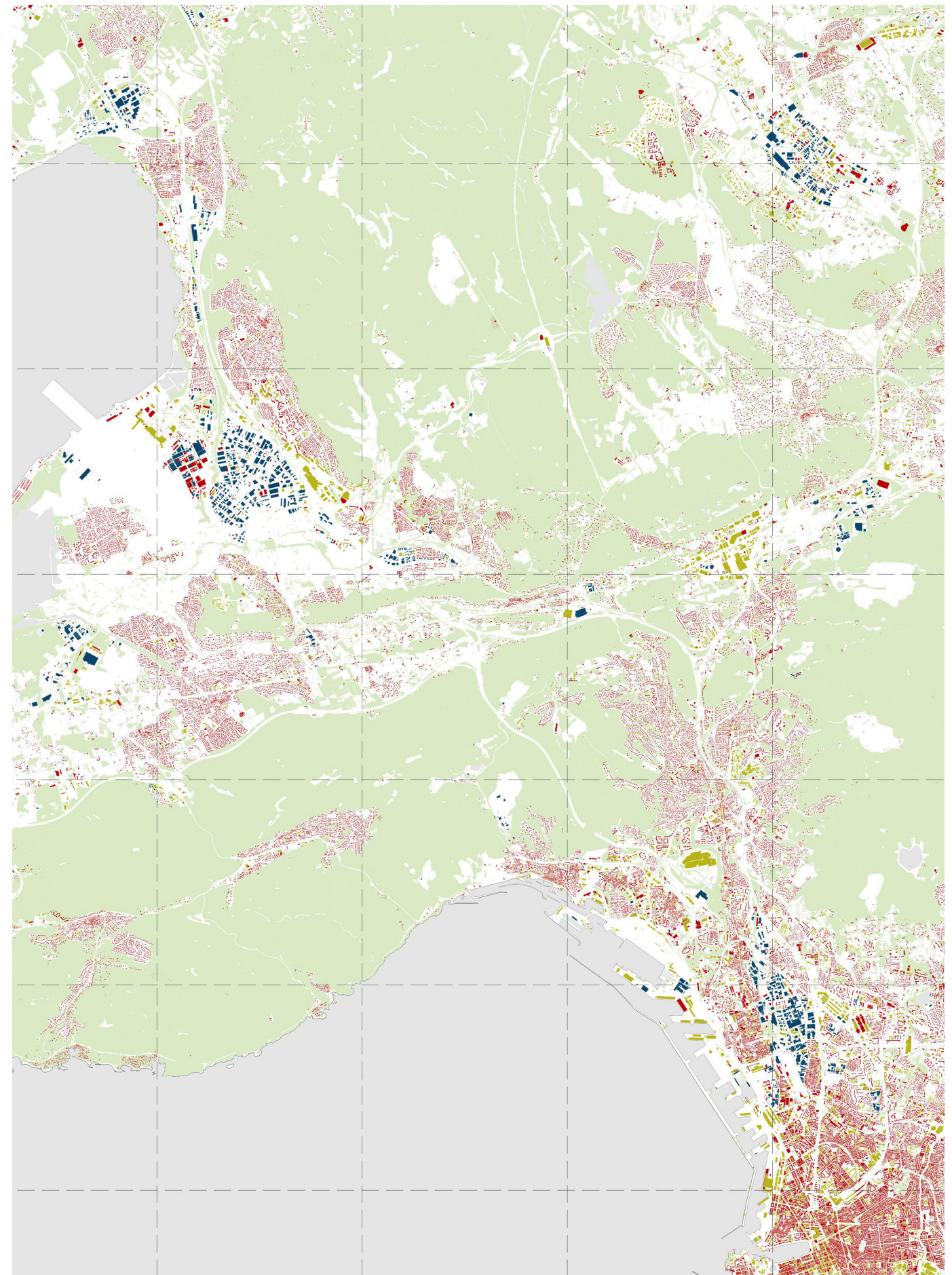
Source : BD Topo

De surcroît, les communes de Vitrolles, Marignane et Saint-Victoret affichent une surreprésentation de populations de jeunes actifs et de populations peu qualifiées, lesquelles ne peuvent trouver un emploi local et doivent rejoindre en voiture des zones d'activités idoines (2 actifs sur 3 travaillent hors de leur commune de résidence). Enfin, plus de 137 000 déplacements journaliers dans Marseille par l'A7 et 123 000 par l'A50 font de cette métropole la 4ème plus saturée de France. L'attrait persistant de la voiture et son développement, résultat d'années de politiques favorisant l'habitat et la mobilité individuels, ne peut continuer. Il est utopique de penser que la voiture doit disparaître, car un moyen de déplacement individuel sera toujours nécessaire à tout moment. Par exemple, si on doit emmener un proche se faire soigner à Marseille un dimanche soir et qu'on habite à Vitrolles. Mais il est possible de restreindre facilement son usage, en attendant les services de véhicules partagés ou de taxis-sans chauffeurs – déjà opérationnels à San-Francisco –.

Le développement de moyens de transport alternatifs à la voiture est aujourd'hui indispensable, compte tenu des enjeux climatiques. La métropole développe aujourd'hui des projets permettant de relier Vitrolles au reste d'AMP, notamment avec une nouvelle gare TER en lien avec Saint-Charles et avec l'aéroport (téléphérique).

Il est important de mettre Vitrolles en phase avec la mobilité métropolitaine afin de lui redonner une visibilité équivalente aux autres polarités métropolitaines. Le développement de moyens de transport alternatifs depuis l'aéroport permettrait également de développer le territoire vers de nouvelles opportunités internationales et favoriserait le développement local. Des améliorations pourraient être apportées aux voies ferrées, aux réseaux de bus et aux transports maritimes existants pour créer un réseau intégrant toutes les autres micro-polarités de la zone.

