



La métropole par le projet

Aix-Marseille-Provence

Parenthèses

Les auteurs

Sous la direction de Laurent Théry

préfet délégué en charge du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence

Coordination et rédaction :

Marie Baduel

Daniel Béhar

Jean-Denis Espinas

Manon Loisel

Contributions de :

Christian Devillers

Marie Evo

Fabienne Boudon

Finn Geipel

David Mangin

Alexandre Field

Baptiste Lanaspèze

Lucie Geffroy

Myriam Guillaume

Philippe Pujol

Michel Samson

Sibylle Vincendon

Ariella Masbouni

Pablo Otaola

La Consultation urbaine et territoriale a été initiée par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence et elle a bénéficié du financement du Commissariat général à l'égalité des territoires, du Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité et de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Une approche territoriale pour la métropole

Laurent Théry

L'idée même de la Consultation urbaine et territoriale prend pleinement son sens une fois resituée dans son contexte politique et institutionnel, celui du projet stratégique initié par l'État en accompagnement de la construction de la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Car l'institution naissante ne peut se concevoir sans projet, cette conviction s'est d'emblée imposée. D'autant plus que le territoire sur lequel elle prend son assise s'avère atypique. La fragmentation de la deuxième agglomération française représente un frein majeur à son développement. Lors de la préparation de la loi de décentralisation, en 2012, la volonté du gouvernement de Jean-Marc Ayrault était d'engager la fusion des six intercommunalités préexistantes en un établissement de coopération intercommunale (EPCI) unique, sans dénier l'ancrage historique des solidarités locales. C'est pour relever le double défi qu'en septembre a été créé, sous l'autorité du préfet de Région, le poste de préfet délégué en charge du projet métropolitain. La Mission interministérielle éponyme naîtra, elle, dès mai 2013. Dans l'intervalle, une méthode originale d'initiation du projet stratégique métropolitain va prendre forme. Elle vise à favoriser la convergence de l'État, des collectivités locales et des acteurs de la société civile autour de quelques orientations fondamentales plutôt que sur l'exhaustivité des politiques publiques. Ces orientations trouvent, ensuite, une traduction dans un ensemble de projets structurants. Dans le même temps, elles échappent à une lecture thématique univoque. La transversalité, indispensable à la prise en compte de la complexité des sujets, est systématiquement recherchée. De leur croisement naît une approche plus globale du territoire. La méthode se revendique, enfin, ouverte dans ses choix, laissant libre cours à l'élaboration de scénarios alternatifs. Seul le respect de l'autorité des élus s'impose à elle. Les décisions ultimes qui dessineront les contours du projet métropolitain seront les leurs.

Vingt-quatre mois durant, les compagnons de cette longue marche métropolitaine — acteurs et élus locaux — vont prendre position, confronter des analyses et, avec une envie non dissimulée, plonger dans le projet, qu'il soit local ou global. Ils le feront dans quelques domaines de réflexion identifiés, la mobilité, la cohésion sociale et territoriale, l'internationalisation et le développement économique, le rapport ville-nature, la transition énergétique... tentant de cultiver la transversalité prônée, malgré la difficulté intrinsèque de l'exercice.

Mais, un territoire d'une telle étendue nécessite aussi une approche pour lui-même. C'est la conviction précoce de la Mission qui s'est traduite dans le lancement de la Consultation urbaine et territoriale. Un projet stratégique métropolitain résulte nécessairement d'une combinaison entre une perspective territoriale et l'ensemble des projets, économiques, sociaux, culturels... Prolongeant les convergences précédemment énoncées et intégrant les projets déjà formulés dans le contexte local, la consultation s'engage dans un exercice de spatialisation qui renforce la connexion entre réflexions thématiques et territoire. Elle favorise également la représentation de ce dernier, et incidemment son appropriation par un large public.

Il n'y a donc pas un temps pour laisser libre cours à la pensée stratégique et un autre pour en tracer l'image territorialisée. Cette combinaison se construit dans un rapport complexe où le territoire n'est pas un simple support de politiques ou de projets qui lui sont extérieurs, pas plus qu'il n'est la matrice exclusive du projet métropolitain. La Consultation urbaine et territoriale a permis à trois visions contrastées du territoire de se révéler. Trois visions tracées par des équipes internationales, nourries d'expériences multiples d'autres métropoles européennes. Trois visions supports de décision politique, mais reflets de la complexité du projet : diversité des orientations possibles, richesse des expressions du et des projets, amplification de l'impact des intentions et systèmes d'action identifiés localement. Assimilant les convergences de vue, la consultation prend des positions affirmées sur la base desquelles l'avenir peut se construire.

La force véritable des visions de la métropole à dix ou quinze ans construites par les équipes tient dans la prise en compte du territoire dans son ensemble. Elle se renforce encore dans l'identification des pôles phares et des liens fondamentaux — un nouveau paradigme de la mobilité, le paysage valorisé, l'ouverture au monde ou la résilience aux risques, par exemple — qui le caractériseront un jour.

En favorisant les approches distinctes de trois équipes, sans conclure le processus par le choix d'un parti pris ou la désignation d'un lauréat, la Mission a confirmé qu'elle excluait d'imposer quelque orientation que ce soit aux élus métropolitains. Loisir à eux de privilégier l'une ou l'autre des approches, voire même de les combiner.

Pourtant, ce pourrait être un des acquis de la consultation que d'énoncer comme principe la nécessaire pluralité des visions. En refusant d'adopter une posture de projet arrêtée, se fait jour une stratégie métropolitaine qui tisse, au fil du temps, des propositions témoignant certes des orientations initiales, mais s'adaptant aux aléas d'un contexte multi-dimensionnel. Il serait vain de prétendre figer un futur métropolitain planifié tant l'expérience passée et les incertitudes présentes incitent désormais à la prudence.

Le territoire métropolitain d'Aix-Marseille-Provence ne se limite pas à celui de la Métropole. C'est un territoire ouvert qui induit l'inter-territorialité en fonction des projets, de leur *process* et de leur gouvernance. C'est dire l'importance du rapport aux autres collectivités locales, Département des Bouches-du-Rhône et Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pensée à partir des projets, l'inter-territorialité doit pouvoir se construire aussi à l'intérieur même de la métropole. La définition de « territoires » indispensables à l'optimisation, par la proximité, de la gestion des politiques publiques autorisera parallèlement des combinaisons de projets entre ces derniers, sans nécessairement concerner l'ensemble du territoire métropolitain. Le jeu des échelles, du XX au XXL, nourrira donc les politiques métropolitaines. Le travail des équipes de la consultation l'a démontré à de multiples reprises qu'il s'agisse notamment de transports, d'équipements majeurs ou d'innovations économiques.

Ces quelques lignes n'ont d'autre prétention que celle de vous inciter à entrer dans la consultation, au fil des pages, pour en partager méthodes et résultats, et prendre plaisir à la découverte des propositions des équipes.

Déjà métropole



Une métropole est aujourd'hui, dans l'Hexagone, tout à la fois une institution d'un nouveau type, une réalité vécue sur un vaste territoire, et, dans certains cas, le projet correspondant. Aix-Marseille-Provence est tout cela.

Présentant, fin 2013, le rapport consacré par l'OCDE à la future métropole du Midi, son secrétaire général déplorait particulièrement les graves inégalités sociales qui y régnaient autant que l'éclatement de sa gouvernance, frein notable à son développement. Le poids de ces handicaps s'apprécie mieux lorsque l'on prend conscience de l'extraordinaire étendue de ce territoire urbain, 3 170 km² sur lesquels 1,8 million d'habitants sont disséminés. Pour ne prendre que des comparaisons françaises, elle couvre presque quatre fois le Grand Paris et six fois le Grand Lyon. À l'inverse de ces deux homologues et de l'immense majorité des métropoles mondiales, le pôle urbain majeur, Marseille, ne s'y impose pas comme un pivot central composant avec sa périphérie. Ici règne le polycentrisme, avec une dizaine de villes et de pôles d'activités, de nature et de poids très variables évidemment, mais aux identités et aux rôles affirmés, aux interactions multiples. Le fait métropolitain est ici vieux de plusieurs décennies. Cette réalité se mesure hélas quotidiennement par les flux automobiles qui parcourent en tous sens cette métropole de fait. Car, avant même que naisse, en janvier 2016, l'institution créée par les lois Maptam (loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) et NOTRe (loi du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République), le fonctionnement métropolitain ne fait guère de doute. Outre l'extraordinaire enchevêtrement des déplacements individuels, faute de système de transports collectifs performant, on en trouvera des expressions de tous ordres.

En 2013, la Capitale européenne de la culture était, par exemple, plus que la seule cité phocéenne, une association Marseille-Provence intégrant notamment Aix, Arles, Aubagne ou Fos. L'année précédente, trois universités décidaient de n'en faire plus qu'une, Aix-Marseille-Université (AMU),

première université métropolitaine de France par le nombre d'étudiants : 70 000. L'usage, les initiatives d'échelle métropolitaine, suffisent-ils à faire métropole, à créer un « sentiment métropolitain » ? Samuel Bordreuil répond par la négative, soulignant le morcellement prégnant du territoire : « Aix n'est pas Marseille et réciproquement, et cette différence ne fait pas que l'objet d'un constat mais elle est fortement évaluatrice : qualifiante/disqualifiante¹. »

En effet, le potentiel de ce territoire, qui se vit déjà métropolitain, est bridé par une organisation administrative où six groupements intercommunaux se disputent les ressources et les énergies plutôt que de les faire fructifier de concert. L'État va encourager l'indispensable mutation par l'avènement d'un cadre législatif partiellement taillé sur mesure pour Aix-Marseille-Provence. Fusionnées en un seul Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), la Métropole, les six intercommunalités préexistantes vont disparaître. La gouvernance s'établira désormais au niveau stratégique au sein du Conseil de la métropole, tandis que des compétences de proximité seront attribuées à six Conseils de territoire. Le gouvernement confortera parallèlement la perspective métropolitaine en créant la Mission interministérielle pour le projet métropolitain, chargée de sa préfiguration. Cette structure légère confiée à Laurent Théry, préfet délégué et Grand prix de l'urbanisme 2010, s'investira dans l'émergence de l'institution comme du projet territorial. Au titre du second, elle initiera et animera trois années de coproduction avec les acteurs et les élus locaux et prolongera leur approche par le lancement, en avril 2014, de la Consultation urbaine et territoriale Aix-Marseille-Provence.

D'emblée, la Mission a jugé que l'expression d'un sentiment métropolitain unitaire, un « nous » métropolitain, était loin de constituer un préalable absolu à la formulation d'objectifs, de projets ou d'horizons communs. La culture métropolitaine naîtrait en chemin, souvent grâce au projet.

