



DEVENIR | ASSOCIATION D'ARCHITECTES ET D'URBANISTES

6 ter avenue des Belges 13100 Aix en Provence - [associationdevenir.org](http://associationdevenir.org)

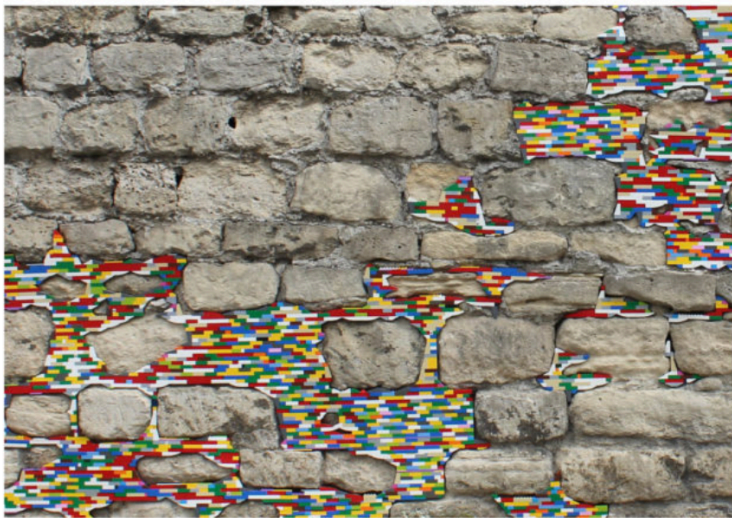
**ATELIER  
URBAIN  
AIX 2040**

9ème édition -2019

en partenariat avec la



FONDATION VASARELY



à la Fondation Vasarely à Aix-en-Provence

Dispatchwork, Plastic construction bricks by Jan Vormann (<https://www.janvormann.com/>)

Du 13 au 18 Mai 2019

sur la thématique de :

**La Mutation du Pôle d'activité d'Aix-Les Milles.**

## Synthèses des projets

Avec la participation de



**Association DEVENIR**  
**APPEL À IDÉES 2019 – LISTE DES ÉQUIPES ET GAGNANTS**

N°	équipe	ville	Nom du projet
7 <b>1<sup>ER</sup> PRIX</b>	<b>BERAHA Charlotte</b> , architecte <b>BARBIER Hélène</b> , architecte urbaniste <b>GOUDEAU Matthieu</b> , ingénieur transports mobilité <b>VERSTRAETE Guillaume</b> , master transports urbains	Aix en Provence	<b>ZONE D'APPROPRIATION DES MILLES: LA VI(LL)E AUX 1 000 PROJETS</b>
4 <b>2<sup>e</sup> PRIX</b>	<b>HMIDI Ahmed</b> , architecte <b>BEN KHEDHER Safa</b> , architecte	Marseille	<b>LES MILLES E(S)T UN UNIVERS</b>
9 <b>3<sup>E</sup> PRIX</b>	<b>RAVILY Vincent</b> , architecte <b>BIGAIGNON Françoise</b> , architecte <i>Equipe BR.A</i>	Marseille	<b>LES MILLES LA VILLE FRANCHE AFFRANCHIE</b>
1	<b>MANGIN Pauline</b> , architecte urbaniste <b>TESNIERE Lisa</b> , paysagiste <i>Agence Ex&amp;Terra</i>	Montpellier	<b>PROXIMITE PRO-MIXITE</b>
2	<b>BROSCH-PAREZ Marie</b> , architecte <b>PIQUE Christophe</b> , architecte	Marseille	<b>LA RUCHE</b>
3	<b>PANEL Ulysse</b> , architecte <b>NATALONI Ugo</b> <i>Agence U2 architectes</i>	Lyon	<b>RECYCLAIX</b>
5	<b>PFISTER Léa</b> , architecte <b>MALEYSSON Hugo</b> , architecte	Aix en Provence	<b>FAIRE VILLE</b>
6	<b>CONDUZORGUES Romain</b> , architecte <b>MALPART Etienne</b> , architecte <b>AUBERT Audrey</b> , architecte <b>CHAUBET Marie</b> , architecte <i>atelier Z-architectes</i>	Marseille	<b>LA VILLE EN STRATE</b>
8	<b>PASTEL Benoit</b> , architecte <b>MERHOUM Anys</b> , architecte urbaniste	Sanary sur mer	<b>PROCHAIN ARRET LES MILLES</b>
10	<b>BEX Yani</b> , architecte	Aix en Provence	<b>LE POLE DE TRANSITION DES MILLES</b>



## **PROXIMITE PRO-MIXITE**

Projet présenté par l'équipe ex&terra

**Composition de l'équipe :**

Pauline MANGIN, architecte-urbaniste, mandataire, Montpellier

Lisa TESNIERE, paysagiste, Aix-en-Provence

**Résumé du projet :**

Notre pratique professionnelle urbaine se concentre sur l'espace public. Nous avons choisi d'utiliser cet axe pour travailler la thématique proposée et montrer comment il peut être vecteur de changement. Dans un contexte théorique en 2040 de limitation des déplacements en voiture, la mutation de la zone d'activités d'Aix les Milles en un ensemble urbain cohérent se traduit par 3 axes de travail :

- Ancrer le site dans son territoire : créer au milieu de nulle part, il s'agit de redonner des points d'ancrage au site, que ce soit naturel ou du point de vue des transports.
  - Redonner une échelle au site en recréant des espaces publics praticables par tous les usagers
  - Réintroduire toutes les fonctions urbaines à proximité pour favoriser une vie quotidienne de quartier, retrouver des circuits courts de l'alimentation, grand enjeu du prochain siècle.
-

En l'état actuel, le pôle d'activités d'Aix les Milles renvoie une image négative : morceau de territoire créé ex-nihilo à l'écart des centres-villes, zone de « mono-activité », absence d'espaces publics de qualité, zone dédiée principalement aux voitures ou aux poids lourds, concentration des services et accès à la ZAE en un point unique entraînant de la congestion aux heures de pointe, difficulté de déplacements pour les modes doux (distance trop longue, espace peu praticable ou peu confortable),... On en oublierait les points positifs : larges emprises disponibles, trame viaire développée, proximité de la campagne, trame verte et bleue existante à révéler.

La mutation de la zone d'activités en un espace urbain cohérent, incorporant toutes les fonctions d'une ville, posent 2 questions essentielles : la première, celle de l'**échelle** et la seconde qui en découle, celle de la **mobilité**. En s'étendant généreusement, la structure actuelle de la zone nous fait perdre la notion d'échelle du site. Pourtant le pôle d'activités se développe sur une superficie plus grande que le centre-ville d'Aix-en-Provence. C'est donc bien un nouveau morceau de ville qu'il faut imaginer. Il s'agit alors d'apporter toutes les fonctions nécessaires pour vivre quotidiennement, en limitant les déplacements: se loger, travailler, se nourrir, se soigner, étudier, se cultiver, faire du sport, se détendre... A nous de réintroduire toutes ces fonctions urbaines, en les imaginant dans le cadre de la ville future, c'est-à-dire une ville de la proximité, où la mobilité est complètement réorganisée. Ceci se traduit de la manière suivante :

A l'échelle du grand territoire :

- Créer un grand corridor vert, exploitant les morceaux de nature existant, notamment le Golf et en renaturalisant les berges du cours d'eau la Petite Jouine ainsi que les limites du site.
- Relier les espaces agricoles à l'échelle du grand territoire en transformant les secteurs sud peu urbanisés en zone agricole, permettant de créer une limite franche à cette nouvelle ville.
- Implanter une gare en cœur de ville, en utilisant les voies existantes, permettant de relier les autres agglomérations, Aix-en-Provence, Marseille et l'ensemble du réseau TGV.

- Apaiser la voie rapide au droit de la future ville en s'aidant du végétal et se permettre d'imaginer d'autres intersections, sous des formes qui restent à envisager.
- Implanter un TCSP sur une voie dédiée sur la RD9 et créer un pôle multimodal à l'entrée de la ville, relié à la gare par un BHNS, de façon à créer un réseau de transports à l'échelle du territoire.

A l'échelle du site :

- Création d'un nouvel axe fort au sud permettant de relier la zone urbaine à l'ouest du Golf, des équipements majeurs de la future ville et le village des Milles à travers une promenade alternant entre ville et campagne.
- Répartir les activités et équipements autour de 3 pôles urbains, et 1 pôle de loisirs nature
- Re-tramer le réseau viaire pour lui donner une échelle praticable aux modes doux, transports en commun de quartier et figurer des îlots à taille humaine.
- Créer de nombreux petits espaces publics sur les voies et en cœur d'îlots.
- Créer un grand « Parc actif » intégrant des fonctions type skate-park, accrobranche,..., le long des berges renaturalisées et accessibles au public, en intégrant ces espaces dans le corridor vert
- Intégrer les enclaves existantes, tels que le CEREMA ou le Golf au quartier, en l'ouvrant sur le site, ou tout du moins en l'intégrant visuellement et profiter des masses végétales dont elles disposent.

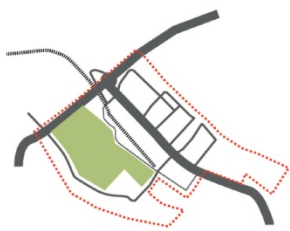
A l'échelle d'un îlot type :

- Intégrer toutes les fonctions nécessaires pour vivre dans chaque îlot créé, pas de zoning à l'échelle de la ville : habitat, commerces, espace agricole, promenade et jeux pour enfants, équipements éventuels, stationnement en sous-sol et espace de parking partagé ou de location, espace vert de détente sur chaque îlot (ou 2 îlots assemblés)
- Déplacement exclusivement à pied ou modes doux.
- Créer des espaces verts généreux en cœur d'îlot mais également en limite pour prolonger les espaces publics.
- Dépolluer le site. Avant d'intégrer de nouvelles fonctions et notamment de l'agriculture, il nous semble primordial de passer par cette étape. Ce temps, compris entre 3 à 10 ans, sera utilisé pour préfigurer l'espace public et pourra servir de test dans l'aménagement.

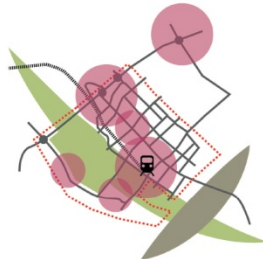
es d'aménagement



Le rôle du végétal dans le processus de réhabilitation



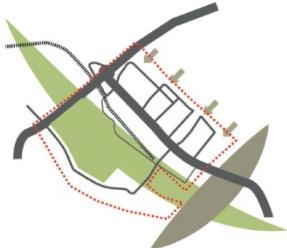
Etat existant: un site enclavé et coupé en 2



Repenser l'offre de transport en commun  
Créer une gare en coeur de ville



Etape 2 : 1ères constructions et accompagnement des mutations



Rétablir les connections vertes -  
Valoriser l'agriculture



Offrir un large maillage de modes doux  
Créer des ouvertures sur les berges



Etape 1 : dépollution, préverdissement et préfiguration de l'espace public



Remailer le site à l'échelle du piéton  
Travailler les connexions



Créer des pôles urbains et naturels attractifs



Etat existant : site à réinvestir

composition





**: des macro-îlots dédiés aux modes doux**

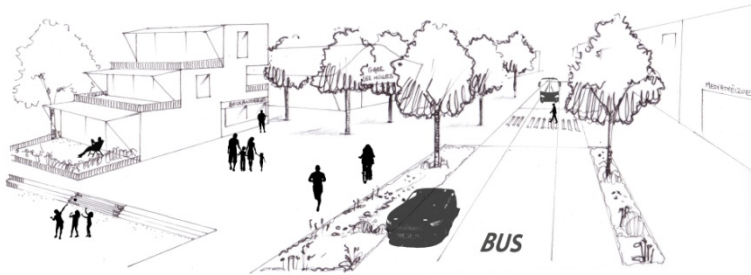
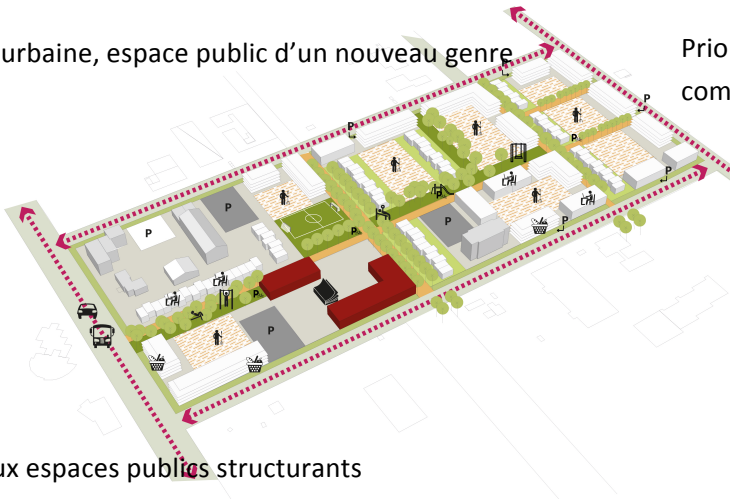
**9.8 ha soit 490m x 200m, c'est :**

- **330 logements** (dont 120 maisons accolées)
- **des surfaces de travail** à répartir en bureau, coworking, télétravail (éq 100 travailleurs)
- **75m<sup>2</sup> de surface cultivable par logt** collectif + espace de verger commun
- **4500 m<sup>2</sup> de parc** et transports en commun ! agrès sportifs....
- **6500 m<sup>2</sup> d'équipements + équipement sportif mutualisé**
- **200 places de stationnement mutualisés + parking en sous-sol** pour les logements
- **2500 m<sup>2</sup> de commerces** en pied d'immeuble sur les grands axes

re urbaine, espace public d'un nouveau genre

Priorité aux transports en commun !

aux espaces publics structurants







## LA RUCHE



Projet présenté par l'équipe Marie Brosch-Parez

### Composition de l'équipe :

Marie Brosch-Parez, architecte, mandataire, Marseille  
Hugo Maurin, architecte, Marseille

### Résumé du projet :

Poussé par son instinct de survie, l'homme fut dès la fin des années 2010 confronté à la nécessité de se réinventer un mode de vie moins agressif, moins invasif, moins chaotique, logique. Tout partit de ces 3 constats :

1 : La nécessité irréfutable de mettre fin à plus d'un demi-siècle de politique d'étalement urbain au vu du désastre écologique sous-jacent.

2 : L'existence d'un foncier pré-urbanisé disponible au sein même des très nombreuses zones d'activités du pays.

3 : Le recours possible à une forme de transport nouvelle, suite à la commercialisation d'engins volants à énergie biomimétique mis au point par les GAFAM et leur homologues Russes et Chinois.

En fait, ce sont les transports volants qui allaient révolutionner le monde, et nous permettre de faire table rase d'un urbanisme millénaire fondé sur routes et axes de circulation.

Mais c'est une longue histoire...

LA RUCHE



Le 4 Janvier 2020 c'est le lancement du projet.

Ce matin-là, en arrivant à mon poste de travail après 10 jours de vacances nécessaires, je m'empresse d'ouvrir à grand coup de coupe papier la lettre cachetée déposée sur mon clavier. Il y figurait en lettres grasses aux couleurs éclatantes :

“ Chers usagers du PAAP, vous avez été choisis par votre gouvernement pour changer le monde” etc. etc.

“Les entreprises occupant le site sont incitées financièrement par l'Etat, et sous l'oeil de Bruxelles, à lancer un programme commun de construction de logements pour leur salariés (et s'il en ont, pour leurs familles).” etc. etc.

“Par le biais de cette action, nous stopperons l'étalement urbain déjà bien amorcé en donnant un périmètre fini à la zone d'activité. Un logement sera attribué à chacun des 30 000 usagers du site.

Cette mesure aura pour effet rapide de stopper net le va et vient quotidien entre le PAAP et sa périphérie. Elle désengorgera les lotissements et petits immeubles alentour. Les routes départementales, nationales et les autoroutes seront amenées à disparaître, laissant peu à peu la nature reprendre sa place et assurer son rôle de mère nourricière plus que jamais nécessaire.

Les transports collectifs et transports individuels doux désormais répandus à travers nos villes seront ici abondants et permettront de par la petite taille de la zone, à tous nos habitants de se déplacer aisément et de manière peu coûteuse dans leur nouveau cadre de vie.

Des navettes régulières à la pointe de la technologie, permettant de rallier par les airs, les villes et équipements voisins tels que la Gare TGV ou l'aéroport de Marignane, seront disponible à toutes heures du jour ou de la nuit. Et ce, sans hausse de vos impôts.” etc. etc.

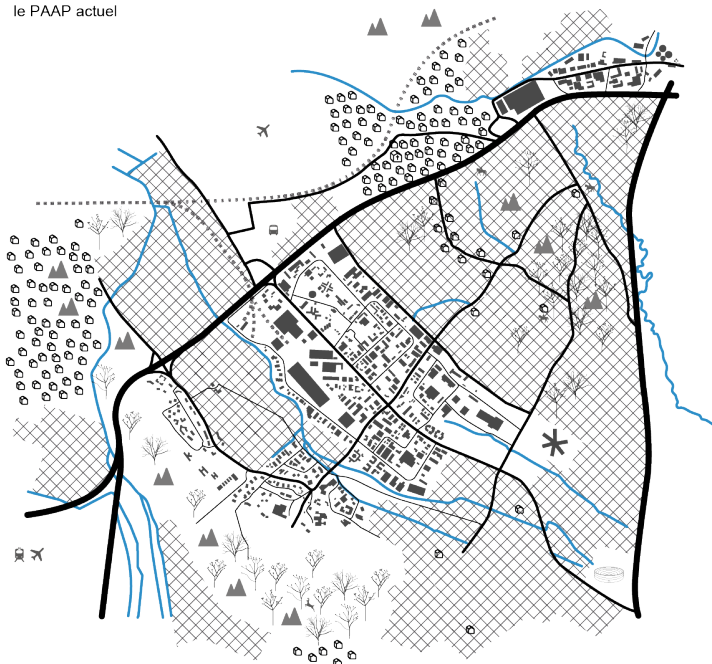
“La logistique des entreprises locales se fera par le biais de Zeppelins de transports à grande échelle, véritables entrepôts volants qui rallieront par drones de dimensions urbaines des plateformes de chargement rattachées au sol.” etc. etc.