1. Data.gouv, données TMJA_2019 (trafic moyen journalier annuel en 2019)



Sectorisation des espaces résidentiels, industriels et commerciaux

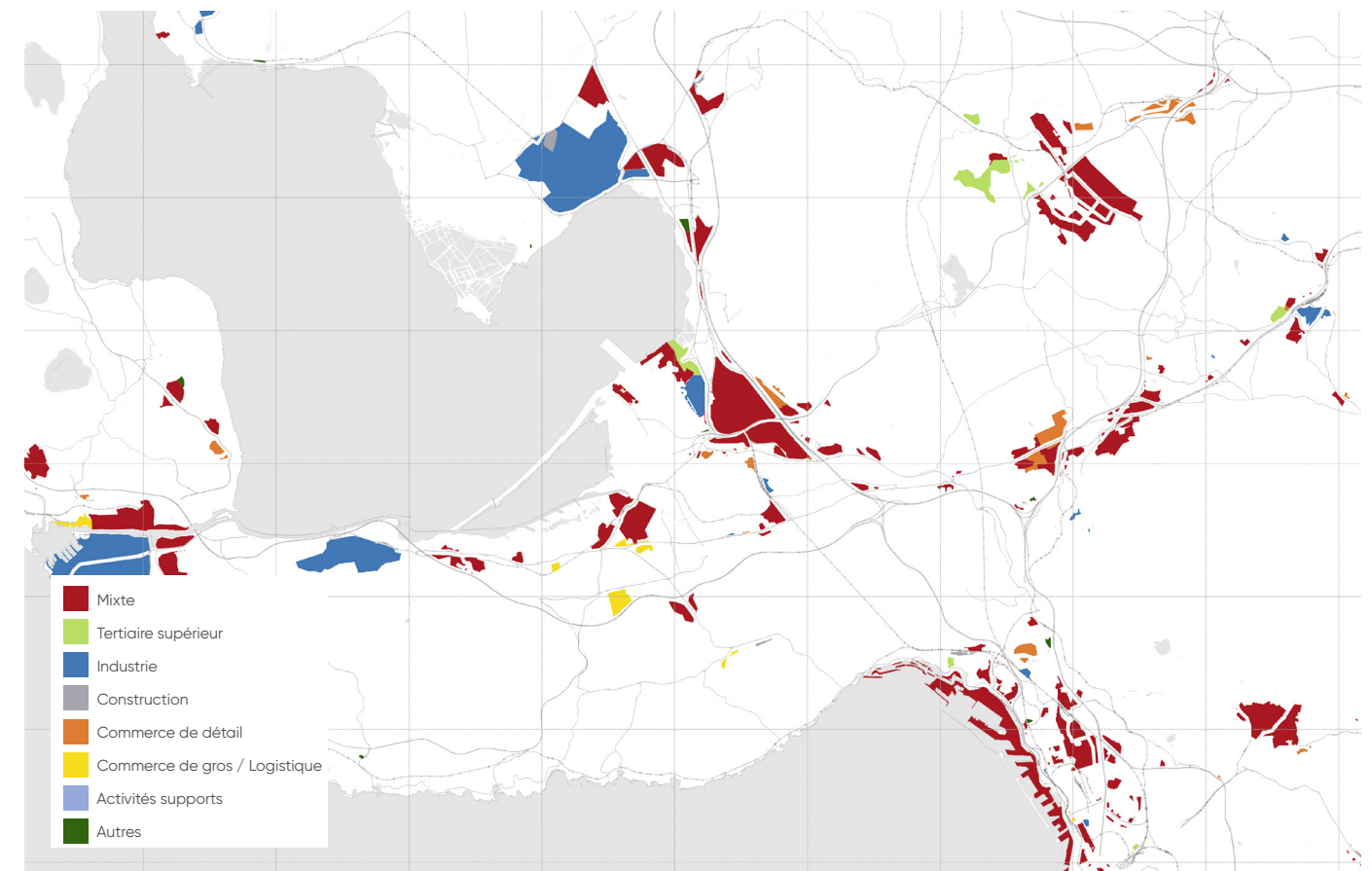
Source : BD Topo

LES ENJEUX

Enjeu 3 : Optimiser et développer le potentiel industriel de Berre

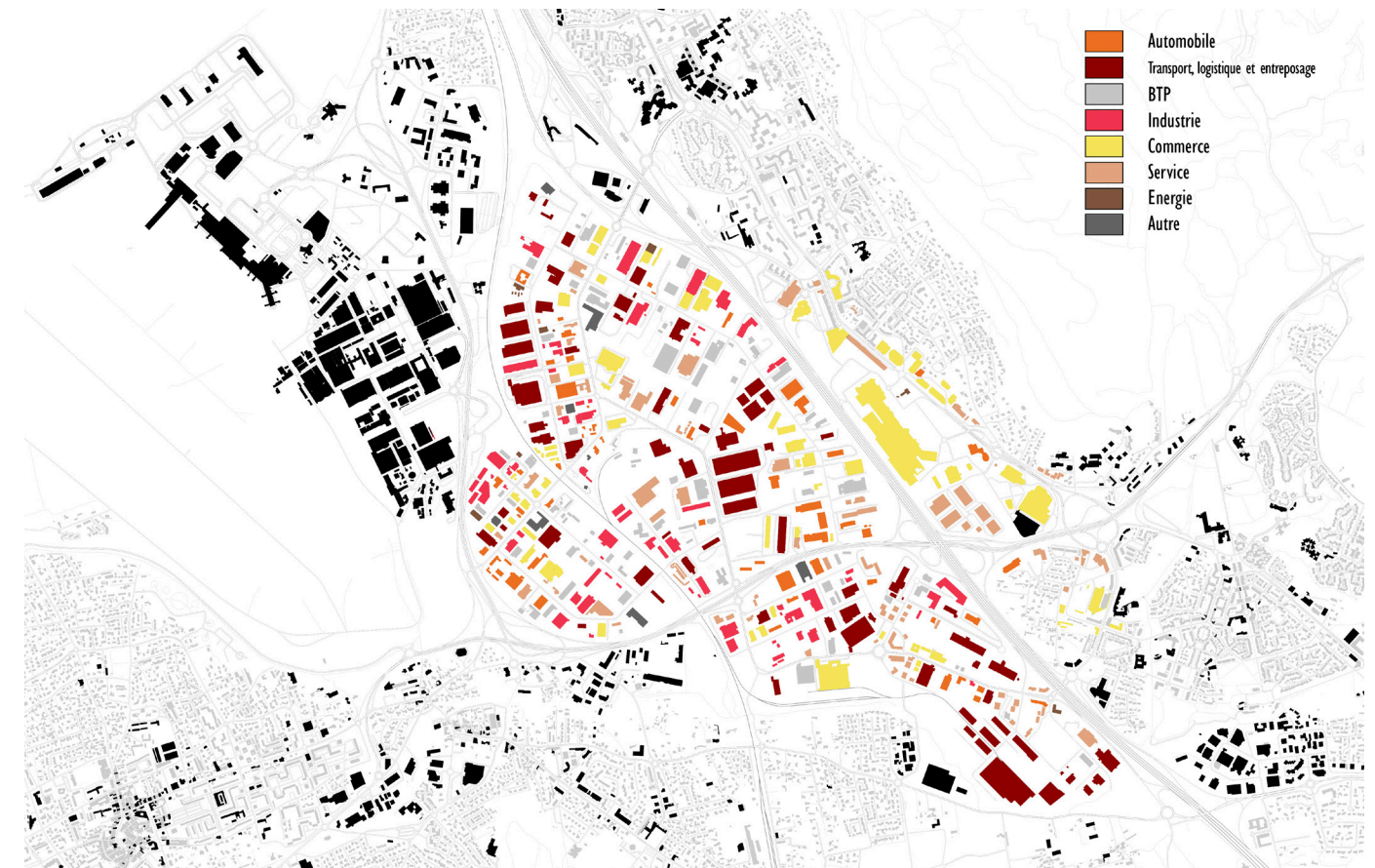
Depuis 40 ans, la France est affaiblie par une désindustrialisation systémique et un chômage de masse consécutif à la suppression des emplois industriels. De nombreuses usines ont été délocalisées, voire tout simplement fermées en raison de coûts de production élevés, et d'une conception internationaliste de l'économie. De nombreuses communes spécialisées dans tel ou tel type d'industrie ont gravement souffert. Tous les types de production ont été touchés, notamment l'électronique, emmenée par Serge Tchuruk, théoricien de l'industrie sans usine et fossoyeur d'Alcatel, la sidérurgie, l'industrie textile, la construction navale, etc.

La crise Covid a mis en évidence la dépendance du pays pour des produits aussi simples que des masques en papier, du gel désinfectant, du doliprane entre autres médicaments – et notamment les antibiotiques –, sans parler de secteurs beaucoup plus sensibles. La guerre en Ukraine a exacerbée, elle aussi, la vulnérabilité de notre défense, notre dépendance énergétique au gaz russe, et le démantèlement en cours de notre industrie nucléaire. Une prise de conscience qui accélère la volonté de réindustrialisation stratégique du pays, promulguée depuis longtemps déjà par certains élus. Aujourd'hui, l'ensemble des collectivités territoriales, emmenées par l'État, œuvre en faveur d'une politique volontariste visant à réindustrialiser les territoires et à investir dans les filières d'avenir. Le gouvernement a donc mis en place des dispositifs de relance pour de nombreuses entreprises manufacturières, facilitant ainsi la relocalisation des unités de production et la modernisation des outils, dans ce qui pourrait être assimilé à une quatrième révolution industrielle. L'industrie de 2030 sera décarbonée, transformée, et numérisée.



Les zones d'activités par vocation dominante calculée

Sources : Sud foncier éco, BD Topo



Les principales catégories d'activités par bâtiment

Sources : BD Topo

Aujourd'hui, l'enjeu est double : répondre aux besoins de la Nation en termes de métiers en tension et de compétences stratégiques pour regagner son indépendance dans les technologies et savoir-faire d'avenir, tout en résorbant les inégalités d'accès à l'emploi. Cela se fait dans un contexte où les attentes des Français vis-à-vis du travail ont évolué, incluant la flexibilité, la mobilité professionnelle, l'épanouissement, la reconnaissance, la prise en compte de toutes les formes de pénibilité et des salaires plus élevés.

