



HAL
open science

Les Démonstrateurs Industriels pour la Ville Durable à l'épreuve de leur habitabilité: l'exemple de Smartseille

Jessica Marinho Lavour

► To cite this version:

Jessica Marinho Lavour. Les Démonstrateurs Industriels pour la Ville Durable à l'épreuve de leur habitabilité: l'exemple de Smartseille. Sciences de l'Homme et Société. 2021. dumas-03640280

HAL Id: dumas-03640280

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03640280>

Submitted on 13 Apr 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Les Démonstrateurs Industriels
pour la Ville Durable
à l'épreuve de leur habitabilité :**

l'exemple de Smartseille

Mémoire présenté et soutenu par Jessica MARINHO LAVOUR

en vue de l'obtention du Master 2: « Urbanisme et aménagement »
Parcours Urbanisme Durable et Projets de Territoires

Sous la direction de Madame Emeline HATT

Maître de conférences en aménagement et urbanisme. Laboratoire LIEU.
Faculté de Droit et de Science Politique.

Remerciements

Mes premiers remerciements s'adressent à l'AFEV, qui m'a initiée aux projets urbains et m'a soutenue dans ma démarche de transition professionnelle.

Je remercie également l'ensemble de l'équipe de l'IUAR, tous les intervenants extérieurs et Emeline Hatt, ma directrice de mémoire, qui m'a accompagnée et conseillée dans l'élaboration de ce travail. Merci également à mes collègues de promotion aux profils variés pour cette année riche en découvertes.

Un grand merci à Lucy, Samira et tous les acteurs de *Smartseille*, de m'avoir ouvert les coulisses de ce projet.

Je tiens également à témoigner toute ma reconnaissance à mes proches pour leur soutien dans l'élaboration de ce mémoire et leurs relectures.

Enfin, merci à Marseille, pour toute sa diversité urbaine et sociale.

Avant-propos

Le choix du thème de ce mémoire a été orienté par une opportunité, dans le cadre de mon activité professionnelle à l'AFEV¹, de travailler en lien avec le promoteur Eiffage à l'implantation de logements étudiants au sein de l'opération *Smartseille 2*², située sur le second périmètre d'Euroméditerranée.

Cette opportunité m'a amenée à m'intéresser au premier îlot livré, connu sous le nom commercial de *Smartseille*, lauréat de l'appel à projet « Démonstrateur Industriel pour la Ville Durable » (DIVD) en 2015. Je me suis ainsi interrogée sur sa conception et son vécu par les habitants et les opérateurs urbains. Ce mémoire s'appuie donc sur l'analyse de cet exemple pour interroger l'évaluation des modes d'habiter, l'appropriation sociale et l'insertion urbaine d'un tel projet. L'objectif a été de comprendre les enjeux de son inscription dans la démarche DIVD et de les confronter à la réalité de son habitabilité.

J'ai pris le parti d'étudier ce fragment de l'opération Euroméditerranée, car il s'agit d'une opération médiatisée et emblématique de la ville durable à Marseille, qui reste cependant controversée. *Smartseille* fait partie d'un futur Écoquartier plus large, l'Écoquartier 112, composé de grandes diversités de projets, allant de l'objet livré à la friche en attente (les Fabriques et *Smartseille 2*), en passant par le quartier en cours de réhabilitation (le noyau villageois *les crottes*). La présence et la confrontation de ces divers stades d'avancement de projets urbains ont contribué au choix de mon terrain de recherche. Elles m'ont permis d'appréhender la complexité de l'aménagement urbain de façon dynamique, à travers l'expérience habitante mais également celle des professionnels qui le mettent en œuvre.

¹ Association de la Fondation Etudiante pour la Ville créée en 1901 pour lutter contre les inégalités sociales et éducatives en menant différents programmes dans les quartiers populaires, dont un programme de colocations solidaires dans les quartiers prioritaires de la ville.

² <https://www.cobe.fr/projets/>

RÉSUMÉ

Afin de répondre aux enjeux du développement durable et du bien-vivre en ville, l'Etat a initié un programme visant à transformer les projets urbains. La démarche « Démonstrateurs Industriels pour la Ville Durable » (DIVD), lancée en 2015 par les ministères de l'écologie et du logement, concerne des projets fortement innovants qui ont vocation à devenir des lieux d'expérimentation et des modèles en matière de ville durable. Le principe de la démarche est de lever les obstacles techniques, juridiques ou législatifs à certaines innovations. Il questionne les modèles traditionnels de conception et de construction de la ville, en intégrant de façon systémique des innovations technologiques, sociales et/ou organisationnelles. Ces éléments de contexte nous ont amenés à questionner les objectifs de la démarche DIVD en prenant l'exemple du démonstrateur *Smartseille*, élu lauréat de l'appel à projet. Nous avons choisi d'étudier plus précisément l'évaluation de ce dispositif en se référant aux usages et à la qualité de vie de ses habitants, étant donné que cette dimension est au cœur des réflexions sur la ville durable.

La démarche étant encore récente, l'objectif de cette recherche était de savoir si le recours à ce modèle de production urbaine s'accompagnait d'une évaluation suffisante pour mesurer l'habitabilité de ces nouveaux quartiers démonstrateurs. Nous nous sommes également interrogés sur les conséquences de cette démarche sur les pratiques des professionnels de l'aménagement urbain. Une analyse du contexte spatial de notre secteur et une analyse plus sensible, à travers des entretiens et des retours d'expériences d'acteurs qui vivent ces aménagements urbains au quotidien, ont permis de mieux comprendre leur relation au projet et la démarche DIVD dans son ensemble. Ce travail a permis de questionner la déclinaison opérationnelle des grilles d'évaluation et d'en évaluer la portée. Il en ressort que l'évaluation du projet reste complexe en raison de la temporalité des projets urbains et de la multitude d'acteurs en jeu. La présence d'acteurs intermédiaires contribue à une plus grande habitabilité du projet. Ces tiers-acteurs peuvent faire le lien entre le projet urbain et le projet social en favorisant la participation habitante, et contribuer à une évaluation continue du projet au service du territoire et de ses habitants.

Mots-clés : ville durable / démonstrateurs / innovations / habitabilité / évaluations

SOMMAIRE

Liste des abréviations	11
INTRODUCTION	13
Méthodologie mobilisée	15
Première partie	17
La ville durable comme terrain d'émergence des démonstrateurs	17
1.1 La ville durable, un référentiel des politiques publiques d'aménagement	17
<i>1.1.1 La ville durable : un nouveau paradigme ?</i>	17
<i>1.1.2 Les démonstrateurs, une réponse aux enjeux de la ville durable</i>	24
1.2 Le démonstrateur Smartseille : du contexte à l'inscription dans la démarche DIVD	33
<i>1.2.1 Des contraintes de site qui ont orienté le choix de la démarche</i>	33
<i>1.2.2 Une vraie démarche ou un auto-label ?</i>	45
Deuxième partie	49
De la ville durable à la ville habitable : quelle approche de l'habiter dans les DIVD ?	49
2.1 Une ville durable qui s'appuie sur de nouvelles façons d'habiter	49
<i>2.1.1 Vers une institutionnalisation des modes d'habiter par les politiques urbaines</i>	49
<i>2.1.2 L'expérience de l'habiter dans un contexte urbain en mutation</i>	51
2.2 L'habitabilité du quartier : de la conception aux usages	55
<i>2.2.1 Les éléments programmatiques relatifs à la qualité de vie et aux usages</i>	55
<i>2.2.2 La confrontation du démonstrateur au ressenti des habitants</i>	60
Troisième partie	71
L'évaluation des projets démonstrateurs et de leur habitabilité	71
3.1 La démarche évaluative des projets urbains durables	71
<i>3.1.1 Un outil nécessaire...</i>	71
<i>3.1.2 ... qui reste complexe dans sa mise en œuvre</i>	75
3.2 L'évaluation de l'habitabilité de Smartseille : une dimension peu formalisée	80
<i>3.2.1 Une diversité d'évaluations mais qui manque de visibilité</i>	80
<i>3.2.2 Quels impacts sur les projets d'aménagement futurs ?</i>	86
CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES	99
BIBLIOGRAPHIE	101
Liste des figures et tableaux	106
Détail des populations d'enquête	107
Grilles d'entretiens	108

Liste des abréviations

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AGAM : Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise
AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt
AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
AMU : Assistance à Maîtrise d'Usage
APUI : Appel à Projet Urbain Innovant
ARHLM : Association Régionale des HLM
AVITEM : Agence des Villes et des Territoires Méditerranéens Durables
BDM : Bâtiment Durable Méditerranéen
CAF : Caisse des Allocations Familiales
CEREMA : Centre d'Etude sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CGDD : Commissariat Général du Développement Durable
CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire
CMED : Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement
CNUED : Conférences des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement
CSTB : Centre Scientifique et Technique du Bâtiment
DDT(M) : Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
DGALN : Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature
DHUP : Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages
DIVD : Démonstrateur Industriel pour la Ville Durable
EMUL : Euroméditerranéen Métropolitain Urban Lab
EPAEM : Etablissement Public Euroméditerranée
EPF : Etablissement Public Foncier
EVS : Espace de Vie Social
HQE : Haute Qualité Environnementale
HQV : Haute Qualité de Vie
ISO : Organisation Internationale de Normalisation
IEIF : Institut de l'Epargne Immobilière Foncière
IVD : Institut Ville Durable
LPED : Laboratoire Population Environnement Développement
MPM : Marseille Provence Métropole
NPNRU : Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain

OIN : Opération d'Intérêt National
OPAH : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PIA : Programme d'Investissement d'Avenir
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PUCA : Plan Urbanisme Construction Architecture
QDM : Quartier Durable Méditerranéen
QPV : Quartier Prioritaire de la Ville
QVA : Quartier de Veille Active
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SFE : Société Française de l'Evaluation
SGPI : Secrétariat Général pour l'Investissement
SRU : Loi de Solidarité et Renouvellement Urbain
USH : Union Sociale pour l'Habitat
VEFA : Vente en l'Etat Futur d'Achèvement
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

INTRODUCTION

Dans le contexte de la ville durable, les projets innovants se sont imposés comme nouveaux modèles de la production urbaine. Cette injonction à l'innovation urbaine se traduit par un recours croissant aux démonstrateurs, projets expérimentaux ayant vocation à faire « preuves de concept³ ». On en compte désormais plus d'une centaine sur le territoire français⁴.

La durabilité urbaine remet en question notre approche de l'habitabilité, qui devient alors une dimension incontournable de la programmation urbaine. Elle doit répondre à différents enjeux, notamment celui du « *couturage urbain* » (Emelianoff, 1999), c'est-à-dire de l'insertion de ces projets d'aménagement dans le territoire.

Lancé par les ministères de l'Écologie et du Logement en octobre 2015, l'appel à projet « Démonstrateurs Industriels pour la Ville Durable » (DIVD) est dédié à l'émergence de projets urbains innovants qui ont vocation à devenir la vitrine de l'excellence française en matière de ville durable. Il s'inscrit dans le cadre de la transition écologique et énergétique pour la croissance verte. Cette démarche mobilise les acteurs publics et privés, en intégrant de façon systémique des innovations technologiques, sociales et/ou organisationnelles. Les démonstrateurs émergent ainsi comme des lieux privilégiés d'expérimentation en rupture avec les modèles plus traditionnels de conception, contribuant en cela au renouvellement des relations entre entreprises privées et maîtrises d'ouvrage du secteur public. Ces espaces d'intervention *ad hoc* sont soumis à des règles dérogatoires permettant de dépasser les blocages techniques, juridiques ou législatifs qui empêchent les innovations.

Dans ce contexte de développement guidé par des enjeux écologiques, économiques et depuis peu sanitaires, plusieurs questionnements ont orienté notre recherche. Nous nous sommes interrogés sur le vécu de ces quartiers novateurs et sur les conditions de leur habitabilité. Nous nous sommes ainsi intéressés au fonctionnement du démonstrateur *Smartseille*, fruit d'un partenariat entre un établissement public et un promoteur privé, à ses usages, son appropriation sociale et son insertion urbaine. Nous avons souhaité revenir sur ce projet emblématique et médiatique du deuxième périmètre d'Euroméditerranée quelques années après sa livraison, pour comprendre dans quelle mesure il pouvait servir de modèle et influencer le projet d'ÉcoQuartier dans son ensemble. Ce projet, situé dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille,

³ Une preuve de concept (en anglais, proof of concept, POC) ou démonstration de faisabilité, est une réalisation ayant pour vocation de montrer la faisabilité d'un procédé ou d'une innovation.

⁴ Selon les données de l'association France ville durable, accessibles sur <https://asso.francevilledurable.fr/>

représente la vitrine d'expérimentation de la ville durable méditerranéenne dans le cadre de la démarche Ecocité. Il relève d'une opération d'aménagement complexe, du fait de la grande diversité et des temporalités de projets qui la composent. Sa réussite et son intégration urbaine présentent de véritables enjeux : faire de Marseille une métropole qui répond aux dynamiques économiques, aux aspirations sociales et aux préoccupations environnementales.



Figure 1 : Localisation de Smartseille (© Production personnelle)

Ce travail nous a amené à formuler la problématique suivante : **dans quelle mesure l'inscription dans la démarche Démonstrateur Industriel pour la Ville Durable permet-elle une réelle prise en compte des enjeux de l'habitabilité ?**

Cette problématique se décline en deux questionnements adjacents : est-ce que le recours aux démonstrateurs dans le champ de l'aménagement urbain s'accompagne d'un cadrage et d'une évaluation suffisants pour mesurer l'habitabilité de ces nouveaux quartiers ? Et dans quelle mesure ce travail d'évaluation peut-il apporter des opportunités et des changements de pratiques à l'échelle du projet de territoire ?

Une première hypothèse serait que l'inscription dans la démarche DIVD, à travers les changements de construction et de gestion de la ville qu'elle introduit, produit une nouvelle dynamique de partenariat et de projet public/privé au service du territoire et de ses habitants, qui peut conduire à renouveler l'approche de l'habitabilité en lien avec l'innovation, en conciliant ces deux objectifs.

Une hypothèse alternative serait que, les projets démonstrateurs, même s'ils sont considérés comme de nouveaux outils de la ville durable, reposent sur une démarche d'évaluation qui manque encore de précision et de stabilité pour évaluer l'habitabilité des quartiers. La portée de ces évaluations reste encore faible et les outils peu formalisés et vécus comme des contraintes extérieures par les porteurs de projet. La démarche DIVD s'inscrit ainsi dans une logique d'« expérimentation démonstrative ». Elle poursuit des objectifs de rentabilité et de répliquabilité, laissant peu de place aux préoccupations et aux retours des habitants.

Méthodologie mobilisée

La méthodologie employée dans ce travail s'articule autour d'observations et d'analyse de données pour caractériser le contexte spatial de notre secteur d'étude, et d'une approche sensible et qualitative à travers des entretiens menés auprès d'acteurs qui vivent ces aménagements au quotidien.

Ce travail fait appel à une revue de littérature qui a porté sur les thèmes suivants :

- La ville durable et les projets démonstrateurs ;
- Les modes d'habiter et usages dans les quartiers durables ;
- Les référentiels d'évaluation des projets d'aménagement durable.

Nos recherches avaient pour objectif de disposer d'un état des lieux sur ces thématiques, tout en contribuant à répondre à la problématique et aux hypothèses précédemment énoncées. Partant du principe que plusieurs enquêtes auprès d'habitants de l'îlot démonstrateur *Smartseille* avaient déjà été réalisées, notamment par l'établissement public Euroméditerranée⁵, nous avons initialement fait le choix de nous appuyer sur celles-ci plutôt que de mener une étude supplémentaire. En l'absence de l'obtention des résultats précis de ces enquêtes, nous avons alors décidé de nous appuyer sur des retours plus informels obtenus lors des différents entretiens réalisés avec Euroméditerranée. Pour compléter ces informations, nous nous sommes rapprochés d'associations et d'acteurs locaux, qui sont en lien direct avec les habitants. En complément de cette vision de terrain, des entretiens ont été menés auprès d'acteurs de l'aménagement et de la programmation urbaine. Soit une dizaine d'entretiens réalisés au total.

⁵ Enquête réalisée en 2020 par M.D, étudiante de Master en sociologie urbaine à Aix-Marseille Université dans le cadre de son stage au sein du service innovation de l'établissement public Euroméditerranée.

L'intérêt était ainsi de pouvoir interroger les expériences urbaines de ces professionnels en lien avec le territoire d'étude. Le détail des populations d'enquête en annexes synthétise le profil et les fonctions des personnes rencontrées. Ce travail repose donc sur une approche sensible du territoire et des acteurs qui participent à la création de ce morceau de ville, à travers les vécus livrés lors des entretiens réalisés. Cependant, et malgré les demandes effectuées, toutes les réponses souhaitées n'ont pas pu être obtenues, tout comme l'accès à l'ensemble des données, certaines étant confidentielles.

Afin de départager nos hypothèses, nous avons développé trois grands axes de réflexion. Dans la première partie, nous nous intéressons aux notions de ville durable et de projets démonstrateurs, pour comprendre les liens qui les unissent. Nous montrerons comment cette notion a émergé et sur quels objectifs elle repose.

La seconde partie aborde les transformations des modes d'habiter et les attendus de ces nouveaux quartiers, que génèrent les enjeux de la ville durable.

Dans une troisième et dernière partie, nous étudions dans quelles conditions les démarches évaluatives du démonstrateur peuvent permettre une prise en compte suffisante de l'habitabilité du quartier et préfigurer le projet d'aménagement du territoire.

Première partie

La ville durable comme terrain d'émergence des démonstrateurs

1.1 La ville durable, un référentiel des politiques publiques d'aménagement

Permettre une qualité de vie en ville dans un cadre respectueux de l'environnement constitue un véritable défi. C'est dans ce contexte que les réflexions autour de la durabilité se sont multipliées. Conscient de cette nécessité, l'Etat pilote désormais ses politiques publiques en pensant la transition écologique de la ville et des territoires et encourage l'émergence de projets urbains innovants. Dans cette première partie, nous nous attachons à présenter les principaux enjeux de la ville durable et leur inscription dans les politiques publiques d'aménagement, avec la multiplication d'indicateurs et de référentiels. Nous nous intéressons ensuite à l'exemple des démonstrateurs comme réponse aux enjeux de durabilité à travers une approche innovante de la production urbaine.

1.1.1 La ville durable : un nouveau paradigme ?

Du développement à la ville durable

Le concept de *Développement durable* est généralement associé au rapport Brundtland (nom communément donné à une publication intitulée « Notre avenir à tous ») produit par la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement de l'Organisation des Nations Unies (CMED) en 1987. Il a ensuite été diffusé lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED), connue sous le nom de Sommet Planète Terre, qui s'est déroulée à Rio de Janeiro en 1992. Ce principe se présente comme une conciliation d'intérêts relevant de trois sphères indiquées dans la figure ci-dessous :

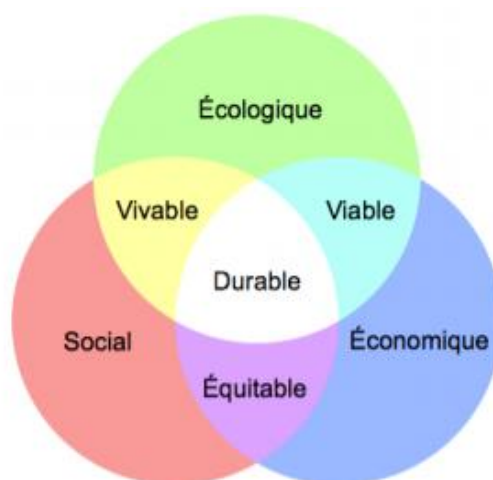


Figure 2 : Les trois sphères du développement durable (© Brunel in Valegeas 2014)

Le concept de développement durable s'est diffusé dans toutes les sphères de la société jusqu'aux espaces urbains, à l'instar de l'établissement Euroméditerranée qui envisage « l'élaboration du projet d'extension dont le développement durable sera l'un des piliers structurants » (Bertoncello & Dubois, 2010). Cependant, il reste malgré tout controversé et encore flou dans sa définition.