AIX-MARSEILLE-PROVENCE

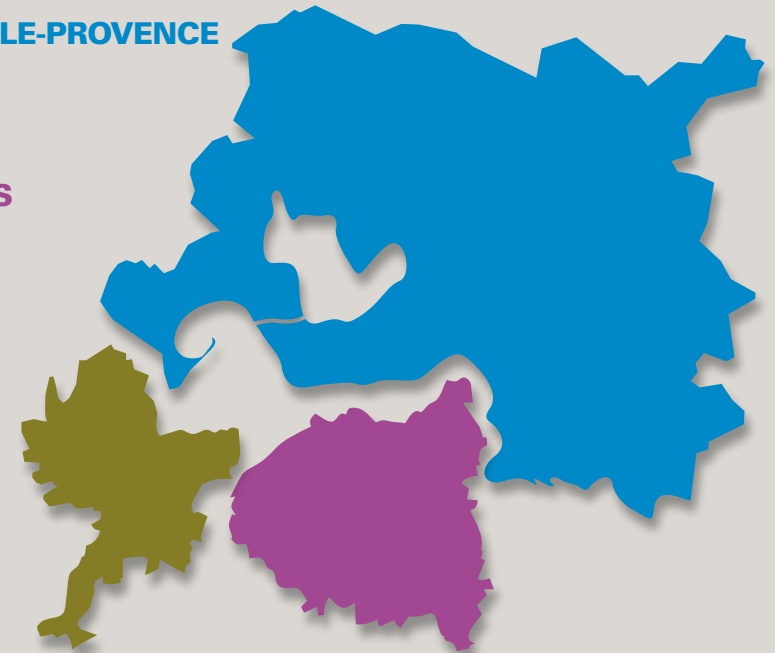
92 communes
3 148 km²
1 841 460 habitants

GRAND PARIS

129 communes
819 km²
6 917 600 habitants

GRAND LYON

59 communes
533 km²
1 324 600 habitants



¹ André Donzel (dir.), *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2001.





Vers un dessein territorial métropolitain

ISBN 978-2-86364-247-4

Laurent Théry / La métropole, par le projet

www.editionsparentheses.com

Une consultation, des regards, des visions



La Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence a été chargée, dès la fin 2012, de « la préfiguration » de celui-ci. Elle se devait de le faire concomitamment sous ses deux versants, institutionnel et territorial.

La métropole, en tant qu'institution, est alors en pleine construction. Les lois qui promeuvent ce modèle d'organisation urbaine font d'Aix-Marseille-Provence, une des quinze métropoles françaises, la première, de loin, par sa taille. En droit, la mutation se traduit localement dans la fusion des établissements publics de coopération intercommunale préexistants. Mais la réalité métropolitaine s'est déjà imposée depuis bien longtemps. Dans leur quotidien, habitants et usagers l'expérimentent de mille façons. Heureusement, lorsqu'ils côtoient un patrimoine naturel aux sites mondialement réputés, ou plus difficilement, il faut le reconnaître, comme lorsqu'il s'agit de se déplacer ou de trouver un logement. La préfiguration du projet métropolitain se traduit, dans le même temps, dans une acception territoriale. Car, on l'a répété à l'envi s'agissant de la métropole, il n'y a pas de projet sans institution et pas d'institution sans projet. Reste à penser aménagement et développement, à représenter ce territoire comme un tout, un ensemble vivant, conjonction d'espaces et de projets de toutes natures aux liens révélés. Lorsque la Consultation urbaine et territoriale est lancée fin 2013, cette aspiration s'est déjà nourrie de deux années de pensée collective du projet, en coproduction avec des représentants de la société civile et des collectivités locales. C'est pour mettre en perspective cet apport premier que la Mission interministérielle va en appeler au regard d'équipes pluridisciplinaires de concepteurs. Une trentaine d'entre elles associant urbanistes, paysagistes, spécialistes de la mobilité, de l'environnement, de l'économie, sociologues, philosophes, artistes... répondront à la Consultation. Trois seront retenues après analyse des dossiers d'offres et références, puis audition des dix présélectionnées : DEVILLERS ET ASSOCIÉS, LIN/Finn Geipel, SEURA/David Mangin. Outre la pluralité des compétences réunies, chacune des équipes associe des professionnels français — hexagonaux et locaux — et étrangers : espagnols, allemands, néerlandais... L'appel à des équipes reconnues internationalement constitue, localement, un signal fort. L'usage voudrait, en effet, que la puissance publique recoure aux talents endogènes. Sans nier cet apport — les concepteurs régionaux apparaissent en nombre au sein des équipes — l'irruption de



tiers, par-delà l'apport d'expertise, vaut par le renouvellement du regard, le bousclement des évidences acquises et d'une familiarité trompeuse. On verra d'ailleurs par la suite à quel point cette ouverture culturelle sera profitable à un territoire préoccupé de se constituer une nouvelle identité internationale. Aix-Marseille-Provence n'est évidemment pas pour ces équipes un coup d'essai. Leurs expériences antérieures des grands territoires sont multiples.

L'agence **DEVILLERS ET ASSOCIÉS** a toujours travaillé à l'échelle des grands territoires (La Plaine Saint-Denis, canal de Roubaix, Reims 2020), qui pose autrement la question du projet, en élargissant le cercle des acteurs. Elle participe activement depuis plusieurs années au débat sur les métropoles, et s'est dotée d'outils qui lui permettent d'aller plus loin dans l'analyse des données pour penser leur représentation. D'abord, dans le cadre de l'Atelier International du Grand Paris, en interrogeant le « Grand Paris des habitants », elle a montré que la métropole était faite de dépendances et d'interdépendances entre des territoires plus ou moins « autonomes » autour de la « ville centre ». L'agence est en mesure de piloter des équipes d'experts qui traitent à la fois de l'aménagement physique d'un territoire et de son champ de relations immatérielles.

Le travail de Finn Geipel (cofondateur de l'agence **LIN**, avec Giulia Andi) questionne très tôt un vaste champ d'échelles architecturales ou urbaines, tout en se focalisant sur les mutations des villes contemporaines post-industrielles : à Munich avec le redéveloppement urbain et paysager du Zentrale Bahnflächen (1997), à Saint-Nazaire par la transformation de la base sous-marine (2003-2007) ou encore à Saint-Étienne avec la Cité du Design (2004-2009). Son expérience au sein du conseil scientifique de l'Atelier International du Grand Paris depuis 2008, et plus largement sur l'élaboration de plusieurs visions métropolitaines ou l'étude du plan directeur du quartier de 3Land à Bâle confère à Finn Geipel une approche pluridisciplinaire ambitieuse et solidaire de l'échelle urbaine.

L'agence **SEURA** mène depuis longtemps une réflexion sur les grands territoires. En identifiant des projets stratégiques de développement, en proposant d'articuler les objectifs de rééquilibrage d'emploi et de logement et en améliorant l'accessibilité, le projet transfrontalier entre Ferney Voltaire et Genève (depuis 2010) a notamment traité la question du rééquilibrage des fonctions métropolitaines. Le projet d'écoquartier du Raquet, à Douai (depuis 2005), un nouveau quartier de 12 000 habitants dont la cohésion avec les quartiers anciens est assurée par un ensemble de parcs thématiques, propose par ailleurs des solutions pour lutter contre la périurbanisation. La définition de grands axes de mutations rééquilibrant le développement de l'éco-vallée de la Plaine du Var (étude 2010), un territoire qui s'étend sur 10 000 ha, permet quant à elle de maintenir l'agriculture dans un site où elle est difficile à conserver. Le travail de plan guide sur le secteur des Ardoines, à Vitry-sur-Seine, répond à la question de la reconversion du territoire en créant un nouveau quartier mixte sur un site de 300 ha. Cette profonde mutation s'accompagne d'une réflexion sur l'intégration du territoire à la métropole – en particulier avec la future station du Grand Paris Express – et la réponse à des contraintes technologiques et des risques naturels. L'enjeu d'un grand territoire est aussi de permettre les liens entre ses parties, et ce à toutes les échelles, y compris dans les centres urbains denses. C'est notamment le parti pris du projet de reconversion des Halles à Paris (depuis 2004).

Qu'attend d'eux la Mission interministérielle, maître d'ouvrage de la consultation ? Pour chaque équipe, une vision territorialisée d'un futur métropolitain relativement proche, à l'horizon de dix-quinze ans, et le processus de structuration susceptible d'y conduire. Il ne s'agit donc pas de planification au sens traditionnel du terme, de figer une image totalisante d'un avenir lointain, mais de donner un sens à la transformation d'Aix-Marseille-Provence et d'éclairer les cheminements stratégiques nécessaires. De « scénariser », en somme, les processus de l'aménagement et du développement. Ici, scénariser ne revient pas à comparer des

hypothèses alternatives mais à énoncer les temps et les moyens d'une progression.

Chaque vision exprimera des choix d'ordres techniques et fonctionnels (desserte des espaces d'activités par les transports en commun, activation des politiques de renouvellement urbain, économie des ressources...) mais également sociétaux. Ces représentations sont, en effet, l'occasion de définir de nouvelles relations qui doivent s'établir entre la société et son territoire. Le territoire n'est pas qu'un réceptacle des projets des uns et des autres, il porte une longue histoire et des valeurs. La question est d'imaginer avec lui un nouveau système de relations économiques, scientifiques, symboliques pour construire cette métropole contemporaine.

Cette réflexion globale alimentera parallèlement des démarches de projets d'échelle et de nature très diverses et se nourrira réciproquement d'elles. Chacune matérialisera soit une part du projet métropolitain global soit l'apport d'une approche métropolitaine à la conception des projets. Une manière aussi d'initier l'évolution désirée.

La Consultation urbaine et territoriale s'avance donc au croisement entre politiques publiques, initiatives privées et territoires en choisissant le prisme de l'espace. À travers lui, elle pourra considérer tant la grande échelle territoriale que ses horizons internationaux et ses composants d'hyper-proximité.

Pourquoi initier une telle démarche ?

Tout projet réclame, à un moment de son existence, une représentation globale et inscrite dans l'espace. On peut alors le comprendre, au sens étymologique du terme, se l'approprié ou le mettre en débat, le critiquer ou l'enrichir... Saisi collectivement, il pourra même devenir le support d'une représentation et d'un récit communs, expressions des évolutions à venir. D'autant plus nécessaires que le territoire est naissant.