Dans la métropole AMP, des politiques stratégiques axées sur l'innovation, la recherche et le développement sont en cours pour soutenir les entreprises manufacturières et relancer la production. Le territoire métropolitain bénéficie ainsi de quatre filières industrielles avant-gardistes : l'énergie-environnement, la microélectronique, la santé et l'aéronautique-mécanique, réparties sur toute son étendue, y compris les zones d'activités autour de l'aéroport Marseille Provence.

Ces parcs d'activités dépendent actuellement d'emplois cadres ou de professions supérieures, alors que la population des communes de Vitrolles, Maignane et Saint-Victoret est composée principalement de jeunes actifs et de personnes à faible niveau de qualification. Le taux de chômage est plus élevé dans ces communes que la moyenne métropolitaine (13,5 %) : 2 actifs sur 3 sont contraints d'aller chercher des emplois loin de leur domicile. La pression foncière complique également la possibilité pour les résidents de déménager pour se rapprocher de leur lieu de travail. A l'instar des autres villes moyennes (entre 5 000 et 20 000 habitants), Vitrolles et Maignane comptent davantage d'emplois que d'actifs locaux. En proportion, 3 actifs y résident pour 5 emplois.

Pour relancer l'industrie au sud de l'étang de Berre et favoriser le développement économique de la métropole, des mesures sont envisagées telles que la réorganisation des zones industrielles pour libérer du foncier, la requalification des friches industrielles ou encore la réhabilitation des anciennes lignes ferroviaires de fret. Ce processus pourrait permettre à la métropole Aix-Marseille de devenir un modèle de réindustrialisation en France, créant ainsi de nouveaux emplois et offrant aux habitants un accès à l'emploi sur place. Il s'agirait avant tout de mettre en adéquation l'offre d'emploi local avec la catégorie socio-économique des populations présentes.

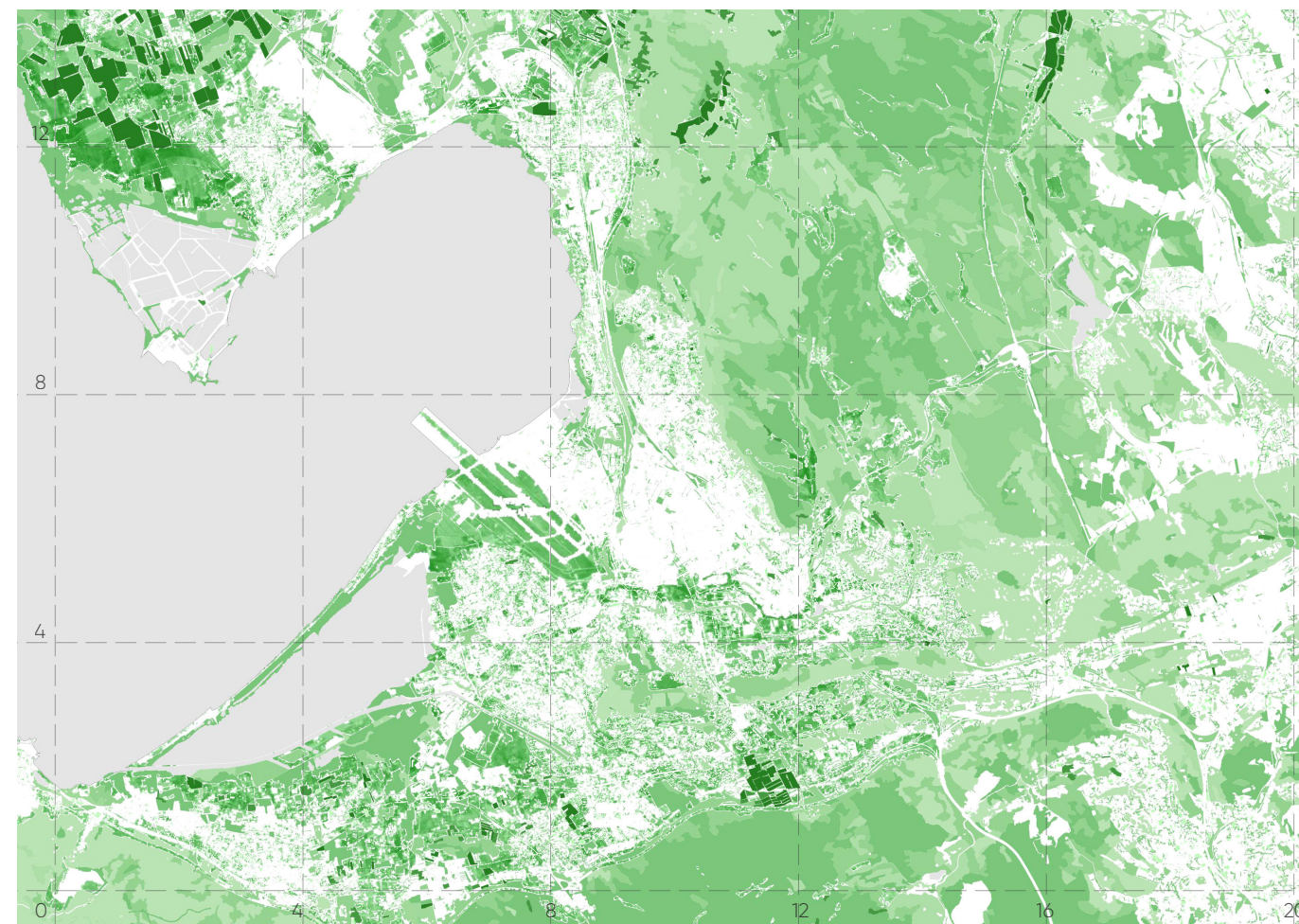
LE PROGRAMME DU WORKSHOP

Enjeu 4 : Révéler et développer les structures paysagères

L'une des particularités de la métropole Aix-Marseille-Provence est son cadre paysager remarquable. Composée à 61 % d'espaces naturels, elle est caractérisée par des zones urbanisées densément bâties au sein d'une grande diversité de paysages. On y trouve la mer Méditerranée au sud, la Durance au nord, un relief marqué par les massifs calcaires, et environ 255 km de linéaire côtier, dont la baie de La Ciotat, la Côte Bleue et les calanques de Marseille, faisant de cette région une destination touristique prisée.

L'étang de Berre est l'un des paysages exceptionnels de cette métropole. Deuxième lagune d'eau salée d'Europe, elle est reliée à la mer Méditerranée par le chenal de Caronte. Le territoire situé au sud-est de l'étang de Berre, dit « cuvette de Marignane » est entouré d'une mosaïque d'espaces naturels remarquables, avec des plateaux, des reliefs et un réseau hydrographique luxuriant. Cependant, en 1962, la transformation de l'étang de Berre et le développement du port de Fos ont eu un impact majeur sur son environnement et sa biodiversité. L'artificialisation des sols a atteint un niveau élevé, avec 71% pour Marignane et 46% pour Vitrolles, plateau de l'Arbois inclus.

Cette imperméabilisation a entraîné des îlots de chaleur, des risques accrus d'inondations et une perte de biodiversité, ainsi que l'enclavement des zones naturelles, et la menace d'extinction des espèces en raison de l'absence de brassage génétique. Il est donc essentiel de préserver et d'interconnecter ces espaces pour assurer une continuité paysagère et optimiser le fonctionnement des écosystèmes. Le Gipreb, un syndicat regroupant les communes autour de l'étang de Berre, s'est engagé dans la protection de cet écosystème en mettant en place diverses actions de restauration et de développement d'usages, tout en sensibilisant le grand public au projet Natura 2000.