Une approche critique du développement durable

Pour certains spécialistes, l'approche du développement durable permet une modification du référentiel de l'action publique et des façons de « faire la ville », vers plus de transversalité (Emelianoff 2010). Pour d'autres, cette approche est critiquable. Les travaux de Luca Pattaroni (2009), qui portent sur une approche critique du développement durable, témoignent de l'effet de ces nouvelles approches sur les conduites des populations, conduisant à l'inflation d'indicateurs et d'attendus en matière de développement durable. D'autres auteurs comme Claude Llena (2008), soulignent l'antinomie existante entre les qualificatifs « durable » et « développement ». Cette approche critique du développement durable a donné naissance au réseau Approche Critique du Développement Durable (AC/DD)⁶, réseau informel travaillant sur les questions liées au développement durable à travers une dimension critique.

La notion de *ville durable* s'inspire de celle du développement durable. Apparue dans les années 1990 et très fortement imprégnée de la culture anglo-saxonne des « sustainable cities » dont elle tire son origine, l'expression de ville durable connaît actuellement un succès (Fuzesséry & Roseau, 2010). Discutée dans la sphère académique et la littérature, elle suscite un intérêt auprès

⁶ <https://www.reseaucritiquesdeveloppementdurable.fr>

de l'Etat, des collectivités, des associations, des entreprises. Cependant, comme celle du développement durable, l'expression reste imprécise.

Le 22 octobre 2008, à la suite du Grenelle de l'Environnement (2007), Jean-Louis Borloo lance le Plan « Ville durable » dans lequel s'inscrit, entre autres, le premier appel à projets ÉcoQuartier. Comme l'indique le ministère de l'écologie dans ses vingt engagements ÉcoQuartier⁷, le Plan « Ville durable » est un levier essentiel de la mutation de la société française vers un nouveau modèle de développement : son objectif est de favoriser l'émergence d'une nouvelle façon de concevoir, construire et gérer la ville. Ce plan imagine une vision globale de la ville durable, partagée par tous : les élus, les aménageurs, les constructeurs, les urbanistes, les architectes, les paysagistes, mais aussi les entreprises du bâtiment et travaux publics, de transports, les fournisseurs d'énergie, les commerçants, et les habitants. L'association France Ville Durable, créée en décembre 2019, fruit de la convergence entre l'Institut pour la Ville Durable (IVD) et le réseau Vivapolis⁸ a pour mission d'accélérer la transformation durable et résiliente des territoires en France autour de 4 piliers : la sobriété, la résilience, l'inclusion et la créativité.

Cyria Emelianoff (1999), tente de donner des éléments de définition de la ville durable. Selon elle, « *la ville durable est une expression qui désigne une ville ou une unité urbaine respectant les principes du développement durable et de l'urbanisme écologique, qui cherche à prendre en compte simultanément les enjeux sociaux, économiques, environnementaux et culturels de l'urbanisme pour et avec les habitants (par exemple au travers d'une architecture HQE⁹), en facilitant les modes de travail et de transport sobres, en développant l'efficacité du point de vue de la consommation d'énergies et des ressources naturelles et renouvelables¹⁰* ».

Selon elle, la ville durable recouvre trois caractéristiques :

1. Une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif et un dynamisme à long terme.

⁷ <http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/20-engagements/>

⁸ Vivapolis est un réseau d'acteurs publics et privés de la ville durable mis en place par le ministère en charge du développement durable et de la cohésion des territoires.

⁹ La certification Haute Qualité Environnementale (HQE) est une démarche volontaire pour la construction, la rénovation ou l'exploitation de tous les bâtiments, créée en 2004.

¹⁰ <https://fr.wikipedia.org/> à partir d'archives sur la base DPH, dialogues, propositions, histoires pour une citoyenneté mondiale

2. Une ville qui offre une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie. Cette exigence appelle une mixité sociale et fonctionnelle (principe introduit par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000) ou, à défaut, des stratégies pour favoriser l'expression de nouvelles proximités : commerces, services, nature et loisirs. La ville durable doit prendre en compte la qualité de vie en milieu urbain : « *la disparité des revenus, l'accessibilité variable des services urbains, l'inégalité des chances en matière d'éducation. La ville durable se réfère à des climats, des ambiances, des aménités* ». (Emelianoff, 2007)

3. Une ville qui se réapproprie un projet politique et collectif, renvoyant au programme défini par l'Agenda 21¹¹, adopté lors de la Conférence de Rio de Janeiro, Brésil.

D'après ses travaux portant sur la durabilité urbaine comme un nouveau paradigme sociétal et urbanistique, la ville durable est aussi « *une ville qui répond aux besoins du présent* ». Or, un panorama rapide de l'urbanisation dans le monde fait état d'inégalités socio-urbaines qui se renforcent. Ainsi, ne pas considérer la dimension sociale du développement urbain durable peut amener des dérives et à une écologie réduite à une certaine catégorie de population et standing de vie.

De la ville aux quartiers durables

Cette notion de *ville durable* se traduit par une multiplication d'expérimentations d'ÉcoQuartiers à partir des années 2010. L'émergence de ces ÉcoQuartiers est accompagnée d'une démarche de labellisation lancée en 2012, portée par le ministère de la Transition écologique, auquel nous ferons référence dans ce travail. Elle a pour objectif d'accompagner la vie des projets depuis leur émergence jusqu'à trois ans après la livraison, à travers quatre étapes progressives : l'ÉcoQuartier en projet (étape 1), l'Écoquartier en chantier (étape 2), l'ÉcoQuartier livré (étape 3) et l'ÉcoQuartier confirmé (étape 4).

Ce label s'accompagne de différents dispositifs et référentiels déclinés à l'échelle de la ville, des quartiers ou des bâtiments, qui se renforcent à partir de 2012, pour encourager la réalisation d'opérations exemplaires.

¹¹ Plan d'action pour le XXIème siècle adopté lors du sommet de la terre à Rio de Janeiro en 1992 pour la mise en œuvre du principe de développement durable.

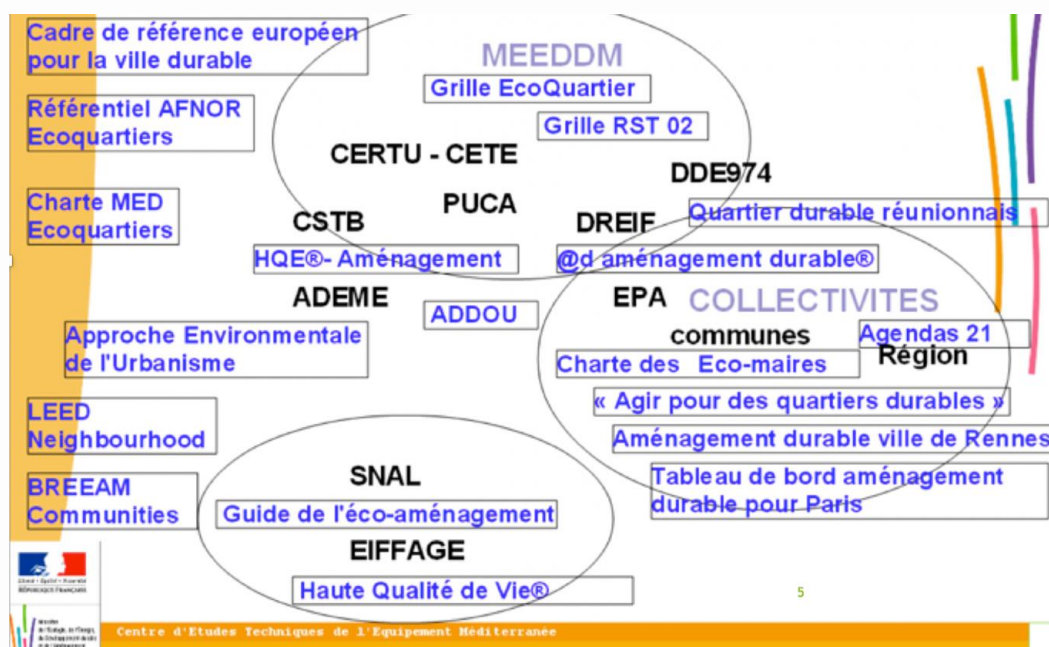


Figure 3 : Panorama des référentiels d'urbanisme durable (© Cerema)

Parmi ces exemples, nous pouvons citer le label Ville Durable et Innovante (VDI), porté par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)¹² et l'institut de recherche et développement Efficacity¹³. Lancé en 2019, il répond aux Objectifs de Développement Durable des Nations-Unies, aux normes ISO¹⁴ et permet de valoriser les démarches existantes des collectivités, ainsi que les contributions des entreprises à leurs stratégies de durabilité.

Le démonstrateur *Smartseille*, porté par le groupe Eiffage Immobilier, maître d'ouvrage du projet, illustre bien la multiplication de ces labels. Il a obtenu le trophée 2014 du Logement et des territoires organisé par Immoweek, la certification BREEAM¹⁵ et la démarche HQE pour la conception des logements. Il a également été reconnu au titre de la stratégie nationale pour la biodiversité, concrétisation de l'engagement français au titre de la convention sur la diversité biologique. On constate que le projet est très dépendant de ces labels, le plus souvent tournés vers les performances énergétiques des bâtiments et les solutions techniques.

¹² Le Cerema est un établissement public d'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

¹³ Centre de recherche et de développement dédié à la transition énergétique des territoires urbains.

¹⁴ Ensemble de normes sur le management environnemental pour réduire les impacts environnementaux.

¹⁵ Le BREEAM, « Building Research Establishment Environmental Assessment Method », est un standard de certification britannique relatif à l'évaluation environnementale des bâtiments.

Comme le souligne Zoé Hagel dans sa thèse portant sur les outils de la ville durable : « *Dans un contexte de tarissement des ressources financières, faire la ville durable demande de chercher quelles sont les pistes d'appels à projets ou de financements possibles* ». (Hagel, 2013, p.237). Comme le démontrent ses travaux, la notion de *ville durable* apparaît en fin de compte dépendante des politiques publiques conduites en son nom, conférant ainsi un caractère primordial et un poids presque démesuré aux procédures et outils développés lors de leur mise en œuvre. C'est dans ce contexte qu'Eiffage, en partenariat avec l'Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM)¹⁶, a répondu à l'appel à projet DIVD.

La ville durable méditerranéenne : une spécificité ?

La prise en compte des spécificités méditerranéennes dans la mise en œuvre d'une ville durable est, elle, plus récente. « *Notre fil conducteur, c'est le développement d'un référentiel de la ville durable méditerranéenne. Parce que les exigences en termes de développement durable ont longtemps été basées sur des modèles nord-européens où la climatologie, la sociologie, les données économiques du territoire ne sont pas les mêmes. Le développement durable doit prendre en compte les spécificités méditerranéennes. Cette distinction a été notre postulat de départ* ». [A.S., Directeur de la communication et des relations extérieures, 3 septembre 2021].

Comme nous pouvons le lire sur le site et dans le discours d'Euroméditerranée, pour aménager une ville durable méditerranéenne il faut prendre en compte ses caractéristiques :

- Une histoire ancienne qui a commencé il y a 2000 ans.
- Une origine humaine influencée davantage par l'arrivée des populations par la mer que par l'exode rural.
- Un climat méditerranéen, avec ses avantages et ses contraintes : fort soleil en été, présence de vent dominant tel que le mistral et d'épisodes pluvieux.
- La présence de la mer qui offre des possibilités de déplacement et de production d'énergie
- Les modes de vie méditerranéens où l'on vit traditionnellement dehors une grande partie de l'année.

¹⁶ <https://www.euromediterranee.fr/>

- L'architecture traditionnelle provençale, qui a montré ses preuves face au climat méditerranéen : petites ouvertures, murs épais, ombres sur la façade, couleurs claires et aérations naturelles.

Considéré comme projet pionnier et laboratoire de la « ville durable méditerranéenne », *Smartseille* a fait de cette dimension l'identité du projet. Les atouts que représentent la présence de la mer et plus largement du cadre « naturel », ont été utilisés comme support pour faire la ville autrement, via un système de thalassothermie¹⁷. Aujourd'hui, plus de 70% des énergies renouvelables consommées sur le périmètre d'Euroméditerranée sont issus de l'utilisation thermique de la mer. Le projet *Smartseille* s'est ainsi inscrit dans une démarche Bâtiment Durable Méditerranéen (BDM) puis Quartier Durable Méditerranée (QDM)¹⁸, référentiels de qualité environnementale portés par la région Sud Provence Alpes Côte d'Azur et l'association Envirobat, en partenariat avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)¹⁹, pour évaluer les bâtiments et quartiers construits ou réhabilités en milieux méditerranéens. *Smartseille* est dépeint comme un prototype de « ville durable Méditerranéenne - Low Cost – Easy Tech- dont les fondamentaux pourront être diffusables sur les deux rives Méditerranéennes »²⁰.

En d'autres termes, il s'agit d'une stratégie d'aménagement et de construction qui s'adapte à un contexte socio-économique difficile en trouvant le meilleur compromis entre performance environnementale, maîtrise des coûts de construction et qualité d'usage. Comme le souligne le directeur de communication de l'EPA Méditerranée à qui l'on doit le vocable : « *Le défi pour un projet urbain, c'est d'améliorer la qualité sans augmenter les coûts. Il nous faut résoudre l'équation : qualité, confort d'usage et prix. C'est-à-dire avoir des bâtiments et des projets performants économiquement, énergétiquement, en termes de développement durable et qui assurent un confort de qualité d'usage pour les habitants. La présence de technologies innovantes peut renchérir le prix au m². Si ce prix est dépassé, les opérations ne tournent pas. Le risque étant de faire des démonstrateurs pour des gens aisés qui préféreront d'ailleurs aller vivre ailleurs* ». [A.S., Directeur de la communication et des relations extérieures, 3 septembre 2021].

¹⁷ La thalassothermie ou énergie thermique des mers, signifie que l'on récupère l'énergie calorifique de la mer pour alimenter des bâtiments en chaleur et en froid.

¹⁸ La démarche QDM est complémentaire de la labellisation BDM, elle est associée à une certification en 3 étapes qui permet d'établir 4 niveaux de reconnaissance du QDM (cap, bronze, argent, or).

¹⁹ L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

²⁰ <http://www.smartseille.fr/>

Cette notion de ville durable méditerranéenne s'est accompagnée de la création du réseau des aménageurs de la Méditerranée²¹, fruit d'une collaboration entre l'Établissement Public Euroméditerranée et l'agence des Villes et des Territoires Méditerranéens Durables (AVITEM). L'ambition de ce réseau, qui réunit aménageurs, opérateurs, institutions et experts engagés sur la thématique de l'aménagement en Méditerranée, est de partager une vision commune du développement urbain durable à travers le partage d'expériences et des pratiques, et de créer une dynamique de coopération méditerranéenne. Parmi ces initiatives autour de la ville durable méditerranéenne, nous pouvons citer le nouveau référentiel méditerranéen « local et innovant » se référant à la réglementation environnementale RE 2020, créé par l'EPA Euroméditerranée et le Cerema. Il concerne la consommation énergétique, l'impact carbone et le confort d'été des bâtiments. Pour Euroméditerranée, il s'agit de fixer des objectifs ambitieux aux promoteurs et d'encourager l'innovation afin de développer des projets immobiliers toujours plus vertueux.

Les enjeux de la ville durable, et l'ensemble des labels et des normes en constante évolution, tendent à établir la ville durable comme une notion valorisant l'agir, à travers l'expérimentation de ces innovations. Cela demande pour les acteurs de développer d'autres façons de faire et de réinventer leurs procédés. Ainsi, face aux enjeux de durabilité, les démonstrateurs se sont imposés comme un nouvel outil pour la ville durable.

1.1.2 Les démonstrateurs, une réponse aux enjeux de la ville durable

La nécessité d'entamer une transition vers une ville plus durable encourage l'émergence de nouveaux modèles, qui associent acteurs privés et secteur public dans la conception d'opérations d'aménagement. L'émergence et la multiplication d'appels à projets urbains innovants (APUI)²² conduit à un glissement du rôle des opérateurs privés dans la production urbaine. Dans cette partie, nous étudions la particularité des DIVD, le rôle de ces démonstrateurs dans les projets d'aménagement durable et l'impact de la démarche sur les pratiques des opérateurs.

La démarche DIVD, initiée en 2015 par les ministères de l'écologie et du logement, a eu pour ambition de lancer, sur une vingtaine de territoires, des expérimentations urbaines permettant

²¹ <https://amenageurs-med.org/>

²² Il s'agit d'un nouveau type de consultation par lequel une personne publique invite des tiers à présenter des projets qu'elle prédéfinit, tout en laissant l'initiative du contenu, de la mise en œuvre et des objectifs.

la mise en place de nouveaux modèles d'activités et de renforcer ou de créer des filières économiques structurant la production de la ville durable. Le DIVD prend appui sur le mouvement initié par la COP21²³, qui pointait la ville comme responsable de 70% des émissions de gaz à effet de serre et sur la démarche EcoCité²⁴, initiée dans le cadre du programme Vivapolis. C'est pour structurer et concrétiser cette démarche que l'Institut de la Ville Durable (IVD) a été fondé. Cette démarche s'est concrétisée par le lancement d'un premier appel à projets DIVD en novembre 2015 par Ségolène Royal, alors ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et Sylvia Pinel, ministre du Logement, de l'Égalité des territoires et de la ruralité en lien avec le Commissariat Général à l'Investissement. Une deuxième session de cet appel à projet a ensuite été lancée en janvier 2017.

Une approche innovante de la production urbaine

Le programme DIVD s'adresse à des consortiums réunissant acteurs privés et parapublics tels que les grands groupes français du BTP, de l'énergie, du numérique, des transports, mais également des PME, des start-ups, des universités et des établissements publics. Son objectif est d'accompagner des projets pilotes, vitrines du savoir-faire français en matière de développement durable, qui se heurtent à des problèmes de réglementation. Il a pour objectif de questionner, expérimenter et démontrer, à l'aide d'outils juridiques favorables à l'innovation urbaine. « *Le DIVD est à la fois une illustration du principe législatif d'expérimentation territoriale et un terrain d'essai pour une forme d'urbanisme dérogatoire, car le programme porte la promesse d'essayer de lever les différents freins et verrous qui empêcheraient le développement d'un certain nombre d'innovations et de projets d'aménagement* »²⁵.

La Direction Générale de l'Aménagement du Logement et de la Nature (DGALN) et le Commissariat général au développement durable (CGDD), rattachés au ministère de l'Écologie et au ministère de la Cohésion des territoires, ont la charge de la maîtrise d'ouvrage du dispositif : le premier s'occupe de l'aménagement et des enjeux urbains, tandis que le second traite de

²³ La COP21 est l'édition 2015 de la conférence internationale sur le climat.

²⁴ EcoCité est une démarche issue du Grenelle de l'Environnement qui s'intègre dans un ensemble de démarches portées par l'Etat (Écoquartiers, Démonstrateurs industriels pour la ville durable, Territoires à Énergie Positive pour la Croissance Verte, Ateliers des territoires, Zéro gaspillage zéro déchets...)