Or, la démarche conduite dans la métropole marseillaise jusqu'à la veille de la Consultation urbaine et territoriale avait abouti à de très nombreux apports de l'ordre de la stratégie, du projet ou des moyens d'action. Mais, malgré un effort constant et une préoccupation sans cesse réaffirmée de transversalité, la mise en relation des différentes approches sectorielles ou géographiques n'a pu être concrétisée que partiellement.

Une des attentes premières à l'égard des concepteurs relevait donc de leur capacité à organiser fonctionnellement et spatialement les différentes composantes du territoire et la somme des intentions qui s'étaient exprimées. Cette exigence s'est montrée d'autant plus prégnante que les projets publics et privés, préalablement engagés ou simplement

annoncés — que les participants à la coproduction du projet nommaient familièrement le « déjà-là » — faisaient l'objet, pour la Mission inter-ministérielle, de la plus grande considération. Cette dernière avait, par conséquent, explicitement demandé aux trois équipes de concepteurs, à travers le cahier des charges de la consultation, d'intégrer ce préalable à leur intervention comme un fondement de l'élaboration de leur propre projet.

La nécessité de la représentation s'accroît encore avec l'échelle métropolitaine. Rares sont ceux en effet — acteurs, élus, concepteurs même — qui l'embrassent couramment. Qui l'intègrent spontanément à leur univers de pensée. Peut-être la nature même de l'aire métropolitaine Aix-Marseille-Provence, faite d'entités multiples, rivales depuis des siècles pour certaines, exacerbe-t-elle le phénomène ? L'analyse des situations, l'évaluation des besoins, l'affirmation des intentions, la programmation des projets s'arrêtent ici fréquemment aux limites d'une structure administrative, communale ou intercommunale. La réalité métropolitaine y est, consciemment ou non, plutôt méconnue.

On mesure alors combien cette projection dans la dimension métropolitaine bouleverse utilement les repères. Après avoir imposé la reconnaissance du vécu des citoyens et des acteurs économiques, sociaux et culturels, elle laisse présager l'émergence, ou l'affermissement pour ceux qui forment l'avant-garde, d'un sentiment métropolitain, quelque chose comme les prémices d'une identité.

Penser la métropole, plus qu'une question d'échelle

La Consultation urbaine et territoriale invite à bien plus qu'un simple exercice de redimensionnement des pratiques du projet. Trois défis ont été soumis aux équipes de concepteurs. Donner à voir, en premier lieu, l'échelle métropolitaine, pas seulement en pensant le territoire « en plus grand », mais aussi et surtout, en analysant ses changements de nature. Ensuite, incarner ce changement dans le projet et faire grandir un sentiment métropolitain collectif, au-delà du vécu de la métropole de fait. Enfin, requestionner la dualité entre planification et projet urbain à travers l'hybridation des modes de faire et des logiques d'action historiquement et culturellement dissociés.

Un changement de points de vue

Plus de vitesse, plus de mobilité, plus de réseaux : partout les territoires se distendent à travers les usages quotidiens. Comme si la métropolisation jouait, localement, l'air de la globalisation. Elle impose, en tout cas, de considérer de nouvelles interdépendances entre territoires, formant

désormais de vastes systèmes d'échanges. Car, si les métropoles concentrent exceptionnellement activités, biens, flux, elles constituent aussi de puissantes plateformes relationnelles à grande échelle entre individus, actifs, activités, marchandises, services, données...

La métropolisation intègre au travers d'une multiplicité de liens, non seulement ce qu'on avait coutume de nommer le périurbain, mais aussi bon nombre de villes moyennes et de territoires ruraux. La métropole est devenue un vaste système multipolaire qui agrège des réseaux de communes, des micro-bassins de vie interdépendants, où chacun des habitants pourrait théoriquement jouer en permanence à la fois des avantages de la proximité et de ceux de l'accessibilité.

Ainsi, tous les territoires en Europe sont, d'une manière ou d'une autre, confrontés à ce phénomène. S'il ne revêt pas partout la même intensité, il est maintenant moins un objet de débat qu'un constat. Lisible dans les pratiques individuelles, il l'est également dans l'organisation des mondes socio-économiques. La métropolisation se traduit par un double processus : le local est toujours plus largement intégré dans des systèmes ouverts, les emboîtements de proximité sont de plus en plus recomposés. Ce qui devrait nous amener à prendre nos distances avec une lecture binaire des territoires, fondée sur l'hypothèse qu'il existe, pour chacun d'eux, une locomotive dynamique et des wagons à sa remorque. L'impact systématique et linéaire du développement d'une échelle sur l'autre a cessé d'être.

Avec Aix-Marseille-Provence, de nouvelles organisations en réseau apparaissent autour de hiérarchies urbaines recomposées :

- des villes constituées, Marseille, Aix-en-Provence, qui assurent toujours des fonctions de centralité majeures, mais sans en avoir l'exclusivité ;
- des villes moyennes qui émergent, seules ou en assemblages avec d'autres ; l'est de l'étang de Berre en forme un ;
- des morceaux de territoire, telle la vallée de la Durance, dont la fonction métropolitaine va être réévaluée par leur potentiel d'attractivité et leurs nouveaux usages.

Les agencements entre ces différents composants d'Aix-Marseille-Provence ne relèvent alors ni d'un emboîtement hiérarchisé, « en poupées russes », ni d'un puzzle de pièces imbriquées. La notion d'« archipels » décrit mieux cette nouvelle réalité du fonctionnement métropolitain fait de rapports complexes entre des lieux, liés autant par des rapports de contiguïté et de voisinage que par des interdépendances distantes, des connexions.

Penser la grande échelle et, à travers elle, la multiplicité des *liens* et des *lieux* métropolitains, est indispensable à la compréhension de ces territoires complexes qui rayonnent, attirent et s'articulent bien au-delà de la proximité. L'élargissement du regard bouscule donc les

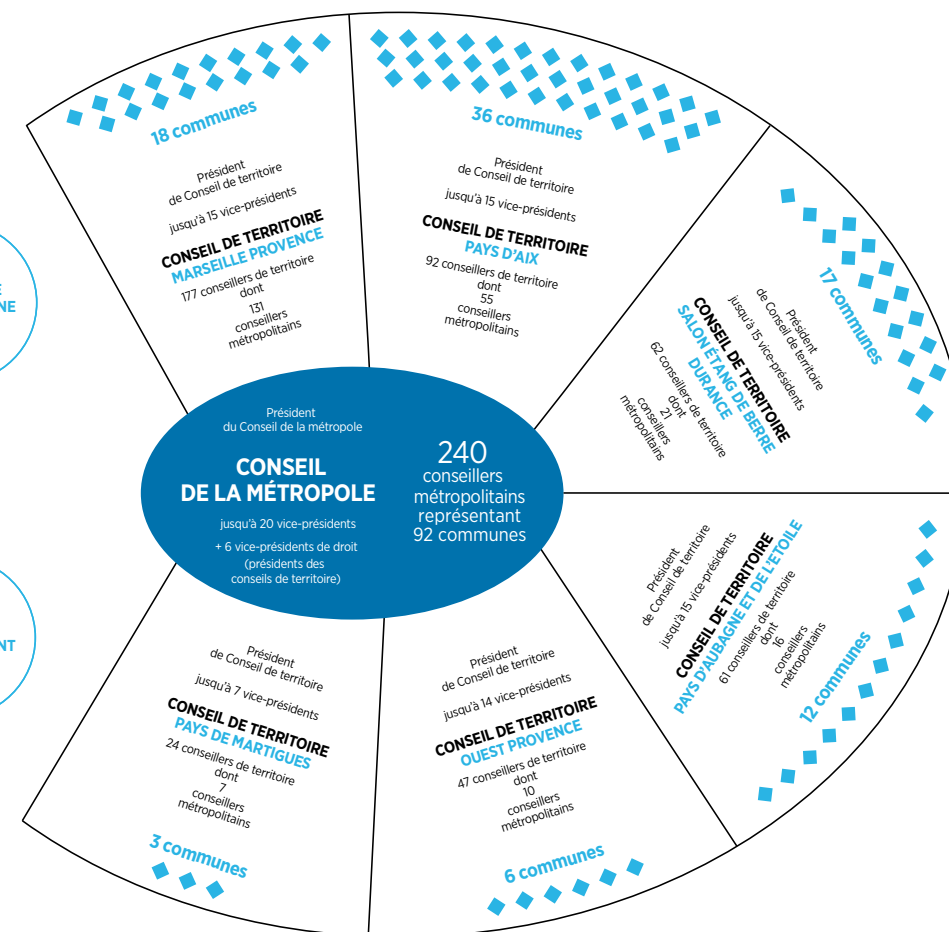




Un laboratoire institutionnel et politique

Deux lois successives, la loi Maptam (Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) du 27 janvier 2014 et la loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République) du 7 août 2015 organisent, parfois sous des formes adaptées pour Aix-Marseille-Provence, la gouvernance des métropoles dans l'ensemble des dimensions de la représentation politique, des compétences, de la fiscalité... la métropole est ainsi née, le 1^{er} janvier 2016, de la fusion de six intercommunalités avec une architecture interne originale adaptée à la grande taille du territoire, autant qu'à sa diversité. Deux niveaux de gouvernance s'y articulent. Au niveau central, se concentrent les fonctions métropolitaines et la conception des politiques publiques ainsi que le pouvoir de décision budgétaire et les ressources humaines. Au niveau de la proximité, six « conseils de territoire » exercent des compétences déléguées opérationnelles dans le respect des orientations stratégiques fixées par le « conseil de la métropole » et avec des moyens mis à disposition par ce dernier.

Aix-Marseille-Provence et ses conseils de territoire inaugurent une nouvelle approche de l'intercommunalité, avec un niveau stratégique intégré et un niveau subsidiaire opérationnel. Des communautés urbaines, précédemment, ont su faire vivre cette approche, comme Nantes Métropole, mais elle trouve ici une traduction et une stabilisation institutionnelles. Cette architecture posera de redoutables défis politiques, administratifs et démocratiques. Elle est pourtant la condition pour concilier cohérence stratégique et proximité des responsabilités publiques. Les projets des équipes de la Consultation urbaine et territoriale appréhendent les deux échelles. Ils pensent et alimentent l'échelon central de la métropole par des préconisations stratégiques ainsi que ceux, déconcentrés, des conseils de territoire par des projets localisés qui matérialisent la vision métropolitaine. La pertinence du projet métropolitain tient plus encore à la qualité des interactions entre les échelles territoriales, entre les niveaux stratégique et opérationnel. Aucune pensée d'ensemble ne se confirmera, en effet, sans l'expérience du terrain et de l'action concrète. De plus, la « métropole des liens », les nouvelles figures de connexion, les maillages de lieux... constituent autant d'intentions qui bousculent organisations territoriales et périmètres de proximité. Le « mode projet » nécessitera d'appréhender l'interterritorialité, y compris dans la relation avec, et entre, les conseils de territoire, et de jouer constamment l'itération entre le projet et les projets.