La pleine terre autour de Vitrolles

Sources : BD Topo, Sentinel Hub



Les plateaux de Vitrolles

© studio Monfort



LE PROGRAMME DU WORKSHOP

Enjeu 4 : Révéler et développer les structures paysagères

Au niveau métropolitain, des études ont été réalisées pour l'élaboration d'un atlas, mais il n'existe pas encore de projet de protection de l'environnement ou de parc métropolitain pour Marseille et sa région. Cependant, la métropole dispose déjà d'éléments tels que le parc national des calanques et le sentier GR2013, qui permet d'explorer une grande partie de la région tout en partageant l'histoire des habitants et des paysages.

L'enjeu actuel est de dessiner des espaces de biodiversité et des corridors écologiques en s'inspirant des outils déjà mis en place par la métropole. La requalification des espaces verts peut impliquer la création de zones tampons, la protection de la haute tige, l'aménagement de parcs publics ou naturels et d'espaces agricoles pour les habitants. Ainsi, ce territoire pourrait devenir un lieu agréable pour les résidents tout en constituant une ressource écologique pour la métropole.



Le vieux village de Vitrolles et le plateau de l'Arbois

3 | LES ATTENDUS

Le workshop auquel vous participez est un exercice pédagogique court, mais intense. Il constitue un contrepoint essentiel aux ateliers de projets majeurs de vos études.

Pendant deux semaines, vous travaillerez en continu, (au lieu à définir). L'avantage est que cette période sera entièrement consacrée au projet. Toute votre concentration peut donc se focaliser vers un seul et unique objectif. En outre, c'est la possibilité, probablement pour la première fois, de proposer un projet qui s'inscrit dans une réalité, de discuter avec des professionnels, d'échanger avec des politiques, appréhendant ainsi ce qui constitue votre métier futur.

Vous serez répartis en équipe d'une dizaine d'étudiants avec un encadrant professionnel. Nous attendons de vous des positions affirmées, un travail et une cohésion d'équipe. Nous considérons que votre formation au cours des précédentes années vous confère la capacité à prendre position sur ce site et à débattre sur des enjeux complexes.

L'objectif pédagogique de ce workshop est de vous inciter à proposer des projets pertinents avec une réflexion globale du territoire. Pour ce faire, le travail d'équipe est le mot d'ordre ; gérer, communiquer et allier les points forts de chacun est primordial. Deux outils sont fondamentaux : le débat en groupe et la complémentarité des compétences.

Cela signifie qu'il faudra une organisation collective, apprendre à déléguer des tâches, reconnaître que chacun peut apporter et gérer avec bienveillance les situations de conflits, etc. À la fin de ces deux semaines, vous devrez restituer et défendre votre projet devant un public de professionnels et non-professionnels.

ABORDER LES ENJEUX À L'ÉCHELLE TERRITORIALE

Le workshop est l'occasion de se confronter à la complexité de projets territoriaux.

Le projet fera intervenir une dimension multiscalaire ainsi que de nombreuses notions omniprésentes dans la vie d'un architecte telles que les questions de mobilité, d'infrastructures, de programmation, de politique, de réglementation, de paysage et les volontés des habitants. Il s'agit de se confronter à des thématiques que vous n'avez possiblement pas encore rencontrées, mais essentielles dans le métier d'architecte.

C'est avec ce fameux regard, celui de l'architecte, sensible à la forme et aux espaces qui organisent la vie sociale, que vous pourrez transcender ces problématiques.

Comment intégrer par le dessin ces enjeux territoriaux ? Comment faire converger en un projet l'Histoire, la culture, la géographie, l'économie et la sociologie d'un territoire ?

Dans la réalité, ce processus demande de nombreuses heures de réflexion cependant, pour le workshop, vous ne disposez que d'un court laps de temps.

ENGAGER LE PROJET EN ÉQUIPE

Le travail se réalisera en équipe. Nous mettons à votre disposition divers outils de travail tels que des documents graphiques numériques, une maquette numérique et une analyse synthétique du site afin de mieux l'appréhender. Une visite de site, des tables carrées et des conférences alimenteront votre réflexion.

Une des difficultés que vous rencontrerez est l'assimilation d'un grand nombre de données et d'informations dans un court laps de temps.

Les étudiants en architecture ne sont que trop peu habitués à la conception collective, ce workshop est le moyen d'y remédier. Il est une initiation au projet en groupe. Une hiérarchie au sein de l'équipe permet une bonne coordination ; ainsi maîtrisez votre ego et dialoguez pour le bien commun.

Le travail d'équipe peut s'avérer éprouvant, il demande patience, écoute et prise de recul. La fatigue aidant, des tensions peuvent apparaître. Des débats d'idées pourraient tourner au conflit doctrinal, la bonne volonté de certains pourrait friser l'abus de pouvoir, la timidité des autres pourrait 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. Une intention collective forte doit être mise en place dès la première semaine pour que le travail se déroule sereinement la deuxième semaine.

Afin de 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 de participer au débat collectif (idées et production documentaire). Le manager quant à lui a un statut particulier, il devra encadrer l'équipe, veiller au bien-être de chacun et avoir la capacité de prendre du recul dans les discussions et débats afin d'arbitrer si des tensions apparaissent. Vous trouverez le détail de ces rôles dans le règlement.

ENCADREMENT DES ÉQUIPES

L'encadrant a un rôle 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. À la différence du contexte professionnel, il n'est pas chef d'agence même s'il fait appel à ses compétences organisationnelles.

Les encadrants sont de générations et professions différentes, créant l'opportunité d'échanger sur de nombreux points de vue. 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.

L'équipe de moniteurs de master 2 sera à disposition des équipes pour apporter des précisions et aider les uns et les autres à assumer leur rôle au sein de leur équipe.

Les moniteurs seront des référents. Ils sauront répondre à vos questions et intervenir si des difficultés naissent au sein des équipes.

S'EXPOSER AU DÉBAT PUBLIC

Une présentation publique diffère des présentations de projet et de mémoire devant un jury restreint. Les projets seront ici présentés et commentés dans le (lieu à définir) au cours d'une journée complète devant un public ouvert d'étudiants, de techniciens, de politiques et d'associations.

C'est une transposition de ce que l'on pratique aujourd'hui, dans le cadre de concertations. Il conviendra au sein de chaque équipe d'être solidaire, convaincant et, en même temps, capable d'écouter. Là est la seconde dimension de l'exercice, savoir communiquer un projet et en débattre pour le faire évoluer, l'enrichir.

Au-delà de l'exercice pédagogique, les projets entreront dans le débat public, qui se poursuivra par le biais d'une exposition publique et d'une publication, sous forme de livrets, auprès de la métropole. 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 dispenser un enseignement au sein d'un espace en l'habitant, par le débat et par le plaisir de travailler ensemble, sur place, et partager des moments conviviaux.

C'est également l'occasion de connaître de façon différente ceux que l'on croise déjà depuis trois ou quatre ans sans les avoir vraiment rencontrés. Les moniteurs organisent des moments ludiques entre équipes afin de renforcer vos liens et d'offrir des moments de répit et de rigolade. Un grand repas commun est également prévu.

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 et soyez à l'écoute de chacun.

Chaque étudiant est responsable de son matériel et notamment de son équipement informatique. Il convient de ne pas les laisser sans surveillance.

Un représentant de chaque équipe viendra retirer les fournitures maquettes auprès de Tony Binsa. Vos maquettes seront complémentaires. Des modalités précises seront données en atelier.

Les équipes travaillent sur place, dans (le lieu à définir) qui leur ont été attribués. Aucun changement vers une autre équipe ne sera toléré, 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 et son équipe d'étudiants prendront sa place.

Les équipes sont composées de 10 étudiants, sauf exception. Une mixité H/F, entre les domaines d'études et la répartition égalitaire des étudiants en mobilité ont été mises en place.

MODALITÉS

Mode d'emploi

Les éléments à remettre pour le rendu devront suivre le modèle de mise en page disponible sur le nuage et seront constitués :

- Des rapports quotidiens des scribes regroupés en un seul document
- D'un diaporama PDF, éventuellement accompagné de vidéos, qui servira de supports à la présentation finale
- De l'assemblage InDesign du diaporama (selon notice communiquée)
- D'un texte explicatif développant trois points clés du projet
- D'une image forte du projet au format A2 pour la publication du catalogue.