²⁵ Analyse du dispositif DIVD : potentiels, contraintes et épreuves d'une gouvernance par l'innovation
http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_final_garpos_puca_2020_vfinale.pdf

l'innovation. C'est le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), service interministériel français créé en 1998 et rattaché aux ministères de l'écologie, du logement, de la recherche et enseignement supérieur et de la culture, qui pilote le projet pour le compte de la Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages (DHUP). Cette expertise ministérielle est destinée à identifier la nature des blocages réglementaires et à faciliter le dialogue avec les institutions publiques. Son rôle est de mobiliser les dispositions dérogatoires aux codes de l'urbanisme, de la construction, de l'habitation et des marchés publics. Elle prévoit également la structuration d'un réseau d'échanges entre les lauréats, et enfin, la possibilité de prétendre à un soutien financier²⁶. Certains de ces démonstrateurs ont d'ailleurs bénéficié du financement « ville de demain ».

L'inscription dans la démarche DIVD doit permettre :

- Un accompagnement au niveau national par une équipe interministérielle dédiée
- Un accompagnement au niveau local par les services de l'État
- Un partage des solutions entre les sites
- Un appui pour la mise en œuvre d'une auto-évaluation du projet
- Une reconnaissance nationale et une valorisation des projets à l'international

L'inscription dans une expérimentation territoriale

Selon les travaux de Kevin Chesca et Laurent Devisme (2020), portant sur le recours croissant de l'action publique à l'innovation : « *les justifications du recours aux démonstrateurs renvoient à l'enjeu de faire en vrai, de rendre visible l'innovation et de la dupliquer, la reproduire, la transférer* ». L'idée du démonstrateur est d'aller plus vite, de contourner la lourdeur de certaines procédures et de dépasser des blocages juridiques. Ce processus d'innovation territoriale ou dérogatoire, où le projet peut échapper ou précéder à la règle, oblige les différents acteurs à rester attentifs à la qualité des productions et à leur évaluation.

Comme indiqué dans le rapport du GARPOS de 2020 sur l'analyse du dispositif DIVD, au cours d'une expérimentation urbaine, on peut observer un processus de démonstration éventuelle mais aussi d'apprentissage, pour transformer les pratiques antérieures de la production urbaine. Pour que ces apprentissages puissent fonctionner, il faut qu'ils puissent articuler les quatre principaux éléments : les expérimentations, la chose expérimentée, le

²⁶ <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr>

protocole de « laborisation » développé dans le cadre de l'expérimentation et les publics auxquels s'adressent l'expérimentation.

Selon l'appel à projet DIVD, le démonstrateur doit s'appuyer sur une approche intégrée et répondre à 4 objectifs :

1. L'intégration des différentes fonctions urbaines (constructions, déplacements, gestion de l'eau, de l'énergie, des déchets) et une prise en compte des risques, trames vertes et bleues, pour une plus grande performance environnementale, énergétique, économique et sociale.
2. Des innovations techniques et fonctionnelles, pour une réduction des coûts publics et privés, une plus grande cohésion sociale et le développement de la démocratie participative.
3. La valorisation des savoir-faire pouvant constituer des références à l'international.
4. Le regroupement des partenaires publics et privés.

L'îlot comme échelle privilégiée pour les expérimentations

C'est à l'échelle de l'îlot et du quartier qu'ont été engagées les premières expérimentations de la programmation urbaine durable, les interventions sur les bâtiments ou leurs parcelles ne pouvant suffire à produire les effets attendus de la durabilité. D'après Catherine Charlot-Valdieu et Cyria Emelianoff citées par Cherqui (2005) : « *L'échelle du quartier s'avère pertinente dans une approche de développement durable. A l'heure où l'on ne maîtrise pas encore toutes les dimensions du développement durable à l'échelle d'une ville, le quartier, plus homogène, permet d'expérimenter des mesures appropriées au territoire et à ses spécificités* » (Charlot-Valdieu et Emelianoff, 2000, p. 154). Ce choix de l'îlot comme échelle privilégiée de la fabrique urbaine représente un changement dans la mise en œuvre des opérations d'aménagement. « *Le problème de raisonner par îlot c'est qu'on ne réfléchit plus aux espaces publics. Les îlots fonctionnent de façon autonome* ». [S.F., *Gestionnaire-animatrice Récipro-Cité, 21 juin 2021*]. L'analyse de notre secteur d'étude conduit à nous interroger sur ce type de pilotage en îlot. Elle pose la question des trames et des interfaces, qu'elles soient spatiales ou temporelles. Ce mode de faire, par juxtaposition de micro-quartiers, peut entraîner des cloisonnements et des ruptures et éprouver des difficultés à constituer un tout cohérent, à faire ville. « *C'est à l'échelle du quartier, que l'on construit et rénove. Infléchir le développement urbain dans son ensemble est un tout autre défi* » (Emelianoff 2008 in Valegeas ; p.17).

Comme le souligne Julien André (2019) dans ses travaux, en subdivisant les quartiers, les concepteurs encouragent la résidentialisation de l'espace urbain. Pour lui, cette résidentialisation a de réelles conséquences sociales sur la manière qu'ont les habitants de penser leur appartenance territoriale et leur identité socio-spatiale au-delà de leur résidence. La notion de résidentialisation invite les promoteurs ou les bailleurs à « à *délimiter, par une clôture, l'espace privé de la résidence de l'espace public de la ville* » (Lelévrier et Guigou, 2015, p. 51). Selon eux, la fermeture des espaces, par des clôtures et des barrières, rend complexe la définition et l'affirmation d'une identité collective de quartier. Nous pouvons ici faire l'hypothèse que la structure de l'îlot *Smartseille* marque une distinction spatiale, qui provoque un sentiment de distinction sociale. Son isolement et les caractéristiques de son environnement immédiat (les quartiers des Crottes et la Cabucelle constitués d'immeubles d'habitations et de commerces populaires), peuvent renforcer son image d'îlot « doré ». « *La grosse difficulté, l'énorme difficulté, c'est que l'on est sur un îlot au milieu d'une mer de chantier, avec des espaces publics très dégradés* ». [H.V., *Responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 06 août 2021*]. Ces liens entre les différents projets qui composeront le futur ÉcoQuartier 112 seront questionnés tout le long de ce mémoire.

Etat des lieux des Démonstrateurs en France

A l'issue des deux appels à projets, 22 démonstrateurs, 166 membres dont 118 entreprises ou filiales et 13 associations professionnelles sont recensés.

PANORAMA DES LAURÉATS

CARTOGRAPHIE DES PROJETS

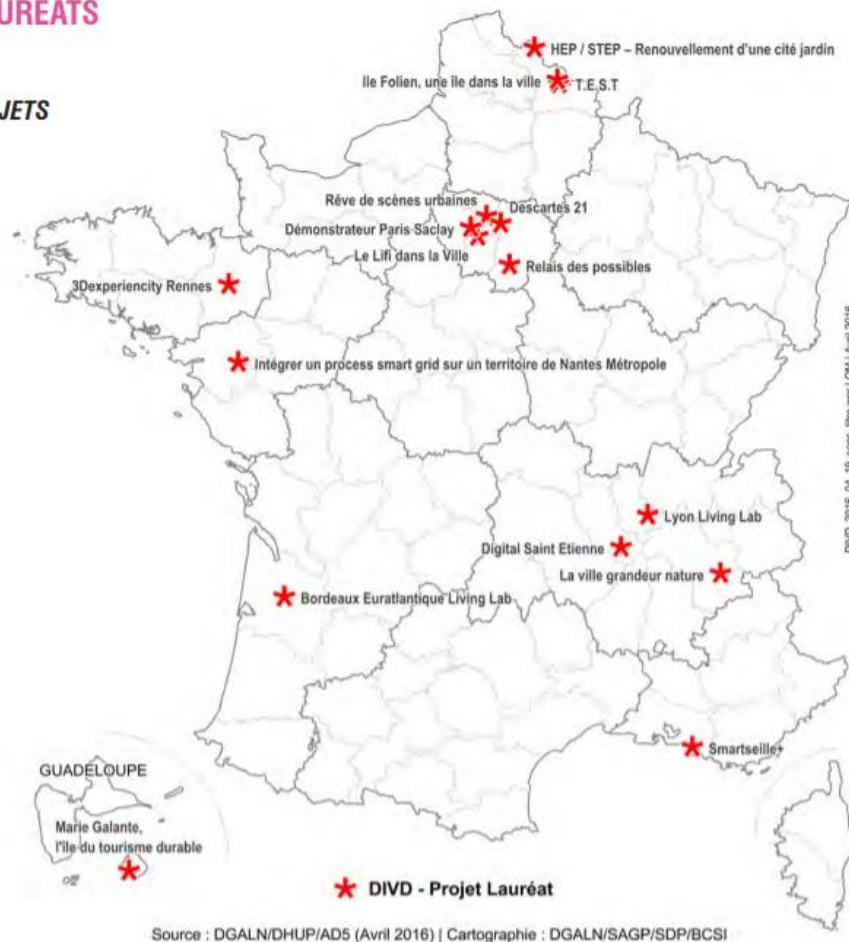


Figure 4 : Cartographie des projets lauréats DIVD en 2015 (© PUCA 2016)

Aujourd'hui, deux de ces démonstrateurs sont cités, par le PUCA, comme des réussites :

- *Rêve de scènes urbaines*, au Nord du Paris, en partenariat avec l'Établissement Public Territorial Plaine Commune, est une plate-forme partenariale d'innovation urbaine (Living Lab) permettant la reconstruction de la ville sur elle-même. Rêves de scènes urbaines, porté par l'association du même nom, constitue, selon le PUCA, une forme d'innovation endogène, qui est devenue à travers le réseau de scènes urbaines, une boîte à outils d'expérimentation et d'animation, qui s'est diffusée à l'échelle de plusieurs villes. Ce projet repose sur une méthode de dialogue Public-Privé-Population, où les objectifs sont partagés et la maîtrise publique est affirmée à travers l'intercommunalité.

- *Cycle Terre*, à Sevran, issu de l'appel à projet de 2017, est piloté par Grand Paris Aménagement. Le projet Cycle Terre propose de recréer une activité de petite industrie en milieu urbain dense, autour de la création d'une fabrique de terre crue, à partir du réemploi de résidus de chantier. C'est un projet avec une dimension industrielle forte et de rupture par rapport aux pratiques classiques de l'aménagement, qui valorise les matériaux non polluants. « *Cycle Terre... C'est un projet qui a très bien marché, qu'on a pu accompagner dans la continuité. C'est stimulant intellectuellement et cela favorise la rencontre des différents acteurs et fait émerger des idées. Parce que les métiers de l'aménagement et de la construction évoluent avec toutes les questions qui se posent aux aménageurs : le recyclage, l'économie du foncier, l'utilisation de matériaux biosourcés. Les gens se sont regroupés nombreux pour travailler autrement. Ils avaient avant le sentiment de travailler dans leur coin, de ne pas réussir à nouer des partenariats. Il y a maintenant une véritable dynamique* ». [S.C., Chargée de projet PUCA, 26 juillet 2021]²⁷.

Si l'on se réfère au récent rapport de recherche financé par le PUCA, portant sur le dispositif DIVD, on constate que plus de la moitié des projets lauréats sont pilotés par des acteurs industriels privés, comme c'est le cas de *Smartseille* porté par le promoteur Eiffage. On peut faire l'hypothèse que ce type de portage par des opérateurs privés est plus souple et permet d'aller encore plus vite dans le lancement et la concrétisation des projets.

Le renforcement du poids des acteurs privés dans la fabrique urbaine

L'émergence de ces nouveaux dispositifs de la ville durable a fait évoluer les méthodes et les pratiques urbaines, avec des champs d'intervention qui semblent se redéfinir. Dans cette perspective, les démonstrateurs apparaissent comme le marqueur d'une évolution du rôle traditionnel des acteurs publics. Si le rôle des acteurs privés dans la production de la ville n'a rien de nouveau, le partage des tâches (entre la définition du projet et de son cadre réglementaire d'une part et la partie technique et opérationnelle d'autre part) est lui remis en question. Ce nouveau partage des fonctions de programmation a pour conséquence un désengagement des acteurs publics à différents niveaux de l'opération. Comme le souligne Zoé Hagel (2013) dans

²⁷ Les personnes interrogées sont citées avec leurs initiales.

son travail de thèse : « *Ce ne sont plus simplement les bureaux d'études qui s'érigent en co-concepteurs de la ville durable, mais également les acteurs privés de la production* ».

Dans le cas de *Smartseille*, cela se traduit par un rôle important donné au promoteur dans l'aménagement du projet, mais également aux entreprises des secteurs numérique et de l'énergie. Comme le soulignent les acteurs interrogés, Eiffage est partie prenante des innovations techniques de l'opération. « *Par rapport à un projet immobilier classique, dans ce projet le promoteur mène une réflexion sur les services proposés aux futurs habitants, plus large que son cœur de métier de production et de commercialisation. Il se projette dans la vie du quartier, les services, avec, je suppose, l'enjeu de commercialiser une image de quartier désirable, en devenir* ». [T.M., *Adjoint stratégie et prospective, DDTM 13, 20 août 021*].

L'établissement public, à travers l'encadrement juridique du périmètre de l'OIN, peut imposer des prescriptions fortes mais le mot de la fin revient en fin de compte au promoteur, car c'est lui qui supporte les frais de réalisation. Cet élément est déterminant dans la mise en œuvre du projet et renforce les liens d'interdépendance entre les acteurs. Or, les promoteurs sont en général engagés dans des processus de productions ponctuelles, à travers une logique de court terme, et non dans des dynamiques territoriales globales et continues. Comme l'indique Alain Bourdin (2010) : « *Le promoteur occupe une place prépondérante qui complique la régulation du projet et permet difficilement de s'extraire de schémas empreints d'un urbanisme libéral qui accentue la vulnérabilité de la fabrique de la ville* ».

La notion de ville durable apparaît ici comme l'occasion de tester des modèles de villes, définis par des entreprises avec un objectif de rentabilité. Ce changement de paradigme engendre une mise en dépendance de la fabrique urbaine à des mécanismes financiers dont les rapports avec le projet urbain ne sont qu'indirects et mesurés à des échelles et selon des logiques qui sont étrangères au contexte particulier dans lequel ils prennent place (Héran, 2015).

PANORAMA DES PROJETS

QUELS ACTEURS PILOTES ?

- **Pilote mixte** (public - associatif/privé)
Lyon Living Lab, Avon Fontainebleau
- **Etablissement ou entreprise publics**
Saclay (EPA), Bordeaux (EPA), Carquefou (EPL)
- **Industriel**
Plaine Commune, Descartes 21, Palaiseau, Mouvoux, Digital Saint-Etienne, Smartseille+, Rennes Twin City, Marie-Galante, Valenciennes, Grenoble
- **Bureau d'études, agence d'architecture**
TEST

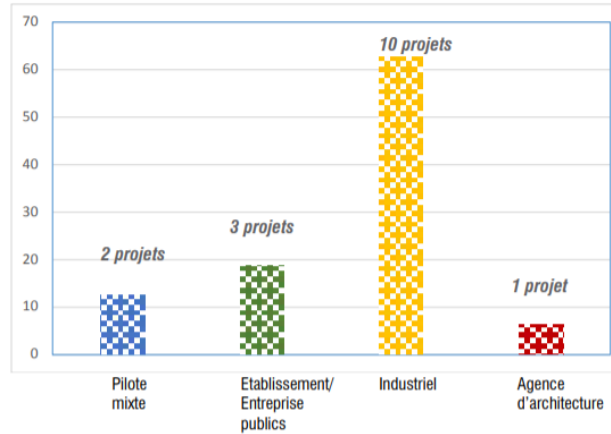


Figure 5 : Panorama des projets lauréats DIVD 2015 selon le type de pilotage (© PUCA 2016)

Les DIVD posent donc la question de la mutation de la gouvernance et des relations entre le monde du public et celui du privé dans les projets d'aménagement innovants. Le modèle économique s'en trouve ainsi transformé. Cela implique de réfléchir aux nouvelles synergies possibles pour trouver des solutions consensuelles. « *Chacun a ses propres process, contraintes, moyens...et ces mécanismes ne sont pas dirigés par une instance unique. Dans la posture d'AMO on a un regard extérieur, on essaye d'apporter une vision et des idées pertinentes qui soient dans leur domaine de faisabilité et de compétence* ». [L.C., Coordinatrice de projets, *La compagnie des rêves urbains*, 21 juillet 2021].

PANORAMA DES PROJETS LAURÉATS

NATURE DES CONSORTIUMS

- **Groupements larges (plus de 5 acteurs) et écosystème de partenaires** : grands industriels, PME, associations, monde universitaire...

Lyon Living Lab, Plaine Commune, Smartseille, Digital Twin City, Saclay, Descartes 21, Marie Galante, Grenoble

- **Groupements larges**

TEST, Fontainebleau

- **Petits groupements (moins de 5 acteurs)**

Palaiseau, Digital Saint-Etienne, Mouvoux, Carquefou

- **Consortiums qui seront constitués au cours du projet**

Bordeaux Libing Lab

- **Un seul acteur ou groupement de deux acteurs**

Valenciennes

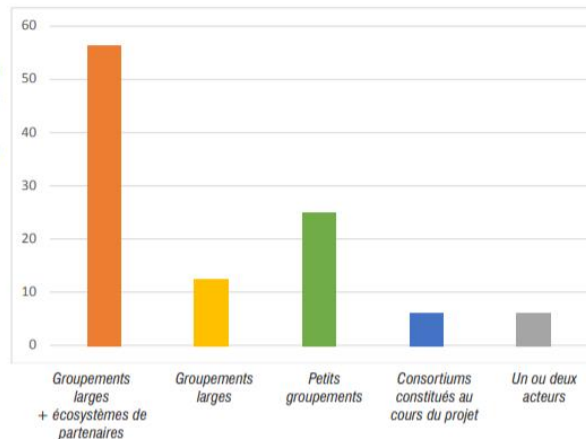


Figure 6 : Nature des consortiums des projets lauréats DIVD 2015 (© PUCA 2016)

Comme le souligne le rapport du GARPOS portant sur l'analyse du dispositif DIVD (2020), l'objectif initial de permettre de diversifier les acteurs de la production urbaine, en l'ouvrant à des acteurs industriels moins classiques, semble s'être confronté à une difficulté : celle de la maîtrise de pilotage d'opérations complexes d'aménagement. De ce point de vue, l'idée de faire intervenir des acteurs industriels dans le pilotage des projets a pu générer de nouvelles collaborations mais a souvent buté sur cette culture de projet urbain trop fragile.

Les dysfonctionnements de notre secteur d'étude illustrent bien ces changements dans la façon de faire la ville et nous montrent l'importance d'un engagement et d'une régulation conséquents de la part des institutions publiques afin de parvenir à un tout cohérent. C'est ce que nous questionnons dans cette recherche.

1.2 Le démonstrateur Smartseille : du contexte à l'inscription dans la démarche DIVD

1.2.1 Des contraintes de site qui ont orienté le choix de la démarche

Le démonstrateur *Smartseille* s'inscrit dans le cadre de l'extension d'Euroméditerranée initiée en 2007, elle-même inscrite dans le vaste cadre de l'opération d'intérêt national (OIN) porté par

l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée²⁸ (fig. 7). Euroméditerranée II est une opération globale d'environ 7 milliards d'euros, soutenue par le gouvernement français, les autorités locales et l'Union Européenne, dont l'objectif est de réaménager le site arrière-portuaire, dégradé mais à fort potentiel, pour en faire une plate-forme attractive et influente reliant l'Europe et la Méditerranée. Alliant à la fois nouvelles constructions (ZAC) et réhabilitation (programme de rénovation urbaine), l'extension vise à retisser des liens urbains entre le centre-ville et le nord de la ville, tout en assurant l'intégration des populations déjà présentes sur le site. Ce projet s'inscrit dans les stratégies de planification de la métropole (SCOT, PLH, PDU, PCAET)²⁹. Le périmètre de l'extension de 170 hectares prévoit d'accueillir à terme près de 30.000 habitants supplémentaires tout en générant 20.000 emplois, contribuant à hauteur de 20% aux objectifs du SCOT métropolitain.