“Par ces mesures, nous serons l'exemple qu'il faut suivre pour stopper le dérèglement climatique, l'exemple contre le gaspillage du territoire et des énergies.

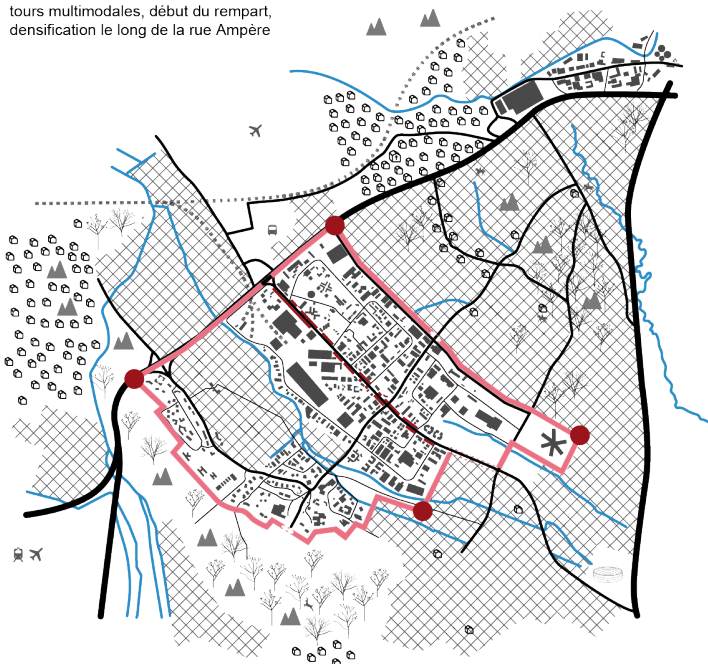
Adhérez au programme, ou faites-nous parvenir votre lettre de démission dans les plus brefs délais.”  
J'ai adhéré.

## Schémas évolutifs du concept urbain

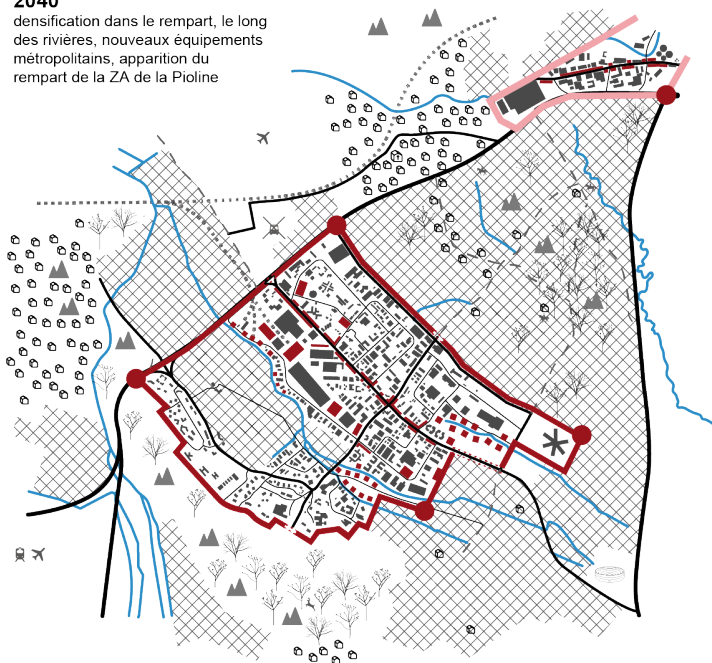
**2019**  
le PAAP actuel



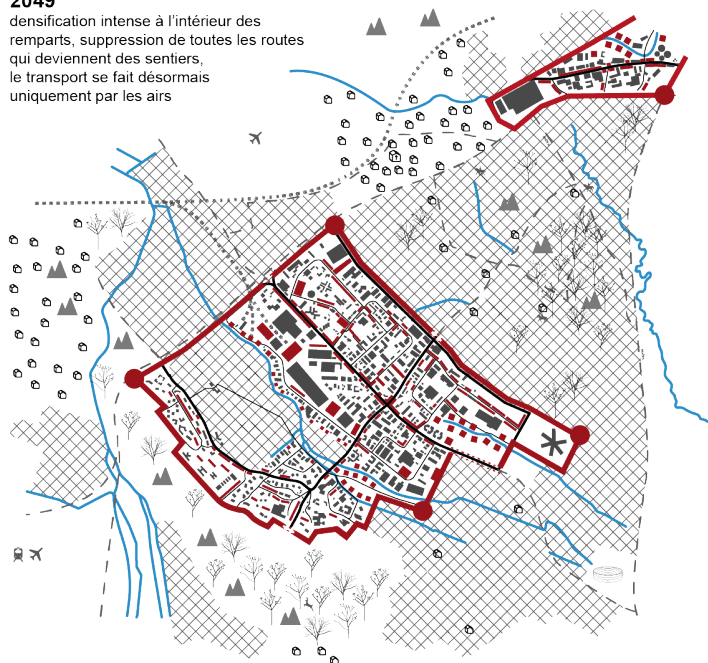
**2035**  
tours multimodales, début du rempart,  
densification le long de la rue Ampère



**2040**  
densification dans le rempart, le long  
des rivières, nouveaux équipements  
métropolitains, apparition du  
rempart de la ZA de la Pioline

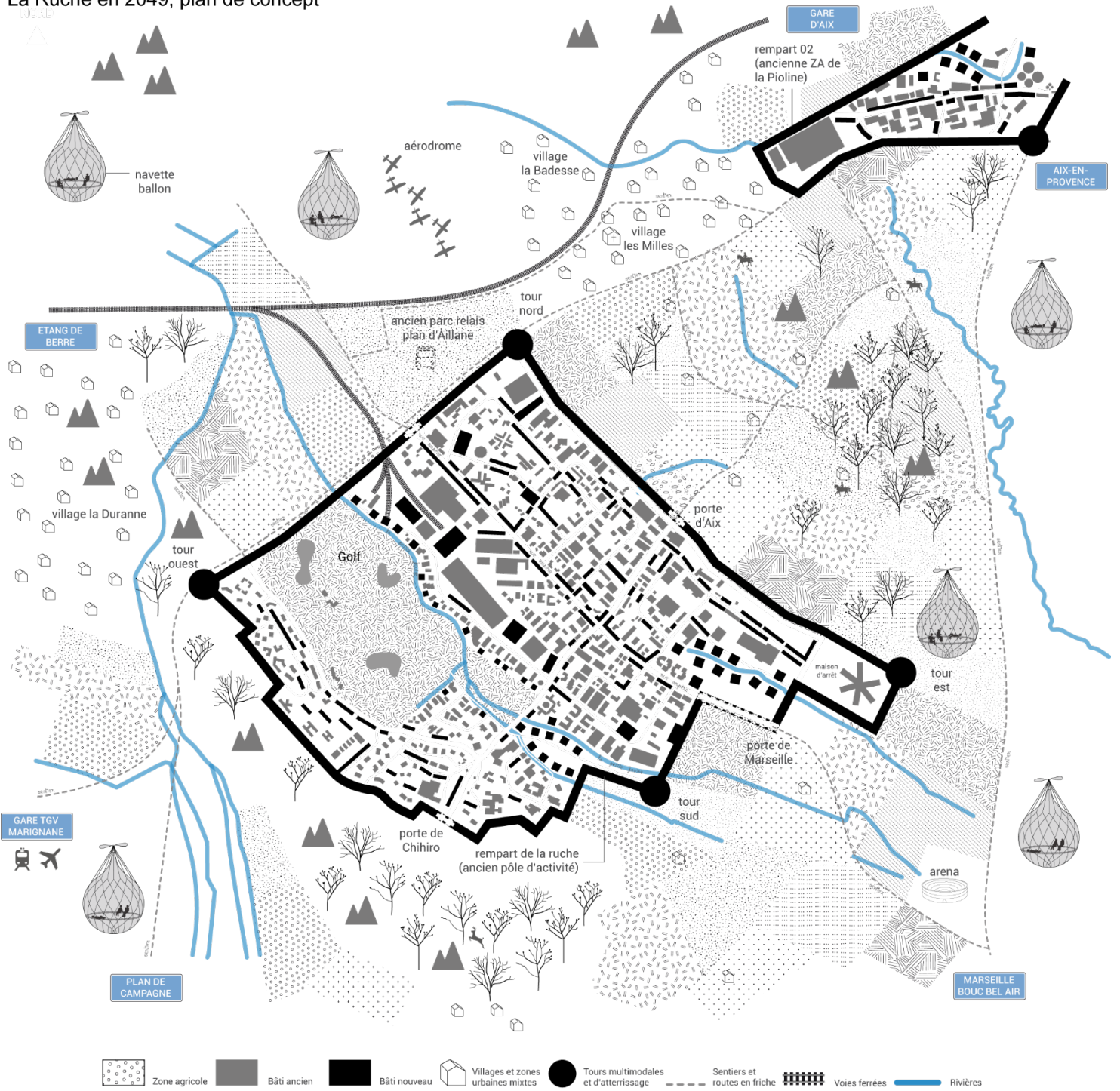


**2049**  
densification intense à l'intérieur des  
remparts, suppression de toutes les routes  
qui deviennent des sentiers,  
le transport se fait désormais  
uniquement par les airs

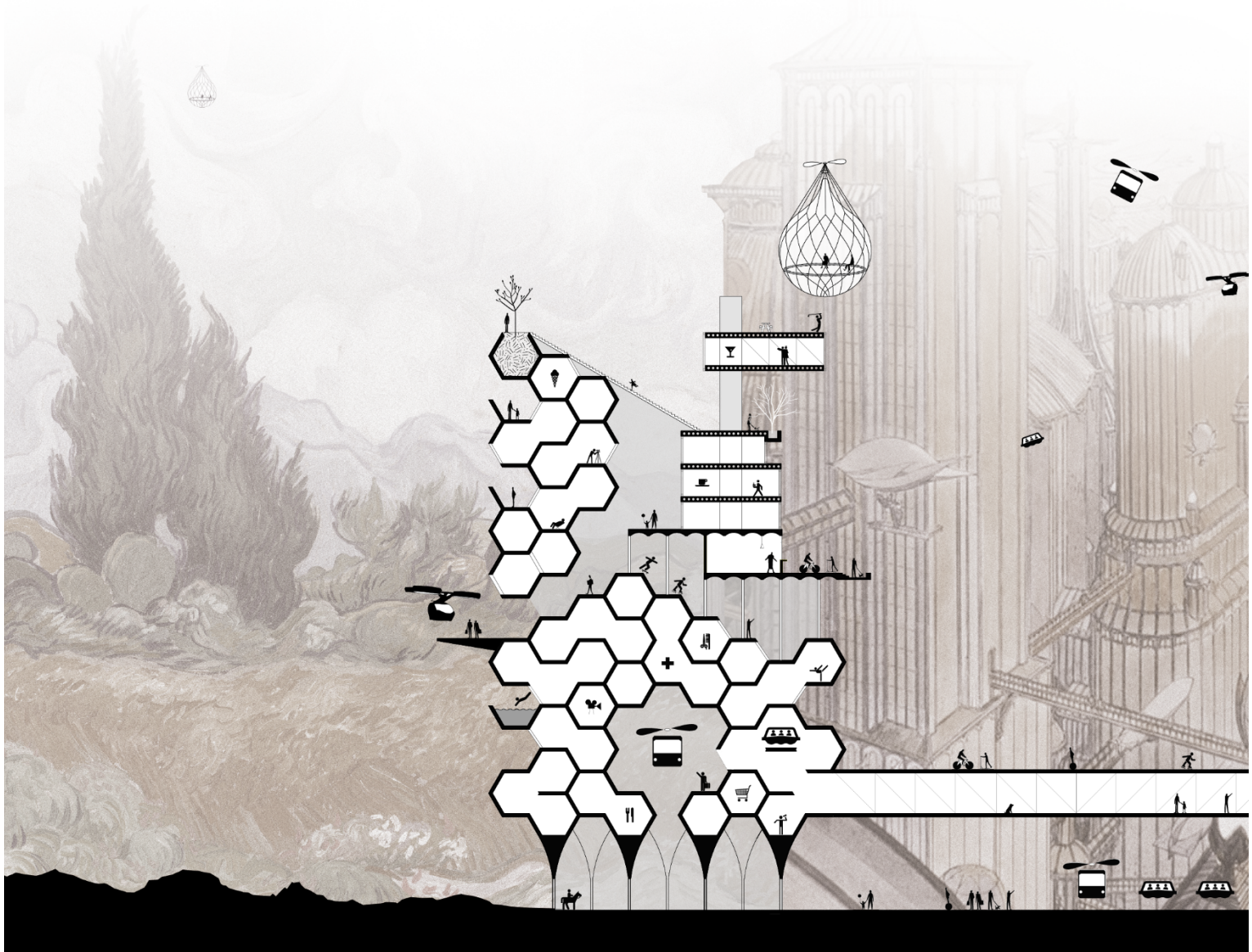




# La Ruche en 2049, plan de concept



Coupe sur le rempart de la Ruche au niveau d'une porte







## RECYCLAIX

Projet présenté par l'équipe u<sup>2</sup>architectures

*Composition de l'équipe :*

Ulysse Panel, architecte HMONP

Ugo Nataloni, architecte HMONP

### Résumé

Le projet RECYCLAIX consiste à récupérer toute la matière première présente sur le pôle d'activité des milles, qu'elle soit dans le tracé des routes, le recyclage des structures industrielles, des matériaux de construction avec l'aide des acteurs sur site afin de peu à peu laisser la place à des dispositifs urbains plus optimisés et voués à produire de l'alimentation. Les hangars deviennent des serres habitées, les espaces verts sont intensifiés, les espaces industriels sont densifiés, les parkings mutualisés et enfin l'architecture y est verticale, à la fois pour récupérer l'usage du sol, et aussi pour accueillir de nouvelles fonctions urbaines. Celle-ci devient également réversible, et ouverte. Les espaces autrefois privés deviennent accessibles et la rue devient vecteur de rencontres et d'usages communs. La devise du projet « avec peu, faisons beaucoup. ».

### **Présentation du projet RECYCLAIX**

La zone d'Aix les Milles incarne à nos yeux tous les symptômes de l'entrée de ville française.

Une organisation de hangars et de bâtiments peu denses, peu qualitatifs, très peu d'espaces publics, très peu de lieux de rencontres, très peu de vie...

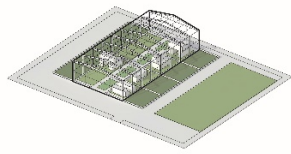
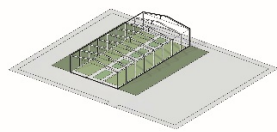
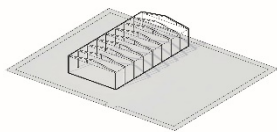
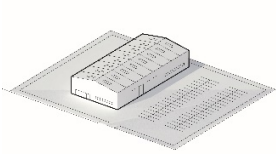
Mais est-ce qu'il est nécessaire de tout déconstruire pour recommencer quelque chose par-dessus ? Est-ce qu'un lieu aussi générique, sans « identité » urbaine peut-il être source d'urbanité ? Est-t-il possible d'adapter cet ensemble urbain aux enjeux de la ville contemporaine : une ville inclusive, généreuse, productive et respectueuse de ses habitants et de l'environnement ?

Avec un minimum de démolitions et en activant de nouvelles filières de réemploi, nous croyons qu'en peu de choses, la réorganisation des fonctions et l'optimisations des espaces de ce lieu peut totalement reconfigurer l'urbanisme de cette zone et la rendre habitable. Il s'agit de définir un nouveau cadre de vie.

Tout d'abord, il faut récupérer le sol. Dégager des surfaces de parkings au profit de la mutualisation des espaces de stationnement avec des silos pour les entreprises présentes en première phase, puis dans un second temps, s'approprier de nouvelles emprises pour développer des espaces publics. Par la suite, la densification de cette zone, nous l'imaginons de manière fonctionnelle et rationnelle en verticalisant et en hybridant les fonctions productives. Des tours mixtes et multi-usages prendront place dans des nœuds stratégiques pour récupérer les activités industrielles, artisanales, mais aussi accueillir des services publics, médicaux, des écoles, des bureaux, des logements. Ces tours seront totalement réversibles, leur structure permettant de laisser un plan libre entre la façade porteuse et le noyau, donnant toutes possibilités d'aménagement. Les transports seront mutualisés également, avec la création d'une ligne intérieure de tram à partir du pôle multimodal qui desservira l'avenue Ampère ainsi que la rue Albert Einstein prolongée jusqu'à la rue Louis Berton, tout cela formant une boucle permettant aux usagers et habitants du site de ne pas emprunter la voiture pour faire les déplacements intérieurs.

Deuxième étape, il faut rendre sa fonction productive au sol : producteur de nourriture en valorisant l'agriculture urbaine, et particulièrement la permaculture ; producteur de biodiversité et de cohabitation ; producteur d'espaces de loisirs, de promenade, d'espace public. Il faut inverser le schéma actuel, ne plus voir les espaces végétalisés comme les limites physiques des parcelles industrielles, mais au contraire en faire des espaces de lien. Pour permettre cela, toutes les rues privées à l'intérieur des emprises industrielles seront récupérées et/ou prolongées. Les anciennes voies ferrées seront réhabilitées pour permettre de faire du transport de fret et alimenter les espaces productifs qui les abordent. Dans cette optique, tous les espaces végétalisés existants seront conservés, et seront renforcés par de nouvelles plantations, des systèmes de noues paysagères. De nouveaux espaces végétalisés seront créés à la place des surfaces de parking récupérées pour créer de nouvelles trames écologiques. Toutes les franges agricoles et paysagères du site seront renforcées, notamment le front bâti Ouest deviendra un ensemble d'exploitants et d'éleveurs dont les animaux viendront paître dans le terrain de golf, et le champ devant la maison de détention permettra d'expérimenter un programme de réinsertion des prisonniers par le travail à la ferme, tout en produisant des consommables pour les différents services de restauration publics et privés.