Vendredi 01 septembre : RENDU INTERMÉDIAIRE

Chaque équipe présentera l'avancement de son travail et de ses réflexions à l'ensemble des participants. Durant un certain délai qui vous sera communiqué, et à l'aide d'un diaporama, la présentation aura pour but d'éclaircir le discours et le parti pris de chacun. Suivront quelques minutes de commentaires et d'échanges avec les encadrants.

Jeudi 07 septembre : VEILLE DE LA PRÉSENTATION FINALE

Les rendus sont déposés sur le nuage **avant 20 heures**.

ATTENTION ! De même que dans le monde du travail, vous devrez respecter les échéances. Il n'y aura aucun traitement de faveur. La remise des documents au-delà de 20 heures invalidera le travail de l'équipe.

Vendredi 08 septembre : RENDU FINAL

Le rendu final prendra la forme d'une présentation orale. Le diaporama (dont le gabarit vous sera fourni sur le cloud de l'école) et les maquettes vous permettront de soutenir votre propos. Chaque équipe devra être prête à présenter son projet à tout moment de la journée et assister aux présentations des autres équipes.

ORGANISATION ET NOTATION

Organisation du jury

- Les équipes sont présentes à partir de 9 heures dans (le lieu de rendu) 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 15 minutes de présentation auxquelles s'en suivent 15 minutes de questions et de discussion avec les membres du jury.
- La présentation est réalisée à l'aide d'un support numérique et de maquettes placées sur l'estrade.
- La journée est animée par l'enseignant responsable.
- L'équipe, les encadrants ainsi que les experts sont les protagonistes de la discussion.
- Les enseignants, encadrants et 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.
- Précédant l'annonce du meilleur projet, les étudiants moniteurs s'occupent de la remise des médailles.

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 est constituée de la moyenne des notes des encadrants avec avis des moniteurs présents le vendredi.

LES RÔLES ETUDIANTS

Chaque équipe choisit un secrétaire, un manager et désigne chaque jour un scribe.

Le secrétaire

Il s'occupe de l'interface avec les moniteurs, l'administration et l'atelier maquette.

Il gère les ressources communes de l'équipe (impressions, feuilles, matériel de maquette...).

Le manager

La fonction de manager peut être organisée de manière tournante par l'équipe. Il se charge de :

- L'organisation des discussions ;
- Faire ressortir les points de vue et proposer une synthèse ;
- Coordonner les tâches et veiller à ce que TOUS les membres de l'équipe travaillent ;
- 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 reconnaîtront cette fonction mais pourront en référer aux enseignants si le manager ne joue pas son rôle.

Chaque membre de l'équipe sera scribe d'au moins un compte rendu. Le compte rendu et l'image du jour seront quotidiennement déposés sur le nuage.

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.

Le compte-rendu quotidien

Il est constitué d'une page A4 selon le modèle délivré 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 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 déposés sur le nuage.

LES DIFFÉRENTES PERSONNALITÉS

L'encadrant

Il n'est pas là pour faire le projet à la place de l'équipe. Il interviendra comme conseil pour :

- Diagnostiquer les enjeux du projet ;
- Faciliter l'organisation ;
- 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 du groupe de projet de Julien Monfort. Il aura préparé le programme en atelier et aura travaillé depuis le début du semestre sur le site. Il n'interviendra pas dans le projet et n'interférera pas avec l'encadrant. Il est une ressource pour la connaissance du site et du programme. Toujours à votre disposition, il circulera dans les ateliers ou sera présent au point ressource, n'hésitez pas à lui poser des questions.

Les experts

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

L'enseignant responsable

Julien Monfort sera à disposition des équipes, des encadrants et de l'administration pour toute question d'organisation, de gestion et de contenu pédagogique. Il coordonnera les moniteurs, les encadrants et les experts à l'occasion des réunions pédagogiques ou techniques. Il apportera son expertise de projet, du site et du programme aux équipes. Il interviendra pour aider à la résolution des conflits.

L'ESPACE DE TRAVAIL

Afin de faciliter au mieux le travail en équipe, la disposition du box dédié à une équipe peut varier en accord avec l'évolution du travail.

Durant la première semaine, vous serez amenés à débattre entre vous afin de faire émerger des idées de projet. La position « table ronde » est la plus adéquate afin de tous vous voir. De plus, cette disposition permet de mettre en centre de la table plusieurs documents papiers, support pour vos idées et vos débats.

Dans un second temps, une fois le projet trouvé et lancé, vous pourrez disposer les tables autrement. Ici nous vous en proposons une parmi tant d'autres. Dans cette disposition, chacun fait face à sa table et son écran d'ordinateur. Si l'un d'entre vous a besoin de l'aide et de l'avis de quelqu'un, il n'aura qu'à se retourner. Ainsi, cela évite de faire le tour d'un îlot de tables pour voir l'écran de vos camarades.

LE PROGRAMME DU WORKSHOP

Le planning du Workshop

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|---------------|---------------|-----------------------|--|--|
| lundi 28 aout | 08:30 - 9:00 | Hall du Pharo | | Accueil café |
| | 09:00 - 09:15 | Amphithéâtre du Pharo | Hélène CORSET-MAILLARD | Discours de la directrice |
| | 09:15 - 09:45 | | M. VASSAL, D. RAUCHER, V. FOUCHIER | Discours du partenaire métropole A.M.P. |
| | 09:45 - 10:00 | | Julien MONFORT | Présentation général du workshop |
| | 10:00 - 10:15 | | Moniteurs M2 | Appel + exercice de la carte mentale |
| | 10:15 - 11:35 | | Moniteurs M2 | Présentation du territoire, diagnostic, enjeux et comment se déroule le workshop |
| | 11:35 - 11:50 | | Sandrine DUJARDIN | Intervention enjeux sociaux |
| | 11:50 - 12:05 | | | informations pratique + règlement |
| | 12:05 - 13:00 | | Encadrants | Présentation des encadrants + tirage au sort des équipes |
| | 13:00 - 15:00 | Hall du Pharo | Encadrants, intervenants, moniteurs | Cocktail déjeunatoire offert par la métropole |
| | 15:00 | Palais Carli | | Installation des équipes |
| | 15:00 - 18:30 | | Encadrants, Moniteurs | Premiers travaux encadrants (lecture programme, préparation visite de site) |
| | 18:30 - 20:30 | | J. MONFORT, V. FOUCHIER, F. LECLERCO, F. CASSELY, B. BERTONCELLO | Conférence (pourquoi intensifier ?) |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|---------------|---------------|-----------------------|---|---|
| Mardi 29 aout | 09:00 - 10:00 | Palais Carli | Thomas BARBIERE / Théo LORRIERE / Clément MARTIN | Tables Carrées - Thème Histoire |
| | | | Roxanne VAN POPPEL | Tables Carrées - Thème Nature |
| | | | Charlotte MEIER / Cynthia FELIX | Tables Carrées - Thème Mobilité |
| | | | Alexis LAMUS ORTIZ / Mouadh KIDOUDI / Saba MOGHARRABI | Tables Carrées - Thème Economie |
| | | | Graphiste | Tables Carrées - Thème Mise en page |
| | 10:00 - 12:00 | | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupe |
| | 12:00 - 13:00 | | Encadrants, intervenants, moniteurs | pause déjeuner + présentation des Crashes-test aux encadrants |
| 13:00 - 20:00 | | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupes | |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|------------------|---------------|------|-----------------------|--------------------------------------|
| Mercredi 30 aout | 7:30 | | Encadrants, Moniteurs | Rendez-vous gare Saint-Charles |
| | 07:50 - 8:10 | | | Départ des trains |
| | 09:00 - 13:00 | | | Visite de site des 5 itinéraires |
| | 13:00 - 14:00 | | | Déjeuner |
| | 14:00 - 17:00 | | | Visite de site des 5 itinéraires |
| | 17:00 - 18:00 | | | Arrivée à la plage du Jai + discours |
| | 18:00 - 20:00 | | | Groupe de musique |
| | 20:00 - 23:00 | | | GROSSE SOIREE BAIGNADE |
| | 23:00 | | | Départ des bus |
| | 0:00 | | | Arrivée à la gare Saint-Charles |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|---------------|---------------|--------------|-----------------------|-------------------|
| Jeudi 31 aout | 09:00 - 20:00 | Palais Carli | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupe |

| | Horaires | lieu | dir. | objet | |
|-----------------------|---------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------------|
| Vendredi 01 septembre | 09:00 - 12:00 | Palais Carli | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupe | |
| | 12:00 | | | RENDU sur le nuage | |
| | 14:00 - 19:00 | Amphithéâtre du Pharo | Enseignants et autres | Encadrants, Moniteurs | Présentation intermédiaire |
| | | | | | Orientations des projets |
| | | | | | 10 min de présentation par équipes |
| | | | | | 10 min de commentaires par équipes |
| 19:00 - 20:00 | | | Réunion pédagogique | | |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|--------------------|---------------|--------------|-----------------------|------------------------|
| Samedi 2 septembre | 09:00 - 20:00 | Palais Carli | Encadrants, Moniteurs | possibilité de travail |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|----------------------|-------------------|------|------|-------|
| Dimanche 3 septembre | Repos du guerrier | | | |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|-------------------|---------------|--------------|-----------------------|-------------------|
| Lundi 4 septembre | 09:00 - 18:00 | Palais Carli | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupe |
| | 18:00 - 20:00 | | Encadrant invité | Conférence |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|-------------------|---------------|--------------|-----------------------|------------------------------------|
| Mardi 5 septembre | 09:00 - 13:00 | Palais Carli | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupe |
| | 13:00 - 15:00 | | | le Workshop a un incroyable talent |
| | 15:00 - 20:00 | | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupe |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|----------------------|---------------|--------------|-----------------------|--|
| Mercredi 6 septembre | 09:00 - 18:00 | Palais Carli | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupe |
| | 18:00 - 20:00 | | | soirée de travail avec repas et boissons offerts |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|-------------------|---------------|--------------|-----------------------|------------------------------|
| Jeudi 7 septembre | 09:00 - 20:00 | Palais Carli | Encadrants, Moniteurs | Travail de groupe |
| | 20:00 | | | DEAD-LINE RENDU sur le nuage |

| | Horaires | lieu | dir. | objet |
|----------------------|---------------|-----------------------|---|---|
| Vendredi 8 septembre | 08:30 - 09:00 | Amphithéâtre du Pharo | | Accueil café |
| | 09:00 - 12:00 | | | Présentation orale des projets |
| | | | | 15min d'oral |
| | 13:00 - 14:00 | Hall du Pharo | Encadrants, Moniteurs, Enseignants, Invités | Cocktail déjeunatoire offert par la métropole |
| | 14:00 - 19:00 | Amphithéâtre du Pharo | | Présentation orale des projets |
| | | | | 15min d'oral |
| | 19:00 | Hall du Pharo | | 15min par discussion et critiques |
| | 19:30 | | | Cocktail de clôture |
| | 20h30 - | | | Remise des prix |
| | | | | |

LE PROGRAMME DU WORKSHOP

Les plans du Palais Carli

Les différents temps énoncés précédemment, font l'objet d'une organisation spécifique au workshop. Cette organisation est la suivante :

Les éléments de planning sur fond orange se déroulent à l'Hémicycle du Pharo, siège de la métropole Aix-Marseille-Provence, dans le jardin du Pharo (tout de suite à droite après l'entrée du parc).

Adresse : Boulevard Charles Livon, 13007 Marseille

Le travail en atelier (fond bleu) se déroulera au Conservatoire de Marseille (Palais Carli).

Adresse : 1 Pl. Auguste et François Carli, 13006 Marseille

Nous nous trouverons dans le bâtiment D du 28 août au 3 septembre - nous cohabiterons avec un festival d'arts - puis dans la salle Margaud + la salle Billioud du 4 au 8 septembre.