Figure 7 : Les périmètres des secteurs Euroméditerranée I et II (© Euroméditerranée)

Une partie de la tâche de l'EPAEM consiste à libérer du foncier, avec l'appui de l'EPF (Établissement Public Foncier) PACA, via des outils tels que la préemption ou l'expropriation.

²⁸ Euroméditerranée est un établissement public créé en 1995 dans une logique partenariale, associant l'État qui est son principal financeur et l'ensemble des collectivités locales (ville de Marseille, Région Sud, Département 13, Métropole AMP).

²⁹ Schéma de cohérence territoriale, programme local de l'habitat, plan de déplacement urbain et Plan Climat Air Énergie Territorial.

Il établit ensuite le programme de construction et prend en charge l'aménagement des espaces publics. Les terrains sont ensuite cédés à des opérateurs sur la base d'un cahier des charges programmatique et architectural. Dans ce contexte d'OIN, c'est l'Etat, à travers les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) qui est chargé des procédures d'autorisations et qui délivre les permis de construire. Le découpage foncier sur Euroméditerranée II est ample, avec des lots aux dimensions plus importantes que sur Euroméditerranée I.

Le cadre dans lequel s'inscrit l'extension d'Euroméditerranée a été défini par un Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT) et renvoie aux priorités suivantes :

- Le rayonnement de Marseille en Europe et en Méditerranée ;
- La création d'emplois et de richesses comprenant un large spectre d'emplois, allant des postes décisionnels aux postes non qualifiés ;
- L'offre de nouveaux logements pour attirer des populations nouvelles et faire ainsi évoluer la composition sociale du territoire vers plus de mixité ;
- Le renforcement du dynamisme de l'investissement privé.

Le projet est présenté au travers de 5 actions qui composent le dossier soumis à l'Etat au titre du financement « Ville de demain », dont la gestion a été confiée à la Caisse des Dépôts et Consignation.

Ces 5 actions sont :

- La conception d'un projet immobilier innovant à l'échelle d'un îlot : l'« îlot Allar ».
- La réalisation d'un parc urbain de 14 hectares sur le bassin versant du ruisseau des Aygalades. Ce projet encore à l'étude, a été pensé comme un « jardin submersible », à la fois espace vert de récréation et réceptacle naturel des eaux. Cependant, malgré les efforts importants de communication, ce projet peine à fédérer. Il est dénoncé par certains habitants comme une « aberration environnementale », qui va contribuer à l'augmentation des nuisances et les déséquilibres entre les parties Nord et Sud de la Ville³⁰. L'enjeu de ce parc n'est pas seulement environnemental, il doit prendre en compte les dimensions sociales, économiques et culturelles.

³⁰Pétition lancée sur www.change.org

- Le montage d'une plate-forme de dépollution des sols.
- L'établissement d'un pôle d'échange multimodal sur le boulevard du Capitaine *Gèze*.
- La construction d'une boucle de thalassothérapie.

La mise en œuvre des aménagements prévus par Euroméditerranée s'appuie sur le plan guide réalisé par l'urbaniste François Leclerc en 2009³¹, révisé depuis. Ce plan guide donne les orientations du projet et définit la programmation urbaine sur le périmètre. L'établissement public a pour mission de coordonner la mise en œuvre de ce plan guide, en respectant un équilibre économique. Il fixe un cahier des charges pour cadrer les propositions qui sont faites, les procédures et les étapes de réalisation et faciliter le déroulement du projet. Il y mentionne par exemple le pourcentage de logements sociaux, la surface de sol perméable, l'alimentation des bâtiments par la boucle à eau de mer, l'inscription dans les labels, etc...

Le projet Euroméditerranée II part de la volonté de faire rayonner Marseille en Europe et en Méditerranée. Cependant, comme pour le premier périmètre, les projets prennent peu en compte la réalité sociologique du lieu (Bertoncello & Dubois, 2010). Ils peuvent faire peur aux petits propriétaires et habitants du périmètre, car le travail de concertation et d'information avec les populations résidentes est limité.

³¹ <https://www.leclercqassociés.fr/>

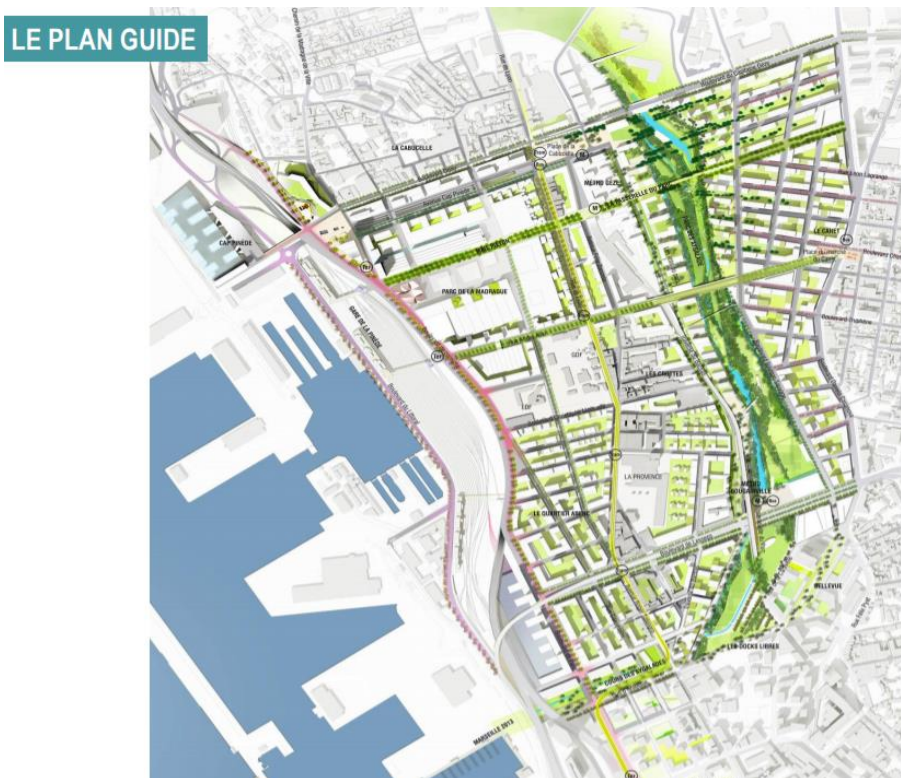


Figure 8 : Plan guide de l'extension Euroméditerranée II (© Euroméditerranée)

Ecocités : un label pour un urbanisme méditerranéen durable

L'établissement Euroméditerranée a saisi l'opportunité du plan d'action en faveur de la ville durable lancé par le Grenelle de l'environnement pour construire une identité forte de projet. Labellisée EcoCité³² en 2009, via l'extension de son périmètre, il figure parmi les 31 territoires qui ont pu bénéficier en 2011 d'un appui financier du secrétariat général pour l'investissement (SGPI) via le programme d'investissements d'avenir (PIA 1) instauré par la loi du 9 mars 2010 visant à soutenir les projets innovants (actuellement à sa quatrième édition).

L'Etablissement Public Euroméditerranée, en partenariat avec la ville de Marseille et la métropole, ambitionne de devenir un modèle méditerranéen de développement durable, à travers les trois projets cités : l'îlot démonstrateur, la boucle à eau de mer comme réseau de chaleur et le parc des Aygalades. Ces projets doivent répondre aux 5 objectifs énoncés dans le schéma ci-dessous.

³² La démarche Ecocité constitue l'un des quatre axes du plan Ville Durable initié par Jean-Louis Borloo, alors Ministre d'État de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer à l'automne 2008.

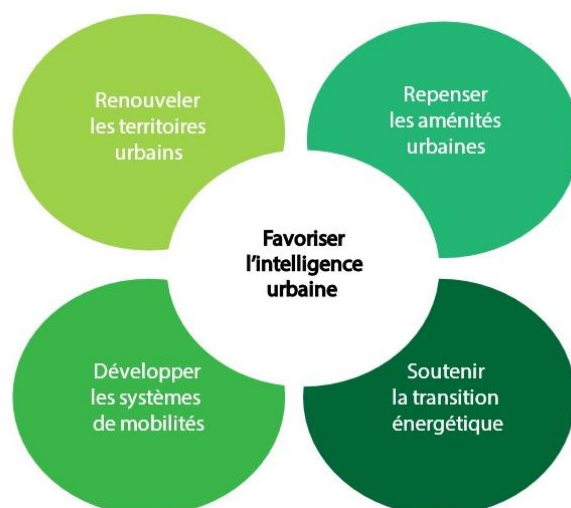


Figure 9 : Les 5 dimensions de la démarche Ecocité (©Ecocites.logement.gouv.fr)

Son positionnement de laboratoire d'expérimentation pour la ville durable doit lui permettre de devenir le cœur attractif et économique de la métropole, mais également de développer des solutions et des méthodes aptes à répondre aux enjeux environnementaux et sociaux. L'EcoCité est un exemple d'urbanisme conçu par la collectivité partiellement déléguée à un promoteur avec un cahier des charges partagé. Le promoteur devient alors comme nous l'avons vu, un « opérateur urbain ». Conçue dès l'origine sur un horizon de moyen terme, la démarche « Ecocité » semble en revanche avoir favorisé une durée plus longue d'accompagnement à la maîtrise d'ouvrage, le « glocal » correspond à une « *conception préconisant la recherche d'un équilibre entre le local et le global* » (Hagel, 2013).

Pour ce périmètre, à la fois symbolique et stratégique, Euroméditerranée a de fortes ambitions en termes d'expérimentation, d'exemplarité et d'implantation de nouvelles pratiques de durabilité urbaine, adaptées aux spécificités climatiques, géographiques, culturelles et d'usages de la ville méditerranéenne mais également de la capacité financière limitée de la ville. Ces principes seront mis en œuvre à travers plusieurs réalisations dont les trois projets qui nous intéressent ici et qui constitueront à terme Le Quartier 112 (en référence aux 111 quartiers marseillais) :

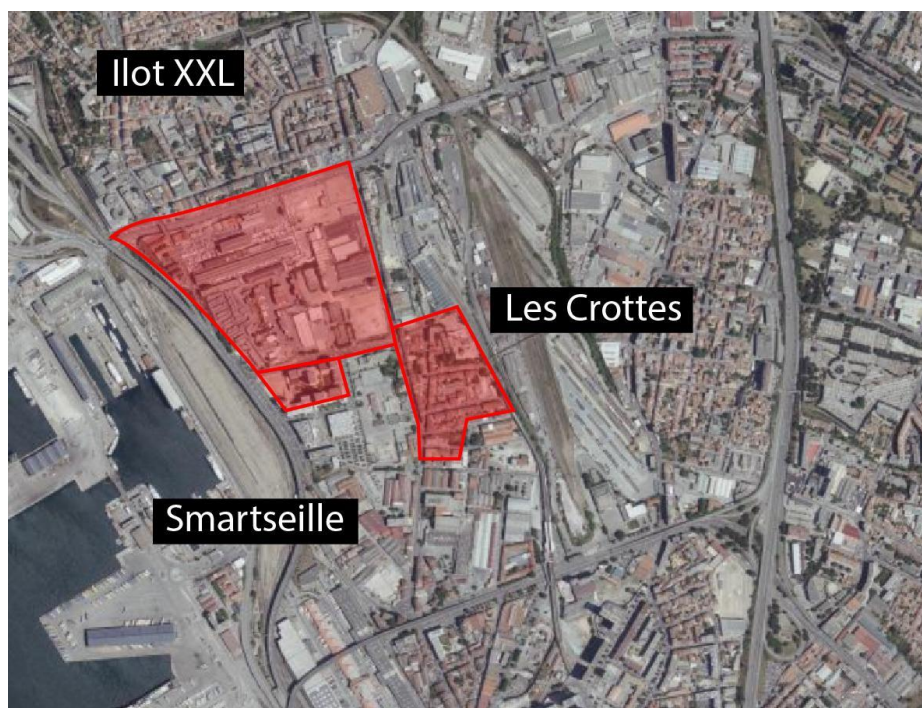


Figure 10 : Périmètre de l'Écoquartier 112 et ses projets (© Production personnelle)

- L'îlot Allar, devenu *Smartseille 1*, projet pionnier livré entre 2016 et 2018, initie le lancement de l'Écoquartier 112. Il est porté par l'ambition de devenir une référence innovante et diffusable à l'échelle de la métropole. L'îlot Allar a été lancé afin de donner corps à l'ambition de l'ÉcoCité et d'en vérifier le réalisme opérationnel. Bien qu'appelé souvent *écoquartier* dans la communication auprès du grand public, rappelons que l'îlot Allar, devenu *Smartseille*, est un projet démonstrateur au sein d'un écoquartier non finalisé (labellisé étape 2 en 2012)³³.

Smartseille 2, située à côté de *Smartseille 1*, entre la rue de Lyon, la rue Mouranchon et la rue André Allar est la deuxième opération d'Eiffage. Ce projet, porté par Engie et Eiffage Immobilier³⁴, fait actuellement l'objet d'une enquête publique. Il devrait accueillir une programmation mixte avec des commerces, des logements et des bureaux sur une superficie de 45.000m².

³³ <http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1936/>

³⁴ Enquête publique conduite en février 2021 par la préfecture des bouches du Rhône sur le permis d'aménager portant sur Smartseille 2

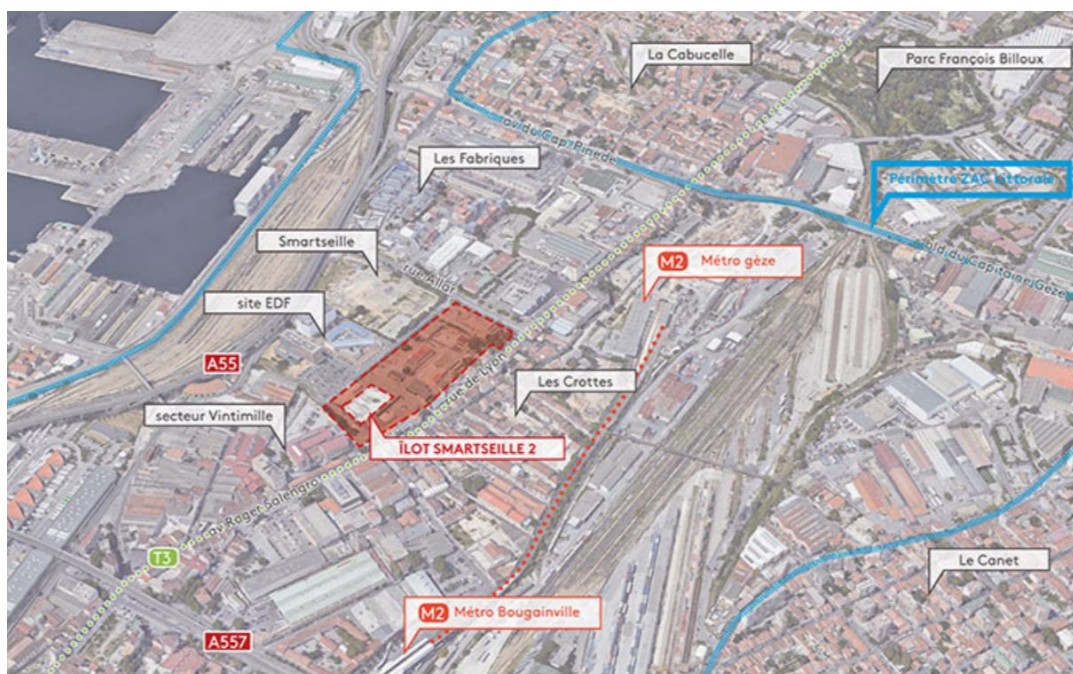


Figure 11: Le site Smartseille 2 dans l'emprise d'une ancienne usine à gaz (© Agence CoBe)

- Le macro-lot XXL, appelé *Les Fabriques*³⁵, situé dans le prolongement nord de l'îlot Allar, a pour enjeu principal enjeu est de s'intégrer pleinement dans le tissu urbain marseillais en s'affirmant comme l'une des portes d'entrée du centre-ville. Il sera à terme l'élément majeur de l'EcoQuartier 112, avec les principes novateurs de la ville durable méditerranéenne. Ce projet a été confié à Linkcity (Bouygues construction) et UrbanEra (Bouygues immobilier), via la société XXL Marseille, à la suite de l'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) lancé par Euroméditerranée. Le quartier des Fabriques entend redynamiser le secteur du marché aux puces autour d'un tissu d'artisanat, de commerces de proximité, d'équipements, d'offres de logements, de bureaux et d'espaces de coworking.

Le macro-lot est une modalité récente de production public-privé de la ville, qui se diffuse sur de nombreux territoires³⁶. Il permet de réaliser une opération de construction ou d'aménagement sur un tènement foncier unique mais formé de plusieurs entités ou associant plusieurs maîtres d'ouvrage, dont l'un, généralement un promoteur privé, est le leader. Ici, Linkcity. Cela repose sur un montage économique complexe, qui n'existait pas il y a quelques années. « *La difficulté avec ce macro-lot, c'est qu'Euromed gère l'interface et les espaces publics mais laisse chaque lot à son architecte et son promoteur. Sur les macro-lots, il y a un énorme espace avec des*

³⁵ <https://www.lesfabriques.fr/>

³⁶ <http://outil2amenagement.cerema.fr/>

voiries qui est géré par le promoteur ». [L.C., Coordinatrice de projets, *La Compagnie des rêves urbains*, 21 juillet 2021].

Avec cette ouverture à la concurrence du marché de l'aménagement via des AMI et la pratique dite du macro-lot, Euroméditerranée II s'appuie sur un « urbanisme négocié »³⁷, où les intérêts des opérateurs privés dirigent les projets urbains (Orillard in Sézérat, 2021). Comme le rappelle Laurine Sézérat, ce qui distingue un AMI d'un appel d'offres est la définition du projet. Alors que l'appel d'offres fixe un cahier des charges détaillé, l'AMI pose seulement un cadre large, laissant une marge de liberté importante au répondant (Sézérat, 2021). Associée à la pratique du macro-lot, cette procédure renvoie à une logique de sous-traitance de l'aménagement. Elle transpose à l'échelle du projet urbain une méthode auparavant appliquée à l'échelle des projets immobiliers. Il en résulte un transfert de la programmation et du financement vers le secteur privé et un affaiblissement du rôle de l'acteur public, dans ce cas Euroméditerranée.

- Le noyau villageois *Les Crottes*, est actuellement le seul secteur véritablement habité de l'extension d'Euroméditerranée, avec un projet de renouvellement urbain (NPNRU) programmé pour 2022³⁸. Cet ancien quartier industriel fait partie des plus pauvres de France et même s'il a été prévu de préserver le village dans sa forme urbaine actuelle et son identité, la population voit son cadre de vie bouleversé avec le développement d'Euroméditerranée II (Bertoncello, Dubois & Rodrigues - Malta in Sézérat, 2021). L'opération de revitalisation de ce secteur sera assurée par un groupement représenté par la société de conseil en stratégie immobilière Captown composée de la société de street art *Maquis-art*, de l'agence *Monchecourt & Co* (architecte du patrimoine), de la société spécialisée en rénovation et réhabilitation urbaine *Histoire & Patrimoine* (groupe Altarea) et du bureau d'études *Etamine* (développement durable)³⁹. Euroméditerranée prévoit également une requalification des espaces publics sur ce secteur. Pouvant détonner avec la modernité affichée des projets 1 et 2, le secteur du noyau villageois des Crottes fera également partie de l'EcoQuartier 112.