Une organisation institutionnelle spécifique au territoire.

Des partis pris de méthode pour la Consultation urbaine et territoriale

Un an seulement s'est écoulé entre l'annonce du lancement du marché public de la Consultation urbaine et territoriale et la remise des productions des équipes ; entre les conférences métropolitaines de 2014 et de 2015. Cette temporalité relativement contrainte, tient au parti pris d'un processus de préfiguration du projet s'achevant à la veille de la naissance de la métropole. Pour autant, les équipes et la maîtrise d'ouvrage se sont accordées à relever l'intérêt d'un laps de temps limité. En imposant un rythme de production soutenu, il a favorisé la mise en débat des propositions et une mobilisation des acteurs.

Trois visions aux fondements originaux

La Consultation urbaine et territoriale n'est pas un exercice de prospective, mais une mise en perspective du devenir du territoire à partir de ses potentiels de transformation. L'échéance proposée, 15 ans, est relativement proche. C'est donc, en large partie, les élus des collectivités et les acteurs de la société civile actuels qui initieront et porteront ce projet. Ce choix de la Mission interministérielle traduit une volonté de les mobiliser en tant que protagonistes du changement.

Le projet métropolitain ne peut être autre, en définitive, que celui porté par les élus de la métropole. Les propositions issues de la Consultation urbaine et territoriale éclairent les potentiels et les perspectives de développement du territoire d'Aix-Marseille-Provence et nourrissent leurs décisions politiques. Les visions produites par les trois équipes deviennent, pour les élus, des hypothèses alternatives ou complémentaires. Elles esquissent les voies possibles, mettent en évidence les figures incontournables, établissent des solutions différenciées et posent incidemment les conditions du débat public, indispensable au projet.

In fine, elles se muent en vision d'avenir dynamique.

Le choix premier de la coproduction oblige les équipes à « intégrer » les matériaux existants avec le « futur engagé », son système d'actions et ses perspectives. L'appropriation de l'ensemble de ces productions laisse toutefois toute liberté de remise en cause des projets tant dans leur pertinence propre que dans celle qu'ils représentent au regard du projet global. Les équipes auront donc loisir de « se décaler » pour proposer de

nouvelles perspectives et rebondir sur un nouveau processus de transformation. Intégrer, décaler, « rebondir » sont les règles du jeu de la consultation explicitement exprimées par la maîtrise d'ouvrage. Fidèle à l'objectif énoncé dès la création de la Mission interministérielle, la Consultation urbaine et territoriale ne consiste pas en la formulation d'un projet exhaustif et définitif. Délibérément, il a été fait le choix de ne pas demander un traitement de l'ensemble des composantes potentielles du projet territorial. Chaque équipe se concentre librement sur quelques orientations majeures et leurs déclinaisons en projets structurants ou démonstrateurs métropolitains. En revanche, l'approche systématiquement transversale de différentes thématiques devrait permettre d'éclairer leurs interrelations dont le rôle est éminent pour construire une dynamique et une vision globale de ce grand territoire.

Une maîtrise d'ouvrage collective

La maîtrise d'ouvrage de la consultation a été assurée par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain, dans une organisation ouverte aux élus et acteurs du territoire. Elle se structure autour d'une instance stratégique, le comité de pilotage, et d'une instance technique, la régie technique collective. Dans le comité de pilotage sont associés élus et grands acteurs comme les dirigeants des chambres consulaires, de l'Établissement public foncier régional, du Grand port maritime de Marseille, de la Société des eaux de Marseille, de la Société du Canal de Provence, des opérateurs de réseaux de transports, etc. Au sein de la régie technique, les représentants techniques de ces différents opérateurs s'associent à ceux de l'ingénierie métropolitaine — agences d'urbanisme, organismes de développement économique et d'attractivité internationale — mais également à des universitaires, des enseignants et étudiants des écoles spécialisées. Chacune à leur manière, les deux instances ont permis d'assurer une appropriation et un suivi dans le temps de la production des équipes, d'établir les choix nécessaires aux différentes phases du processus et, enfin, d'assurer une coordination optimale entre la Consultation urbaine et territoriale et la dynamique de projet dans son ensemble.

Une immersion dans le territoire

Et si une consultation urbaine commençait par une expérience, plutôt que par une expertise ? Si elle débutait par une pratique d'hospitalité et par des rencontres ? Si elle partait en voyage ? Quatre randonnées métropolitaines sur le GR2013, un chemin de grande randonnée créé et présenté à l'occasion de Marseille Provence Capitale européenne de la culture 2013, ont ainsi été organisées en lien avec le Bureau des guides, inventeur du tracé. Elles ont été voulues pour les équipes de concepteurs comme une expérience immersive dans le territoire et une rencontre

in situ avec des érudits, acteurs et citoyens qui en sont les témoins et protagonistes. Le GR2013 se revendique comme un objet métropolitain, produit d'une vision territoriale. Celle-ci s'est développée à partir d'une réflexion sur l'écologie urbaine et de la conviction que la relation espace naturel/espace urbain, tant sur le plan topographique que sociologique, est unique et fondatrice d'Aix-Marseille-Provence.



Une immersion dans le territoire

Notes sur les randonnées métropolitaines

Baptiste Lanaspèze,
Alexandre Field

Le GR2013 est un sentier métropolitain de 365 km qui révèle le territoire de Marseille-Provence sous un nouveau jour et propose une nouvelle expérience de la randonnée pédestre. À travers campagne et lotissements, cabanons et garrigue, réserves naturelles et autoroutes, ce sentier métropolitain dessine une grande boucle à l'échelle de la métropole Aix-Marseille-Provence.

Au fil des lisières et réseaux, entre ville et nature, cette infrastructure de transport pédestre contribue ainsi à renouveler nos déplacements en milieu urbain et périurbain. En tant que pratique d'une marche propice à l'observation, à l'enquête et à la rencontre, le GR2013 s'adosse sur une scène artistique particulièrement vivante à Marseille depuis une quinzaine d'années, ainsi que sur une démarche portée par de nombreux habitants soucieux de redonner sens et partage à leur environnement.

Pour voir le jour en 2013, lors de l'année de la Capitale européenne de la culture, il a nécessité la mise en relation et la collaboration de nombreux acteurs du territoire : 38 communes, 6 collectivités territoriales, de très nombreux acteurs culturels, les clubs de randonnée, les artistes-marcheurs, les architectes, urbanistes et habitants. Son élaboration s'est faite par des marches de reconnaissance sur le terrain : par la connaissance physique des lieux, l'audition des expertises, le recueil de récits et l'exploration des archives locales.

Il pose aujourd'hui des questions très transversales à ces acteurs comme par exemple la valorisation du territoire tel qu'il est vécu, la marche comme outil de connaissances, le paysage comme récit commun, la place du corps dans la compréhension du monde, l'art comme une expérience partagée et le révélateur de ce qui est déjà là.

« Ces nouvelles voies permettent de découvrir le territoire sous un jour nouveau, de relier physiquement des lieux que l'on pensait éloignés, voire séparés les uns des autres, de redécouvrir le temps de la marche comme mode de connaissance et de penser. En interrogeant les centralités et en explorant le périurbain, ces nouvelles routes inventent la ville de demain. Ils métamorphosent une métropole en reliant tous ses territoires, et en les éclairant d'une lumière nouvelle. » Thierry Van de Wyngaert, de l'Académie d'Architecture¹

À l'orée de la consultation urbaine et territoriale, le Bureau des guides du GR2013 a proposé aux équipes de partir à l'exploration du territoire pendant quatre jours, au long du sentier métropolitain : des journées de marches ponctuées de discussions et d'échanges face aux paysages, de repas partagés avec les membres des équipes mais également avec la mission interministérielle, les élus, les participants aux chantiers et les habitants. L'occasion de mettre en scène

¹ Lanaspèze et Nicolas Mémain, Artistes urbanistes, médaille de l'urbanisme 2013 pour la création du GR2013.

nos connaissances en préalable au temps du projet et transmettre aux équipes plusieurs années de culture métropolitaine élaborée patiemment au fil des explorations menées depuis 2011 ainsi qu'au cours des chantiers organisés par le préfet Laurent Théry.

Au-delà du geste d'hospitalité et de l'invitation à s'embarquer sur le plus grand projet métropolitain de randonnée pédestre, ce fut l'occasion d'accomplir le projet du GR2013 qui, dès son origine dépassait le strict cadre culturel pour être un instrument de lecture du territoire d'abord et d'aménagement ensuite.

Une série de « randonnées métropolitaines » :

- de la gare d'Aix-TGV à la gare de Pas-des-Lanciers à Saint-Victoret ;
- de la zone commerciale de Plan-de-Campagne entre les Pennes-Mirabeau et Cabriès au centre commercial Grand Littoral dans les quartiers Nord de Marseille ;
- le long de la voie de Valdonne, de La Bouilladisse à Aubagne,
- le long du chenal de Caronte, depuis Martigues vers Port-de-Bouc.

Ces 80 km de marche dans les hauts lieux de la métropole ont achevé de placer au cœur de la consultation les thèmes du paysage, de la relation ville-nature et de leur dimension spectaculaire. Il y a encore quelques années, ces thèmes n'existaient quasiment pas dans le discours public ni à l'échelle de Marseille, et encore moins à celle de la métropole.

Révéler les hauts lieux du territoire métropolitain en le faisant découvrir par le menu, par le sol, dans toutes leurs dimensions historiques, a tissé un lien concret avec les équipes que l'on retrouve dans leurs propositions.

« Nous avons amassé une culture énorme, une érudition qui doit servir au projet. Nous allons vous transmettre tout ça. Nous marcherons en groupe pour converser et commenter les territoires que l'on traverse. En plus des représentants des équipes se joindront à nous des experts, des érudits, des habitants, des élus. Nous serons aussi accompagnés par des reporters (Michel Samson, Philippe Pujol, Myriam Guillaume, Lucie Geffroy) et des photographes (Philippe Conti, Camille Fallet, Giacomo Furlanetto, Geoffroy Mathieu) qui seront les témoins de ce qui se passera et qui en feront un récit libre, nourri de vos propos et de ce qu'ils auront entendu. Nos discussions seront animées par Julie de Muer qui réalise des "promenades sonores" et gardera également la mémoire de nos échanges. Parmi les thèmes que nous aborderons pendant ces balades : la relation entre tourisme/industrie, la mobilité, la relation ville/nature. » Baptiste Lanaspèze, Bureau des Guides, 1^{re} régie technique du 17 avril 2015.