Enfin, l'architecture existante sera revalorisée. Les grands hangars enveloppés de tôles ondulées seront dévêtus de celles-ci au profit de vitrages, et pourront accueillir des « villages-serres » dans lesquels toutes les fonctions et les énergies seront mutualisées. Dans ces hangars, des logements et des activités communes seront introduites, ainsi que des jardins partagés intérieurs profitant de l'effet bénéfique et protecteur de la serre, en confort climatique et en apport solaire. Les très grands hangars seront récupérés pour y loger des programmes culturels multi-usages et aux fonctions modulables : concerts / scènes de théâtres / expositions / musées / cinémas. La plateforme Easydis Casino conservera son rôle de logistique mais pour l'intégralité du site, en devenant le lieu de retrait de toutes les commandes du quartier et répondant à la problématique du « dernier kilomètre ». Des immeubles de logement viendront par la suite, s'implantant dans les dents creuses laissées par les entreprises qui déménageront dans les tours mixtes déjà implantées ou dans la zone productive intensifiée le long de la voie ferrée réhabilitée contre la plateforme Easydis. Ceux-ci proposeront tous des espaces de production de nourriture individuels en bacs fabriqués par les tôles récupérées des usines désossées ou du bois des palettes de chantier. Ces immeubles auront une structure adaptable, permettant à l'immeuble d'avoir une serre productive en toiture et une quantité de logements variables selon la demande des habitants. Enfin des équipements techniques (éoliennes, panneaux solaires, ...) seront implantés pour utiliser au maximum les énergies renouvelables intrinsèques au site dans le but de limiter au maximum l'impact énergétique et écologique de l'ensemble du site.



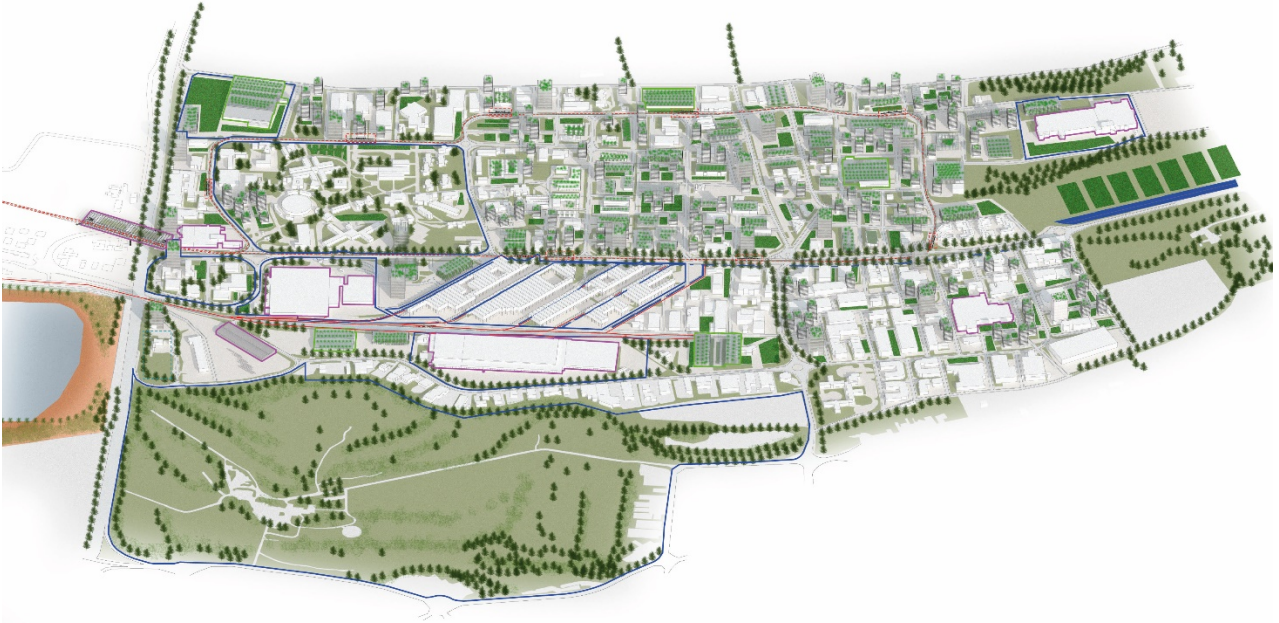




**Vue depuis la rue Ampère**



**Vue des serres - tours de logement**



Axonométrie générale du site



Vue du pôle industrie





## LES MILLES E(S)T UN UNIVERS

Projet présenté par l'équipe **Ahmed HMIDI et Safa BEN KHEDHER**

Composition de l'équipe :

**Ahmed HMIDI**, architecte DE en formation HMONP, mandataire, Marseille

**Safa BEN KHEDHER**, architecte DE en formation HMONP, Marseille

Résumé du projet :

En 2019, **Aix Les Milles** est l'un des **bassins d'activité** les plus importants au cœur de la métropole Aix-Marseille-Provence. Néanmoins, elle continue de **grignoter les terres agricoles** avec ses bâtiments qui semblent perdus au milieu des espaces extérieurs surdimensionnés. **En 2049**, Elle se dessine comme **un vaisseau sanguin d'une métropole autonome**, un cœur battant de l'agriculture et **un squelette du développement économique**. Les connexions physiques et virtuelles de ce **parc agricole** avec les univers de la métropole favorisent le développement des **Milles et un univers agricoles**. L'exemplarité de ce modèle d'**urbanisme transitoire** pourrait être reproductible pour d'autres « zones » issu de l'urbanisation des années 1960 : une activité compatible à ces tissus crée des univers et des univers. Entre temps, l'histoire de sa **mutation** se dessine **dans l'air du temps**... Une histoire sans fin car elle est le passé du futur : **l'inconditionnel**...

LES MILLES E(S)T UN UNIVERS

## Les Milles

Le phénomène de la périurbanisation apparu en France dans les années 1960 se poursuit. Il s'est accompagné d'un développement par juxtaposition souvent stérile, d'entités urbaines, souvent monofonctionnelles. Les **zones d'activités** sont une des formes dominantes du phénomène de la **périurbanisation**. Aix les Milles est un pôle d'activité qui participe au **développement économique** et à la création des emplois au sein de la métropole Aix-Marseille-Provence. Néanmoins, sa situation périphérique engendre la **discontinuité des taux d'occupation** qui rend difficile le bon calibrage des services et la **rentabilisation des infrastructures** pourtant indispensables à la vie de ce **morceau de territoire**. Cette composante de la vie périurbaine est susceptible de **renouvellement** et de densification. Face à l'étalement urbain, il paraît nécessaire aujourd'hui de **repenser la périurbanisation** et l'aménagement du territoire qui en résulte et surtout de se poser la question primordiale : « **quelle activité pour les pôles d'activités de demain ?** » Comment **revitaliser** le site d'Aix les Milles, contrer l'effet « zone », allier **identité propre** du site et transformations innovantes et rendre possible l'interaction entre le monde économique, social et environnemental ?

## Un agricole

uni(vert)

En parallèle, aujourd'hui, **L'agriculture** apparaît comme un des défis de **développement durable** et un des piliers de la **soutenabilité** et de la **résilience urbaine**. Cependant, cette activité est en baisse : la part de la surface agricole utilisée dans la métropole est réduite. De plus, la pollution due au transport mécanique freine son développement. Dans ce contexte, Aix les Milles, comme toute « zone » d'activités, pourrait être aujourd'hui, le **laboratoire du possible** vue la **disponibilité du foncier** et sa **faible densité**. Il s'agit de saisir l'opportunité foncière offerte par les grands espaces vides pour y implanter une **activité compatible** avec ce tissu péri-urbain, que les centres villes ne peuvent accueillir et qui assure une **attractivité certaine** : l'agriculture. Couplée à une **réflexion paysagère** et une infrastructure innovante pour une **mobilité hybride**, elle a un rôle important dans la **révélation de l'histoire**, la protection des terres, la structuration de l'urbain et l'amélioration du cadre de vie collective.

## D'une logique de développement économique à une stratégie d'aménagement économique

Notre projet raconte l'histoire des « **Milles et un univers** » dont les événements ont eu naissance dans le cadre d'un appel à idées lancé par « l'Atelier Urbain Aix 2040 » en 2019. Notre histoire fait retenir que **le futur se dessine et s'inscrit surtout dans le passé**. Elle interroge le devenir des zones d'activités face au processus de densification en dessinant la **ligne d'horizon** de la Z.A Aix les Milles à l'horizon de 2049 avec des **événements clés tous les 5 ans** : une période qui correspond par hasard à la durée d'un cycle politique. Ce dessein interprète **la (re)place de l'agriculture** dans le périurbain et plus particulièrement dans les zones d'activités à la fois sur les plans foncier, formel, social, économique et environnemental. Il oriente vers **un cœur de métier** qui dessine **le trait d'union de la métropole** : une enquête exclusive au fil du temps. Ce projet brosse le portrait d'un nouvel univers alliant **identité et évolution, mémoire et avenir, Les Milles d'hier et Les Milles de demain**. Ainsi, ce site pourrait devenir **un lieu où s'invente le futur**, de nouveaux modes d'habiter, de nouvelles mobilités et une nouvelle gestion du territoire. L'architecte devrait penser le territoire non seulement avec le pinceau d'architecte et de concepteur mais aussi avec celui d'un usager de L'espace. L'histoire des Milles et un univers peut-être racontée ailleurs en France dans d'autres univers. L'architecte est, entre autre, un chercheur, un rêveur, n'est-ce pas ?

## Univers 1 : Vers une agriculture réservée

Planification et communication

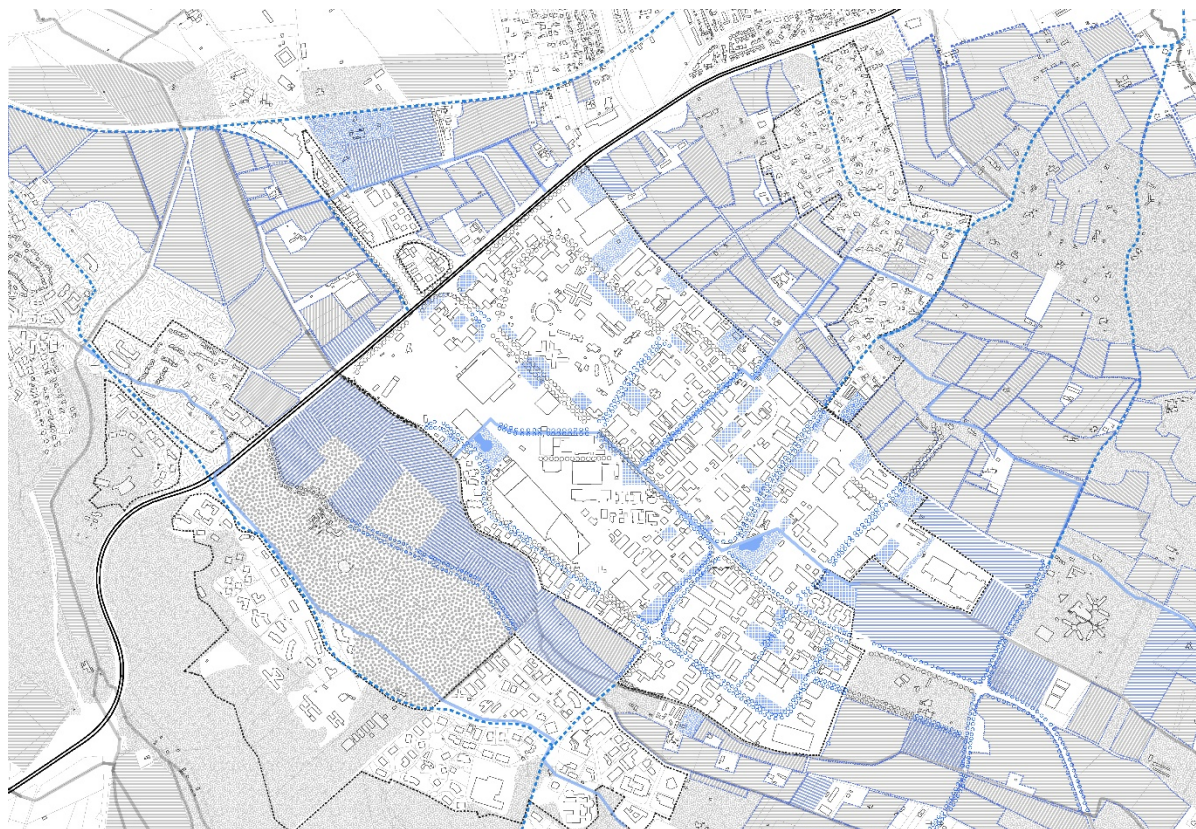
### Temps 1 : L'agriculture, un déclencheur de la requalification

En 2020, des agriculteurs, des paysagistes et des aménageurs locaux s'intéressent par les potentialités du site d'Aix les Milles. Ils décident ensemble de penser le vide issu de l'urbanisation de ce pôle d'activité comme un lieu possible de reconquête. La métropole Aix-Marseille-Provence leur met à disposition le vide constituant le paysage existant d'Aix les Milles. En contrepartie, ces aménageurs réhabilitent et fertilisent les terres gratuitement. L'idée est de dessiner un élément déclencheur du paysage urbain, une couche d'accroche. En s'appuyant sur les trames existantes, un paysage zéro anticipe l'urbain, structure le vide et révèle l'histoire grâce à la reconquête de la nature par ces deux formes : agriculture et paysage

### Temps 2 : Un contour d'un environnement hybride

En 2025, le dessin du paysage de préfiguration et la communication du résultat de l'aménagement agricole et paysager, permet l'ancrage géographique du site et la mise en valeur de son identité propre. La métropole s'investit dans le dessin généreux des espaces d'évolution pour préserver le paysage, renforcer les lisières, contrer l'étalement urbain. Il s'agit d'un support d'échange, de communication et de vente des produits issus de l'agriculture locale. Pour cela, elle négocie avec les occupants du site la rétrocession des espaces de « frontage ». Ces espaces extérieurs d'intérêt commun actifs et productifs permettent d'organiser des événements entre agriculture et urbanité. Ainsi, le site d'Aix Les Milles passe d'un paysage agricole à un paysage « agrico-urbain ».





## Univers 2 : Vers une agriculture citoyenne

Programmation, logistique et gouvernance

Temps  
d'avenir

1 :

Une

voie

**En 2030**, grâce à la promotion du site et sa visibilité, une dynamique collective s'installe entre acteurs publics (métropole et région) et acteurs privés (AFU : association foncière urbaine, AMAP : association de maintien d'une agriculture paysanne, investisseurs privés, ADEME) qui décident de subventionner un chantier pilote d'infrastructure et de logistiques innovantes et hybrides. Il s'agit de réhabiliter la multifonctionnalité de l'agriculture et de renforcer le lien urbain-rural grâce à une desserte ferroviaire des marchandises et des personnes qui rend le transport productif. Mutualiser une infrastructure permet de réduire le temps de mise en œuvre du projet, rentabiliser efficacement l'opération en mutualisant les acteurs et trouver de nouvelles sources de financement partagé.

Temps  
différent

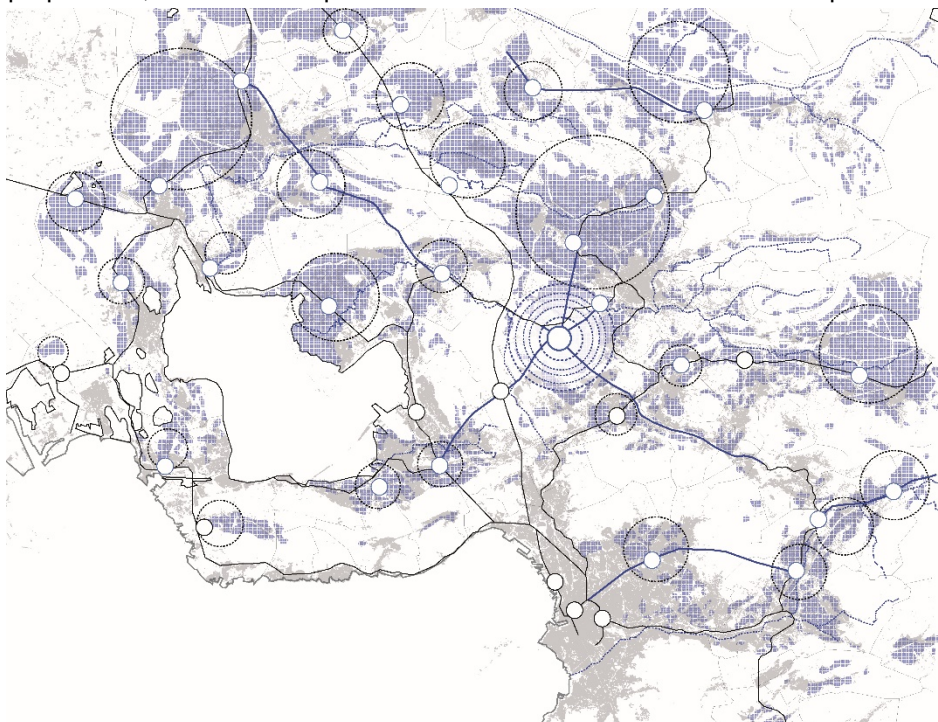
2 :

Vers

un

univers

**En 2035**, Pour répondre à ces demandes, la région d'Aix-en-Provence lance un chantier pilote dont elle reste propriétaire, un bâtiment phare en lien avec la mobilité mise en place. Ce bâtiment accueillera actifs privés et associations qui payera des loyers modérés et / ou donne en contrepartie des services selon les



intérêts des uns et des autres qui portent sur la thématique générale de l'agriculture et qui permettent la valorisation, la transmission des connaissances et de la pédagogie agricole en circuit court. Hybride et ouvert à tous, ce projet crée la centralité du site et dessine une vie de quartier, un espace de dynamique collective, de dialogue, échange, recherche et expérimentation. Ce bâtiment-test remet en question la notion de propriété qui est devenue dépassée depuis les années 2020. Ainsi, cette structure flexible fédère une gouvernance dynamique et partagée, un entretien et une gestion collective et collaborative.