Ces trois opérations, *Smartseille*, *les Fabriques* et *Les crottes*, avec leurs particularités, doivent permettre de créer une nouvelle centralité au sein de la métropole Aix-Marseille Provence, liaison entre le centre-ville et les quartiers nord marseillais.

³⁷ <http://www.reseanationalamenageurs.logement.gouv.fr/>

³⁸ Dossier de presse AMP, NPNRU : La Métropole poursuit son ambition pour les quartiers prioritaires de Marseille, avril 2021 sur www.ampmetropole.fr

³⁹ Communiqué de presse Euroméditerranée - Marseille, le 22 février 2021



Figure 12 : *Le futur ÉcoQuartier 112* (© Kern et associés)

La présence simultanée sur ce territoire d'une diversité de phases et de temporalités de mise en œuvre du projet, par les opérateurs privés et le public, interroge la façon dont les différentes opérations constitutives du projet sont reliées entre elles au cours du temps.

D'un site industrialo-portuaire composé de friches...

L'îlot choisi pour l'opération *Smartseille* se situe dans la ZAC littorale. Il occupe une parcelle de 2,7 hectares, située entre les emprises du port, la gare de Fret ferroviaire du Canet et le boulevard Gèze au Nord. Le périmètre est fracturé par des axes autoroutiers et des emprises industrielles dont les coûts de dépollution des sols sont très élevés. Il est délimité par la rue de Lyon, voie structurante au Nord de la ville qui fait le lien entre les quartiers Saint-Louis, la Cabucelle, les Crottes et qui se prolonge au Sud vers le centre-ville. A l'Ouest, l'îlot est bordé par la rue Mouranchon, qui deviendra à terme l'un des axes nord-sud structurant pour le futur quartier. Au Nord de l'îlot, la rue Allar est une voie est-ouest de desserte de quartier qui ira à terme jusqu'au parc des Aygalades, avec au-delà le quartier des Fabriques. Sa situation géographique présente une bonne accessibilité routière bien qu'il ne soit pas encore connecté au réseau de transport en commun de façon efficace. D'un point de vue sociologique, il est situé dans une zone qui compte peu d'habitants, environ 3.000 habitants au sein du principal noyau villageois des Crottes.



Figure 13 : *Situation de l'îlot Allar* (© Production personnelle)

Il s'agit d'une zone composée d'une population très modeste, d'un habitat peu présent, ancien et à usage locatif, d'une activité économique prédominante et d'une présence très limitée d'espaces publics. Au regard de ces contraintes, l'enjeu pour Euroméditerranée et les opérateurs était de trouver le meilleur équilibre entre faisabilité économique, exigence de reproductibilité, et qualité urbaine et architecturale en proposant des solutions « Low cost - Easy tech ». L'îlot Allar occupe une position d'interface qui nous semble intéressante en ce sens qu'elle permet de révéler la manière dont les articulations sont pensées, au sein même du projet et par extension, avec l'ensemble de la ville. Elle interroge les continuités possibles à une échelle plus large, afin de parvenir à un tout cohérent en lien avec les tissus qui l'accueillent.

... à Smartseille, un projet préfigurateur de l'écoQuartier 112

La conception, la réalisation ainsi que la commercialisation de l'îlot Allar ont été confiées au promoteur et constructeur privé Eiffage dès l'émergence de l'opération, c'est-à-dire sans passer par un appel d'offres. Il s'agit d'une méthode inhabituelle de l'établissement public, qui s'explique d'une part par l'appétence et l'expérience du promoteur en matière de recherche et développement, et d'autre part, par le fait que le patrimoine foncier appartenait à une entité institutionnelle (EDF), ce qui facilite la procédure d'acquisition et la négociation.

Le projet *Smartseille* a donc ainsi été réalisé en avril 2015 via une plateforme virtuelle numérique appelée Astainable, outil 3D de design urbain permettant :

- Une visualisation de Smartseille à l'échelle du territoire, avec des mobilités décarbonées et collectives.
- Une visualisation à l'échelle de l'îlot lui-même, avec la géolocalisation de solutions.
- Une expérience immersive à l'échelle du piéton.

Les innovations de *Smartseille* portent sur :

- La création d'un réseau d'énergie par thalassothermie ;
- La gestion intelligente du réseau électrique ;
- La dépollution douce des sols ;
- Les services numériques aux habitants et aux entreprises ;
- La mobilité bas carbone et la gestion innovante du stationnement ;
- L'agriculture urbaine et la nature en ville.

Cependant, malgré le travail préalable mené par les équipes d'Eiffage, le projet a été pensé comme une sorte de rodage, précédant la réalisation de ZAC, pour laisser le temps à Euroméditerranée de chiffrer et de définir un projet global en s'appuyant sur cette première expérience. L'opération *Smartseille* représente en ce sens une démarche expérimentale dans sa mise en œuvre, ne respectant pas la logique chronologique habituelle des projets urbains et demandant une certaine flexibilité à l'aménageur public Euroméditerranée.

Un écosystème d'acteurs au service de l'innovation...

Smartseille constitue un terrain d'expérimentation, aussi bien dans sa méthode de conception que dans les innovations qui y sont testées. Pour mettre en place son prototype, Eiffage s'est appuyé sur Phosphore, sur son laboratoire R& D et prospective sur la ville durable créé en 2007, mais également sur un consortium de partenaires : Euroméditerranée, Edf Optimal Solution, Orange Business Service, Egis, Lafarge, les entreprises et start up innovantes Echy, Polypop, Urbagri, Amplify nature et les associations environnementales LPO, Humanité et Biodiversité. Les propositions organisationnelles ou techniques pensées au sein de ce laboratoire de recherche ont toutes été étudiées à l'aune de critères combinés entre eux, tels que l'impact carbone, la pression exercée sur les ressources naturelles, la pertinence des réponses apportées aux mutations des modes de vie et de travail et le potentiel de réversibilité des pièces en cas de

changement d'usage. Ce laboratoire, composé d'une équipe transdisciplinaire (écologues, sociologues, économistes) témoigne d'une évolution du secteur privé. Nous pouvons émettre l'hypothèse que cet eco-système partenarial favorable et les contraintes techniques et financières de l'opération, ont poussé Eiffage, appuyé par Euroméditerranée, à se porter candidat à l'appel à projet DIVD.

1.2.2 Une vraie démarche ou un auto-label ?

Dans cette partie, nous verrons comment s'est déroulée l'inscription dans la démarche DIVD, quel en a été l'accompagnement et la plus-value pour les acteurs de l'aménagement et les habitants.

La volonté de s'inscrire dans une démarche ...

Le projet *Smartseille* + (nom initialement donné au projet) a été primé lors de la première vague d'appel à projet DIVD. L'accompagnement se justifiait par l'existence d'un contexte difficile nécessitant une aide de l'Etat pour identifier les points de blocage, faciliter le dialogue entre acteurs et produire des dérogations. En janvier 2017, lors du second appel à projet, le porteur Eiffage (et le DIVD *Smartseille*) ont été absorbés par le club Euroméditerranée Metropolitan Urban Lab (EMUL)⁴⁰, outil au service de la ville durable méditerranéenne piloté par l'EPA Euroméditerranée, pour élargir le vivier d'opérations innovantes (cf : « fiche identification DIVD EMUL » en annexe) Cette candidature prévoyait d'une part, une extension du périmètre du DIVD 1 afin de capitaliser et de diffuser les innovations expérimentées et d'autre part, de favoriser l'émergence de nouvelles innovations qui n'avaient pas été traitées dans le cadre du premier DIVD, sur l'ensemble du périmètre de l'OIN. Ce glissement a peut-être permis de replacer l'acteur public au centre du pilotage et de la coordination des opérations.

... mais un accompagnement qui s'essouffle

Les entretiens que nous avons menés, nous ont permis de comprendre que l'accompagnement par les services de l'Etat du DIVD 1 s'est terminé prématurément. D'après les acteurs interrogés,

⁴⁰ EMUL est un groupement piloté par Euroméditerranée en partenariat avec la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui a pour objectif de fédérer des acteurs de l'aménagement en vue de proposer des solutions innovantes.

celui-ci semble s'être rapidement essoufflé : « *Si vous voulez, ils sont arrivés avec un produit ficelé, abouti. C'était déjà un prototype bien avancé, il n'y avait pas la dimension incertitude, aventure, recherche. Il n'y avait pas de questionnements sur la mise en œuvre, la dimension enquête, recherche. On s'est retrouvé sur des solutions déjà réalisées. En tout cas, ce que je retiens de Smartseille c'est la mutualisation des parkings, la conciergerie, les pièces partagées, qui sont aujourd'hui systématiques dans les projets* ». [S.C., Chargée de projet PUCA, 26 juillet 2021]. La logique dérogatoire, qui constitue l'un des socles du programme DIVD, semble avoir été dans ce cas limitée. Ce sentiment est partagé par l'EPA Euroméditerranée : « *On ne s'est pas mis à innover parce qu'il y avait une injonction des DIVD, on a labellisé une opération déjà engagée, à travers les DIVD. La démarche a commencé bien avant* ». [A.S., Directeur de la communication et des relations extérieures, 3 septembre 2021].

Les documents relatifs à la démarche DIVD font référence à des grilles d'auto-évaluation et des évaluations à mi-parcours. C'est l'agence Franck Boutté⁴¹ consultant, spécialisé dans la conception et l'ingénierie environnementale, qui a assuré la mission d'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) Développement Durable, en définissant une matrice d'évaluation systémique et multiscalair commune à l'ensemble des DIVD. Les DIVD reposent sur une approche intégrée du développement urbain durable qui tente de prendre en compte la complexité systémique, la complexité d'échelle et la complexité temporelle de l'écosystème urbain.

⁴¹ <https://franck-boutte.com/>

PANORAMA DES PROJETS

L'APPROCHE MATRICIELLE : CROISER DES VALEURS ET DES IMPACTS DE L'INNOVATION
 OUTIL D'ANALYSE DES EFFETS DE LEVIER ET DES FREINS À LEVER

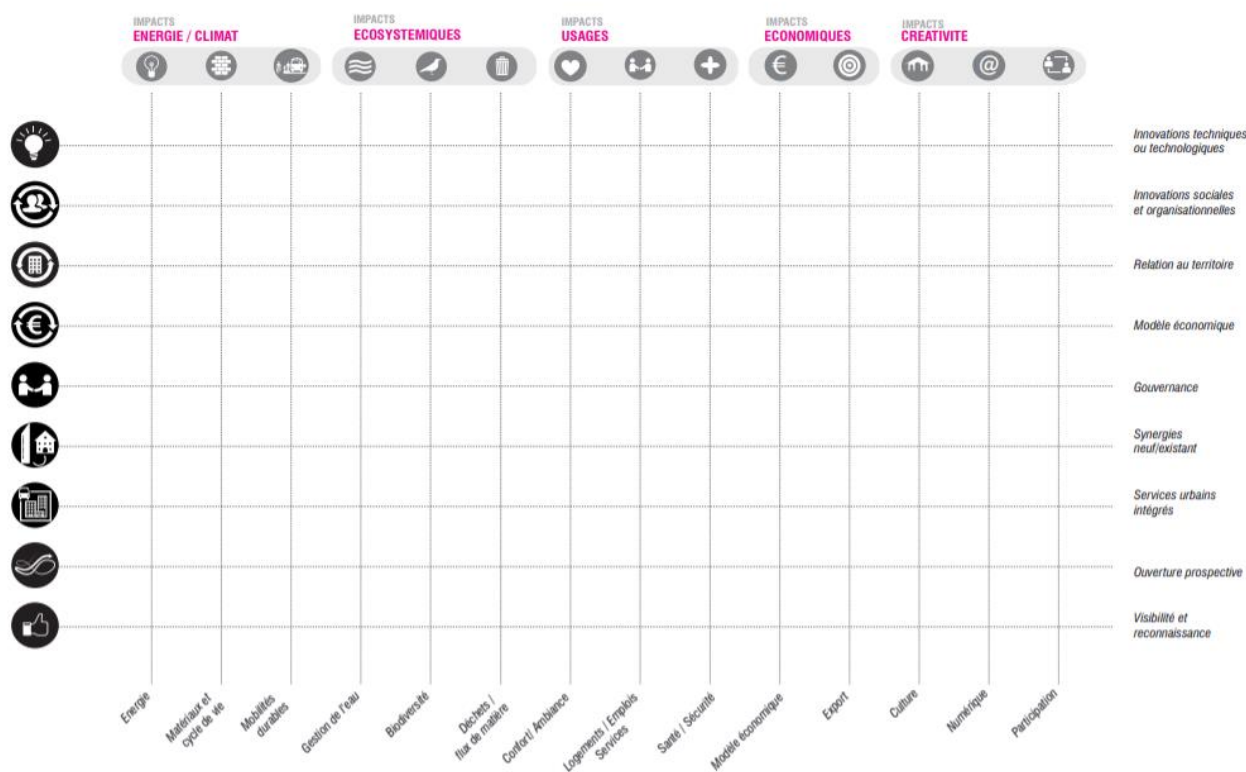


Figure 14 : L'approche matricielle utilisée pour mesurer l'impact des innovations (© PUCA 2015)

La ville durable, en tant que système complexe mêlant une multiplicité de domaines, d'acteurs et d'objectifs, implique de prendre en compte aussi bien les conséquences du changement climatique que les mutations sociologiques (mobilités, santé, confort, services urbains, etc...). C'est cette réalité complexe qui incite au développement et à l'expérimentation de projets innovants. L'exemple du DIVD *Rêve de Scènes Urbaines*, est à ce titre, considéré comme une réussite. Le DIVD s'appuie sur de nouvelles formes de dialogue entre les acteurs : tous les ans l'association propose à l'établissement public 150 idées d'innovations urbaines. L'apport pour le territoire est évalué à partir des bénéfices rendus (fonctions urbaines, qualité de vie, transition écologique, etc...). Cette démarche permet de décloisonner les thématiques. Les acteurs industriels participent dans ce cas aux stratégies territoriales et à la construction de la ville.

A la lumière de ces éléments, il semble pertinent d'interroger la manière dont ces grilles d'évaluation se concrétisent de façon opérationnelle et sont appropriées localement. Nous cherchons à comprendre comment la démarche s'est déroulée et si des évaluations à l'échelle

de l'îlot ont été réalisées. Un focus sur la prise en compte des enjeux de l'habiter a été inclus dans le questionnaire « grille d'entretien des acteurs » en annexe.

La dimension démonstratrice de *Smartseille* a permis de lancer le projet. Cependant, de façon plus informelle, plusieurs acteurs nous ont fait part des limites de la démonstration. La dépollution des terres avec les champignons par exemple, ne semble pas avoir marché. Pour d'autres, « *le DIVD n'est pas un label, c'est une velléité d'Eiffage de vouloir tester quelque chose de nouveau, une forme d'urbanité, de modèle de morceau de ville, avec de l'innovation dans la façon dont c'est conçu* ». [L.C., *Coordinatrice de projets, La compagnie des rêves urbains, 21 juillet 2021*]⁴².

La réalisation d'un projet à caractère démonstrateur est un vecteur de communication pour accéder à une certaine visibilité sur la scène internationale et attirer ainsi de nouveaux investisseurs, mais face auquel certains acteurs restent perplexes : « *C'était marqué démonstrateur, mais démonstrateur de quoi ? Oui ils ont testé des trucs, la thalassothermie par exemple. Mais je ne crois pas que ce soit Smartseille qui ait développé la thalassothermie* ». [H.V., *Responsable communication et urbanisme transitoire XXL Marseille, 06 août 2021*]. La dénomination DIVD permet le déploiement d'un partenariat entre acteurs publics et privés, mais sa réalisation représente un véritable défi pour l'établissement public. Pour mener à bien cette opération, il doit veiller à ce que tous les acteurs aient une vision partagée du projet.

Cette première partie a tenté de remettre en perspective la prise de conscience environnementale dans les politiques publiques, laquelle a abouti à l'émergence de nouveaux dispositifs innovants, conduisant à une transformation des pratiques et des référentiels dans le champ de l'urbanisme durable. Elle nous amène à conclure que le recours aux démonstrateurs permet, à travers des logiques d'expérimentation territoriale, de dépasser certaines contraintes financières et techniques, et de répondre aux exigences de durabilité. Cependant, ce recours croissant aux démonstrateurs n'est pas sans conséquence sur les pratiques d'aménagement ainsi que sur les habitants et leurs modes de vie. Il vient remettre en question la notion d'habitabilité et interroge les conditions d'une ville durable habitable. Il s'agit ici de voir quel est le vécu de ces nouveaux projets innovants et comment les acteurs de l'urbanisme se saisissent de cette question.

⁴² La Compagnie des rêves urbains est une association, prestataire d'Euromed, qui mène des actions pédagogiques pour susciter la curiosité des habitants sur leur environnement urbain. Sur Euromed II, ils organisent des visites de chantiers pour le public scolaire des établissements du secteur.

Deuxième partie

De la ville durable à la ville habitable : quelle approche de l'habiter dans les DIVD ?

2.1 Une ville durable qui s'appuie sur de nouvelles façons d'habiter

La thématique de l'habitabilité est arrivée en force dans la littérature avec les premiers écoquartiers français dans les années 2010. Se référant autrefois aux normes et à la qualité du logement (surface habitable, nombre de pièces, etc...), elle renvoie aujourd'hui à une dimension et à une échelle plus large (quartier, services urbains, aménités, etc...). Les enjeux de durabilité amènent donc à un changement dans l'approche de l'habitabilité et dans les façons d'habiter. Ce chapitre s'attache à présenter ces nouveaux enjeux, à travers les expériences des habitants et des acteurs de l'aménagement urbain. Pour cela, nous proposons d'étudier le projet *Smartseille* et son contexte de transitions urbaine et écologique, pour comprendre comment la dimension de l'habiter et les usages sont pris en compte et vécus.

2.1.1 Vers une institutionnalisation des modes d'habiter par les politiques urbaines

Selon les travaux de Muriel Delabarre et Solène Marry (2012) « *un lieu habitable est un lieu qui offre des possibilités suffisantes de création et d'adaptation aux individus pour se l'approprier. Aussi délicat d'interprétation et de compréhension d'un tel processus, l'appropriation d'un lieu repose sur la connaissance fine des conditions de vie offertes à cet endroit* ». Selon ces deux chercheuses, « *l'habitabilité urbaine est fondamentalement transversale et interdisciplinaire ; son enjeu consiste à renouer avec une prise en compte simultanée, des données techniques, sociales et esthétiques et d'échapper, par exemple, aux dichotomies de la forme et de la fonction, de penser et de l'agir, du programme et du projet* ». Même si l'habitabilité ne renvoie pas à une définition stricte ou immuable, nous retiendrons finalement pour ce travail la définition de Nathalie Blanc (2010) : « *L'habitabilité urbaine est une somme de services et de contraintes que les acteurs, y compris les habitants, adaptent à leurs connaissances et pratiques de la ville, conçue comme environnement. Elle peut être définie par une somme de composantes physiques, naturelles, matérielles qui contribuent à la qualité de vie et renvoient aux représentations et aux usages des individus* ». Nous

appréhendons ici la notion d’habitabilité, comme celle de l’habiter, comme un processus, à l’articulation entre l’espace habité, les habitants et les pratiques habitantes (Lazzarotti, 2013).