Sibylle Vincendon
Libération du mardi 18 août 2015

15 km à pied

Des trois métropoles à statut spécial créées par la loi en 2014 — le Grand Paris, le Grand Lyon et Aix-Marseille-Provence — personne n'aurait parié un kopeck sur Marseille. Les maires vent debout contre ce regroupement, les protestations vigoureuses... En comparaison, le Grand Lyon, dont les élus se sont mis d'accord, et le Grand Paris, avec ses dizaines de travaux d'architectes, semblaient bien mieux partis. Et puis, entre ce qu'on attend et ce qui arrive... Sous la houlette du préfet Laurent Théry, à qui Nantes doit grandement sa réussite, trois équipes d'architectes et d'urbanistes, menées par David Mangin, Christian Devillers et Finn Geipel, ont été désignées pour élaborer un projet métropolitain. Et mieux encore, emmenées sur le terrain au long du chemin de grande randonnée GR2013, élaboré par le Bureau des guides pour Marseille 2013. Quatre journées de marche, 15 km par jour. Quatre voyages à pied pour raconter le territoire à ces trois équipes lauréates de la consultation urbaine lancée par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence. Une exploration qu'ont partagée habitants, experts et élus. Comment une lecture fine du territoire peut-elle aider à lever les obstacles au développement métropolitain ? En préambule à leurs travaux, qui seront rendus publics fin 2015, les équipes vont au plus près du terrain : Vitrolles, les quartiers Nord de Marseille, la vallée de l'Huveaune et le chenal de Caronte. Quatre jours et quatre récits. [...] Pendant ce temps-là, le Grand Paris sombre dans les affrontements politiques et les batailles de fiscalité. ♦



Trois visions pour un futur métropolitain

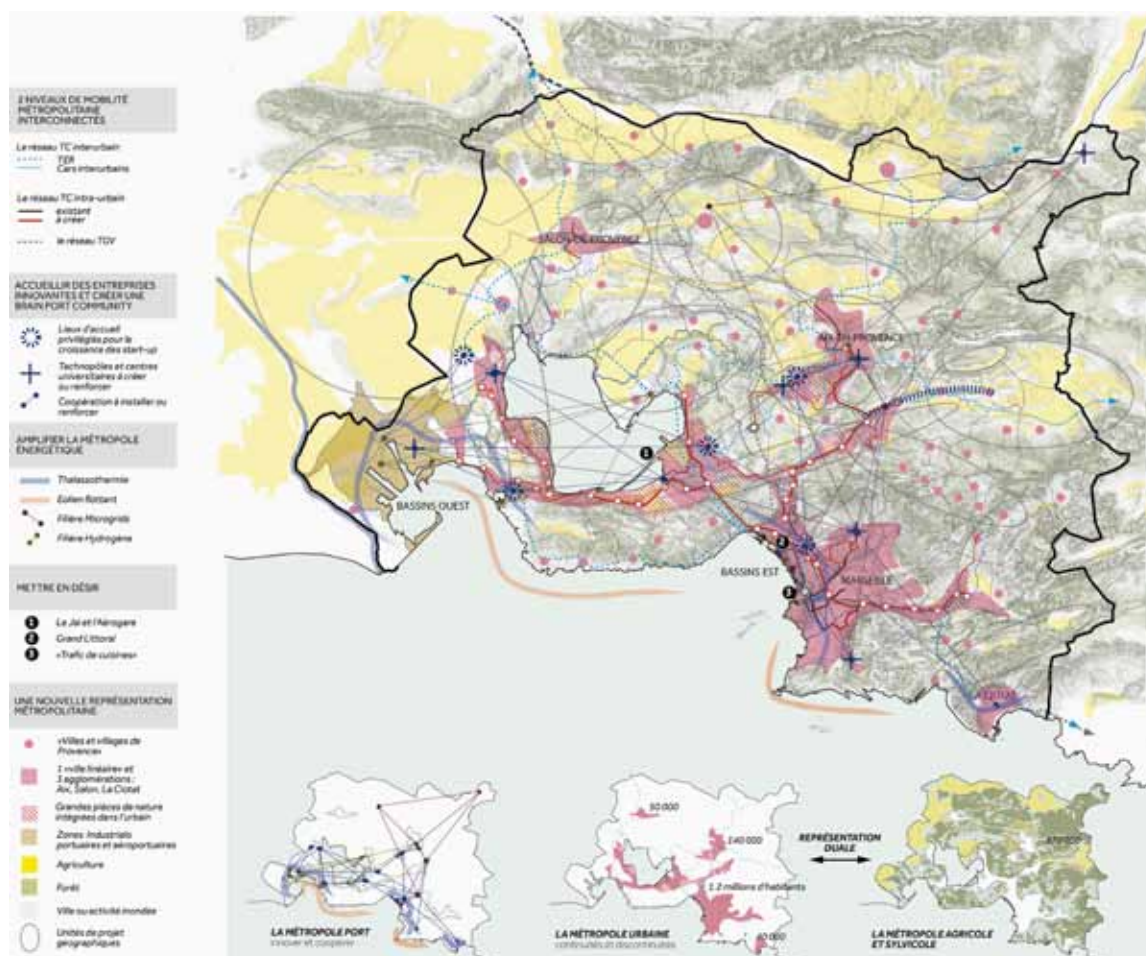
Métropole Monde, métropole de proximité

Équipe Devillers et Associés
 Direction de projet : Christian Devillers
 et Marie Evo
 Personnes et organismes ayant participé
 aux travaux :
 Corinne Vezzoni et Associés
 Cécile Beaudesson
 Jean Blaise
 Jean Viard
 Theorit
 Jacques Boulesteix
 Alain Bourdin
 Embix
 Transmobilités
 Jérôme Dubois
 CEPRI

L'originalité de cette métropole est triple. Elle a un atout de nature considérable et un des plus beaux ports du monde. Dans notre époque de mondialisation par la mer et de nouveaux liens homme/nature, il y a là deux atouts à rendre jalouses bien des métropoles concurrentes. Le port qui était le quatrième port mondial en 1900 n'est plus que le quarante et unième ; fixons-nous comme objectif de rentrer dans la *shortlist* des trente premiers en 2030. Face au continent africain qui va connaître la plus forte croissance du monde et atteindre deux à trois milliards d'habitants en 2050, en excellente position géographique pour être la principale porte de l'Europe vers le nouveau géant économique indien, le port de Marseille a ses chances, à condition d'être porté par tout le projet métropolitain et de développer ses synergies avec l'économie métropolitaine. Mais il y a plus. Il y a la puissance identitaire de ce territoire. Pays de cités aux histoires longues et fières, ce territoire sera toujours multipolaire, en archipel et en réseau. Il n'y a pas de centre et de périphérie. Il y a des diasporas et des cités avoisinantes entrelacées. Ainsi, la métropole doit-elle être discrète et basée sur le principe de subsidiarité. Elle doit assurer les nombreuses fonctions où elle est irremplaçable, mais se mettre aussi au service des cités et de leur diversité, et des maires, défenseurs des identités dans une époque où il va falloir être très local et profondément global.

L'économie est déjà métropolitaine et appelle des niveaux de coordination supérieurs (comme la Région). Les transports vont être gérés à l'échelle métropolitaine. Ce point fait consensus mais ne suffit pas : l'amélioration de la qualité de la mobilité et des transports exige une politique d'aménagement portant sur la localisation des emplois et des logements avec pour objectif de renforcer les proximités et les mixités. La Métropole doit garantir la cohérence de l'aménagement de son territoire. Elle doit aussi être garante de l'équilibre entre l'urbain, la nature (terre et mer) et l'agriculture : un projet de développement doit redéfinir les termes de cet équilibre, en allant au-delà de mesures de protection dont on voit les limites.

Elle doit permettre aussi de casser le système d'exclusion socio-spatiale qui s'est mis en place, à Marseille notamment, pour les diasporas récentes d'origines nord-africaine et africaine en les incluant dans un processus de métropolisation-mondialisation qui leur donne une place utile dans l'économie (40 000 personnes parlant arabe peuvent jouer un rôle dans les échanges avec l'Afrique du Nord et le Proche-Orient) et en les dotant de lieux et de quartiers « totémiques » comme ceux des diasporas antérieures (Arméniens, Italiens...) pour assurer leur légitimité et pour qu'elles se sentent respectées.



Aix-Marseille-Provence,
 une vision stratégique.

Métropole Capital Paysages

... Faire métropole

Penser le bien commun

La notion du bien commun renvoie dans la tradition française à l'idée de l'intérêt général formulée en parallèle avec celle de la République, gommant quelque peu celle d'une « communauté » au profit d'une collectivité plus politique. Pour mieux cerner le sens du « bien commun », on peut cependant prendre en considération la dimension que le mot conserve dans d'autres cultures, avec le terme *gemein-* en allemand (*Gemeinwohl*) ou avec l'anglais *common* qui se combine facilement avec de nombreux mots — *common land*, *common affairs*, *common law*, jusqu'à *common sense*. La forme substantifiée *the common* désigne, dans les traditions villageoises, un terrain, le plus souvent un pré, mis à la disponibilité de tous, sans utilisation déterminée, la *Gemeinwiese* en allemand.

Dans l'opposition classique entre privé et public, le « commun » se situe plus proche du dernier, de ce qui est public, sans en avoir les déterminations explicites, théoriques. Cependant, si le mot « commun » semble être intrinsèquement clivé, portant en lui une connotation péjorative dans le sens de « ordinaire », « bas », les traditions anglaise et allemande l'ont tiré vers la dimension positive du partage, alors que la tradition française l'a davantage plongé dans une lumière négative, à l'ombre de « l'intérêt général ».

Deux perspectives peuvent être développées à partir de là.

Le « commun » comme partage peut, d'une part, être vu comme quelque chose qui prend place dans une sphère bien déterminée, spatialement et symboliquement structurée, apparaissant le plus souvent comme une centralité selon les grands modèles de la philosophie politique (l'« Agora » dans la polis, le « Forum » dans la tradition de la République). C'est l'endroit où se forment le compromis nécessaire pour la vie collective et, idéalement, la volonté générale.

Mais le « commun » peut, d'autre part, aussi être considéré comme une sphère peu déterminée située soit à la périphérie de l'espace collectif, soit dans ses interstices, et destinée à un usage, lui aussi, peu déterminé. Il s'agit là d'un bien pragmatiquement commun dont se saisissent spontanément les gens à leur usage personnel. Cet espace résiduel situé aux bords ou dans les niches tout au milieu ne présente pas de forme spécifique ou de symbolisme particulier (à travers une certaine architecture représentative du pouvoir par exemple), mais il se caractérise par une grande souplesse d'usage.