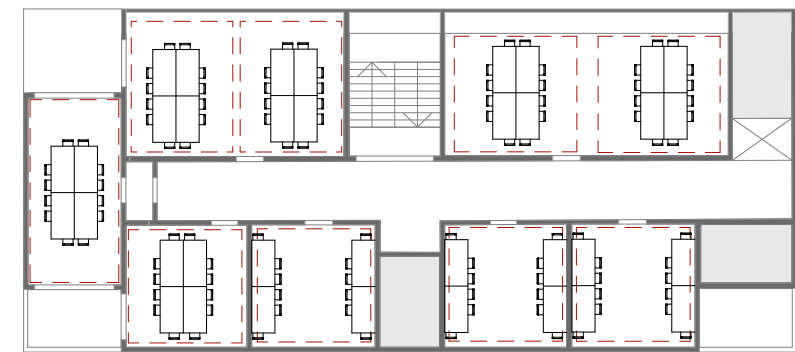
L'Hémicycle du Pharo



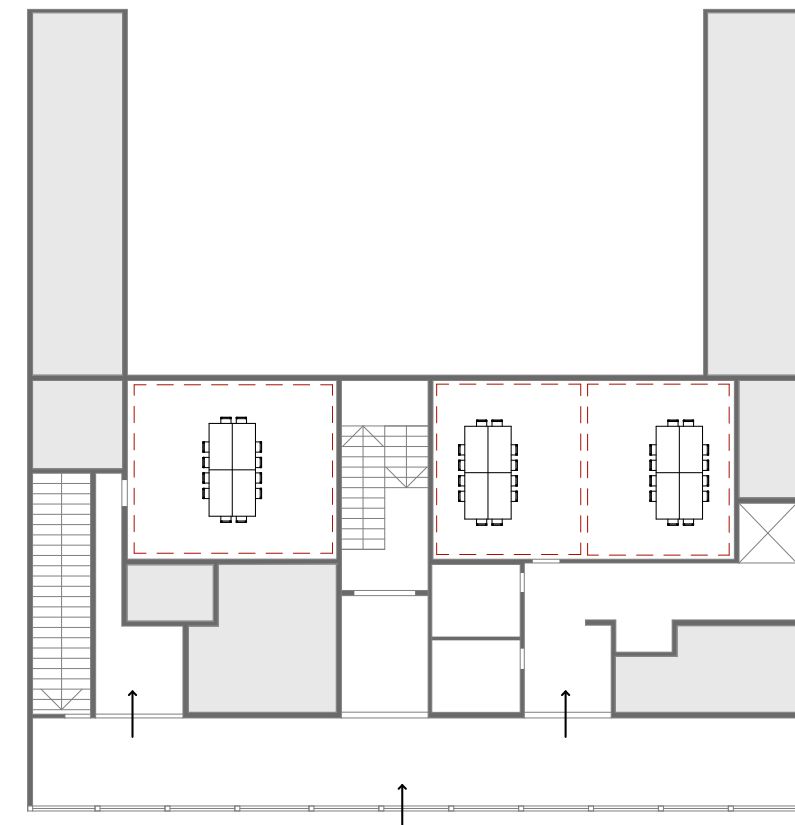
Le Palais Carli



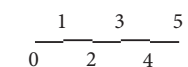
2e étage bâtiment D



1er étage bâtiment D

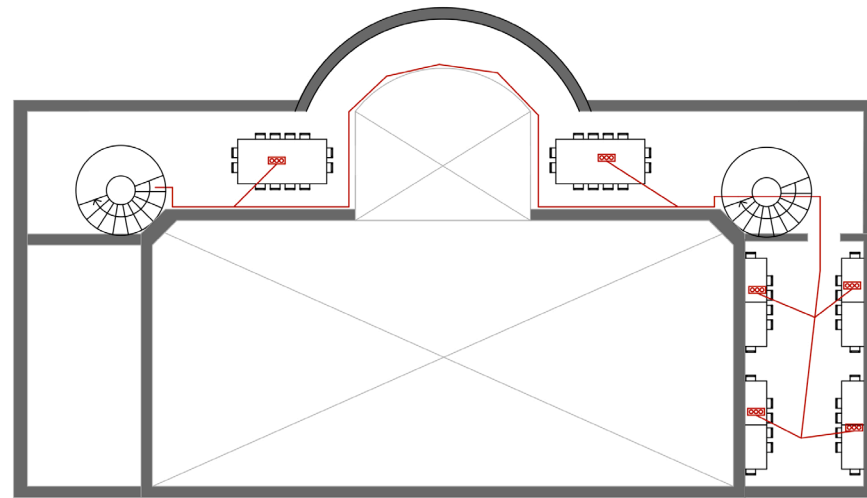


RDC bâtiment D

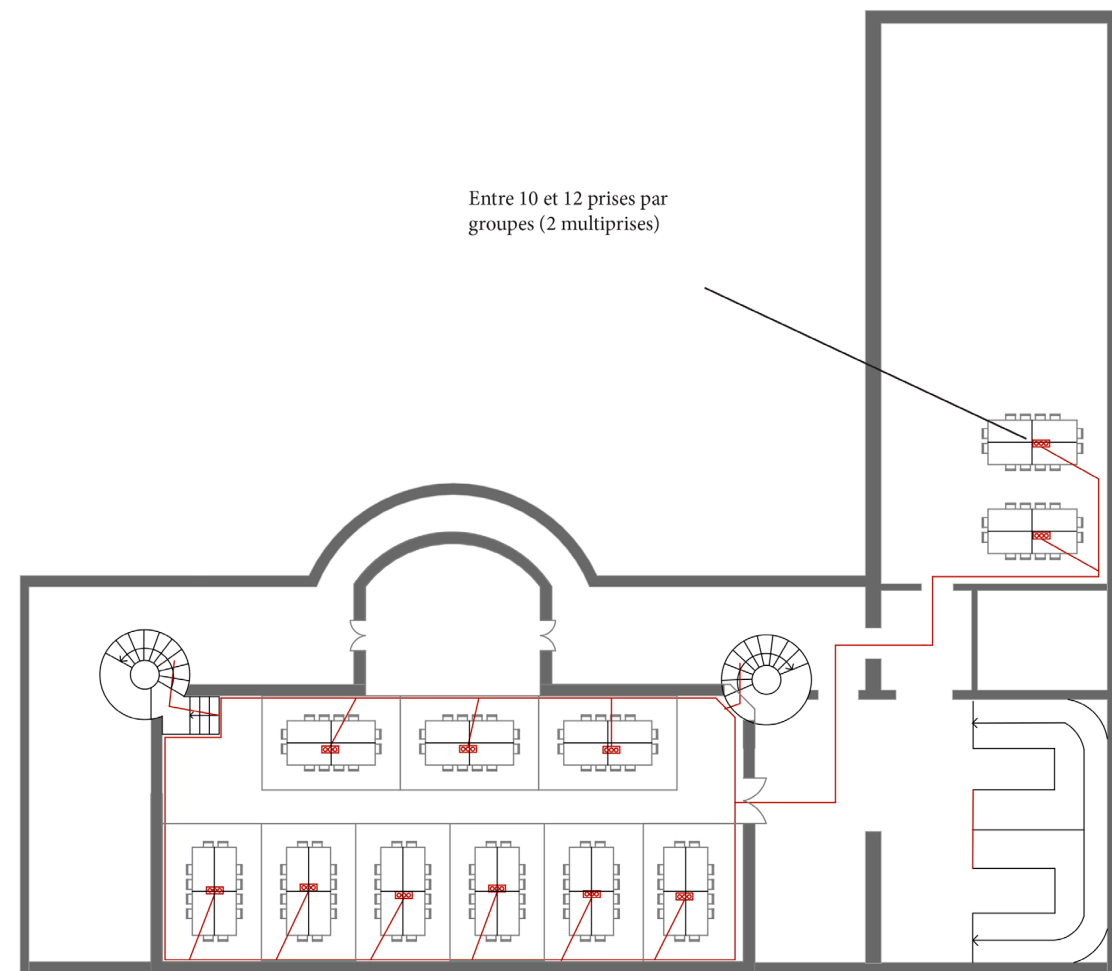


LE PROGRAMME DU WORKSHOP

Les plans du palais Carli



1er étage salle Margaud



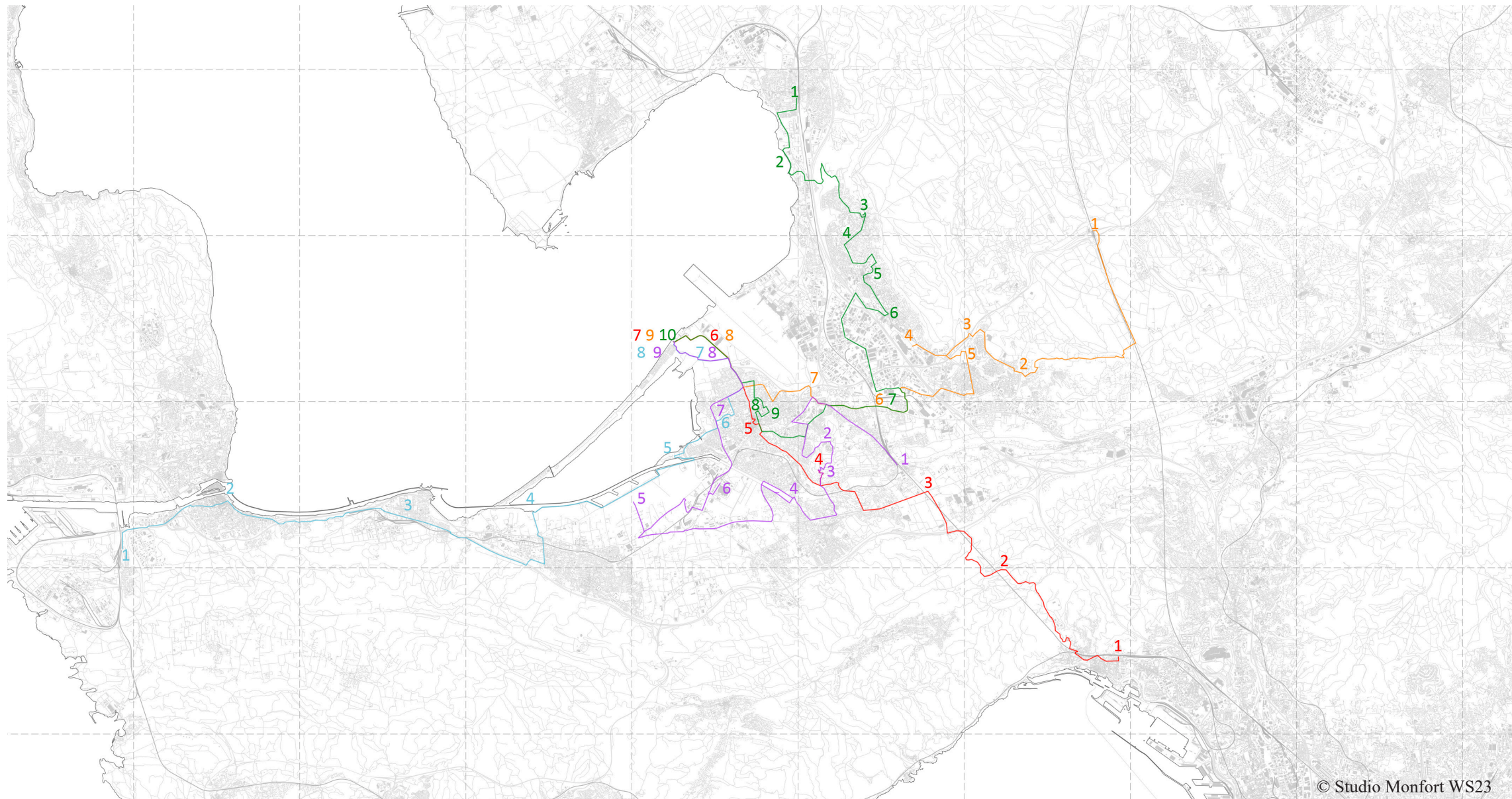
RDC salle Margaud

1 3 5
0 2 4



LE PROGRAMME DU WORKSHOP

La visite de site



© Studio Monfort WS23

Pour appréhender le terrain, une visite de site viendra compléter l'analyse thématique réalisée par le studio Monfort. C'est pourquoi, le mercredi 30 août sera consacré entièrement à la visite de site (d'une partie de la métropole/du territoire au sud-est de l'étang de Berre). Vous aurez l'occasion de découvrir un panel d'éléments paysagers tel que l'étang de Berre, le plateau de l'Arbois et la chaîne de la Nerthe, mais également des éléments en relation directe avec l'aéroport, Marignane et Vitrolles, son réseau de transport métropolitain, et son transect le reliant à Marseille. Afin de couvrir la plus grande surface possible, vous serez réparti en 5 groupes.