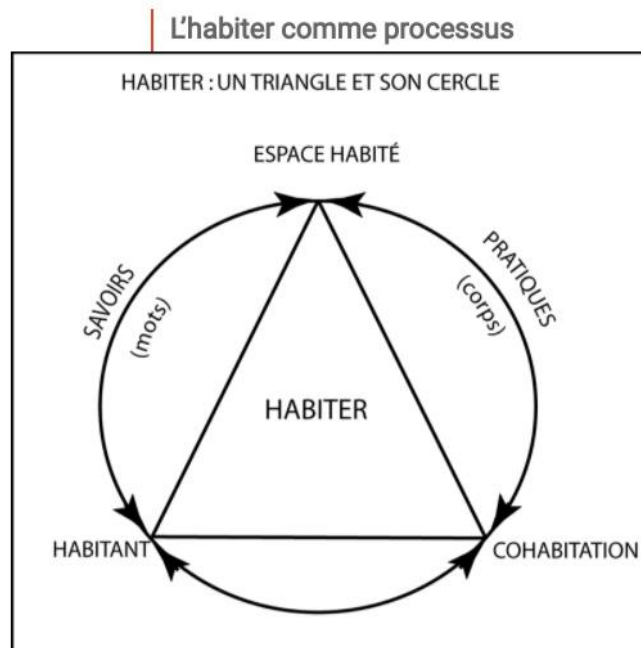


Figure 15 : Le schéma du concept « Habiter » (© Lazzarotti 2013)

Les travaux de Mathieu Adam (2016) illustrent, à partir de 71 entretiens réalisés avec les concepteurs et les habitants de deux projets urbains emblématiques, *Bottière-Chénaie* à Nantes et *Confluence* à Lyon, la diffusion d’attendus comportementaux à destination des habitants, générée par la multiplication des projets urbains durables. Dans ses recherches portant sur les quartiers durables et leurs objectifs de mixité sociale, le chercheur François Valegeas (2016), dénonce « *les normes d’habiter écologique* » qui y sont diffusées et les attendus en termes de consommation de biens (alimentaires, électroménagers), de services (modes de transports doux, énergies renouvelables, etc.) mais également d’espaces (densité, compacité, et mixité). Il s’appuie sur 26 entretiens auprès d’habitants et d’acteurs intervenant dans deux quartiers durables (*Les Brichères* à Auxerre et *Beauregard* à La Rochelle) pour analyser leurs vécus et leurs pratiques. Des programmes de recherche, tels que le MOVIDA, se sont même spécialisés dans ces modes de vie durable⁴³. Ils s’interrogent, par exemple, sur l’opérationnalisation de ces projets durables lors de l’installation des occupants supposés les habiter.

⁴³ MOVIDA est un programme de recherche initié et financé par le ministère de l’Écologie, du développement durable et de l’énergie qui a pour ambition d’orienter la communauté des chercheurs en sciences humaines vers la question des modes de vie durables. <http://programme-movida.fr/>

Ces différentes recherches autour de l'habiter ont permis de replacer habitants au cœur des réflexions. De nombreux auteurs vont même plus loin en défendant une approche de l'urbanisme par les modes de vie, qui s'opposerait à celle de l'habitant perçu comme un frein (Thomas, 2013 ; Kauffmann, 2019). Aujourd'hui, l'expérience de l'habiter est également au centre de l'attention des aménageurs. Des publications de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (Agam) mettent en lumière ces expérimentations dans le domaine de l'habitat⁴⁴. A *Smartseille*, cela se traduit par la diffusion d'usages et de comportements durables liés aux innovations et services proposés (parking partagés, conciergerie, coaching énergétique etc...) avec des plaquettes, livrets d'accueil et réunions d'information à destination des résidents du parc social. Cependant, nous pouvons nous demander si cela est suffisant et comment cela est perçu par les habitants.

Nous constatons que cette dimension de d'habitabilité, encore plus complexe dans les nouveaux quartiers, a été un point d'attention dans le projet *Smartseille*. Nous nous sommes ainsi interrogés sur la particularité de ce contexte de quartier non finalisé pour en comprendre les enjeux.

2.1.2 L'expérience de l'habiter dans un contexte urbain en mutation

Dans cette partie, il nous paraît important d'interroger la spécificité des projets démonstrateurs dans les quartiers en construction. De nombreux auteurs s'accordent pour dire que les usages de la ville naissent de l'habitude. Nous essaierons alors de comprendre comment l'habitabilité peut se construire en contexte de mutation urbaine.

Du paysage en chantier à l'habiter

En matière d'aménagement, la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) est un outil qui permet aux collectivités locales (dans ce cas, l'Établissement Public Euroméditerranée) de maîtriser l'urbanisation d'un site en fixant aux opérateurs un cahier des charges. Il vise, avant tout, à favoriser la concertation entre promoteurs privés et acteurs publics pour monter des opérations cohérentes sur le plan urbanistique, technique et financier. Cette manière de construire est un moyen opérationnel efficace pour développer de nouveaux quartiers, par conséquent, au milieu de zones à construire. Comme nous l'avons vu, le projet *Smartseille* est le premier projet de la

⁴⁴ Rapport de l'Agam de 2018 portant sur la qualité d'habiter

ZAC Littorale, d'une superficie 54 hectares. « *Ce qui est difficile pour l'îlot Allar, c'est que le quartier n'est pas encore constitué. Il porte très bien son nom, c'est une île au milieu de l'océan. Autour il n'y a rien, c'est le désert absolu. C'est difficile de se projeter, c'est un démonstrateur de quoi ? Puisqu'actuellement il n'y a pas de ville autour, il y a des chantiers, des friches, des démolitions. Il n'y a pas d'équipements, pas de transports, pas de services publics* ». [L.C., *Coordinatrice de projets, La compagnie des rêves urbains, 21 juillet 2021*].



Figure 16 : *L'environnement urbain de Smartseille* (© Photographie de l'auteur)

La temporalité des projets urbains réinterrogée par le principe de développement durable

Dans son article, Julien Aimé (2019) souligne l'importance des rythmes des projets urbains et explore les tensions entre l'espace en travaux et l'espace construit. Il montre que les relations sociales qui s'instaurent dans les nouveaux quartiers sont « *marquées par des logiques de distinction sociale et de neutralisation de l'espace public* ». En général, il faut des années pour que le quartier soit entièrement construit, tandis qu'une partie des logements est livrée aux habitants. Ces derniers font alors l'expérience quotidienne de quartiers « *en train de se faire* » (Aimé, 2019). Comme le souligne l'auteur, dans les quartiers en cours de construction, étant donné l'absence d'une vie sociale « *déjà-là* », les normes d'usages de l'espace ne sont pas encore fixées. La forme urbaine de ces nouveaux quartiers est donc déterminante dans les relations sociales qui vont s'y greffer. D'un point de vue morphologique, les bâtiments neufs de *Smartseille*, même s'ils sont tous différents, partagent une architecture moderne qui nous permet d'identifier clairement les limites du quartier. Le reste de l'écoQuartier est actuellement en construction, ce qui rend le paysage singulier.

Les travaux et chantiers rythment la vie du quartier. Les zones de stationnement ne sont pas toutes matérialisées, ce qui conduit parfois les habitants à se garer sur les espaces en friche ou sur des trottoirs.



Figure 17 : Stationnement à proximité des chantiers (© Photographie de l'auteur)

Ces paysages sont marqués par la présence de panneaux de permis de construire et de grues, ce qui interpelle souvent les habitants des alentours ou les personnes de passage.



Figure 18 : Les chantiers de Smartseille 2 et des fabriques (© Photographies de l'auteur)

Les temporalités des différents projets sur le secteur sont très longues : « *Lorsque les conventions pour l'îlot XXL ont été signées, Euroméditerranée n'était propriétaire d'aucun terrain. Il s'agissait de propriétaires privés. Ce qui est très compliqué pour ce projet parce que l'aménageur n'a pas la maîtrise foncière au moment où il signe la convention, donc cela met beaucoup plus de temps que prévu. Le temps de racheter et de dépolluer.* [H.V., Responsable urbanisme transitoire, XXL Marseille, 06 août 2021]. Ces différences de rythmes et de visions

parmi les acteurs de la ville complexifient les projets d'aménagement urbain. « *Chaque projet et chaque acteur a sa temporalité. Euromed, eux, ils ont une vision à long terme, parce qu'ils ont le plan guide qui est l'objectif final. C'est un projet de ville, avec tout ce qui va avec, tout ce qui fait ville. Mais, pour le moment ce n'est pas le cas. On sait que le public est toujours plus long que le privé* ». [L.C., *Coordinatrice de projets, La compagnie des rêves urbains, 21 juillet 2021*]. La mission des associations telles que la Compagnie des rêves urbains est justement d'informer les habitants, salariés, commerçants de l'avancée des projets sur le périmètre, à travers des ateliers de médiation et de découvertes urbaines.

Lorsque les habitants de *Smartseille* se sont installés, les espaces publics n'étaient pas construits. Les tracés, les voies, les bacs à ordures enterrés ou les bancs publics sont généralement construits au dernier moment pour éviter à la collectivité d'avoir à les refaire, compte tenu des travaux en cours. « *Ils sont tout seuls, à la fois dans le quartier mais ils sont tout seuls aussi parce qu'il n'y a pas d'interlocuteurs. Personne n'est responsable de rien puisque les équipements n'existent pas. Il y a un débat avec la politique de la ville depuis 3 ans au sujet d'un centre social sur le secteur Cabucelle-Crottes, mais ce n'est toujours pas fait. Jusqu'alors, il y avait très peu d'habitants. Plus le quartier va se construire, plus il va être habité, plus cela va générer des besoins sociaux et rentrer dans les cases de la ville et de la métropole. Les services publics arrivent avec les usagers, rarement avant. C'est ça le problème aussi. Les gens, quand ils arrivent, ils n'ont rien. Chacun attend l'autre pour bouger* ». [L.C., *Coordinatrice de projets, La compagnie des rêves urbains, 21 juillet 2021*].

Même si la question des échelles et de l'insertion urbaine du quartier a été intégrée à la démarche réflexive de l'opération *Smartseille* et des DIVD de façon générale, l'examen de notre territoire d'étude révèle des décalages, qui s'expliquent par les différentes temporalités du chantier et par la multiplicité d'acteurs en jeu.

ÉCHELLES MOBILISÉES

Faire ressortir les échelles sollicitées dans le projet et les liens entre elles

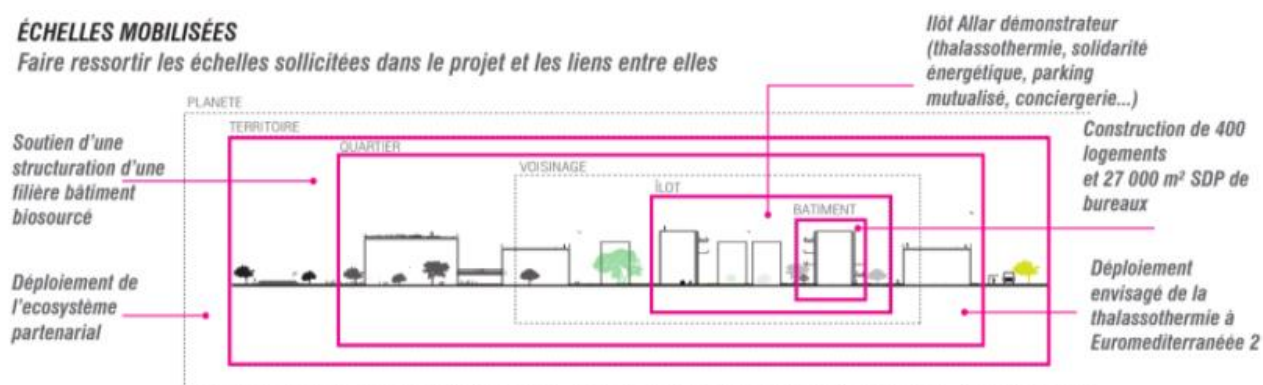


Figure 19 : Les échelles mobilisées pour le projet Smartseille (©PUCA 2015)

Le calendrier de mise en œuvre d'une opération de long terme, comme l'ÉcoQuartier 112 et plus largement l'EcoCité, montre comment les temporalités de l'aménagement peuvent entrer en tension avec les dynamiques vécues. Ce contexte nous invite à imaginer la ville à partir du non-urbain (Hagel, 2011 p 238). C'est-à-dire de travailler sur des formes d'urbanisme transitoire pour établir des liens entre les espaces construits et non construits. Ce type de démarche permet d'investir les différentes échelles de l'habiter (logement, îlot, quartier et ville), dans le sens de l'approche multiscale proposée par l'agence *Franck Boutté Consultants*.⁴⁵

2.2 L'habitabilité du quartier : de la conception aux usages

Après avoir rappelé l'importance des objectifs de développement durable dans la construction de la ville de demain, nous nous appuyons sur l'analyse de l'îlot *Smartseille* pour estimer quels sont les caractéristiques d'une opération qui se veut exemplaire en matière de développement durable et si ces éléments suffisent à générer un quartier habitable et intégré à son contexte. Nous comparerons les objectifs et ambitions de départ du projet avec les réalités de terrain.

2.2.1 Les éléments programmatiques relatifs à la qualité de vie et aux usages

Nous proposons ici de revenir à l'échelle de l'îlot, pour tenter d'évaluer ce projet de ville durable par le vécu et le sensible. Ce travail nous permet d'examiner les pratiques de l'habiter qui ont été mises en valeur et évaluées au regard des objectifs fixés dans le cadre de l'appel à projet DIVD et de la démarche Ecocité.

⁴⁵ <https://zefco.fr/projets/divd/>

Les objectifs du démonstrateur *Smartseille* étaient de répondre à la fois aux injonctions de développement durable et à l'appropriation sociale du projet, à travers l'efficacité, la sobriété énergétique et les mobilités décarbonées. Face aux difficultés socio-économiques que présentait cette opération (le manque d'équipement et d'accessibilité, la pollution des sols, la topographie et les spécificités d'un quartier en construction), le promoteur a opté pour une programmation innovante et attractive avec une offre de services et d'équipements provisoires répondant à ces enjeux. Dans son affichage public, la dimension expérimentale du projet est très affirmée (fig. 20). En ce qui concerne l'architecture, le choix s'est porté sur une approche méditerranéenne associant qualité d'usage, confort bioclimatique et matérialité plastique avec Eduardo Souto de Moura, prix Pritzker 2011, comme chef de file. Le projet intègre différents volumes et différentes hauteurs de bâtiments, allant du R+4 au R+17. Leur forme, leur orientation, leur volume et leur conception ont été étudiés pour une prise en compte des contraintes locales comme le vent ou la chaleur. Cette recherche de performance environnementale, inhérente à l'urbanisme durable, s'est accompagnée d'outils numériques innovants, comme le tableau-phonie qui mesure la consommation d'énergie. Une tablette numérique, dotée d'applications, permet une connexion et un accès aux services proposés dans le quartier. La mise en place de telles innovations technologiques dans une démarche de coûts maîtrisés est rendue possible par le principe de mutualisation. L'un des trois piliers de la labellisation Ecocité étant la boucle à eau de mer, le projet *Smartseille* est choisi comme le terrain d'expérimentation de cette innovation. Son intégration dans la conception de l'îlot démonstrateur est un élément important qui a pu générer certains problèmes techniques.

2. CARTOGRAPHIE DE L'INNOVATION

NATURE DE L'INNOVATION, FREINS ET LEVIERS

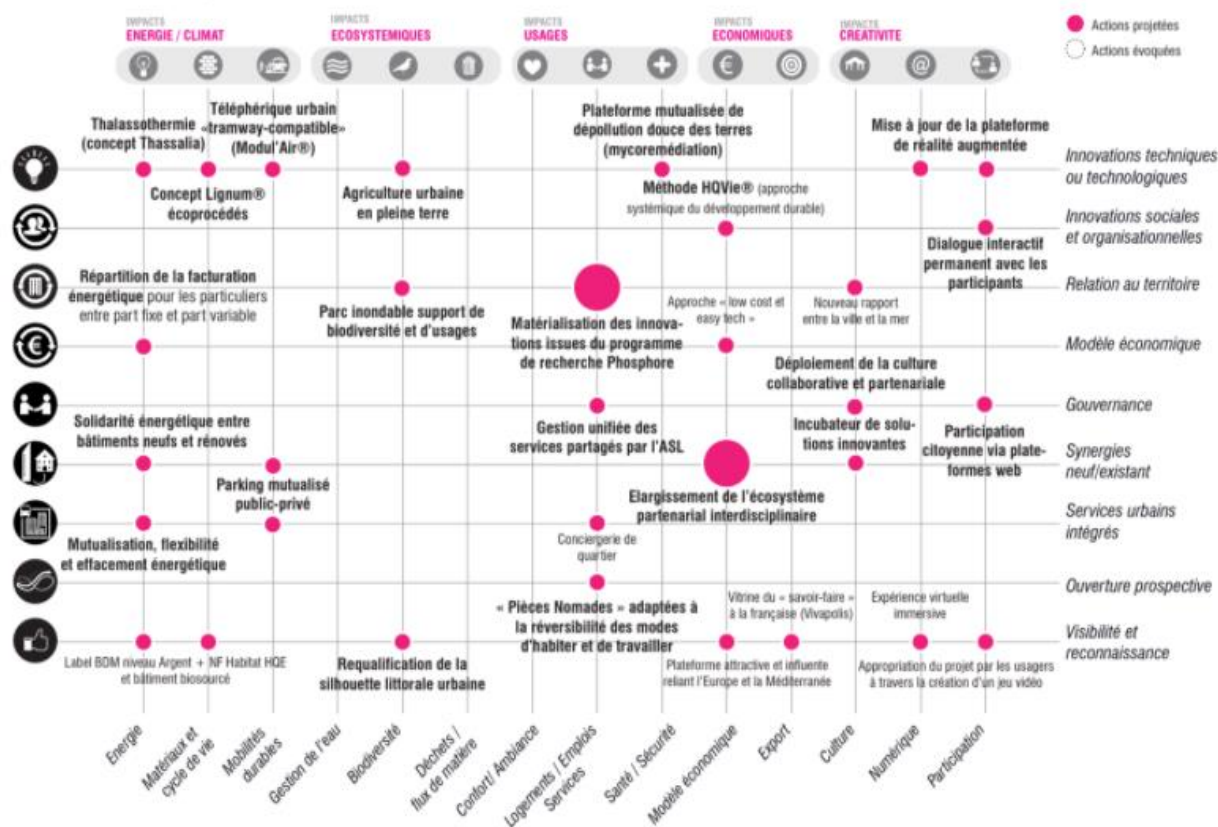


Figure 20 : Cartographie des innovations du DIVD Smartseille (PUCA 2016)

Une mixité d'occupation et d'usages

La mixité et la flexibilité sont des enjeux forts d'une conception qui se veut innovante. La programmation de *Smartseille* s'appuie sur une mixité fonctionnelle et sociale conformément aux exigences de la labellisation ÉcoCité. Elle vise à favoriser le lien social et à accompagner les nouveaux modes de vie et de travail. Le premier ensemble, livré en 2016, regroupe un hôtel B&B de 90 chambres et 11.000 m² de bureaux des services de la Ville de Marseille. 150 salariés de la direction régionale d'Eiffage Construction, les équipes du cabinet d'ingénierie *Ingérop* et du groupe *SNEF* occupent un immeuble de 5.500 m². Les lots résidentiels ont ensuite été livrés : *So View* qui, un immeuble de 17 étages avec 60 logements en libre accession et 49 logements sociaux, *So Blue* qui compte 77 appartements en accession libre et 59 logements sociaux et *So Sky* qui est une résidence intergénérationnelle de 94 logements dont 46 logements intermédiaires appelée *Cocoon'Agés* (produit d'Eiffage, le bailleur social Logis Méditerranée et *Récipro-Cité*), soit 450 logements au total. L'opération *Smartseille* peut être considérée

comme une réussite si nous tenons compte du fait qu'elle enregistre fort taux d'occupation. Cet objectif de mixité était pourtant un pari risqué du promoteur et l'objet même du démonstrateur. Alors que la logique financière privilégierait des quartiers ou des polarités de bureaux, pour créer un marché et sécuriser les investissements, Eiffage a souhaité démontrer que la mixité programmatique pouvait représenter des bénéfices, à travers la solidarité énergétique entre bureau et logement, et la mutualisation des parkings. Dans cette logique, les habitants n'acquièrent plus de places de stationnement, ils bénéficient d'un « droit d'usage » inclus dans les charges de copropriété, ce qui bouleverse les habitudes et implique un travail sur les volets réglementaire, juridique et pédagogique. *« Il y a un travail d'explication à faire par les promoteurs au moment de la vente. Il y a aussi un travail d'accompagnement en termes de maîtrise d'usage qui est aussi important, pour leur faire comprendre qu'in fine ils sont gagnants ».* [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021]. Cela illustre les changements de pratiques des promoteurs, dont l'objectif est d'être rentable et de limiter les risques liés à commercialisation.