En termes politiques, ces deux manières de traduire le « bien commun » dans l'espace font travailler des registres logiques différents. La désignation du commun comme une centralité clairement affichée constitue un acte

Mandataire
Finn Geipel, Fabienne Boudon, Lou
Bellegarde, Océane Reveillac, Albin
Lépine, Bruno Pinto da Cruz, Clara
Fonder, Guillaume Pinton-Delteil,
Khoulood Nechi
ORG bvba et ORG2 bvba
Urbanisme et architecture
Marcel Smets, Alexandre D'Hooghe,
Matthias Blondia, Aaron Weller
ZUS [Zones Urbaines Sensibles]
Paysage
Elma van Boxel, Kristian Koreman, Jos
Hartman, Maialen Andiaarena and Kinga
Bachem
SOVILLE
Architecture et urbanisme
Susanne Otto
EGIS
Mobilité, environnement
Christophe Brusset, Laurent Rousseau,
Didier Cornuaille
CMN PARTNERS
Économie des territoires
Baptiste Baurens
YES WE CAMP
Interventions artistiques et participatives
Nicolas Détrie, Aurore Rapin, Gauthier
Oddo, William Martin, Fanny Brouillet
REPÉRAGE URBAIN
Sociologie
Éric Hamelin, Kamel Bentahar
Michael Kleyer
Écologie urbaine et paysagère
Joseph Hanimann
Philosophie, société, culture



Équipe SEURA

Pour une métropole encore plus spectaculaire

... Le projet métropolitain aux risques de la grande échelle

De l'utilité de penser et projeter les métropoles

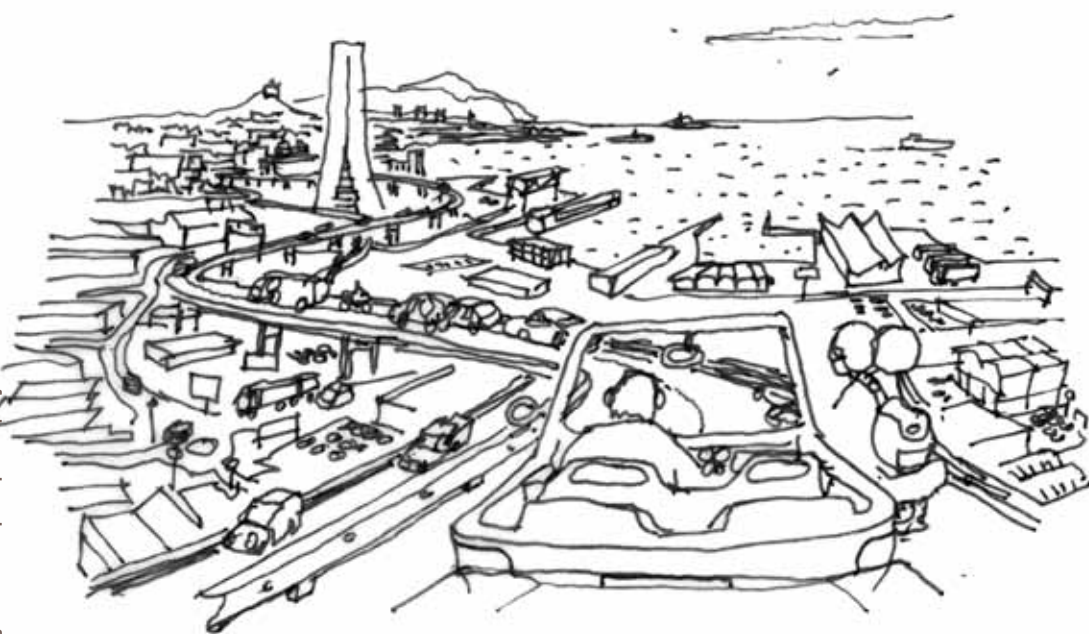
Du projet architectural au projet urbain, du projet territorial au projet métropolitain, et de ce dernier à la mégapole et à la macro-région, où s'arrêtera-t-on ? Notre champ d'investigation s'élargit continuellement depuis trente ans. Pourtant, faire appel à des équipes multidisciplinaires pour « dessiner la métropole » est un phénomène récent (SEURA a notamment été consulté pour Montpellier, Douai, La Plaine du Var, la mégapole du Grand Paris), même si un courant anglo-saxon existe depuis le début du ^{xx}e siècle pour penser à l'échelle des régions et des écosystèmes.

Avec la mondialisation, les âges des réseaux et la situation environnementale, on ne peut plus penser uniquement la ville à partir du bâti continu. Celle-ci doit être conçue comme un ou des écosystème(s), à l'échelle des aires de bassins de vie accessibles par la voiture, sur des secteurs de plusieurs dizaines de kilomètres. Par ailleurs, le constat de la métropolisation progressive de grandes villes ne date pas d'hier, et celle-ci n'a pas attendu de plan directeur pour se développer. Mais, arrivés à un certain point — et nous y sommes —, si nous n'apportons pas de régulation entre les différents établissements humains — villes, conurbations, villages, habitat isolé — qui les constituent, ce qui était dynamique devient frein, gabegies, inégalités, voire violences, et fabrique des territoires à plusieurs vitesses. Pour cela il faut que les débats, notamment à partir des infrastructures routières et de la question des risques — débats éminemment supra-communaux — puissent avoir lieu et ne soient pas répliqués par des recettes d'ingénierie toutes faites. Et pour que ces débats aient lieu, il faut que les dessins montrent les conséquences et les (in)cohérences des politiques publiques et de tel ou tel choix.

Pour construire un projet lisible et fédérateur adapté à l'échelle de la métropole, il nous semble utile d'en avoir une « vision » servant de référent, sur laquelle acteurs et usagers peuvent s'appuyer pour éviter d'injurier l'avenir.

Mais comment penser la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030 en 2015 ? L'exercice de prospective nécessite un premier stade qui pourrait relever paradoxalement, mais utilement, de la rétrospective : quand on relit des magazines grand public décrivant, en 1970, le Paris ou l'Amsterdam de 2010, on remarque que ce qui s'est réalisé relève le plus souvent de la prolongation de tendances technologiques « futuristes », de la science-fiction en termes de cyberspace, intelligence artificielle ou d'applications numériques. Mais ce qui est advenu du fait de la géopolitique, des pays, des hommes et de leur violence — Tchernobyl

SEURA architectes : David Mangin,
Marion Girodo, Flavien Kukwicz, Paul
Berthelot, Marie-Astrid Piepszownik,
Charlotte Kende
Territoires Urbains :
Jean-Michel Savignat, Sandrine Leon,
Matthieu Mercinier
Jornet Llop Pastor : Carles Llop, Sebastia
Jornet, Joan Enric Pastor, Lorena Rius
Transitec : Sophie d'Almeida,
Christophe Diani
Orgeco : Simon Ronai, Dominique
Simien, Valérie Sakakini
Coloco : Pablo Georgieff, Miguel
Georgieff, Benoit Coppens
d'Eeckenbrugge, Fabien David, Francesca
Borrelli
Barcelona Regional : Marc Montlleo,
José Lao







Les leçons de la grande échelle

Trois équipes, trois projets



Les propositions des concepteurs le démontrent, le projet peut s'élaborer à toutes les échelles, sans basculer dans l'exercice de planification. Changent sa nature, ses objets, ses modes de représentation et sa relation aux autres échelles. Se confirme, en revanche, à l'échelle de la métropole comme à toutes les autres, un même impératif de l'expérience du contexte. Une exigence dont la planification s'était sans doute affranchie par commodité, lui préférant vues aériennes et données statistiques. La compréhension profonde des lieux et des distances métropolitaines (paradoxalement parfois bien moindres que supposées comme l'ont prouvé les randonnées pédestres) est un des fondements de la naissance du projet ; de même que pour toute autre démarche conceptuelle l'idée préconçue est à bannir. Maître d'ouvrage, la Mission interministérielle a d'emblée partagé cette conviction avec les équipes. C'est pourquoi elle n'a pas jugé utile d'imposer aux concepteurs une phase de diagnostic dans la Consultation urbaine et territoriale, au sens usuel du terme. De nombreuses données et analyses ayant été recueillies dans le cadre des chantiers, et transmises aux équipes préalablement à leur entrée en action. La proposition, plus originale, d'une expérience collective d'immersion leur a été, par contre, faite. Une immersion dans le territoire, ses réalités géographique et historique, ses jeux d'acteurs passés et actuels, ses projets en cours ou à venir ; ce fut le sens des quatre « randonnées métropolitaines » et des six rencontres « à la croisée des chantiers ». De cette expérience naîtront des intentionnalités croisées, puis des hypothèses de mise en œuvre, des processus d'actions. Révéler ou induire la cohérence, mettre à profit les synergies potentielles entre projets, modifier le projet de grande proximité par la connexion aux systèmes métropolitains et inversement... chacune de ces intentions nécessite l'interdépendance des échelles. Ce serait même, pour Christian Devillers, « l'essence du projet à la grande échelle que d'être multiscalaire ».

Cette exigence pourrait procéder d'un souci de validation du projet à ses différents niveaux d'expression territoriale. Pensé à une échelle puis vérifié, dans sa pertinence, à d'autres. Mais le jeu multiscalaire repose, plus fondamentalement, sur une logique de fertilisation réciproque. La petite échelle se situe et se projette dans la grande. Soit de proche en proche, à travers des échelles intermédiaires, comme une pierre jetée à la surface de l'eau dont les ondes concentriques s'éloignent progressivement du point d'impact pour mettre en mouvement une étendue

plus vaste. Soit directement, la pluralité des projets de proximité mis en réseau ponctuant le territoire métropolitain et le matérialisant tout à la fois.

Dans ce jeu d'interactions, le bénéfice que tirent les projets d'échelle infra-métropolitaine est tangible. Projets stratégiques, pièces métropolitaines, projets pilotes portés par les équipes sont autant de démonstrations de la modification de la conception des lieux, des usages ou des processus qui découlent de la prise en compte de la grande échelle. Si chacune de ces propositions concrétise les définitions données du rapport ville-nature, de la mobilité ou encore de l'économie internationale, elle trouve des prolongements dans des intentions plus locales intégrées au projet. Les équipes entrent dès lors dans un autre registre de conception renouant avec l'urbanisme, celui de la morphologie de la ville, la pré-programmation, la conception d'objets singuliers...