**Univers 3 : Vers une agriculture durable**  
 Développement urbain, économique et social

Temps 1 : Un MIME



**d'agriculture**

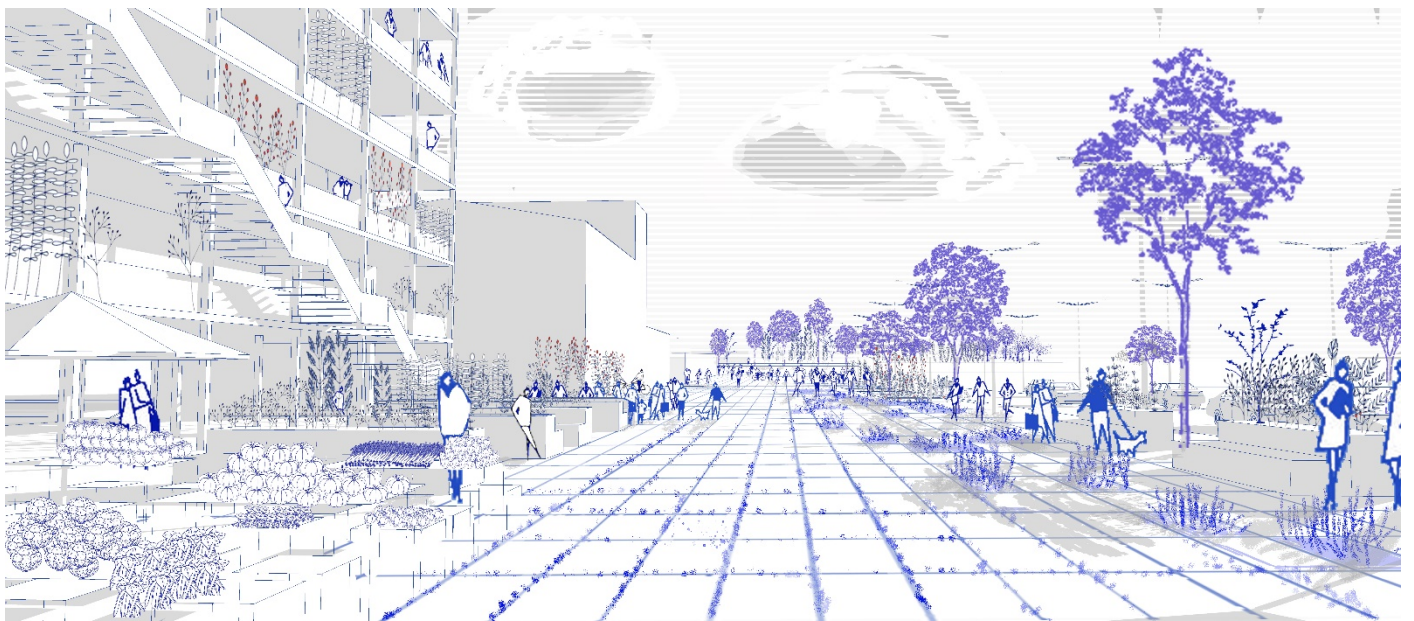
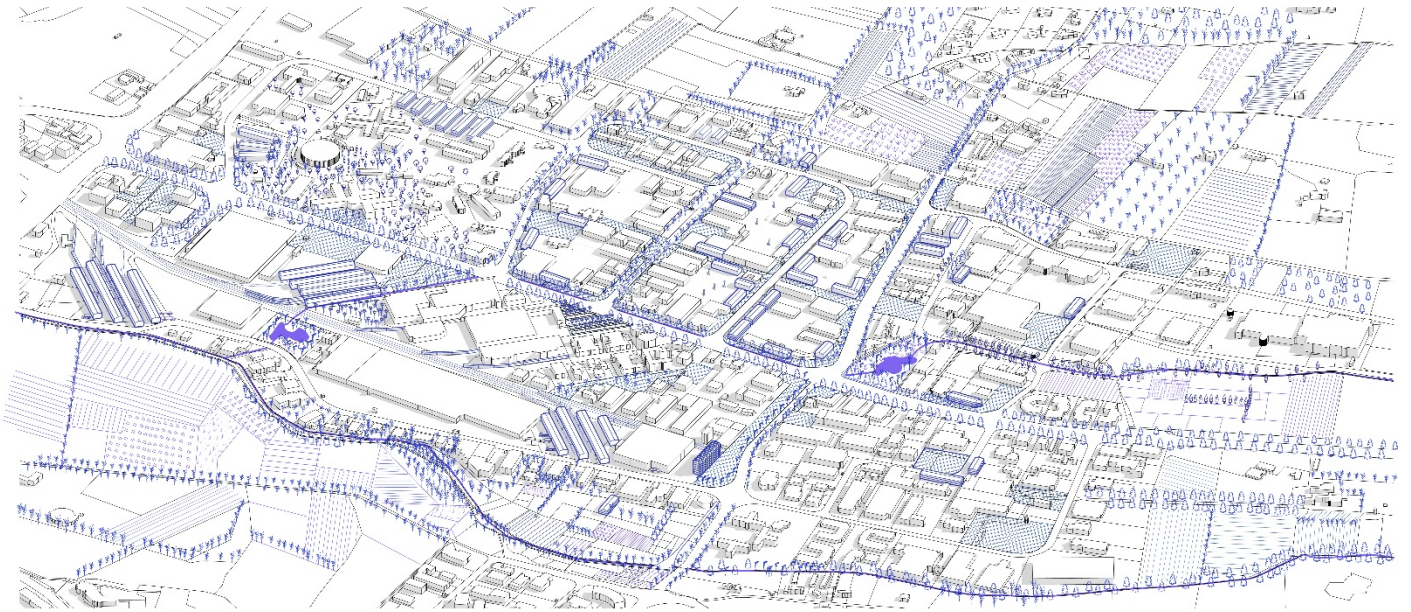
En 2040, suite à la réussite du chantier pilote à l'échelle d'Aix Les Milles et la valorisation du projet à l'échelle de la métropole, la collectivité locale, la région et les occupants du site et des polarités agricoles avoisinantes lancent en partenariat le MIME d'agriculture (un marché d'intérêt métropolitain et écologique). Un marché à l'échelle d'une métropole cohérente géré par application de transmission et de partage de matériels, de produits et de connaissances : une agriculture connectée et un laboratoire qui lie agriculture et urbanisme.

Temps delà 2 : Vers l'infini et au-

En 2045, les habitants du site, se trouvant au milieu du MIME agricole, décident d'une révolution urbaine pour accélérer ce renouvellement. Ils décident de faire de leur lieu habité, un pôle agricole qui tend vers une équité sociale, un équilibre environnemental et une efficacité économique. Pour le faire, ils développent la démarche BIMEBI (Brasser Intérêt Métropolitain Et Bâtisse Individuelle). Cette démarche consiste à la vente d'une partie de sa parcelle privée pour la construction de bâtiments à usages en relation directe ou indirecte avec l'agriculture. Ainsi, les



occupants du site rentabilisent les espaces non utilisés de leurs parcelles et les développeurs de projets agricoles métropolitains économisent les coûts liés au transport, aux engins et aux espaces de travail en mutualisant ce pôle agricole.





## Faire Ville



« Prière de ne pas ouvrir les portes lorsque le tram est en marche, même si le paysage est magnifique »

### Contexte

#### *Zone d'Activité d'Aix-Les Milles*

#### *Situation géographique*

Le pôle d'activité des Milles, créé en 1968, avait à l'origine pour objectif de désengorger la ville d'Aix-en-Provence, en déployant une large zone industrielle couvrant 500 ha, à proximité des grands axes routiers. Cette zone s'est étendue sur des terres agricoles bordées par plusieurs espaces paysagers à forte identité (collines et champs) ainsi que plusieurs entités résidentielles comme les villages des Mille de Lyunes, Calas ou La Duranne. Elle ne se relie pourtant pas à tous ces éléments du grand paysage, et reste indépendante de son contexte où elle s'impose sans nuances.

### *Trame humaine*

À l'origine zone industrielle, le pôle s'est diversifié en agrégeant des zones d'activité voisines (zones de Pichaury, la Robole, Zac Eiffel, Zac de l'Enfant). Aujourd'hui, la zone d'activité d'Aix-Les Milles compte environ 1 500 entreprises, un nombre qui va croissant depuis sa création, et emploie 27 000 salariés. Si le secteur tertiaire est le plus largement représenté, il n'en reste pas moins plusieurs entreprises industrielles et commerciales qui donnent à la zone un dynamisme fort et une diversité bienvenue pour se développer. Toutefois l'implantation chronologique et non planifiée de ces entreprises a créé des conflits d'usages au sein du site, où les flux logistiques, personnels, domicile-travail se croisent et se gênent. La zone étant exclusivement dédiée au travail, on n'y trouve pas ou très peu d'équipements « à taille humaine », propices à l'installation du résidentiel.

### *Typomorphologie urbaine*

La morphologie urbaine du site est encore très marquée par l'activité industrielle. Elle est caractérisée par un tissu urbain à grosses mailles conçu pour un usage exclusif de la voiture. Les bâtiments relativement bas et vastes sont sans grande qualité architecturale, et placés au centre de grandes parcelles souvent intégralement artificialisées et clôturées, dont les espaces non bâtis servent à des usages d'entrepôt ou de stationnement. La végétation peut sembler très présente dans le site ; on la trouve dans les entre-deux, le long des voies principales et secondaires, sur les talus et carrefours bordant la rue Ampère, ainsi que dans les nombreuses haies qui marquent les limites de propriété. Elle est toutefois peu diversifiée, et sert surtout de rempart visuel ou physique contre l'extérieur.

### *Trame viaire*

La Zone d'Activité s'organise autour d'un axe routier Nord-Ouest/Sud-Est de presque deux kilomètres et ponctué de giratoires (tous les 500 mètres environ), véritable épine dorsale du site qui relie les deux points de desserte principaux : l'axe autoroutier Gare TGV-Aix au Nord, l'axe autoroutier Marseille-Aix au Sud. Un second axe transversal, moins large, relie lui la Z.A. des Milles à la zone de Pychaury-Robole, elle-même reliée à la RD9 par un échangeur.

Ces deux axes structurants concentrent la majeure partie des flux de circulation (routier et transport en commun) mais aussi des nuisances sonores et de pollution.

Un vestige de réseau ferré subsiste, et le découpage parcellaire et l'implantation du bâti qui lui sont directement attenants révèlent le passé industriel de ces locaux.

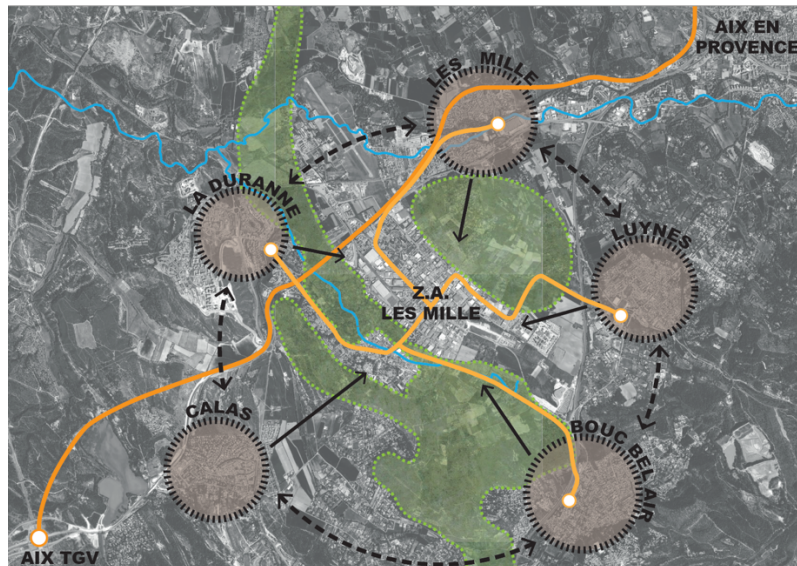
Le site a une superficie comparable au centre-ville d'Aix-en-Provence mais dispose d'un maillage viaire moins étoffé et non adapté à l'usage de la marche à pied. L'usage de la voiture y est rendu inévitable.

Aujourd'hui *“le développement économique [de la Z.A.E.] est plus rapide que le développement des infrastructures”* témoigne le Président des entreprises du P.A.A.P. dans la revue du Pôle de décembre 2018. Outre une problématique de desserte du site, l'article évoque aussi une offre de stationnement insuffisante.

En effet, plusieurs projets de développement sont en cours à proximité directe du pôle d'activité (ZAC Plan d'Aillane, ZAC de l'Enfant, ZAC de Tourillon), traduisant son véritable dynamisme et une attractivité pour certains secteurs d'activité. Dynamisme freiné pourtant par le faible nombre d'accès au site et son usage exclusivement dédié au travail, qui le fera se heurter aux zones résidentielles à proximité.

## Parti pris

L'ambition du présent projet est de faire de la Zone d'Activité d'Aix-Les Milles un véritable **lieu de vie connecté à son environnement direct** en impulsant une transformation endogène pour faire *ville* et non plus *zone*. Même s'il s'agit de rompre délibérément avec la logique de zonage et de faire de la Zone d'Activité un véritable quartier urbain où les équilibres sociaux, économiques et environnementaux sont respectés, la présente proposition n'en est pas moins échelonnée dans le temps dans une logique de transition.



Logique territoriale du projet

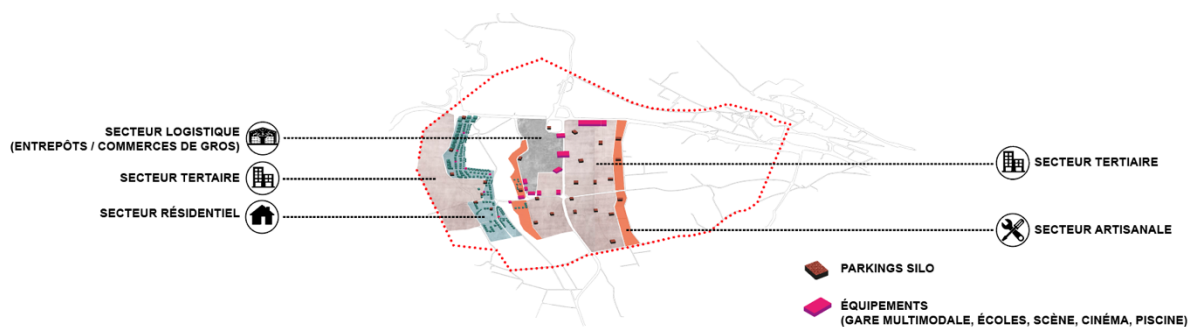
Cette transition **s'appuie sur les éléments naturels et paysagers** qui constituent l'environnement direct actuel du site et que le projet s'attache à révéler et à renforcer. Aussi, l'eau, la végétation, le paysage constituent le socle de ce projet de quartier qui lui confère sa grande qualité et une identité nouvelle en investissant les axes de circulation majeurs du site pour les transformer et déclencher sa mutation. Les chemins de l'eau en particulier sont une idée forte que le projet développe et décline à différentes échelles d'intervention et devient prétexte à une reconfiguration du maillage viaire et du parcellaire. C'est un façon de relier le site à sa topographie, les paysages naturels et agricole qui l'entourent, mais aussi aux ruisseaux qui le traverse et à l'Arc qui le joute.



Trame paysagère



La **mixité fonctionnelle** mise en place progressivement est déployée de façon à conserver la diversité d'entreprises et l'attractivité économique du site. Pour ce faire, le projet compose l'organisation de l'urbain sur la base d'un partage intelligent des espaces publics entre résidentiel et activités, et des secteurs d'activités prennent en compte les spécificités des entreprises dans le cadre de vie afin de limiter les conflits d'usages. Ils sont articulés entre eux par des équipements et des espaces publics structurants et divers en complément de l'offre existante : équipements culturels, parcs urbains, venelles piétonnes, écoles, recyclerie, place de marché, espaces productifs et de partage des savoirs. Les équipements publics emblématiques sont implantés en périphérie du secteur industriel et logistique résiduel afin de le jalonner et faire le lien avec le reste du quartier. Ils permettent ainsi d'articuler les activités industrielles aux usages urbains tout en créant de la distance.



*Trame bâtie*

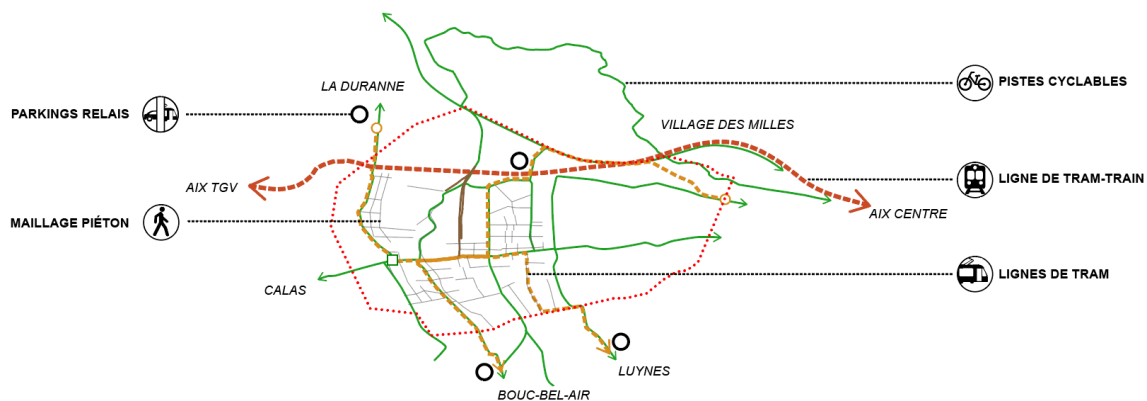
Par ailleurs, le projet intègre aussi plusieurs formes de logement réalisées en plusieurs tranches. Développées dans un premier temps en bordure du corridor de biodiversité qui traverse le site, des opérations accueillant du résidentiel sous forme de petit collectif et d'habitat groupé seront prolongées de jardins. D'autres opérations de logement viendront par touches, dans les interstices entre des bâtiments d'activité qui bordent le corridor de biodiversité. Par la suite, il est envisagé de saisir les opportunités de surélévation des bâtiments d'entreprises existants pour densifier les secteurs tertiaires du quartier une fois qu'il aura gagné en attractivité. Cet échelonnement des opérations d'aménagement résidentiel qui incluront bien évidemment les aménités propres à l'habitabilité d'un quartier (équipements de quartier, petits commerces et services), permettra de densifier progressivement le site. En tendant ainsi vers une cohérence du langage architectural (volumes, implantations, alignements, surélévation, qualification des dents creuses), la nouvelle image du quartier se construira progressivement.