Ces innovations ont pour objectifs de répondre aux enjeux écologiques mais également économiques, en ce qui concerne le parking mutualisé. Les documents d'urbanisme imposent de faire une ou deux places de stationnement selon la typologie de logement, mais cela représente un coût important en raison des sols pollués. En général, cette contrainte alourdit le bilan financier des promoteurs et augmente les coûts d'acquisition pour les ménages.

En ce qui concerne les espaces d'habitation, Eiffage a conçu des logements évolutifs avec une pièce « nomade » qui s'adapte aux mutations sociales et à la transformation des configurations familiales. Ces différentes innovations ont néanmoins posé la question des évolutions juridiques, comme le statut de ces pièces supplémentaires ou des espaces collectifs. La mise en place des groupes verrous dans le cadre de l'appel à projet DIVD visait justement à travailler sur ces tensions entre les procédés innovants et la réalité juridique et économique (cf : tableau « freins et leviers des innovations » en annexe).

Concernant les équipements, *Smartseille* dispose d'une conciergerie avec des services de proximité (coiffeur, masseur, point relais, de ventes, etc...), d'un restaurant en rez-de-chaussée, d'un hôtel, d'une crèche de 50 berceaux inaugurée en septembre 2019 et d'une école primaire inaugurée en 2018. Cette offre de services personnalisée et orientée vers les nouvelles technologies a pour vocation de remplacer des services publics qui n'arriveront que tardivement sur le secteur. Elle est dédiée à l'ensemble des usagers qui pratiquent le quartier et se veut être un lieu de centralité et de rencontres. En ce qui concerne les espaces collectifs, *Smartseille* est

équipé de ruches, d'une rue-jardin et de terrasses partagées. Le cœur d'îlot a été aménagé pour favoriser le lien et les rencontres entre les habitants et usagers du quartier.

Dans son travail d'AMO développement durable, l'agence Franck Boutté Consultants a travaillé avec les équipes du PUCA pour définir des documents techniques permettant d'allier les différentes échelles temporelles et spatiales. Conformément aux ambitions de l'EcoCité méditerranéenne détaillées dans les paragraphes précédents, les objectifs de performance imposés au démonstrateur visent la qualité et l'intensité d'usages de la ville dense, notamment par l'inclusion territoriale et sociale, l'économie des ressources, l'adaptation socio-économique et climatique, en assurant la viabilité économique, tant pour les bénéficiaires que pour les opérateurs publics et privés⁴⁶. L'inscription dans la démarche Ecocité/ DIVD a amené Euroméditerranée (et Eiffage) à s'interroger sur la question des usages et des modes d'habiter des populations.



Figure 21 : Les cas d'usages associés aux DIVD (© PUCA)

Au moins la moitié des cas d'usages énumérés ci-dessus se réfère au cadre de vie et pourrait contribuer à mesurer l'habitabilité du quartier, mais ceux-ci restent difficiles à évaluer : « *C'est très compliqué de résumer la qualité d'usage au travers d'indicateurs, mais on va dire qu'on a maximisé le nombre de logements traversants ou bi-orientés, quasiment chaque logement a son*

⁴⁶ <http://www.urbanisme-puca.gov.fr/marseille-13-divd-emul-euromediterranee-a1161.html>

espace extérieur. On a essayé d'amener des services, parce que c'est vrai que c'est un peu posé comme un isolat, ce truc au milieu d'un quartier qui n'était pas du tout attractif au départ, donc la conciergerie avait vocation à amener un certain nombre de services de proximité ». [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021].

La typologie de logement, le prix des biens immobiliers, l'offre commerciale sont autant d'éléments qui jouent sur l'appropriation habitante et l'acceptation par les populations déjà présentes. Cependant, on constate que les habitants du noyau villageois, qui ont sans doute déjà leurs pratiques de consommation, viennent peu dans les commerces de l'opération *Smartseille* et vice-versa, ce qui ne favorise pas les interactions entre l'intérieur et l'extérieur. « *Là on a un vrai problème d'habitants qui ne s'approprient pas du tout le quartier plus large, quand bien même il peut y avoir des commerces à proximité, le Lidl, les épiceries de proximité, des petits restaurants, le marché aux puces derrière* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire, *XXL Marseille*, 06 août 2021].

De plus, la question des usages ne dit rien sur la dimension participative qui semble assez limitée (tant dans la conception que dans le fonctionnement). Cette absence de participation citoyenne et de concertation sur *Smartseille* s'explique par le fait qu'il s'agissait d'une opération témoin dans un nouveau quartier. Néanmoins, il s'agissait aussi d'un axe qu'Euroméditerranée souhaitait renforcer dans le cadre de l'extension, après les nombreuses critiques formulées à l'égard de la réhabilitation de rue de la République (Euroméditerranée I). La question ici est de savoir quelle place a été donnée aux habitants dans ce nouveau projet, comment se manifestent les usages qui ont été pensés et quelles sont les discontinuités entre l'îlot et le quartier.

2.2.2 La confrontation du démonstrateur au ressenti des habitants

Dans cette partie consacrée aux usages, nous confrontons les ambitions du démonstrateur avec le vécu des habitants. La question est de savoir comment se construit et s'évalue l'habitabilité d'un quartier en construction. Nous nous baserons sur les retours des acteurs pour estimer les éventuels dysfonctionnements rencontrés qui peuvent mettre à mal l'habitabilité du quartier.

Bien que la question des usages semble avoir été intégrée à la démarche du démonstrateur, les solutions pour remédier à la discontinuité urbaine avec le tissu existant représentent un défi. Comme le souligne François Valegeas dans ses travaux (2016), l'objectif de mixité, même s'il

est devenu un référentiel dans les politiques d'aménagement, peut être critiqué, dans sa définition, sa mise en œuvre et ses effets. La notion de mixité reste imprécise d'un point de vue de ses dimensions, de l'échelle à laquelle elle doit être pensée et des instruments pour la mesurer. Comme le soulignent certains acteurs interrogés, il s'agit parfois d'une « mixité de façade », peu effective dans les représentations et les vécus des habitants. « *C'est bien beau de décréter la mixité dans un quartier mais la mixité c'est du pipeau s'il n'y a pas des structures d'accompagnement pour ceux qui ont besoin d'être accompagnés* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 6 août 2021]. L'objectif de mixité sociale fixé dans le cadre de la programmation de *Smartseille* semble limité pour plusieurs raisons. Les logements sociaux sont regroupés, avec des cages d'escaliers et des accès isolés des autres volumes, ce qui peut faciliter la gestion par les bailleurs sociaux mais limite les liens entre habitants de catégories sociales différentes. De plus, le principe de mixité génère des besoins sociaux qui ne semblent pas toujours avoir été anticipés.

Les retours informels d'acteurs interrogés dans le cadre de cette recherche indiquent que l'impact social et l'intégration des innovations par les habitants doivent encore être travaillés. « *Ce truc de Smart city, si tu n'as pas un minimum de pédagogie, de sensibilisation, ça va être du gadget qui ne va jamais servir à rien. Les tablettes, les parkings partagés, la conciergerie, etc... Ce ne sont pas des usages communs de la ville, si personne ne prend le temps d'expliquer c'est perdu d'avance. Il ne peut pas y avoir de livraison d'un truc dur, sans un accompagnement humain derrière* ». [L.C., Coordinatrice de projets, La compagnie des rêves urbains, 21 juillet 2021]. Il en ressort que la conciergerie, dont les frais de fonctionnement sont intégrés au budget de l'association syndicale libre (ASL) qui gère les équipements et biens communs du quartier, pèsent sur les charges individuelles des propriétaires. Malgré les intentions de départ, sa mise en place et son fonctionnement opérationnel prend du temps et demande un réel accompagnement.

Les problèmes d'accessibilité et de sécurité sont régulièrement cités lors de nos entretiens. « *Il y a une grosse problématique de ressenti d'insécurité. Une problématique qui était déjà là avant mais qui est peut-être un peu exacerbée pour les habitants de Smartseille parce que c'est toujours plus difficile quand on est nouveau arrivant sur un territoire, qu'il y a toute la question de l'appropriation des espaces publics, de la vie sociale qui joue dans la perception de la sécurité* ». [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021]. L'îlot Allar allait de pair avec la réalisation du pôle multimodal Gèze, mais

celui-ci n'est pas encore finalisé et la station de métro a été livrée avec plusieurs années de retard. Le prolongement du tramway sur la rue de Lyon prévu pour 2023 a été reporté à 2025 (fig.22). « Des salariées de Smartseille doivent se faire raccompagner au métro après le travail. Nous savons pourtant que la connexion avec les transports en commun est ce qui favorise l'attractivité et la qualité de vie d'un quartier ». [S.F., Gestionnaire-animatrice, Récipro-Cité, 21 juin 2021]. Il s'ensuit que le quartier n'invite pas vraiment au cheminement piéton (fig. 23).

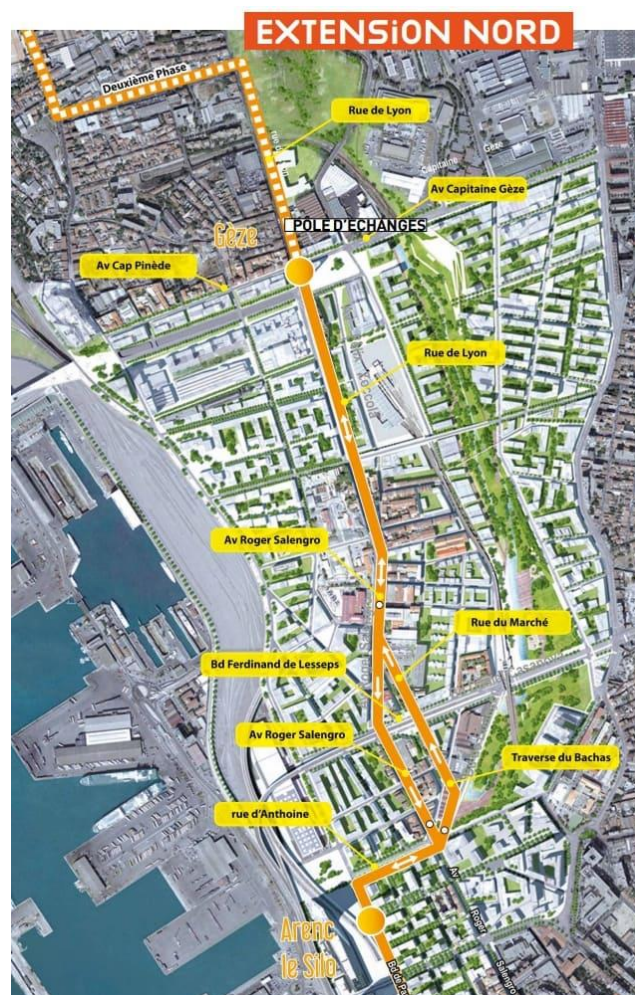


Figure 22 : Tracé du tramway 3 par la rue de Lyon (© Marsactu, 2021)



Figure 23 : Signalétique provisoire rue André Allar (© Photographie de l'auteur)

Des dysfonctionnements techniques

Lors des entretiens, les acteurs évoquent de façon informelle des dysfonctionnements techniques, dont il est difficile d'obtenir des données précises. « *Le problème de l'innovation, c'est qu'on est dans de l'expérimentation, c'est-à-dire qu'on teste des trucs qui n'ont jamais été testés ailleurs. Tu prends le risque que cela échoue. La base de l'expérience scientifique, c'est que ça rate, sinon ça ne sert à rien. Mais là, ce sont des expériences à taille réelle avec des vraies gens, donc cela peut poser question. Une autre façon de le faire aurait été d'avoir plus d'études, d'évaluations préalables* ». [L.C., Coordinatrice de projets, *La compagnie des rêves urbains*, 21 juillet 2021]. En effet, comme le soulignent les chercheurs Z. Hagel, F. Valegeas et V. Renaud lors de la conférence « Mener l'enquête de l'habitabilité », du 18 mai 2017⁴⁷, il existe toujours un écart entre les pratiques habitantes et les projections des concepteurs du développement urbain durable. « *Ils ont testé plein d'idées, on a un peu l'impression que ce sont des cobayes, donc ça permet de voir qu'il y a plein de choses qui ne fonctionnent pas mais aussi plein de choses qui fonctionnent* ». [H.V, Responsable communication et urbanisme transitoire, *XXL Marseille*, 6 août 2021]. Ces dysfonctionnements et l'absence de leur prise en compte, sont régulièrement évoqués dans les entretiens. « *Plusieurs fois, ces manquements ont été remontés par les opérateurs à Euroméditerranée, puis par Euroméditerranée à la ville, à l'élu de secteur, sans que cela n'aboutisse à quelque chose de très concret* ». [S.F., Animatrice-gestionnaire, *Récipro-Cité*, 21 juin 2021].

⁴⁷ Conférence organisée par le réseau Approche Critique du Développement Durable portant sur la thématique de l'habiter.

Une absence de services publics

Bien qu'il soit très peu habité et non reconnu en tant que tel, le périmètre de *Smartseille* présente des caractéristiques de quartier prioritaire de la ville (QPV). « *C'est difficile parce que, quand les habitants de Smartseille sont arrivés il n'y avait rien, pas d'infrastructures, pas de projet concret. Eux, ils ont essuyé les plâtres, c'est compliqué de s'installer dans une friche, de faire venir les gens ici, avec les angoisses liées à la sécurité...* ». [H.V., Responsable d'opération chez XXL Marseille, 06 août 2021].



Figure 24 : Un quartier aux caractéristiques de QPV (© Géoportail, 2020)

L'absence de services publics sur le secteur rend la vie dans le quartier difficile. « *Quand on voit la vitesse à laquelle les nouveaux ensembles se dégradent justement parce qu'il n'y a pas de structures qui tiennent les choses, ce serait dommage de ne pas mettre les moyens dans quelque chose de nouveau parce qu'il n'y a pas eu ce qu'il faut dès le départ* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 6 août 2021]. Les acteurs rencontrés s'accordent à dire que les services innovants mis en place pour pallier l'absence de services publics dans le secteur ne suffisent pas. « *Les gestionnaires de Logis Méditerranée le disent, dans les endroits où il y a le dispositif - Chers voisins -, c'est moins dégradé et plus respecté, mais cela ne suffit pas. Il faut aller plus loin, il faut que le service public soit là. Si on fait un super beau quartier, avec pleins de supers usages mais que finalement, il manque*

l'essentiel pour que la mayonnaise prenne, cela ne va pas ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 6 août 2021].

L'implication de la collectivité est nécessaire pour garantir le respect des intérêts des habitants. Or, les relations partenariales entre Euroméditerranée et les services de la métropole et de la ville semblent limités, notamment sur certains sujets clés comme la gestion des déchets, les transports ou encore les équipements scolaires et sociaux. « *Les promoteurs construisent, avec le cahier des charges que nous fixons, mais le contenu c'est à la mairie de le décider. Cela dépasse les compétences d'Euromed* ». [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021]. Concernant le ramassage des déchets par exemple, « *la métropole attend d'avoir un interlocuteur pour coordonner leur dispositif de sensibilisation au tri des déchets. Tout le monde renvoie vers le syndic de copropriété, mais l'ASL n'a pas vocation à animer un territoire. De l'autre côté, les pouvoirs publics disent qu'ils ne peuvent pas intervenir parce que c'est une zone privée, pas un espace public* ». [S.F., Gestionnaire- Animatrice, Récipro-Cité, 21 juin 2021]. Le sujet de la gestion des déchets est complexe, car il ne se réfléchit pas à l'échelle d'un îlot ou d'une ZAC, mais à l'échelle de plusieurs arrondissements, l'enjeu étant de massifier la collecte pour qu'elle coûte le moins cher possible à la collectivité.

Selon Xavier Lépine, président de l'Institut de l'Épargne Immobilière et Foncière (IEIF), construire la ville durable, c'est travailler en même temps sur l'actif (les services, le respect de l'environnement, etc...) et sur le passif (la gouvernance et la finance). Il faut une volonté politique et des mesures qui incitent l'Etat à subventionner les collectivités pour construire des équipements, des infrastructures plutôt que de subventionner des acquéreurs investisseurs via le dispositif Pinel⁴⁸. Comme le montre l'exemple de *Smartseille*, l'organisation entre l'Etat et les collectivités complexifie le développement de l'urbanisation et il y a nécessité à redéfinir le rôle de chacun.

Quelle place pour les espaces publics ?

Olivier Mongin (2012) dans son essai sur les espaces publics, propose de repenser la place de l'espace public dans la ville. Nous constatons que dans la réalisation de *Smartseille*, l'aménagement de l'espace public a d'abord été pensé à l'échelle de l'îlot.

⁴⁸ Également dénommé loi Pinel est une disposition du code général des impôts introduite par la loi de finance de 2015 qui offre la possibilité de bénéficier de réduction d'impôts sur le revenu à l'occasion d'un investissement locatif

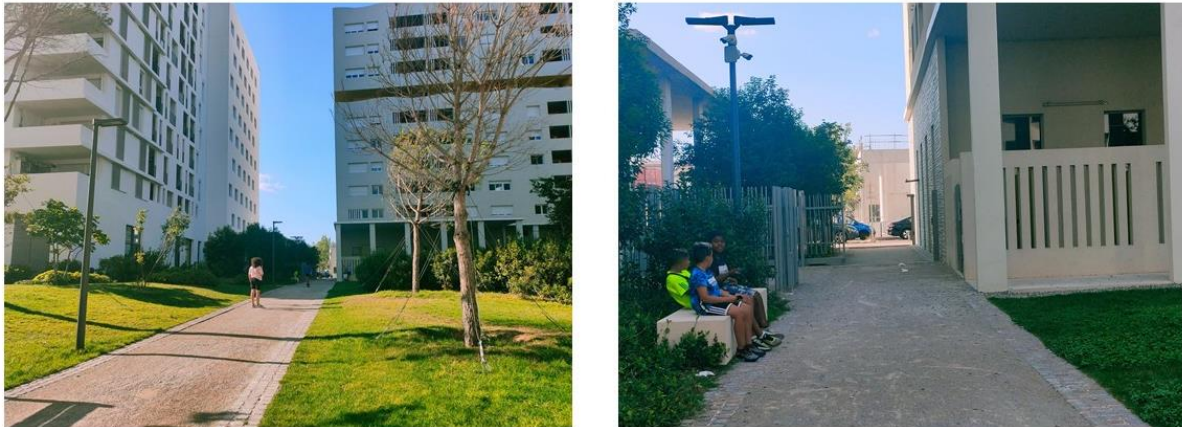


Figure 25 : *Un îlot central investi par les enfants* (© Photographies de l’auteur)

Les différentes innovations numériques et services imaginées à l’échelle de l’îlot peuvent limiter l’utilisation des espaces publics extérieurs et conduire à « *une forme de manifestation de soi aux autres qui s’exerce de manière plus sélective que mélangée, plus volontaire qu’improvisée* » (Mongin, 2012, p 80). Or, la crise sanitaire que nous traversons nous amène à réinterroger la manière de concevoir l’espace urbain et les contacts humains. L’expérience de notre secteur d’étude montre combien ne tenir compte des espaces publics qu’à l’issue de l’aménagement peut nuire à sa qualité et provoquer une forme de segmentation de l’espace. « *Là, on crée un quartier dans un endroit où il n’y avait pas d’habitants, avec autour de nous des populations hyper paupérisées, avec un environnement, des espaces publics dégueulasses, squattés, avec des marchés sauvages et parallèles. A Ginko, à Bordeaux, par exemple, ils ont commencé leur ZAC en faisant un parc. Cela change tout. Les gens arrivent dans un environnement plutôt plaisant. Bon, c’est à côté d’un lac, ce n’est pas comparable. Commencer par les espaces publics, ça, on ne sait pas faire ici à Marseille. On a signé la convention cadre en 2016, on a eu les premiers terrains en février 2021. Euroméditerranée aurait pu peut-être avoir cette démarche de dire : on va essayer de lancer au plus vite les espaces publics* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 6 août 2021].