Pour rappel, nous sommes en été ! Prévoyez de quoi vous hydrater et vous protéger. Pensez également à prendre votre pique-nique pour le midi et de bonnes chaussures.

Vous pourrez vous retrouver autour d'un verre, le soir, sur la plage du Jai située au sud de l'étang de Berre, au nord de Marignane (n'oubliez pas vos maillots).

| Itinéraire 1 | Etapes | Numéros d'Etape |
|--------------|--|-----------------|
| 8 : 00 | Départ : Saint-Charles | |
| 9 : 00 | Gare de L'Estaque, suivre le chemin de la Nerthe | 1 |
| 9 : 30 | Point de vue massif de l'Estaque | 2 |
| 11 : 00 | Passage sous l'autoroute A55 (Les Pennes-Mirabeau) | |
| 11 : 30 | Tunnel de la Nerthe | 3 |
| 12 : 00 | Arrivée à Gignac-la-Nerthe | |
| 12 : 30 | Chapelle Notre-Dame-de-Pitié + Pause déjeuner | 4 |
| 14 : 00 | Fin pause déjeuner | |
| 14 : 30 | Visite centre ville de Marignane | 5 |
| 15 : 30 | Visite des hangars | 6 |
| 16 : 00 | Arrivée au Jai | 7 |
| 17 : 00 | | |
| 18 : 00 | | |
| 19 : 00 | | |
| 20 : 00 | Soirée | |
| 21 : 00 | | |
| 22 : 00 | | |
| 23 : 00 | Arrivée des bus | |
| 00 : 00 | Arrivée à Saint-Charles | |

| Itinéraire 2 | Etape | Numéros d'Etape |
|--------------|-----------------------------------|-----------------|
| 8 : 00 | Départ : Saint-Charles | |
| 8 : 30 | Gare Aix-TGV | 1 |
| 10 : 00 | Source de l'Infemet | 2 |
| 10 : 30 | Grande Bastide | 3 |
| 11 : 00 | Carrefour | 4 |
| 11 : 30 | Parc du Griffon + Pause déjeuner | 5 |
| 13 : 00 | Fin de pause déjeuner | |
| 13 : 30 | Echangeur Autoroutier | 6 |
| 14 : 00 | La Cadière + pont ferroviaire | 7 |
| 15 : 00 | Zone franche au sud de l'aéroport | 8 |
| 16 : 00 | Visite des hangars | 9 |
| 16 : 30 | Arrivée au Jai | |
| 17 : 00 | | |
| 18 : 00 | | |
| 19 : 00 | | |
| 20 : 00 | Soirée | |
| 21 : 00 | | |
| 22 : 00 | | |
| 23 : 00 | Arrivée des bus | |
| 00 : 00 | Arrivée à Saint-Charles | |

| Itinéraire 3 | Etape | Numéros d'Etape |
|--------------|---|-----------------|
| 8 : 00 | Départ : Saint-Charles | |
| 8 : 30 | Gare de Rognac | 1 |
| 9 : 00 | Plage de Rognac | 2 |
| 10 : 30 | Centre historique de Vitrolles | 3 |
| 11 : 00 | Cité Rose | 4 |
| 11 : 30 | Parc Saint-Exupéry + Pause déjeuner | 5 |
| 13 : 00 | Fin de pause déjeuner | |
| 13 : 15 | Centre ville de Vitrolles + Cité des Pins | 6 |
| 13 : 30 | Entrée dans la zone d'activités | |
| 14 : 30 | La Cadière + Pont ferroviare | 7 |
| 15 : 30 | Mairie de Marignane + Visite | 8 |
| 16 : 00 | Cité centre de Marignane + Parc Salvador Dali | 9 |
| 16 : 30 | Mairie annexe de Marignane | |
| 17 : 00 | Arrivée au Jai | 10 |
| 18 : 00 | | |
| 19 : 00 | | |
| 20 : 00 | Soirée | |
| 21 : 00 | | |
| 22 : 00 | | |
| 23 : 00 | Arrivée des bus | |
| 00 : 00 | Arrivée à Saint-Charles | |

| Itinéraire 4 | Etape | Numéros d'Etape |
|--------------|---|-----------------|
| 8 : 00 | Départ : Saint-Charles | |
| 9 : 00 | Gare de Martigues | 1 |
| 09 : 45 | Port de Martigues | 2 |
| 10 : 30 | La Mède | 3 |
| 11 : 45 | Franchissement de l'autoroute | |
| 12 : 30 | La cabane du pêcheur + canal du Rôve + Pause déjeuner | 4 |
| 14 : 00 | Fin de pause déjeuner | |
| 15 : 00 | Parc de Bolmon | 5 |
| 15 : 30 | Parc Ferrage | 6 |
| 16 : 00 | Parc des 4 vents | 7 |
| 16 : 30 | Plage du Jai | 8 |
| 17 : 00 | | |
| 18 : 00 | | |
| 19 : 00 | | |
| 20 : 00 | Soirée | |
| 21 : 00 | | |
| 22 : 00 | | |
| 23 : 00 | Arrivée des bus | |
| 00 : 00 | Arrivée à Saint-Charles | |

| Itinéraire 5 | Etape | Numéros d'Etape |
|--------------|--|-----------------|
| 8 : 00 | Départ : Saint-Charles | |
| 8 : 30 | Gare Pas des Lanciers | 1 |
| 09 : 00 | Traversée de Saint Victoret | |
| 09 : 30 | AirBus Campus | 2 |
| 10 : 00 | Notre Dame de Pitié | 3 |
| 10 : 45 | Entrée Tunnel du Rove | 4 |
| 12 : 15 | Baeulemon + Pause Déjeuner | 5 |
| 13 : 45 | Fin de pause déjeuner | |
| 14 : 30 | Passage à niveau + traverser zones industrielles | |
| 14 : 35 | Airbus Eurocopter | 6 |
| 15 : 30 | Parc Ferrage | 7 |
| 16 : 00 | Parc des 4 vents | 8 |
| 16 : 30 | Plage du Jai | 9 |
| 17 : 00 | | |
| 18 : 00 | | |
| 19 : 00 | | |
| 20 : 00 | Soirée | |
| 21 : 00 | | |
| 22 : 00 | | |
| 23 : 00 | Arrivée des bus | |
| 00 : 00 | Arrivée à Saint-Charles | |

Prévoir une visite



LE PROGRAMME DU WORKSHOP

Iconographie

L'ensemble des cartes est le fruit de travaux réalisés par le studio Monfort-Broc-Maréchal durant le semestre de printemps 2023 (DE03 Eco- systèmes méditerranéens_projets dans le territoire).

Les droits d'auteurs sont précisés par le signe © et la mention droits réservés (DR) concernent les visuels dont les crédits photographiques ou cartographiques relèvent du travail de professionnels et sont protégés par les droits d'auteurs. Les mentions studio Monfort sont liés à des documents produits par les moniteurs du Workshop.

Toute utilisation iconographique doit faire mention du droit de copyright ©.

workshop 2023

WS23

AMP Vitrolles