Quant aux infrastructures de transport, c'est un aspect sur lequel le projet propose d'intervenir en priorité, pour répondre aux "besoins en infrastructure" du site. Cependant, il n'est pas ici question de créer un accès routier de plus, mais bien de **transformer et d'enrichir le réseau viaire existant** et de mettre en place des équipements spécifiques de façon à encourager la pratique des transports en commun, du vélo, de la marche à pied, et de l'intermodalité dans les déplacements quotidiens vers et sur le site, depuis sa périphérie : deux lignes de tram, un tram-train, une gare multimodale, des parking relais, un réseau étoffé de pistes cyclables, des promenades. Sur le site, un réseau de parkings silo est prévu pour libérer des surfaces artificialisées (pour les densifier ou les transformer en espaces

publics), revoir la place de la voiture dans le quartier, et mutualiser des espaces de stationnement entre son usage résidentiel et d'activité.

La création de **nouvelles dessertes est exclusivement réservée à un usage des modes doux**. Ainsi nous avons imaginé un projet de trams reliant, à l'échelle locale, les différentes polarités résidentielles qui entourent le site (le village des Milles, la Duranne, Calas, Luynes, Bouc-Bel-Air) dont il conviendra de renforcer la structure urbaine et leur caractère de centralités de second ordre. Couplé à ces deux lignes, notre proposition intègre la réalisation d'un ligne de tram-train (type RER) reliant, à plus grande échelle, l'aéroport et la gare TGV au centre-ville d'Aix-en-Provence avec un arrêt sur le site. Au croisement de ces échelles (régionale et locale) de transport, une gare multimodale est implantée, et constitue une des nouvelles portes d'entrée du site. Deux passerelles pour mode doux au-dessus de la RD9 sont aussi prévues, l'une directement connectée à la gare multimodale, l'autre reliant le parc du golf au quartier de la Duranne. En plus de remplir leurs fonctions de franchissement de la limite que représente la voie rapide et d'en connecter les deux rives, un soin tout particulier pourra être apporté à ces deux passerelles pour requalifier l'entrée de ville d'Aix-en-Provence depuis l'aéroport et la gare TGV.

Un réseau de pistes cyclables connectera et donnera à voir aux usagers du site les paysages qui l'entourent et ce jusqu'à l'Arc le long duquel un voie d'agrément reliant plus largement Aix-en-Provence à son territoire pourra être aménagé.



*Trame viaire*

La mise en valeur des **chemins de l'eau** est une intervention emblématique du projet. En ciblant les actions sur la gestion de l'eau à différentes échelles dans le quartier, celle-ci devient le fil rouge de sa requalification puisqu'elle est prétexte à un redécoupage parcellaire, à la rénovation du bâti, à la création de venelles piétonnes et cyclables, et elle est plus généralement l'élément central d'un réseau d'espaces publics variés, connectés et supports de biodiversité. Minimisation des effets d'ilot de chaleur urbain, moindre besoin en arrosage, aménités, ambiances urbaines ou plus naturelles, c'est l'eau et les façons dont elle est gérée et mise en scène qui dicteront les transformations du site de façon durable.



*Des espaces publics aux ambiances variées, apportées par la mise en scène des chemins de l'eau*

A l'échelle de la parcelle, l'opportunité de requalification proposée par le projet peut être appréhendée à différentes échéances et par des opérations d'extension et de surélévation de plus ou moins grande envergure : les interstices peuvent être investies par des jardins potagers, des serres, voir de nouveaux bâtiments d'habitation ; les toitures des bâtiments tertiaires et industriels peuvent être rénovées thermiquement, accueillir des panneaux solaires, des toitures végétalisées, voir être surélevées à terme. En effet, chaque intervention architecturale devra soigneusement penser les chemins de l'eau : système de récupération des eaux de pluie venant des toitures, écoulement de ces eaux non polluées dans des noues pour agrémenter des espaces de stationnement, puis dirigées vers des espaces publics où elle définit le caractère de chacun des espaces publics du quartier et les relie entre eux de façon hiérarchisée.



*Les aménagements liés à l'eau permettent de redessiner les toitures, les bordures des bâtiments, des parcelles, et de l'espace public*



## LA VILLE EN STRATE

Projet présenté par l'équipe **CONDUZORGUES**

### Composition de l'équipe :

Romain CONDUZORGUES, architecte HMONP mandataire, Marseille  
Audrey AUBERT, architecte DE, Master 2 urbanisme et aménagement, spécialité paysage et aménagement, Marseille  
Marie CHAUBET, architecte HMONP, Marseille  
Etienne MALPART, architecte DE, Marseille

### Résumé du projet :

Nous sommes en 2040 et la conscience collective a fortement évolué. Les discours pessimistes des années 20 (2020) à propos du changement climatique, de l'extinction massive des espèces animales, végétales et sous-marines ont permis à l'homme de rebondir et de re-questionner son mode de vie, ses impacts, sa façon de se développer, de se déplacer, de consommer, d'habiter.

Les zones d'activités deviennent désuètes et ont vocation à devenir ville.

**Qu'est ce qui « fait ville » ?** L'intégration de la fonction « habiter », la mixité des programmes, des fonctions, la variété des équipements. C'est le retour de l'humain sur le territoire en pleine conscience des enjeux de soutenabilité.

La vi(II)e vert(e)icale s'est emparée des espaces vides et décide de laisser le sol vivre et reprendre ses droits, c'est un espace qui n'est plus de lieu de vie exclusif des hommes. La proposition de ville en strate répond aux développements futurs de la zone d'activité des Milles.

Les politiques publiques ont enfin accepté l'idée d'une densification urbaine dans la verticale, la hauteur ne se résumant pas aux tours et barres que nous avons connues entre les années 1960 et 1990. Les zones commerciales, oubliées des hommes le soir et dépourvues d'humanité par ce va-et-vient constant de voitures la journée, ont finalement été remises en question rapidement. L'arrivée d'un parc automobile électrique nous a amené à constater que le réel problème n'était pas simplement la pollution aux particules mais bien également la congestion. Le mode de consommation ayant évolué, ces grandes surfaces laissent derrière elles des espaces largement exploitables à réinterroger. Par ailleurs, l'absence de vie et d'animation dans ces lieux a été constaté : les « espaces publics » -qui se résument uniquement aux surfaces de parking- étaient strictement réservés à la voiture la journée. La nuit, l'îlot de chaleur urbain que dégageaient ces surfaces chauffées la journée, faisait de ces lieux des zones peu propices à la vie nocturne. Pas un insecte, pas un oiseau, pas un chat ! Les zones d'activités ont dû être re-questionnées pour avoir vocation à devenir ville.

Qu'est ce qui « fait ville » ? L'intégration de la fonction « habiter », la mixité des programmes, des fonctions, la variété des équipements. C'est le retour de l'humain sur le territoire en pleine conscience des enjeux de soutenabilité.

Le « retour aux sources » est apparu comme une évidence, c'est aussi le retour de la nature autour des hommes, la reconquête verte par la restitution des sols. Ne doit-on pas prendre racine pour ensuite, se développer et s'épanouir ?

L'enjeu était de faire (re)vivre le sol de notre Terre. C'est principalement en procédant à une désimperméabilisation massive des sols que les hommes ont retrouvé un rapport avec la nature ; la terre nous permettant de nous nourrir, de travailler, de se soigner, de se divertir, de se ressourcer.

La vi(II)e vert(e)icale s'empare des espaces vides et décide de laisser le sol vivre et reprendre ses droits. Le sol est vivant et nous avons besoin de lui. Le « niveau Sol » est dédié aux espaces naturels, aux espaces verts, et à une nature qui se développe seule ou avec l'agriculture. C'est un espace qui n'est plus de lieu de vie exclusif des hommes. On s'y déplace, on y travaille, on s'y promène. Le sol c'est aussi les bâtiments existants reconvertis (logistique et cycles de retraitement, stationnement, espaces dédiés à l'agriculture...). Une partie du bâti existant est support du projet de ville du haut, c'est le niveau canopée. Les circuits courts de consommation sont alors rétablis. Par ailleurs, les ressources de demain sont nos déchets d'aujourd'hui : parpaing, panneau de tôle ou de bois, blocs de béton...sont réemployés pour la construction du quartier.

Le rez-de-piéton ou niveau Canopée, est le nouveau niveau de référence des espaces publics de l'homme et des piétons ou réservés aux modes doux (transports en commun, voies de déplacements rapide...). Ce sont les toitures des immenses hangars et bâtiments commerciaux qui donnent le niveau de référence. C'est aussi l'interface entre un monde humain qui vit, se nourrit, se divertit, étudie, travaille dans le quartier, en conciliation avec l'espace au sol et le lointain.

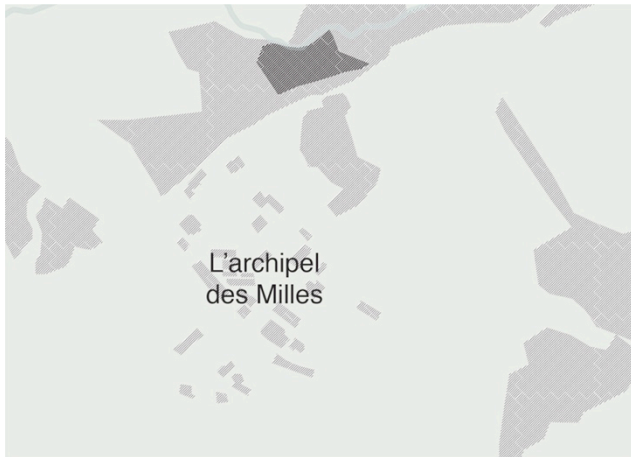
Trois échelles de déplacement sont nécessaires :

**1.le tube** (en connexion locale par un HUB d'intermodalité). La ville a besoin d'être connectée avec un réseau ultra haute performance et respectueux de l'environnement. Il permet de relier les Milles aux grandes centralités et aux pôles de déplacement (Aix-en-Provence, Marseille, aéroport, gare TGV d'Aix...). Il est sur pilotis pour minimiser l'impact au sol et ne pas interrompre la trame verte et bleue

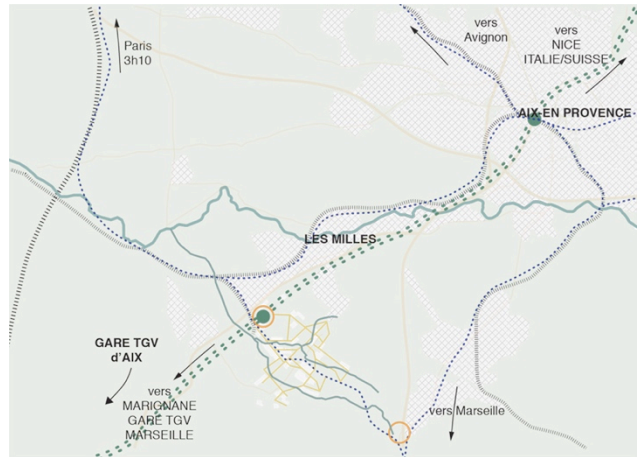
**2.tramway** : transport métropolitain qui suit ou réutilise les infrastructures de transport existantes. Au sol, il relie également le quartier des Milles aux pôles multimodaux (parking relais, le tube...)

**3.le rez-de-piéton ou niveau Canopée** : un réseau d'infrastructures en franchissement aérien ou posé sur les toitures des bâtiments restant pour le piéton et les modes doux (cycles, trottinettes...)

L'eau sait toujours retrouver son chemin. En désimperméabilisant, on réouvre également les lits des anciens cours d'eau, busés, enfouis ou supprimés pour qu'ils soient à nouveau visibles et exploitables pour une production ; énergie et opportunité d'activités nautiques en réponse à la problématique des îlots de chaleur urbains. Ils sont également le moyen de se déplacer et de connecter le quartier à l'Arc et donc à l'étang de Berre qui est également requalifié selon le même principe de ville résiliente et stratiforme.



CONSOMMATION DE L'ESPACE



TRANSPORT



TRAME BLEUE



TRAME VERTE



PROGRAMME JOUR

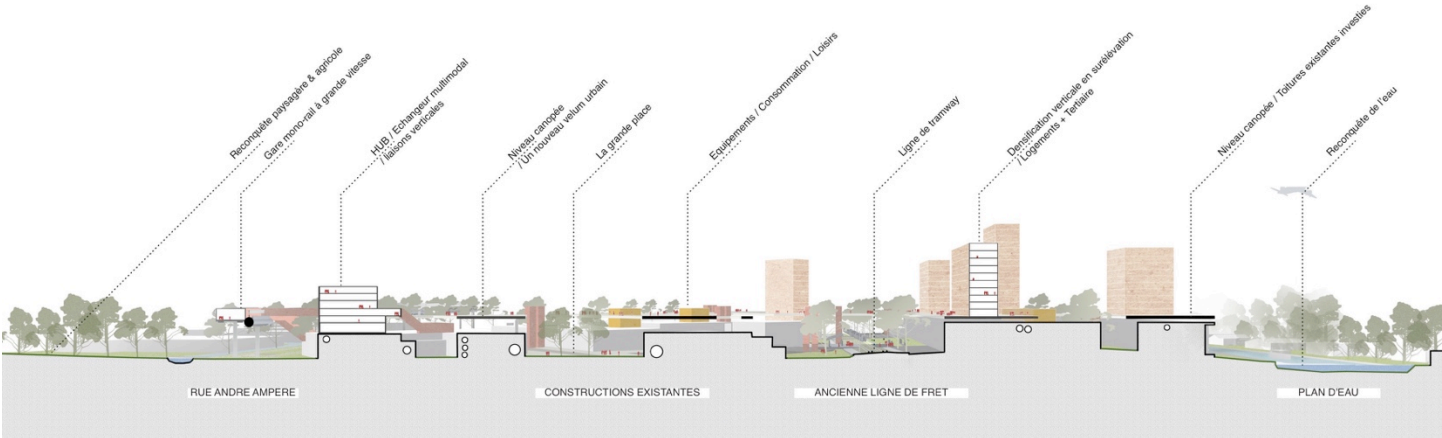


PROGRAMME NUIT





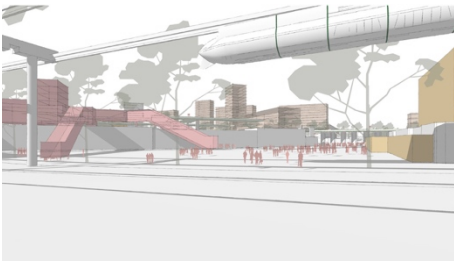
PROPOSITION PROJET - PLAN DE MASSE



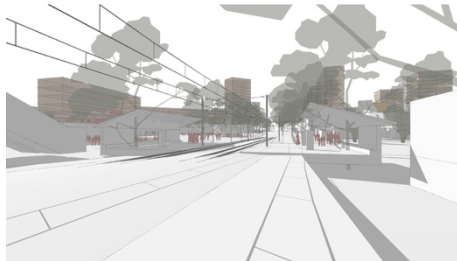
PROPOSITION PROJET - COUPE



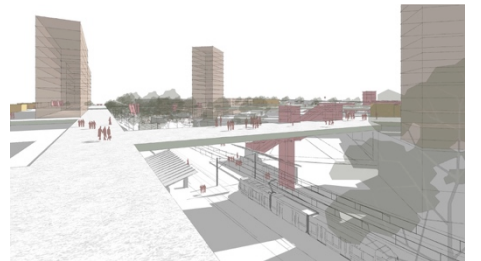
PROPOSITION DE PROJET - AXONOMETRIE



LA GRANDE PLACE



LA VILLE DU SOL



LA VILLE DE LA CANOPEE





# ZONE D'APPROPRIATION DES MILLES

## LA VI[LL]E AUX 1000 PROJETS

Projet présenté par l'équipe **Charlotte Beraha**

***Composition de l'équipe :***

Charlotte BERAHA, architecte, mandataire, Aix en Provence

Hélène BARBIER, architecte urbaniste, Marseille

Matthieu GOUDEAU, Ingénieur mobilité, Marseille

Guillaume VERSTRAETE, Master 2 transport (TURP), Marseille

**Zone d'Appropriation des Milles : la vi[ll]e aux 1 000 projets**

Prendre le temps d'expérimenter, en faisant le pari d'une transition urbaine sur le temps long.

S'appuyer sur les différentes trames existantes (réseau hydrographique et espace verts, réseau viaire, découpage parcellaire) plutôt que sur un zonage rigide pour aménager.

Réconcilier nature, agriculture et urbanité, pour rendre la ville plus agréable et plus résiliente.

Se placer à l'échelle de l'individu, pour proposer des espaces urbains vivables, et non plus uniquement circulables, que les habitants pourront s'approprier et éventuellement co-construire.

De ces différentes contraintes naît une grande liberté de composition, à la fois spatiale et temporelle, permettant l'émergence progressive d'une ville intense, complexe, connectée et structurée.

Dans un avenir pas si lointain, le déclin des activités économiques sur le pôle d'activités d'Aix-Les Milles aura rendu possible sa mutation. La rareté du foncier dans la métropole et la volonté de maîtriser l'étalement urbain l'auront quant à elles rendue nécessaire.

Mais qui voudrait habiter un espace en déprise, sans véritables qualités urbaines et architecturales mais également et surtout vide d'habitants ? Et pourquoi cette ville fonctionnerait-elle, là où tellement d'autres projets parés des meilleures intentions ont échoué dans le passé ?