Pas de méprise ! Le projet à la grande échelle n'est pas immanquablement synonyme de schéma stratégique aux préoccupations tous azimuts. Si les équipes ont revendiqué quelques orientations majeures, et des choix de projets pour enclencher la dynamique, elles n'ont pas souhaité se positionner de manière exhaustive ou systématiquement approfondie. Ainsi, au-delà du principe énoncé de réduction des mobilités subies, la réflexion sur ses moyens n'est qu'amorcée : les notions de tiers lieux, d'espaces de *coworking* ou d'impact de la robotisation des services tertiaires sont seulement mentionnés. De même, des propositions spatiales, et quelquefois organisationnelles, accompagnent la définition de systèmes économiques, sans prétendre pour autant arrêter une politique économique dans sa globalité. Mêmes limites lorsqu'il s'agit de la cohésion sociale et territoriale. Certains des projets présentés sont de nature à modifier fondamentalement les organisations spatiales et les fonctionnements des territoires de la politique de la ville, parfois promus au rang de lieux d'attractivité métropolitaine. Dans le même temps, demeurent hors du champ de la consultation, les actions ciblées sur les populations, les accompagnements sociaux, etc. Le projet coproduit avec les acteurs locaux¹, dans le cadre des différents chantiers coordonnés par la Mission interministérielle, approfondit, de son côté, ces problématiques, complétant ainsi les productions des équipes.

Une posture, trois approches

Maître d'ouvrage de la Consultation urbaine et territoriale, la Mission interministérielle a souhaité en synthèse, au vu de la richesse des propositions des équipes, tirer quelques enseignements de projet. Ils peuvent être lus tant comme des apports spécifiques à la construction du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence que comme des réflexions générales autour de la conception métropolitaine. Ces enseignements ressortent, pour partie, d'une lecture comparative des travaux des trois équipes qui témoignent de la spécificité de leurs démarches, et de points

¹ Mission interministérielle pour le projet métropolitain, *Aix-Marseille-Provence, Convergences métropolitaines*, La Documentation française, 2015.

de vue parfois convergents et souvent singuliers. À aucun moment ne pointe néanmoins la tentation d'une quelconque synthèse ou combinaison de leurs différentes visions. Cette hypothèse n'entraîne dès l'origine pas plus dans les prérogatives de la Mission interministérielle, limitées à la préfiguration du projet, que dans ses intentions. Le choix du projet demeure celui d'élus qui, sur la base de ces travaux, construiront leur propre vision du futur métropolitain. D'autres enseignements plus généraux, sont livrés concomitamment. Leur portée permet sans doute de les apparenter davantage à la façon de penser aujourd'hui les métropoles contemporaines et leurs modes d'élaboration.

La finalité première du cahier des charges de la consultation est de formuler une vision du territoire à 10-15 ans. Les équipes de concepteurs y ont œuvré, proposant conjointement sa représentation, les mécanismes de sa constitution progressive, ainsi que des projets significatifs de son ambition.

La commande passée leur imposait une même posture de projet. Elle consiste à se situer en dehors du champ de la planification, au sens usuel : pas de plan directeur, mais des perspectives construites à partir de quelques orientations stratégiques et surtout de leurs croisements ; pas de formes réglementaires. Elle se nourrit du « futur engagé », c'est-à-dire des dynamiques de développement préexistantes et des projets formulés, quel que soit leur stade de concrétisation. Elle adopte, enfin, la transversalité comme principe d'élaboration des intentions et des projets en les rapprochant systématiquement dans leurs diverses dimensions.

Les visions qui ont émergé au terme des démarches respectives des équipes traduisent pour autant des approches très différenciées, qu'il est possible — bien que nécessairement réducteur — de caractériser.

Une forme « d'assemblage territorial » s'opère chez l'équipe DEVILLERS ET ASSOCIÉS, élaboré principalement à partir de grandes unités spatiales : ville linéaire, espace rural, agglomérations, par exemple... À travers cette composition, et là est sa force majeure, se redéfinissent les conditions de déploiement des unes et des autres de même que de nouveaux rapports de proximité : limites d'urbanisation, conditions d'équilibre entre le développement urbain — en renouvellement ou extension — et la protection des espaces agricoles et forestiers ; organisation de formes urbaines identifiées — ville linéaire, agglomération, village. Des questions majeures s'énoncent en filigrane, ou parfois très explicitement, comme la stabilisation du rapport ville-nature, la limitation de l'extension urbaine, tout particulièrement pour la zone agricole, la desserte de la ville dense linéaire et des pôles majeurs de développement économique. Elles se résolvent chez l'équipe de Christian Devillers dans la convocation des multiples dimensions du projet d'aménagement : mobilités, agriculture, risques, port, énergies, etc. L'assemblage, au sens de l'assemblage d'un vin, de ces différentes composantes s'élabore à partir d'une vision

stratégique qui va révéler la cohérence d'ensemble autant que le bénéfice des interactions.

L'équipe SEURA génère, elle, un système dont la stimulation de certains points névralgiques profite au projet dans son ensemble. Ce choix stratégique restreint, par là même, délibérément le nombre de principes combinés et de perspectives tracées, comme pour mieux les rendre appropriables par la multitude des acteurs. Ainsi, la « métropole spectaculaire » se construit-elle à partir d'entités singulières, les « hauts lieux », ancrés dans des sites d'exception paysagère et urbaine et desservis par le réseau métropolitain de mobilité (« la mobilité de l'Âge III »). L'approche mise sur l'activation coordonnée de projets d'envergure, capables dès lors de modifier le rythme et le mode de développement de la métropole. « Arrivés à un certain point — nous y sommes — écrit David Mangin, si nous n'apportons pas de régulation entre les différents pôles, ce qui était dynamique devient frein et conforte les inégalités territoriales insupportables... C'est donc une synergie de *process* et de projets prioritaires d'échelle métropolitaine que nous proposons². » Dès lors apparaissent de nouvelles figures territoriales, espaces nés de la connexion entre « hauts lieux » métropolitains, qui s'affranchissent des évidences passées, celles du diptyque Marseille-Aix ou des principaux corridors de circulation. Lieux et liens s'y substituent.

En tissant un patchwork avec, comme suture, le bien commun, l'équipe LIN soutient que la puissance du territoire d'Aix-Marseille-Provence réside dans sa diversité géographique, paysagère, sociale ou fonctionnelle. Son approche veut échapper aux impératifs d'une cohérence globale, univoque et prédéterminée, pour structurer une vision issue de la combinaison de ce qui reste disparate mais devient plus lisible. Des formes de dialogue constant entre politiques, acteurs et citoyens permettent d'aboutir à une pareille construction, capable de supporter des contrastes au nom d'un intérêt collectif reformulé. La « métropole capital paysages » en découle. Elle révèle les potentiels du territoire dans le rapprochement de trois de ses composantes : les « îles-paysages », les « mobilités intégrées » et les liens entre économies et cultures.

« La métropole, suggère Finn Geipel, n'est pas un calque supplémentaire qui se pose sur un système existant en ne traitant que des sujets dits d'ampleur³. » La vision métropolitaine nécessite un traitement de l'ensemble des échelles, celles des « pièces métropolitaines » qui parlent des échelles de cohérence locale, ou celles des « projets systèmes » qui organisent des réseaux. Les projets réinterrogent le projet, notamment en posant comme nécessités l'audace réglementaire ou les organisations repensées. La méthode est à la fois celle de « l'acupuncture urbaine », en référence aux *process* chers aux IBA allemandes, et celle du « cadavre exquis », qui vise à assumer la diversité et les contradictions entre les territoires plutôt qu'à éliminer toute aspérité pour prétendre à une harmonie paysagère et architecturale illusoire.

² Consultation urbaine et territoriale Aix-Marseille-Provence, Équipe SEURA, « Les hauts lieux », p. 3 : « Quels projets pour la métropole ? », novembre 2015.

³ Consultation urbaine et territoriale Aix-Marseille-Provence, Équipe LIN, « La Vision », p. 15, novembre 2015.

Convergences et nuances

Faisant leurs les prescriptions du projet — qu'elles aient été formalisées dans la documentation fournie ou énoncées lors des rencontres « à la croisée des chantiers » — les équipes ont, sans se concerter, concentré leur réflexion sur trois mêmes leviers de transformation métropolitaine. Schématiquement : la nature, la mobilité, les ressorts d'une économie internationalisée. Le choix, qui pourrait passer pour convenu, puise en fait sa pertinence dans la singularité d'Aix-Marseille-Provence. L'omniprésence d'une nature généreuse, et pourtant menacée par la poussée urbaine autant qu'une exploitation intensive des ressources, définit largement la métropole. Le polycentrisme, auquel nul ne peut échapper au quotidien, qu'il s'agisse de travailler, se former, se soigner, se distraire, faire ses courses... caractérise également le fonctionnement de celle-ci et détermine des flux aussi innombrables que problématiques. Enfin, le commerce maritime a constitué, pendant des siècles, le pivot du positionnement international de la métropole. Comment ne pas se sentir dans l'obligation de livrer aujourd'hui la suite de cette histoire... Ces trois ressorts de l'invention d'Aix-Marseille-Provence n'échappent pas, les historiens de la période contemporaine ne manqueront pas de le souligner, à une certaine permanence de la pensée territoriale locale. Mais, cette fois, c'est l'exigence du développement durable qui renouvelle et augmente leur puissance.

Par-delà cette convergence première, les trois équipes ont adopté des positions relativement différenciées.

Nature : le thème central de la nature et du paysage offre peut-être l'illustration la plus flagrante de ces interprétations. Et ce d'autant que, de prime abord, toutes les équipes s'accordent à le reconnaître comme un avantage concurrentiel décisif pour la métropole. La nature incarne largement la qualité de vie locale et l'attractivité internationale du territoire. Traitée avec égards, elle s'affiche comme une composante majeure du projet. Au-delà, chaque équipe se distingue.

Face au paysage d'Aix-Marseille-Provence, l'équipe SEURA revendique le regard du spectateur. La beauté du territoire, inouïe, représente un atout à valoriser, amplifié par le projet. Des vues cadrées, des panoramas magnifiés s'opposent au gâchis de ce trésor par la routine des opérations urbaines. La ville peut s'y réaliser à grande échelle, dans un enchaînement d'espaces à la dimension esthétique soulignée. Pour quelques-uns de ces paysages métropolitains, les concepteurs ont matérialisé cette conviction dans des compositions urbaines de grande qualité. La beauté exceptionnelle de la nature y est assumée comme créatrice de valeur, propulsant certains sites métropolitains au niveau du marché immobilier international.

La nature est aussi ressources. Terre et mer sont vitales dans l'aménagement du territoire. Tel est le credo de l'équipe DEVILLERS ET ASSOCIÉS. La

Une conclusion ? Une invitation !