### **De la désirabilité de la Z.A. d'Aix-Les Milles**

Le potentiel d'attractivité du site auprès de ses futurs habitants repose sur :

- Le désir de maison individuelle, dont l'assouvissement est rendu réaliste par un marché immobilier déprimé, et de proximité à la nature, comblé par l'adossement de la zone d'activités à des espaces naturels
- La morphologie urbaine de la ville, constituée d'un archipel de petites centralités denses et multifonctionnelles favorisant l'émergence d'une urbanité par la pratique de sociabilités locales et de voisinage
- La mise en place d'un espace d'expérimentations pour des projets culturels, sociaux, artistiques, urbains et économiques où l'appropriation de l'espace public par les habitants est encouragée et les initiatives individuelles et collectives soutenues
- Une accessibilité préservée vers l'extérieur, malgré la disparition des modes motorisés individuels, et des déplacements intra et inter quartiers rendus possibles, sûrs et agréables
- La relocalisation des activités agricoles, artisanales et manufacturières (notamment autour du réemploi), permettant de proposer une alimentation saine, d'entretenir et d'embellir la ville et de créer de l'emploi et du lien social

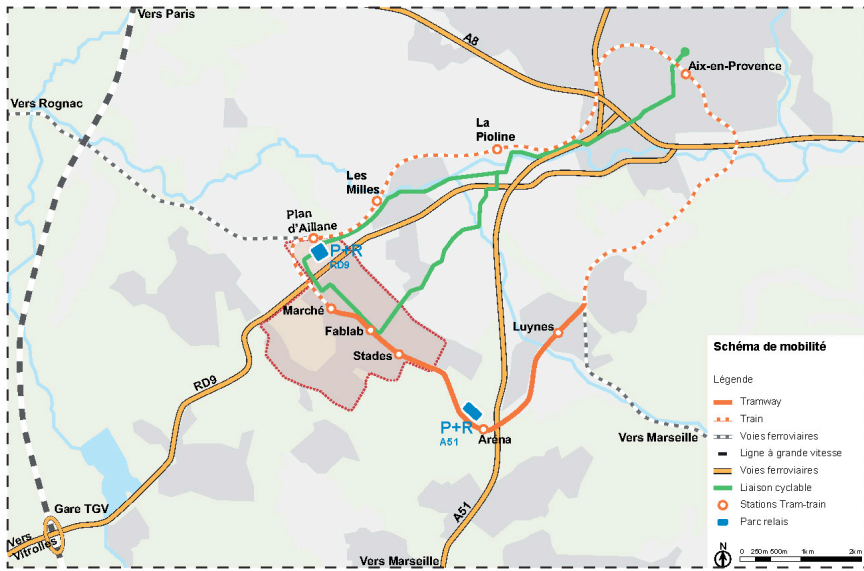
### **Qui va piano, va sano**

La mutation du pôle d'activités reposera nécessairement sur un programme évolutif et un phasage flexible, car dépendants du rythme de la déprise des activités et de l'emplacement des parcelles libérées, l'objectif étant néanmoins d'assurer une continuité de présence sur le site pour ménager une transition en douceur.

La mise en œuvre dès aujourd'hui d'une politique de transports collectifs ambitieuse, conçue comme une alternative crédible à la voiture individuelle, contribuera dans un premier temps au dynamisme économique de la zone d'activités, puis permettra de préserver son accessibilité à plus long terme.

L'acquisition des locaux laissés vides doit favoriser l'arrivée progressive de précurseurs, porteurs de projets artistiques, associatifs, agricoles ou artisanaux à la recherche d'opportunités foncières, grâce à la mise en place de conventions d'occupation avantageuses. Leur installation s'accompagne du développement par l'aménageur d'une ou plusieurs centralités urbaines pour permettre à de premiers habitants d'investir le quartier.

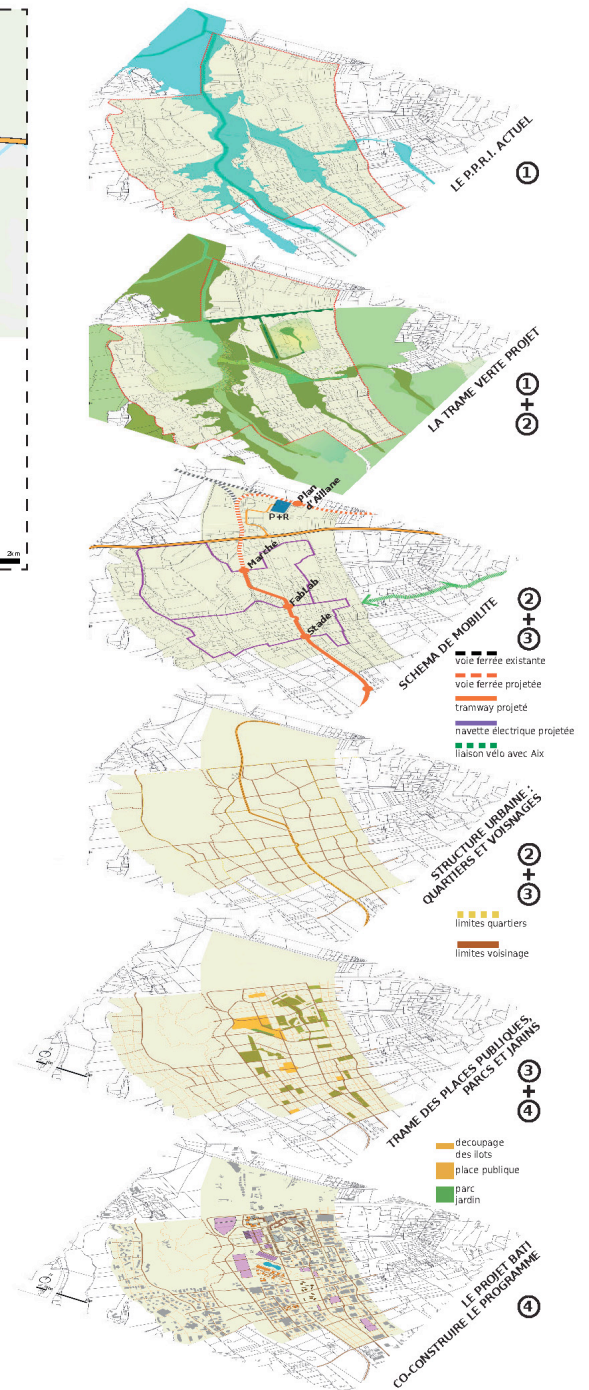
L'enjeu devient alors de parvenir à susciter et à entretenir un engouement en continuant à construire logements et aménités diverses au gré de la demande et des opportunités pour parvenir à une masse critique d'environ 8 000 habitants à partir de laquelle des services publics peuvent être implantés. L'ex-pôle d'activités d'Aix-Les Milles deviendrait alors une centralité à part entière, avec sa dynamique propre, permettant ainsi à l'aménageur de se placer en retrait, et à la ville de se développer d'elle-même, de manière organique.



Le projet « Zone d'Appropriation des Milles : la vi[ll]e aux 1 000 projets » propose une mutation en douceur du pôle d'activités en véritable morceaux de ville, qui assure une continuité de présence sur le site, et ménage la cohabitation des activités historiques avec l'arrivée de nouvelles activités, de résidents et d'équipements publics.

Le projet est fondé sur les quatre principes :

- 1 - Réconcilier nature, agriculture et urbanité : pour une ville plus agréable et plus résiliente.
- 2 - Réutiliser au maximum les infrastructures, les équipements, les trames et les bâtiments existants : pour préserver les ressources et les énergies.
- 3 - Concevoir la ville à la vitesse de la marche : proposer des espaces urbains vivables et vivants.
- 4 - Concevoir la ville à la vitesse de la marche : proposer des espaces urbains vivables et vivants.





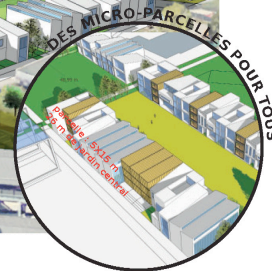
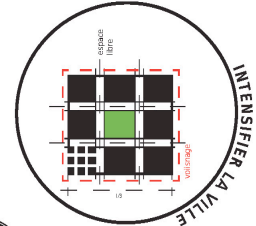
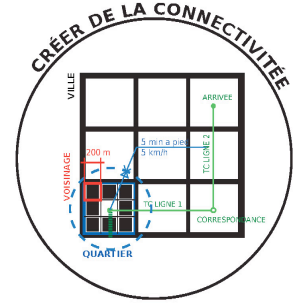
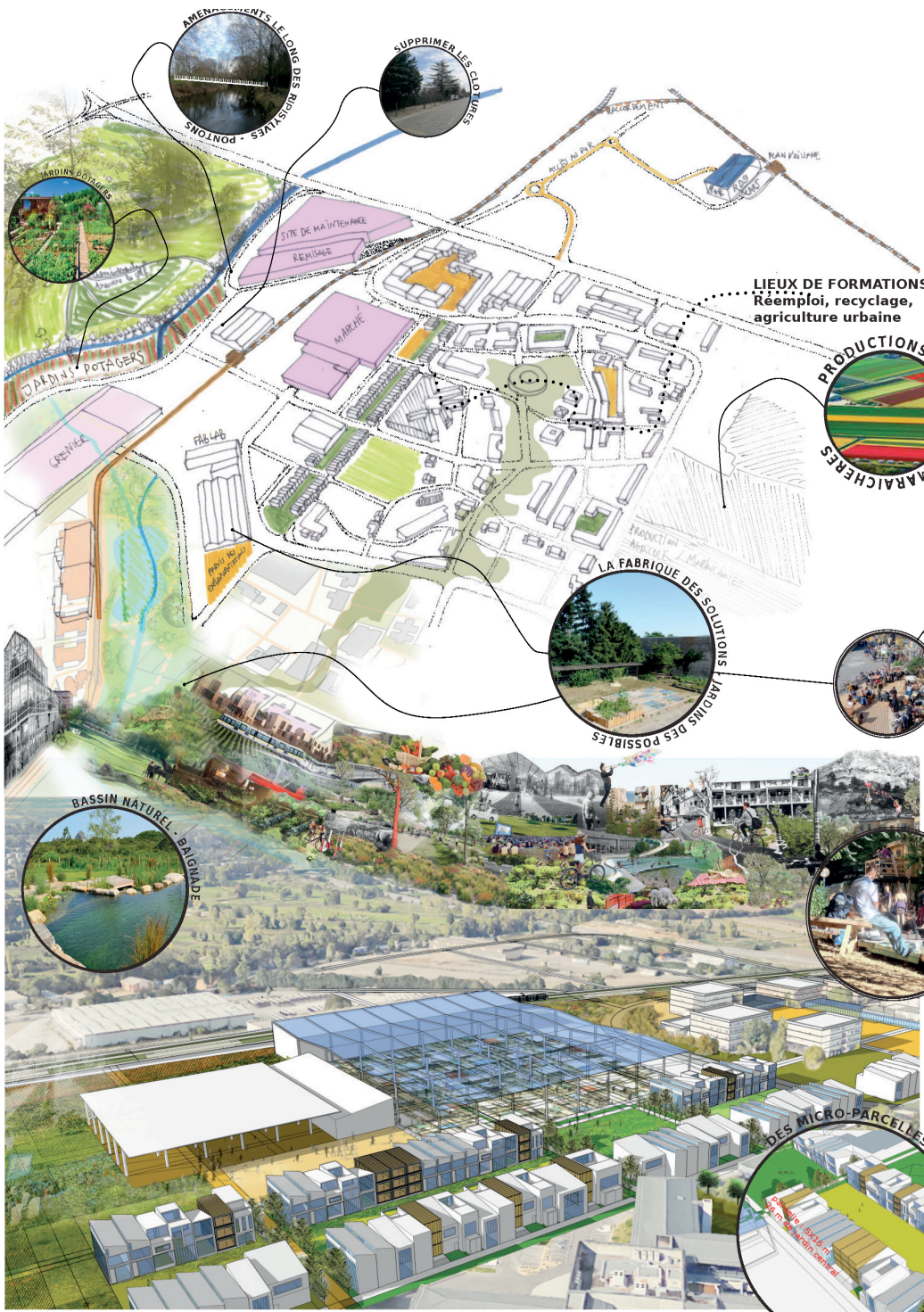


- |  |  |   |
|--|--|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f080f0; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> équipements publics | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #808080; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> bati existant         | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #8b4513; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> bati projet logement |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffa500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> commerces           | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4b2020; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> bati projet activités | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> bati existant reconverti                       |

**SCHEMA D'AMENAGEMENT CIBLE**



# RECONVERSION DE LA RUE AMPÈRE



**LE QUARTIER DU MARCHÉ,  
LE LAB'FAB ET SON  
JARDIN DES POSSIBLES  
DES HABITANTS BATISSEURS**

## **Réinventer la ville avec ses habitants : pour qu'ils se l'approprient, la personnalisent et l'enrichissent**

A l'instar de la reconversion proposée pour la rue Ampère, la mutation du pôle d'activité des Milles passe par l'exploitation des interstices créés par l'évolution des usages. Les places laissées vides par la voiture, le déclin des activités économiques du site (parking, rond-point, entrepôts...), comme autant de lieux support potentiel de reconversion et d'intensification urbaine, doivent favoriser l'arrivée progressive de précurseur à la recherche d'opportunités foncières. Ainsi, la ville s'inventera avec ses habitants, dans le respect des principes fondateurs du projet. Le pôle d'activités des Milles deviendra alors Zone d'Appropriation des Milles : la vi[ll]e aux 1 000 projets.



# ATELIER URBAIN AIX 2040 - édition 2019

## APPEL À IDÉES SUR LA MUTATION DU POLE D'ACTIVITE AIX-LES MILLES

### Prochain arrêt, les Milles

projet présenté par l'équipe PASTEL

composition de l'équipe :

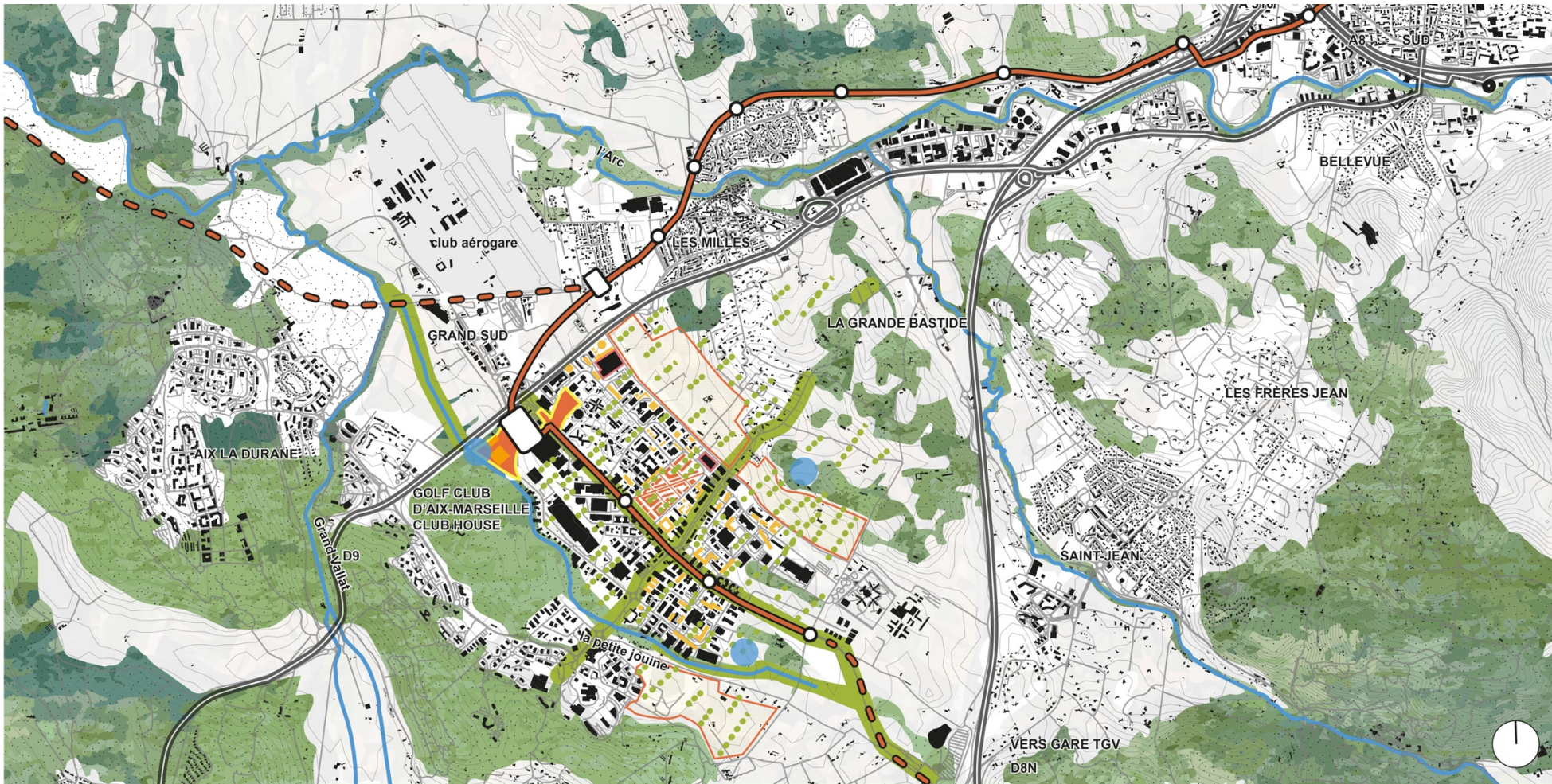
Benoît PASTEL, architecte HMONP, mandataire, Paris

Anys MERHOUM, architecte urbaniste, Paris

Prochain arrêt, Les Milles

Le projet propose une mutation de la zone d'activités des Milles en une nouvelle centralité. Le nouveau quartier des Milles se caractérise par un développement urbain à l'intérieur de ses limites, une meilleure connexion aux réseaux de transports en commun, et une amplification des axes paysagers majeurs présents sur site. Cette amplification désigne non seulement une réflexion sur de nouveaux parcours de mobilité douce, mais également par une gestion naturelle des eaux pluviales, une logique de préservation des espaces agricoles environnants et la réinterprétation du dispositif vernaculaire des haies bocagères.


Le développement urbain des Milles s'effectue, lui, selon quatre logiques concomitantes : La superposition programmatique, la reprogrammation, la densification des vides et la création de nouveaux quartiers.



Le quartier du pôle des Milles Entre amplification du paysage, et densification de l'existant.

 zones boisées

 couloirs de biodiversité  
amplifiés mobilité douce vélo piéton

 pôle multimodal  
noeud de mobilité




nouveaux quartiers


 Noues

 Tram


 Bassin de rétention

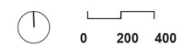
 zones agricoles protégées

 Haies bocagères

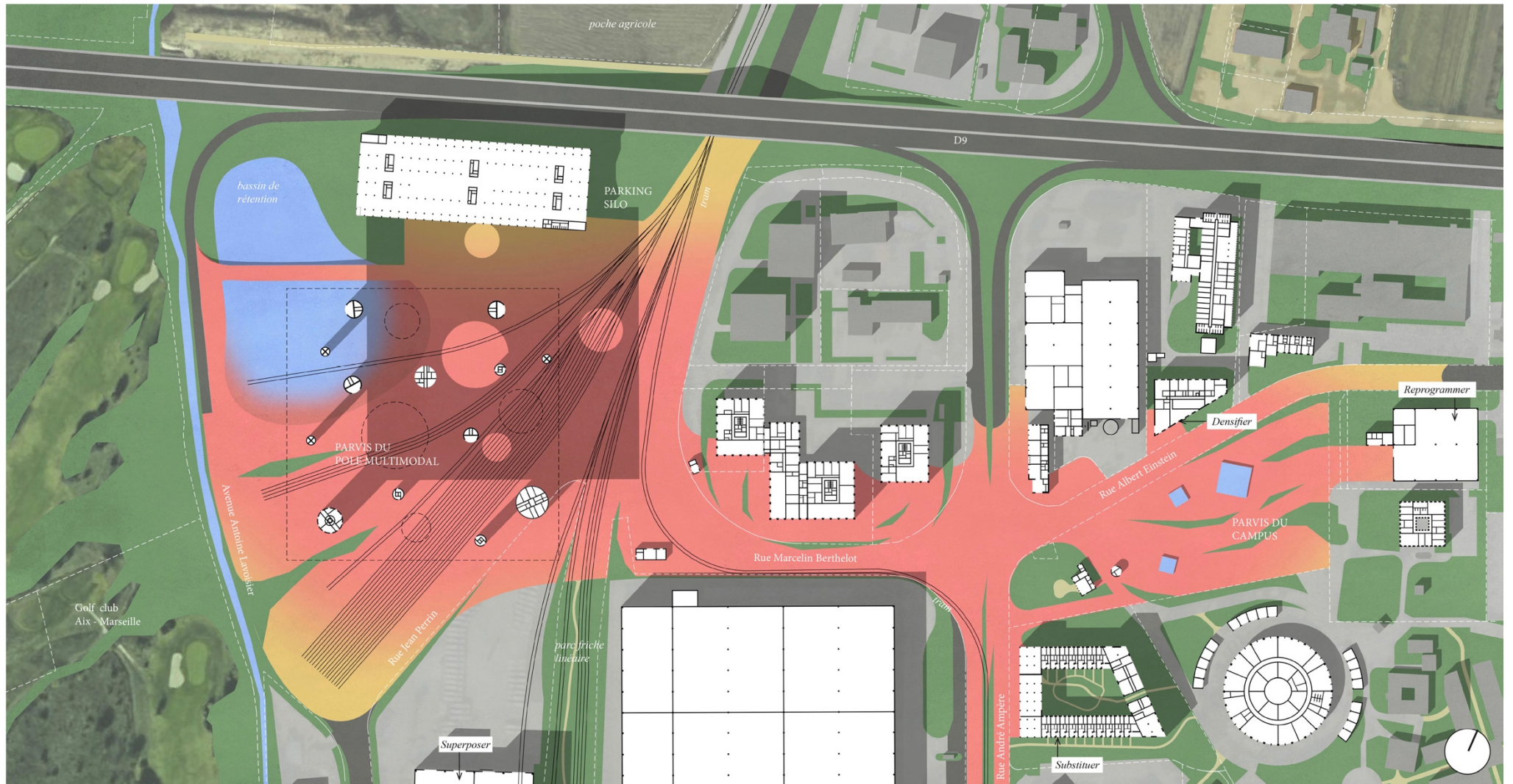
 emprise du parvis du pôle multimodal

 densification

 reprogrammation superposition

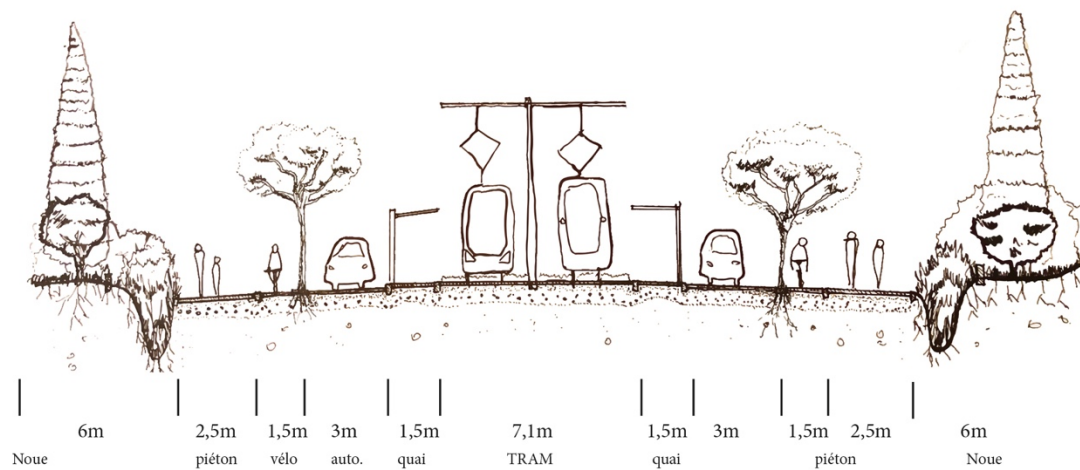
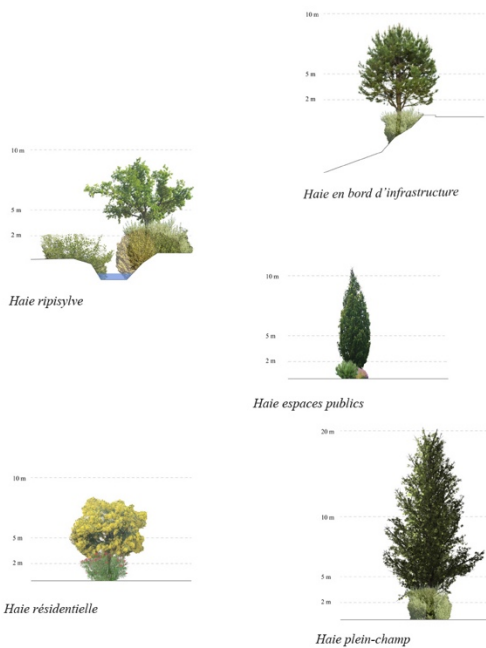
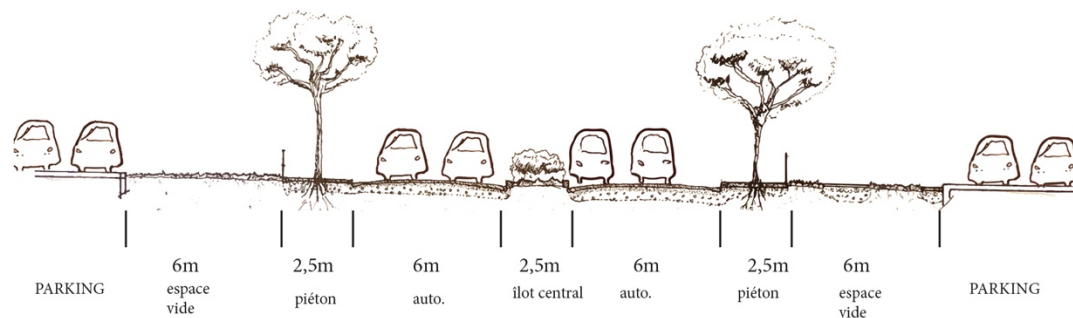
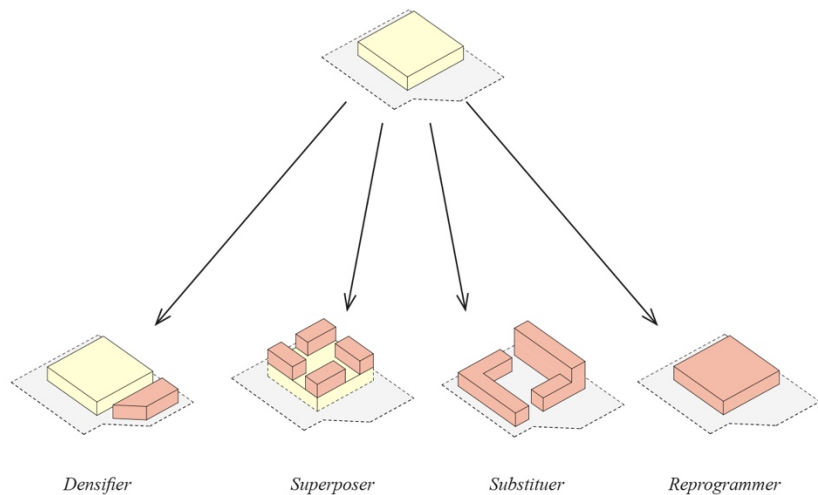






La Place





Types de haies

Coupe sur l'Avenue André Ampère : des limites repensées par le paysage au profit de la mobilité douce et collective

	2020	2025	2030	2035	2040
Mobilité	Intensification de la fréquence des transports collectifs Etudes du tram	Construction du pôle multimodal Construction du parking Silo	Phase 1 : raccordement du tram à Aix-en-Provence en passant par les milles	Phase 2 : raccordement du tram à la gare d'Aix-TGV en passant par le Clos des Pins, La Mouline ...	
Bati	Continuité des reprogrammations en cours Lancement de la ZAC	Densification le long de la rue André Ampère	Expérimentations : superposer	Substitutions	
Espaces publics	Etudes des espaces publics	Aménagements la rue André Ampère	Création de la place en haut de la rue Ampère en récupérant les espaces gagnés sur le stationnement	Le traitement de l'espace se diffuse	
Paysage	Protection des parcelles agricoles aux abords du pôle d'activité Etudes du réseaux d'eau du pôle d'activité	Créations des bassins de rétentions mutualisés Début de la disposition des haies urbaines et agricoles	Création du parc - friche le long des voies ferrées abandonnées Expérimentation de permaculture dans les poches agricoles	La maille verte est consolidée Vente des produits agricoles en circuit court	

## Temporalité



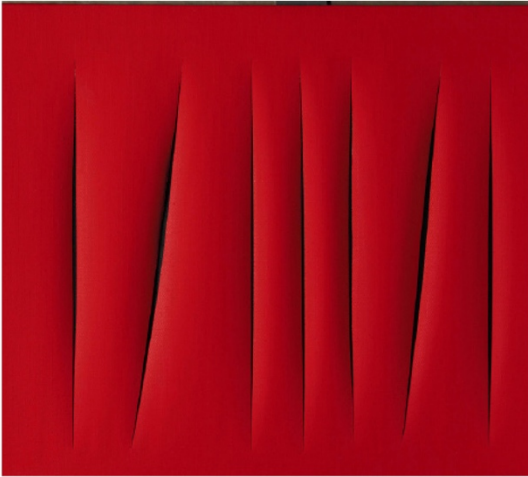
Vue depuis la D9



Vue depuis le point bas de la place



# REFERENCES



Concetto spaziale Attese, 1960 - Luccio Fontana

Asphalt Rundown, 1969 - Robert Smithson

Agrigente, 1953 - Nicolas de Stael

Façade de l'ancien théâtre de Nîmes sur l'aire de repos de Caissargues

Musée de la Reina Sofia, Madrid, 2005 - Jean Nouvel





## « Les Milles ville franche affranchie »

projet présenté par l'équipe **BR.A (Ravily) composition de l'équipe :**

Vincent Ravily, qualité (*architecte DE*), mandataire, Marseille 13001

Françoise Bigaignon, qualité (*architecte DE*), Marseille 13001

### ***résumé du projet :***

A la croisée d'Aix-En-Provence, de Marignane et de Marseille, la ville des Milles sera le lieu d'un affranchissement sans précédent ! Cette ville franche qui jusqu'alors grignotait les espaces agricoles et naturels au profit d'une ville d'activités uniquement, va voir son urbanisme complètement bouleversé. Par l'humain ! Faire de cette ville un lieu où l'on dort, où l'on vit, où l'on sort, où l'on s'amuse, ... Réunir la ville où « on dort » et celle où « on travaille » ! Ensuite, déclencher deux axes forts pour appuyer un cadre vie. Le premier, est de retirer complètement la voiture du site, proposer un réseau de transport en commun important qui puisse soutenir une ville piétonne ! Le second, rendre la frange de la ville complètement perméable à l'agriculture ! Elle grimpe sur les toitures, glisse entre les ruelles, submerge les parkings et abat la frontière entre la ville et sa campagne. Tous les commerces existants restent en place, ils sont le support d'une nouvelle densité de logement et de bureaux. Une nouvelle vie urbaine va venir s'installer sur le réseau viaire existant, abolir la voiture et redonner de la place à l'humain. Laisser aussi faire le temps, ne pas figer les espaces et laisser libre cours à la sélection urbaine.

---

La ville franche, cet espace rurbain délaissé qui symbolise un non-sens de l'aménagement du territoire. Délaissés, ces espaces à la frontière entre ville et campagne font aujourd'hui pâle figure. Avec pour seul moteur l'économie, on aurait pourtant envie qu'elles soient plus que ça. C'est vrai, ne jouissent-elles pas d'une situation idéale ? D'une trame urbaine ? D'une économie forte ?

#### **ANALYSE ET PARTIE :**

Le site Aix Les Milles est à la confluence de site régionaux majeur, Marseille, Aix-en-Provence et Marignane. L'enchevêtrement des réseaux et des échanges dans la zone en fait un terreau idéal pour une expérimentation.

Il faut libérer cette ville qui n'en est pas une. L'urbain est une forme en progression continue, jamais figée et toujours évolutive. L'objectif est d'affranchir cette ville franche de sa trame uniquement commerciale et tertiaire. **Transformer cette ville par l'humain. Amener du logement, des loisirs, une vie nocturne...**

Mais aussi, dégorgier complètement la zone des voitures. A la croisée d'axes routiers majeurs, la ville des Milles peut et doit se séparer de la voiture. Pour cela la ville s'appuiera sur un réseau de parkings relais et de transports communs qui irrigueront le territoire.

L'entité qui ressort cette analyse est le **Pôle Multimodal** qui permettra de concentrer la jonction des transports en commun.

La création d'un axe principal qui s'appuie sur l'Avenue Ampère existante, et qui redécoupe la ville en deux, permet de réduire les distances piétonnes depuis les dessertes des transports communs. L'axe principale donne également une ligne directrice sur la densité future de la ville. **Une très forte densité au cœur qui s'adoucie en marge** de la ville et qui rejoint l'agriculture encore très présente aujourd'hui.

Au-delà de l'affranchissement de la ville, il est essentiel de concevoir un **cadre de vie**.

Les villes franches n'ont aucun espace public, place, ruelle ou parc. La solution réside dans l'abandon de la voiture qui laisse un réseau viaire et des parkings à l'abandon.

La création d'une trame de ruelles piétonnes, de voies douces (bus, navette et véhicule de secours), de place et placettes sur le réseau viaire et les parkings existants redonneront de la vie à ces espaces uniquement conçus pour la voiture et inadaptés à l'humain.

L'agriculture encore présente en marge de la ville des Milles prend également sa place sur ce territoire abandonné ! Durant trop longtemps les villes franches ont pris des terres arables aux zones agricoles et aux forêts. **La nouvelle ville sera perméable à l'environnement qui l'entoure, qui se laissera grignoter par l'agriculture et les forêts avoisinantes.**

#### **DESCRIPTION DU PROJET :**

Maintenant ou construire dans cette ville ? Sur les toits ! Les commerces et bureaux existants constitue un foyer économique et un bassin d'emploi fort dont les habitants auront besoin.

**La ville « où on dort » se superpose physiquement à la ville « où on travail » et celle « où on consomme ».**

La frange de la ville laisse complétement rentrer l'agriculture ! Elle grimpe sur les toitures, glisse entre les ruelles, submerge les parkings et abat la frontière entre la ville et sa campagne. Au cœur de la ville des jardins communs et de la permaculture donnent un cadre de vie simple aux nouveaux habitants.

Les espaces communs, place et placettes sont disposés au gré des vides laissés par l'ancienne ville franche, et **une sélection urbaine** déterminera les lieux les plus vivants, qui impulseront une dynamique, une densité et de la vie.

Au l'ouest et au sud-ouest la ville laisse place à l'eau et à la nature et offre une zone tampon autour de la Petite Jouine. Le golf est submergé par un parc naturel et un grand espace de promenade file le long de la petite rivière. Une zone privilégiée aux loisirs et à la contemplation de la nature.

Une nouvelle ville forte, dans son temps qui s'appuie sur l'existant et s'ouvre à sa périphérie offre un cadre de vie idéalement situé entre Aix-En-Provence et Marseille.