17 décembre 2015, 4^e conférence métropolitaine Aix-Marseille-Provence. Quelque 2000 acteurs publics et privés découvrent, en avant-première, les fruits de la Consultation urbaine et territoriale : des visions, des processus de transformation et des projets formulés au terme de neuf mois intenses par les trois équipes de concepteurs. Le calendrier est loin d'être anodin, l'institution métropolitaine sera officiellement créée moins de deux semaines plus tard. C'est dire si les conclusions des équipes, en fait, n'en sont pas. Elles sont offertes, comme hypothèses de base, à ceux qui voudront s'en saisir, et leur devenir repose entièrement sur le portage politique espéré.

Les nouveaux élus métropolitains auront vraisemblablement, très vite après leur prise de fonctions, à définir des intentions, des choix et des perspectives d'action qui, pour certaines, prendront un tour stratégique. À n'en pas douter, ceux d'entre eux qui se sont très tôt investis dans la Consultation urbaine et territoriale — Laure-Agnès Caradec et Bernard Morel méritent tout particulièrement d'être cités à cet égard — auront sans doute particulièrement à cœur d'assurer un futur à ces travaux.

Mais lequel ? La consultation s'était interdite, car l'idée contrevenait à sa philosophie, de désigner de quelque manière que ce soit un lauréat. Ce n'était ni son rôle, ni son intention. Jusqu'à la dernière seconde, elle a donc considéré les trois équipes et leurs productions sur un strict pied d'égalité, réservant à d'autres de décider de l'issue du processus.

Rien n'empêche désormais le politique de déclarer une affinité particulière. S'approprier le projet d'une équipe, c'est aussi se garantir, par essence, la cohérence propre d'une proposition, plutôt que de se livrer à l'assemblage délicat des propositions nées du cheminement singulier de chacun des concurrents. Un exercice qui serait cependant loin d'être déraisonnable tant on mesure, *a posteriori*, les convergences fondamentales qui ont rapproché les équipes. Les expressions de projet qui sont les leurs reposent sur des convictions initiales relativement proches.

La combinaison, le croisement révèlent sans peine la compatibilité des hypothèses... Les « îles-paysages » de LIN, la « vallée des synergies » de SEURA ou encore la « ville linéaire » de DEVILLERS ET ASSOCIÉS s'inscriraient ainsi dans un même panorama métropolitain. On verrait même œuvrer à cette construction les « Équipes de Territoire métropolitain » des premiers, les « Comités de préfiguration des hauts lieux » des deuxièmes et des « Comités de vallées » des troisièmes.

Les équipes lauréates de la Consultation urbaine et territoriale ont mis à disposition des élus, de la société locale, des citoyens métropolitains une somme utile, inspirante, stimulante. Elle est, dès à présent, propice à des cheminements intellectuels absolument libres, et, ultérieurement, à des décisions informées. À travers elle, se diffusent l'envie et la conscience du projet métropolitain, sans que sa définition en soit ni dictée ni réduite à des évidences rebattues. Le mérite en revient aux concepteurs capables de susciter la prise de conscience des valeurs collectives latentes dans le projet. L'interpellation de la société au sujet du projet passe par elles.

Les trois ressorts de projet retenus par les équipes — le paysage, la mobilité et les horizons internationaux — se sont progressivement transformés en de possibles valeurs collectives : un rapport vital au paysage et à l'environnement, l'équité d'accès aux territoires proches et plus lointains, et une ouverture réaffirmée au monde, notamment l'espace euro-méditerranéen. Ces valeurs sont profondément liées à la multiplicité des héritages d'Aix-Marseille-Provence : ses paysages identitaires, ses ressources naturelles et environnementales nourricières, son histoire méditerranéenne et celles de ses diverses diasporas. Elles prennent simplement un sens renouvelé dans la redéfinition des enjeux contemporains, écologiques et sociaux, comme des pratiques citoyennes. L'appropriation de la nature s'intensifie et se diversifie, l'exigence des produits alimentaires locaux grandit, comme l'attention aux ressources et énergies renouvelables. Dans le même temps, les obstacles à la mobilité individuelle sont désormais perçus comme un frein incontestable au développement économique et le monde méditerranéen s'affirme sans conteste premier espace d'échanges de toutes natures.

La gouvernance métropolitaine s'intéressera sans doute à ces valeurs. La création du sens commun fonde et dynamise l'action politique. Et le projet en demeure un puissant catalyseur. Un cap général y est fixé ; des lignes d'action y sont tracées, matérialisant une cohérence territoriale accrue ; les formes de coopération rendues nécessaires s'y multiplient, stimulant l'émergence d'un « nous » métropolitain ; le débat public s'y intensifie, car la définition du bien commun s'y prête éminemment. L'engagement à faire vivre durablement la construction métropolitaine dans le débat et la coproduction pourrait être pris. La pratique résolue du dialogue a formidablement porté ce premier âge de la construction métropolitaine. On la verrait volontiers se muer à l'avenir en un usage politique indissociable de la métropole d'Aix-Marseille-Provence.

La perspective d'un mieux-être métropolitain n'a pas quitté l'esprit des acteurs locaux, les guidant même fréquemment dans la phase de préfiguration. Mus alors par une volonté de tracer les voies du projet, libres de tout préjugé, ils ont recherché obstinément les connexions capables de faire naître un tout, sinon absolument cohérent du moins porteur d'une sensibilité marquée. Tous ont sacrifié de leur temps à cette coproduction,

ont accueilli les équipes de la consultation avec générosité, curieux d'autres expériences et d'autres analyses. La culture du projet s'est ainsi propagée, associant toujours plus d'acteurs et augmentant leur variété. Très vite, les effets de ce brassage d'univers et de références se sont fait sentir. Les chefs d'entreprises se sont saisi ouvertement de la question de la cohésion sociale et territoriale métropolitaine, les experts de l'environnement ont considéré le développement industriel du port, les acteurs sociaux ont découvert comment l'université et l'hôpital pouvaient bouleverser l'avenir des quartiers Nord marseillais. Jusqu'aux touristes qui ont piétiné de concert avec les locaux la carte métropolitaine « paysage pour tous » recouvrant le sol du hall d'accueil du Mucem, y reportant leur expérience de cette métropole nature.

Tous ceux qui ont vécu la consultation en sont ressortis forts de quelques certitudes communes. Que l'approche sectorielle était inadaptée, que l'enfermement territorial relevait du passé, et que leur propre devenir ne se distinguait plus du destin commun métropolitain. Le temps de la préfiguration a permis l'avancée du projet territorial. Il aurait pu se limiter à cela, mais, chemin faisant, les groupes d'acteurs se sont solidarisés, l'action collective, motivée par le partage des objectifs, créant l'identité. Cette dynamique demeure fragile, même si certains l'incarnent sans discontinuer depuis les premiers travaux métropolitains, depuis Marseille-Provence 2013, Capitale européenne de la culture. Une telle énergie doit, à travers la Métropole qui l'organisera, s'affirmer au grand jour et prendre le pas sur les résistances. Elle seule est capable, par l'exercice de la négociation permanente, de conduire aux indispensables compromis ; elle seule fait de la mutualisation des moyens le mode d'action du projet.

Mais, nul autre que le politique n'est capable d'incarner le projet dans l'esprit du citoyen, d'en porter haut les intentions locales et internationales, d'en défendre les lignes conductrices et d'en garantir durablement le respect des orientations issues de l'élaboration collective. Pourtant, le système d'action est bien plus complexe que sa seule composante publique et la sphère politique est loin de maîtriser l'ensemble du processus. Son rôle s'exercera dans la mobilisation des acteurs, et la négociation constante de l'interaction entre les uns et les autres. Une interaction qui prendra à l'avenir une dimension financière grandissante... La faisabilité des projets dépendra de plus en plus de la mutualisation des moyens publics, mais également de la capacité à inventer ou mobiliser de nouvelles sources de financement privées.

La construction de l'expertise commune, la stratégie des ajustements successifs entre acteurs, jusqu'à atteindre les consensus opératoires, devront se confirmer au cours des prochaines années. Le propos n'est pas de minimiser la portée de la décision publique. Les propositions des équipes prouvent, au contraire, que les choix soumis aux acteurs institutionnels seront multiples et déterminants dans les négociations

ultérieures. Ils crédibiliseront la plus-value métropolitaine et encadreront les marges de négociation avec les acteurs privés. La formulation, par exemple, d'un projet paysage dans toutes ses dimensions esthétique, productive et d'usages sociaux constitue certainement un acte suffisamment fédérateur pour modifier le rapport de force avec les tenants de la poursuite de l'urbanisation. N'assimilons pas, pour autant, volontarisme et contrôle total du processus de transformation territorial. Au sein de la métropole, émergeront de nouveaux espaces de co-décision avec les partenaires institutionnels que sont l'État, le conseil régional, le conseil départemental et, probablement, quelques autres décideurs. Et le processus de projet perpétuera vraisemblablement des modes de coproduction associant des acteurs venus d'horizons divers.

La Consultation urbaine et territoriale a offert des représentations du territoire, qui ne sont autres que des perspectives d'avenir à partager. Dès lors, le projet invite au débat public. Le sens donné aux évolutions de la métropole semble déjà conditionné par l'affirmation d'un espace de dialogue, d'un processus d'adhésion et d'un engagement citoyen. Les nombreux jeunes qui se sont engagés dans les travaux de préfiguration, étudiants ou non, ont incarné la détermination profonde à prendre soin de ce territoire, à le rendre aimable, coopératif, sans crainte du lendemain. Ils nous inspirent et nous engagent. Qu'ils en soient remerciés !



Sommaire

Laurent Théry	
Une approche territoriale pour la métropole	5
Déjà métropole	9
Vers un dessein territorial métropolitain	15
Une consultation, des regards, des visions	17
Baptiste Lanaspèze, Alexandre Field	
Une immersion dans le territoire	51
Sibylle Vincendon	
15 km à pied	56
Michel Samson	
Villes en marche	58
Philippe Pujol	
Par monts et par malls	60
Myriam Guillaume	
Un territoire sur les rails	62
Lucie Geffroy	
À la reconquête de l’Ouest	64

Trois visions pour un futur métropolitain	73
Équipe Devillers et Associés	
Métropole Monde, métropole de proximité	75
LIN Architecture et Urbanisme	
Métropole Capital Paysages	115
Équipe SEURA	
Pour une métropole encore plus spectaculaire	161
Les leçons de la grande échelle	
Trois équipes, trois projets	211
.....	
Ariella Masbouni	
Inscrire dans le marbre les leçons de la consultation urbaine	235
Pablo Otaola	
La Consultation urbaine et territoriale vue de Bilbao	239
.....	
Une conclusion ? Une invitation !	245