---

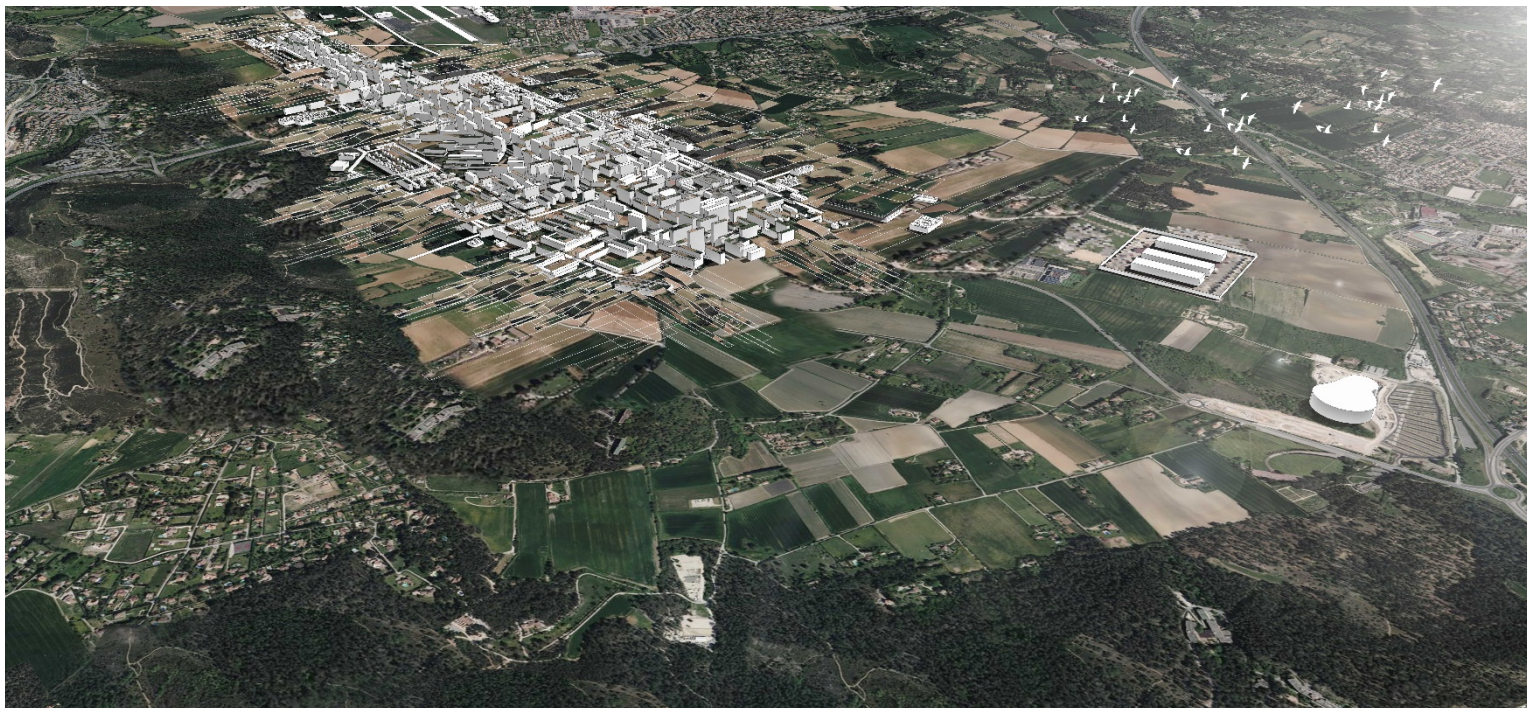


Schéma de principe (Vue aérienne) – Les Milles ville franche affranchie

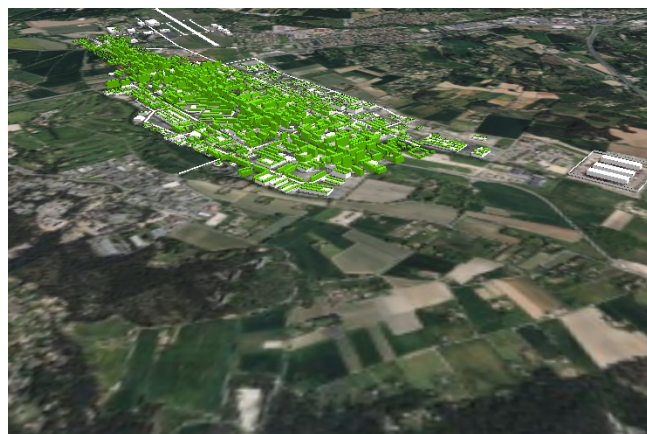
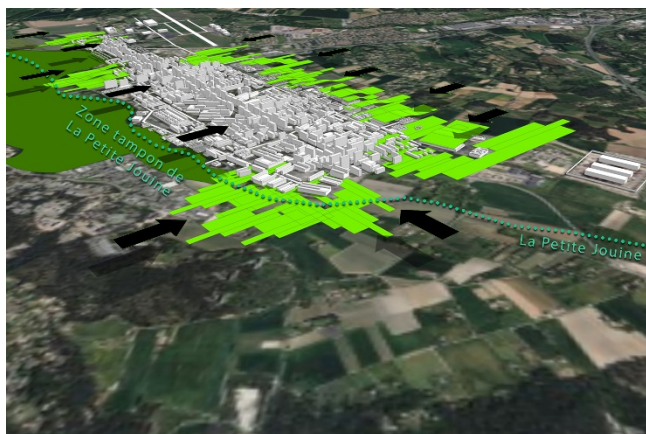


Schéma de principes (Vue aérienne) – Densification

La création d'îlots de logements sur les commerces existants avec différentes échelles de densités, permettra d'éviter d'étendre la ville sur les terres arables. Superposer physiquement la ville « où on dort » et celle « où on vit ». Cette densité de logements permettra à la ville d'impulser un réseau de transport conséquent permettant de dégorger la ville de la voiture. Au cœur du projet, au droit des routes, du passage du train, un pôle multimodal permettra de dégorger la ville des voitures et sera le centre des transports en commun qui irrigueront la ville. Sur la base de l'Avenue Ampère existante, un axe fort rejoindra à long terme l'Aéroport, le Pôle Multimodal et l'Arena.

L'agriculture et la nature s'invite en ville, la périphérie au fil du temps sera poreuse à son environnement. L'agriculture grimpe sur les commerces et prend le dessus sur la frange de la ville. La création au droit de la Petite Jouine au sud-ouest de la ville d'une zone tampon dédiée à l'eau et à la nature sera le poumon vert de la ville qui va recouvrir le golf existant.





Insertion de la périphérie – L'agriculture grignote la ville

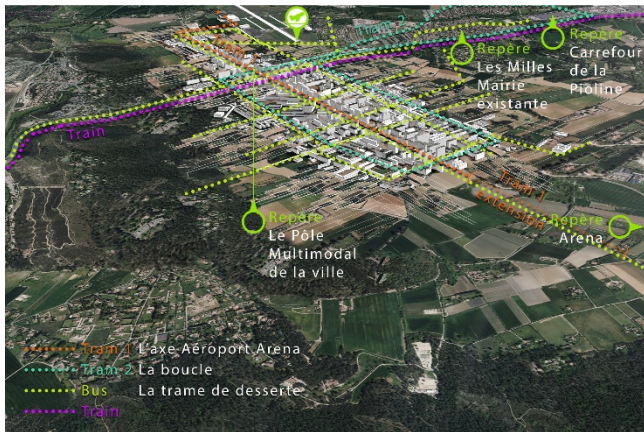


Schéma de principes (Vue aérienne) – Transports

Schéma de principes (Vue aérienne) – Et après ?

La création d'un réseau de transport fort composé de deux lignes de tram, de bus et de navette permettra de dégorger la ville des voitures et de réduire les distances piétonnes.

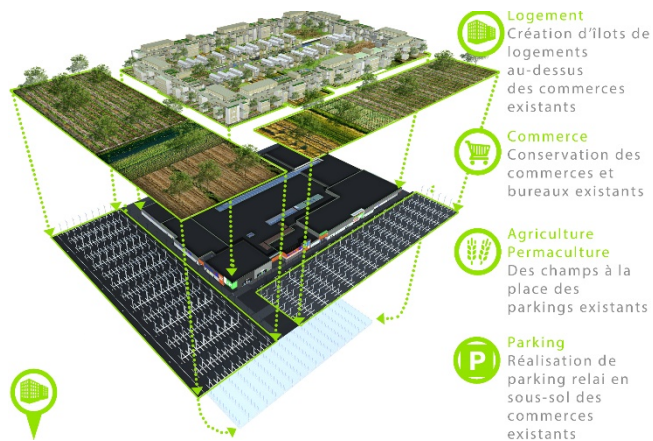
Le Pôle Multimodal sera le cœur de cette trame de transport.

Et après ? La ville va continuer son extension vers le sud-est le long de l'artère Ampère, tout en préservant sa forte densité autour de son axe majeur et une frange de faible densité laissant entrer l'agriculture.





## Insertion de la périphérie – L'agriculture grignote la ville



Sur la base des parkings et du réseau viaire existant, la suppression de la voiture dans la ville va permettre la création d'un réseau de place, de placettes et de ruelles piétonnes.

Une sélection urbaine au fil du temps permettra de trier les places et dégager les espaces les plus vivants. Les places non retenues se transformeront en zone de permaculture et parcs.

Ces espaces urbains desserviront les commerces, les bureaux et les nouveaux logements installés sur les toits. Au cœur de ces îlots des espaces commun de jardinage offriront un cadre de vie et des espaces extérieurs au îlots les plus denses.

---

---

ATELIER URBAIN AIX 2040 - édition 2019  
APPEL A IDEES SUR LA MUTATION DU POLE D'ACTIVITE AIX-LES MILLES

## LE POLE DE TRANSITION DES MILLES

Projet présenté par Yani BEX, architecte mandataire, Aix-en-Provence.

Le Pôle d'activité d'Aix-en-Provence est un paysage façonné par l'économie, en quelques années son expansion est considérable, la zone ne cesse de s'agrandir jusqu'à recouvrir toute la plaine, et de nouveaux quartiers ne cessent de voir le jour en périphérie. L'impact paysager est fort.

Aujourd'hui on peut dire que c'est le vivier économique d'Aix-en-Provence, et semble toujours attractif. Cependant, le Pôle d'activité, comme s'il était tourné sur elle-même, donne l'impression de n'exister que pour son activité économique. Souffrant des embouteillages et quasi immobilisée aux heures de pointes, les soirs et les weekends il est pourtant déserté.

En 2019 on remarque que le centre de la zone n'a quasiment pas évolué en 20 ans. Il paraît alors juste de se demander si dans 20 ans le centre de la zone évoluera encore.

La zone d'activité des Milles possède néanmoins de multiples raisons de continuer à évoluer et d'innover. Sa force se trouve dans la diversité des entreprises qui y sont établies, levier majeur pour son évolution.

De nombreuses zones à requalifier offrent des opportunités de repenser le tissu urbain. Ce sont des pivots à exploiter pour faire de la zone d'activité des Milles une ville à part entière.

Elle pourra ainsi conserver son rôle de pôle d'innovation, en anticipant sur la transition écologique et sociétale.



## LE POLE DE TRANSITION DES MILLES

La zone d'activité des Milles possède néanmoins de multiples raisons de continuer à évoluer et d'innover.

Sa force se trouve dans la diversité des entreprises établies qui induisent une richesse de partenariat et de ressources.

De plus elle présente une abondance d'espaces urbains à développer et de typologies de bâtiments industrielles, ce qui permet d'expérimenter divers principes de fonctionnement et en finalité de développer les plus intéressants.

D'autre part la disponibilité des matériaux et des ressources industrielles à disposition : machines, chaînes de productions, expertise, infrastructures, est un levier majeur pour son évolution.

Ne manque que de trouver un attrait déterminant pour y parvenir : une vie urbaine.

La première étape de ce travail a été de comprendre la logique urbaine du site, le cadre défini englobe la plus ancienne partie du pôle d'activité.

En premier lieu, une lecture du cadastre permet de réaliser l'échelle du site, étant dessiné pour une circulation motorisée les îlots sont hors d'échelle humaine, les entreprises occupent leurs terrains sous une forme pavillonnaire, délimitant les parcelles avec des clôtures. Ne laissant aucun passage entre elles, il devient alors difficile voire impossible de circuler à pied sur le site.

Dans un deuxième temps un inventaire de toutes les entreprises y résidant a permis de se rendre compte de la diversité de celles-ci, diversité des secteurs d'activité, mais aussi diversité des tailles, le site accueillant aussi bien de petites entreprises locales que les grands groupes français et internationaux.

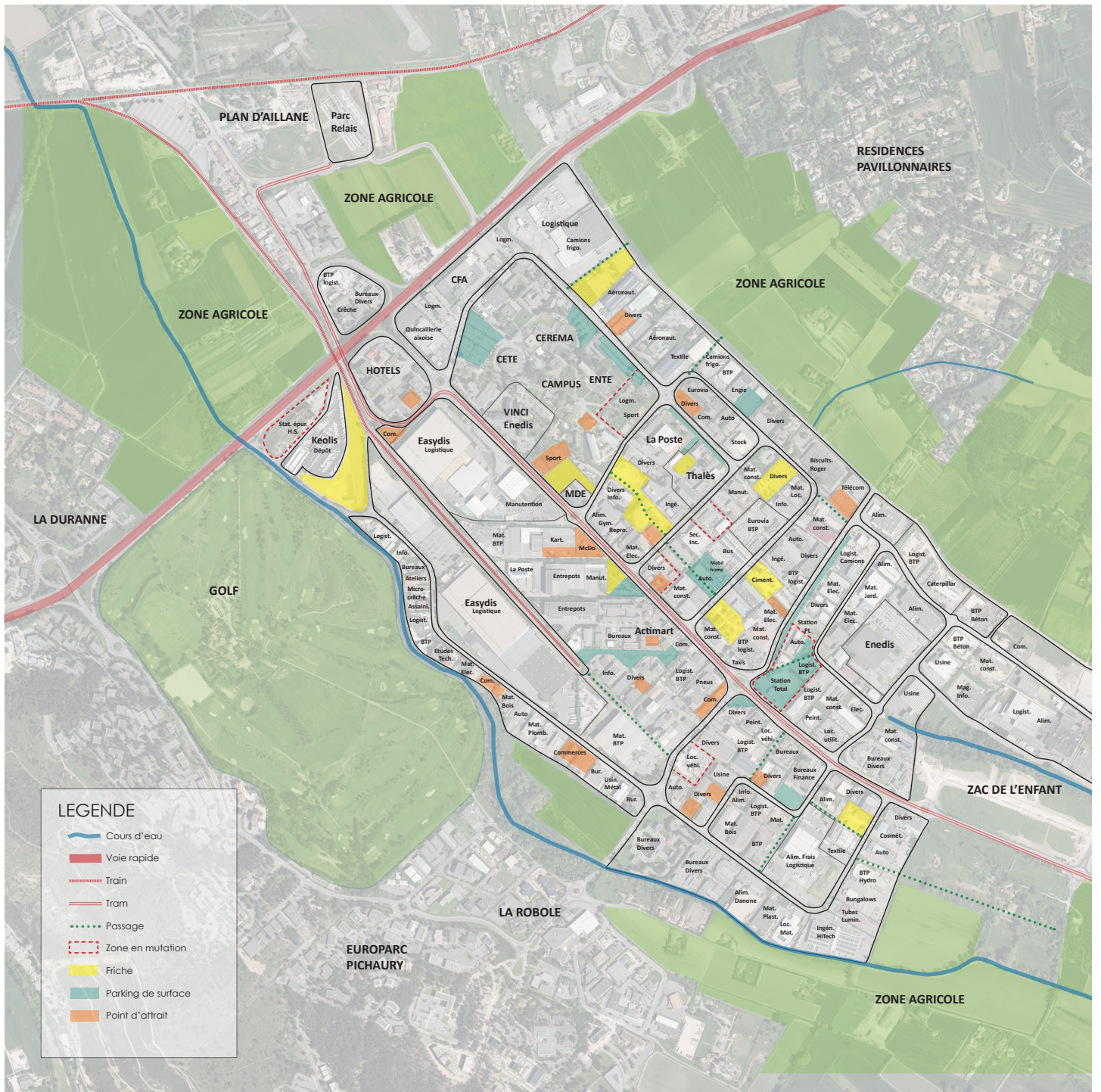
Toutefois on note que certaines activités ont tendance à se regrouper par secteur.

Malgré l'impression d'uniformité qu'offre une première vision du site, une analyse détaillée permet de discerner une réalité composite avec des fonctions exerçant entre elles une logique de complémentarité.

Ensuite il a été intéressant de repérer les zones vides, offrant des opportunités de repenser le tissu urbain, on distingue 2 catégories : les friches industrielles. et les parkings de surface.

En dernier lieu on repère des zones d'attrait pour le public, où des bureaux jouxtent des services de proximité, ce sont les premiers signes d'une vie urbaine, proposant une identité de quartier.

Ces zones sont des pivots à exploiter pour faire de la zone des Milles une ville à part entière.



**LEGENDE**

-  Cours d'eau
-  Voie rapide
-  Train
-  Tram
-  Passage
-  Zone en mutation
-  Friche
-  Parking de surface
-  Point d'attrait



Trois principaux vecteurs d'action permettent de repenser la ville

## **MOBILITE**

Les modes de déplacements sont amenés à évoluer, la voiture personnelle sera de moins en moins utilisée, remplacé en ville par des transports en commun performants et confortables, les déplacements de proximité s'effectuant désormais, en véhicules légers : vélo, trottinettes, motorisés ou non.

Les déplacements de shopping auront tendance à disparaître, remplacé par les catalogues en ligne et les livraisons à domicile.

Les transports de marchandises seront optimisés avec l'aide des technologies, la réapparition du train permettra de limiter l'utilisation des poids lourds sur les longues distances, favorisant la distribution à plus petite échelle.

L'avenue Ampère est reconfigurée, avec un tram au milieu desservant la zone dans sa longueur. Des bandes de mobilité douce sont aménagées en bordure des parcelles là où se situent aujourd'hui les parkings.

## **ECOLOGIE**

Les friches urbaines sont utilisées pour rétablir des continuités écologiques, servant de support à la biodiversité. La zone retrouvera progressivement un air de campagne, attrayant pour les personnes désirant vivre proche de la nature tout en restant proche des commodités offertes par la ville.

## **USAGES**

Les zones clés commençant à avoir une identité de quartier seront densifiée, et accueilleront des fonctions mixtes, logement et bureaux, permettant d'avoir plus de temps libre gagné sur les déplacements quotidiens.

De nouveaux modes de vie proposeront une diversité d'usages basés sur la flexibilité et la résilience. Espaces partagés, autonomie énergétique, alimentaire, et de production (fablabs, surcyclage).

La zone d'activité des Milles par sa composition permettra de mettre en place une économie circulaire, basé sur la mutualisation des compétences et de l'accès aux ressources.

Elle pourra ainsi conserver son rôle de pôle d'innovation, en anticipant sur la transition écologique et sociétale.



## APERCU D'UN QUARTIER DE LA ZONE DES MILLES

Proximité des fonctions, économie circulaire et autonomie comme éléments fondamentaux, de l'activité urbaine.