Les travaux de Jan Gehl (2013), portant sur l’aménagement des rues et des places, démontrent que l’urbanisme doit s’appuyer sur les besoins et les perspectives des habitants. Or, aucun espace public n’existe autour de Smartseille et l’accessibilité à l’intérieur de l’îlot est limitée, puisque les entrées sont fermées avec des grilles à partir d’une certaine heure. Cette fermeture de l’îlot n’est pas sans conséquence sur la vie du secteur. La nomination en tant que DIVD ne

semble pas s'opposer à la fermeture de l'îlot sur le tissu urbain dans lequel il s'insère, ce qui n'est pas sans poser de questions.



Figure 26 : Les grilles de Smartseille (© Photographies de l'auteur)

Nous pouvons constater que la mobilité dans le quartier est marquée par une prédominance de la voiture, malgré les alternatives et les modes doux proposés. *« Il y a une drôle de fréquentation des espaces publics, par les chiffonniers, les vendeurs à la sauvette, qui font qu'il y a un évitement de l'espace public notamment dans les déplacements. Je suppose même qu'il y a un report vers la voiture pour éviter les espaces publics. Du coup, pour ces pionniers que sont les habitants de l'îlot Smartseille, je pense que c'est une période compliquée, qui s'accompagne de nuisances liées au chantier et qui font qu'il y a une forme de lassitude et de frustration ».* [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021].

Des acteurs de la médiation qui participent à la fabrique de la ville durable

La politique de peuplement qui est menée sur le secteur entraîne l'arrivée d'une nouvelle population, là où existait une certaine homogénéité sociale. Se pose alors la question de la cohabitation des populations. Récipro-Cité⁴⁹, société d'ingénierie sociale, est un acteur clé de Smartseille sur le volet habiter. Elle a été associée à Eiffage pour une mission d'Assistance à Maîtrise d'Usage (AMU)⁵⁰, participant ainsi à partir de son expertise, à la vie du quartier et au bien vivre ensemble. *« On est entre guillemets porte-parole des habitants. L'espace que j'anime, en fait, c'est un peu un mirador, qui permet de voir quels sont les questionnements des*

⁴⁹ Récipro-Cité a pour mission d'accompagner usages écoresponsables et les modes d'habiter, elle a la charge de la gestion et de l'animation de la résidence intergénérationnelle Cocoon'Ages à Smartseille

⁵⁰ On appelle Assistance à Maîtrise d'Usage (A.M.U), actuelle et future, un concept complémentaire de la maîtrise d'ouvrage (AMO) et maîtrise d'œuvre, qui insiste, dans la continuité d'un projet, sur la nécessaire prise en compte des besoins des usagers.

habitants et des acteurs ». [S.F., *Gestionnaire-animatrice, Récipro-Cité, 21 juin 2021*]. Sa présence dans l'animation de la résidence Cocoon'Age et la mise en œuvre du dispositif « Chers voisins » (géré par Logis Méditerranée et Récipro-Cité), permet de faciliter le lien entre les habitants de *Smartseille*. La présence de cet acteur intermédiaire a permis d'identifier de nombreux besoins sociaux, qui ont abouti, entre autres, à une demande d'agrément espace de vie sociale (EVS) auprès de la Caisse des Allocations Familiales (CAF) des Bouches du Rhône⁵¹ pour la conciergerie. Cette présence a également permis de renforcer le partenariat avec les services politique de la ville à la métropole pour qualifier le site de « quartier de veille active » (QVA)⁵² ». Même si les liens entre les habitants de *Smartseille*, des Crottes et de la Cabucelle se font également via l'école et les projets du Massalia Open Village Expérience (Move)⁵³, Récipro-Cité reste l'acteur le plus couramment cité lors de nos entretiens.

Nous constatons, à travers ces deux exemples, que l'anticipation des besoins sociaux que génère l'arrivée d'une population constitue un vrai enjeu. Le développement du projet social et le développement du projet urbain manquent parfois d'articulation. « *Lorsque l'on transforme une partie de la ville, il faut aussi transformer les services et le fonctionnement social du quartier, mais cela a du mal à se mettre en place. Le projet urbain ne peut pas sortir s'il n'y a pas le projet social qui suit. J'ai été épatée de voir qu'Euroméditerranée n'a quasiment aucun lien avec la politique de la ville. Il n'y pas de travail partenarial, d'engagement de la part de la métropole. Il y a là un vrai enjeu* ». [L.C., *Coordinatrice de projets, La compagnie des rêves urbains, 21 juillet 2021*]. Nous comprenons que les espaces de médiation et de participation de *Smartseille*, comme la conciergerie ou la salle collective de la résidence Cocoon'Ages, ont rendu possible une meilleure habitabilité du quartier et son insertion urbaine.

Comme le souligne Julien Aimé (2019) dans ses recherches, ces expériences de l'habiter marquées par la pollution visuelle et le manque d'équipement, peuvent aussi produire un collectif, une communauté d'expérience entre ceux qui vivent le quartier en construction, et produire une plus forte participation habitante, à condition de leur accorder une place. Certains

⁵¹ Les Espaces de Vie Sociale (EVS) ont vocation à renforcer les liens sociaux et les solidarités de voisinage en développant à partir d'initiatives locales des services et des activités à finalités sociales et éducatives.

⁵² Les Quartiers de Veille Active (QVA) correspondent à des territoires sur lesquels les acteurs locaux s'accordent à considérer qu'il est nécessaire de maintenir une attention particulière. Ils peuvent correspondre soit à des quartiers sortant de l'ancienne géographie prioritaire des CUCS soit à des territoires qui ne sont pas quartier prioritaire de la ville (QPV), mais dont la situation sociale, urbaine et économique apparaît suffisamment dégradée pour craindre leur basculement dans la géographie prioritaire à moyen ou long terme, incitant ainsi à développer une veille active vis-à-vis de ces territoires.

⁵³ La démarche Move est une démarche d'urbanisme transitoire visant à favoriser le lien entre les usages, temporalités et acteurs afin de répondre aux besoins existants sur le périmètre de l'OIN.

acteurs interrogés dans le cadre de notre étude regrettent que ces dysfonctionnements ne soient pas vus comme des occasions pour créer des espaces de discussions et d'échanges avec les habitants.

Le travail de réflexion sur les évolutions sociologiques et les modes d'habiter menés par les acteurs a permis la mise en place d'éléments novateurs pour créer un quartier de vie qui ne se limite pas à sa dimension écologique. Néanmoins, l'application concrète de ces innovations cinq ans après le démarrage du projet, mettent en lumière la multitude d'éléments qui participent de l'habitabilité d'un quartier et l'importance de l'étape de l'évaluation des projets. Les résultats de notre recherche nous invitent à repenser la programmation urbaine comme un processus global, qui intègre le projet politique et le projet social, afin de composer avec les temporalités des projets et la multiplicité des acteurs en jeu. L'objectif de ce dernier chapitre est de voir dans quelle mesure la démarche d'évaluation associée aux projets démonstrateurs permet une réelle prise en compte de cette complexité.

Troisième partie

L'évaluation des projets démonstrateurs et de leur habitabilité

3.1 La démarche évaluative des projets urbains durables

Dans cette partie, nous nous intéressons au concept d'évaluation des projets urbains durables et aux conditions de son émergence. L'objectif est de comprendre comment et à partir de quels indicateurs est pensée cette étape dans le cadre du DIVD, avec une focale sur les usages et les modes d'habiter.

3.1.1 Un outil nécessaire...

L'évaluation est une notion dont la définition ne fait pas consensus. Selon la définition de la Société française de l'évaluation (SFE) et que nous retiendrons pour ce travail, « *l'évaluation vise à produire des connaissances en vue, pour les citoyens, d'apprécier la valeur d'une politique, d'un programme, d'un dispositif, notamment quant à ses effets, et pour les décideurs, de les aider à en améliorer sa pertinence, son efficacité, son efficience, sa cohérence et ses impacts* »⁵⁴. Selon Alain Bourdin (2010), l'évaluation de l'action est intrinsèque à tout projet urbain. Dans son article au titre explicite « La ville se dit par évaluation » (Bourdin, 2010), il insiste sur l'importance de l'évaluation. Les enjeux se situent au niveau des objectifs assignés à l'évaluation, de la légitimité des critères et de l'opérationnalité des indicateurs. « *L'action urbaine implique désormais l'évaluation. La question n'est pas de savoir si l'on évalue, mais de passer au crible les critères et les indicateurs utilisés* ».

Face aux objectifs de durabilité, nous assistons à une multiplication des outils et référentiels d'évaluation. Selon le recensement réalisé par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) en 2008, il existe 78 outils et méthodes dédiés aux projets de quartiers durables dont le plus abouti est le label EcoQuartier (Augiseau, 2008). On observe de nombreuses critiques

⁵⁴ <http://www.sfe-asso.fr/evaluation/presentation-evaluation>

formulées à l'encontre de ces outils, relatives à leur approche techniciste, leur faible portage politique ou d'indicateurs facilement appropriable. D'après une enquête réalisée par I Care Environnement et Atelier Villes & Paysages pour la Direction Régionale de l'Environnement et de l'Aménagement des transports en île de France (DRIEA) en 2013, certains de ces référentiels ou labels restent très peu utilisés.

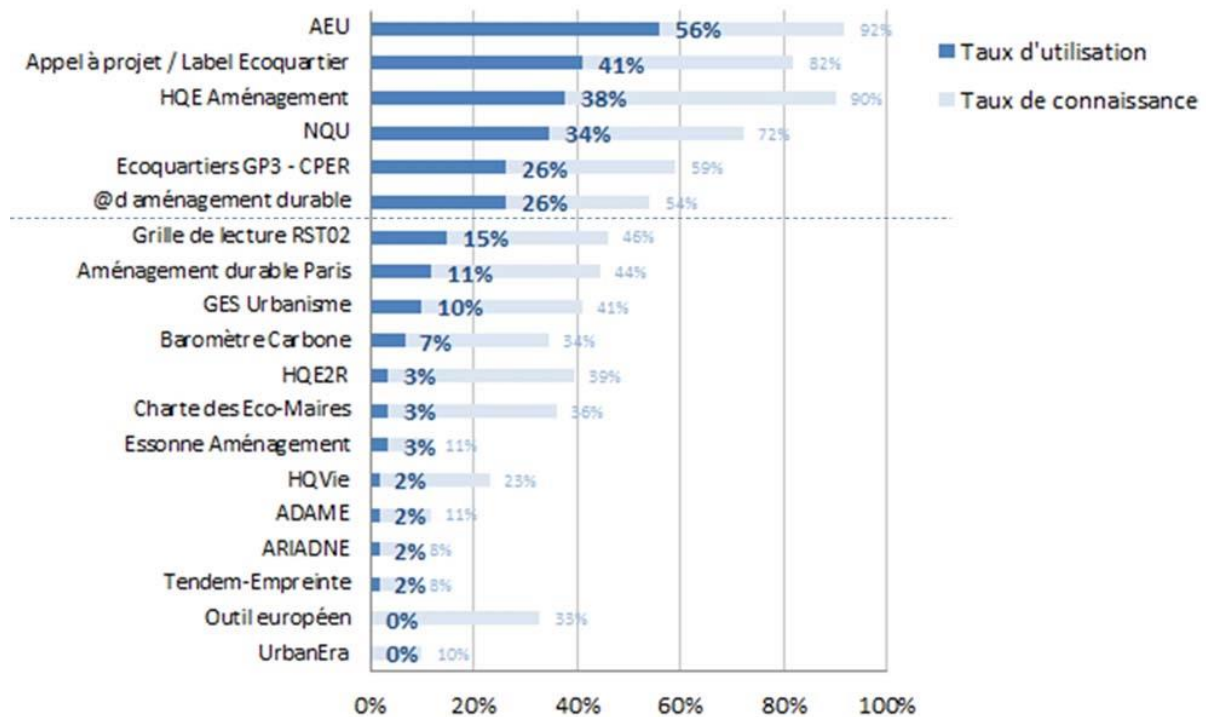


Figure 27 : Taux d'utilisations des outils de l'urbanisme durable (© DRIEA)

Parallèlement, de nouvelles approches contribuent à démontrer le rôle de la démarche d'évaluation dans le renforcement de la transversalité et de la pluridisciplinarité au sein des opérations d'aménagement. Dans son rapport de 2015, le Cerema propose un Vademecum « *Innovation et villes durables : repères pour l'action* », en partenariat avec le ministère en charge de l'écologie et du développement durable et la Caisse des Dépôts, destiné à accompagner les acteurs dans la mise en situation réelle d'innovations urbaines. Cet outil se veut une réponse aux nouveaux défis associés à la mise en place de démonstrateurs urbains, de stratégies de « Smart Cities » et plus généralement, de démarches d'expérimentation et d'innovation urbaines pour des villes durables.

La place de l'évaluation dans le cycle de vie d'un projet urbain

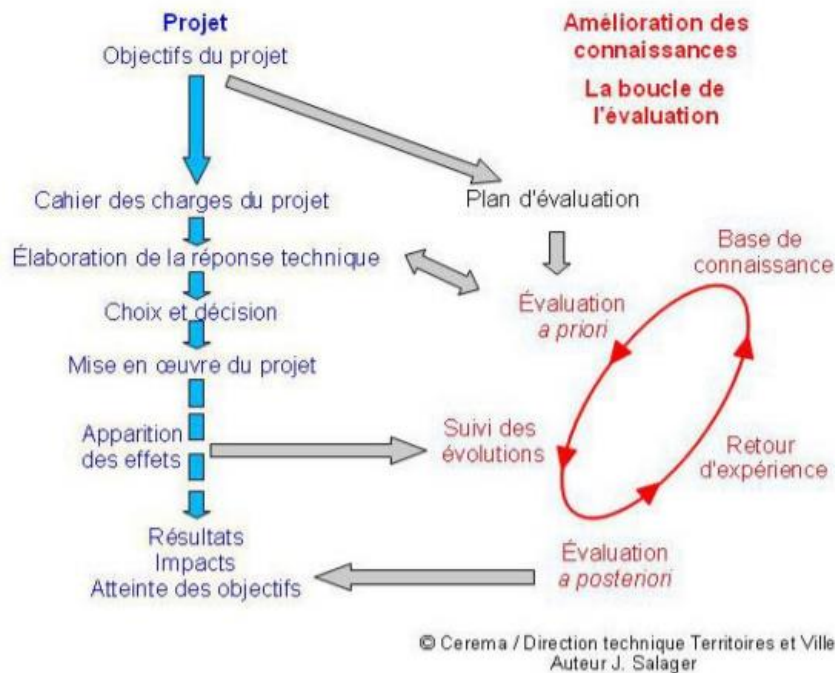


Figure 28 : La place de l'évaluation dans le projet urbain (© J.Salager dans Cerema, 2015)

La démarche d'évaluation des projets démonstrateurs doit prendre en compte différents enjeux :

- L'estimation des impacts sociétaux du démonstrateur
- La qualité de la gouvernance du projet d'innovation
- Le modèle économique du démonstrateur
- La répliquabilité du démonstrateur

Des études ont permis d'établir différents outils d'évaluation selon leur temporalité :

- L'évaluation ciblée et ponctuelle au service de la conception (*ex-ante*), comme la méthode ADEQUA⁵⁵ (Cherqui, 2005). L'évaluation *ex-ante* est réalisée avant la conception du projet, pour définir les ambitions du projet au regard du contexte de site, à travers un diagnostic préalable.
- L'évaluation *in-itinere*, réalisée tout au long de la conception et de la réalisation du projet, afin de mesurer sa progression et de la comparer avec les objectifs de départ (Chéron, Ermisse, 2008).

⁵⁵ ADEQUA est une méthodologie d'aide à la décision de qualité initiée par le ministère de l'équipement et l'ADEME, qui s'insère dans une logique de développement durable

- L'évaluation-vérification (*ex-post*), après la réalisation d'un projet d'aménagement, afin d'en mesurer les impacts/résultats. Par exemple, les mesures de consommation réelle ou les enquêtes sociologiques dans un EcoQuartier ;

Ces évaluations peuvent prendre différentes formes (Augiseau, 2011) :

- L'auto-évaluation continue pour la conduite d'une opération, à l'aide d'un tableau de bord par exemple, comme pour le HQE²R.
- L'évaluation-échange porteuse d'une démarche de dialogue-négociation entre les acteurs locaux.
- L'évaluation-certification par un organisme extérieur comme la certification HQE® Aménagement, portant sur le système de management d'une opération.
- L'évaluation-traduction et support d'une politique nationale, comme la démarche ÉcoQuartier.

Les acteurs interrogés lors de nos entretiens considèrent que l'évaluation est un exercice complexe qui n'a pas toujours été anticipé : *« C'est vrai que quand on a commencé à réfléchir à Smartseille, on n'a pas dès le départ pensé à la question de l'évaluation. Et, parmi tous les sujets qui font partie du pilotage du projet, on va dire que c'est le sujet où on a le plus de marge de progression »*. [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021].

Dans le cas de *Smartseille*, l'évaluation s'est faite « au fil de l'eau », au titre de la labellisation ÉcoCité et après, au titre des DIVD. Certaines de ces évaluations ont été portées par Eiffage, d'autres par le ministère via le cabinet Franck Boutté. L'EPAEM s'est engagé, a posteriori, dans une démarche d'évaluation sous l'angle de la qualité de vie dans l'îlot : *« L'évaluation in-itinere concrètement on ne l'a pas faite, parce qu'on apprenait en marchant donc c'était compliqué à la fois de construire Smartseille, d'accompagner tout le reste de la conception de l'écoquartier et puis de travailler la démarche d'évaluation propre à ce projet. Ce qui ne veut pas dire qu'on n'a pas objectivé nos prises de décision, mais on n'en a pas gardé de trace qu'on peut ressortir aujourd'hui »*. [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021].

La méthode d'évaluation des projets urbains mise en place Efficacy Insight⁵⁶ (Institut de Recherche et Développement pour la Transition Énergétique de la Ville) par exemple, se décline en deux parties : l'analyse du cycle de vie du projet (ACV) et l'évaluation de l'accessibilité aux aménités d'un projet. L'évaluation prend ainsi en compte la qualité de l'accessibilité⁵⁷. Cet institut accompagne Euroméditerranée dans certains de ses programmes d'innovation.

La complexité de la démarche évaluative des projets d'aménagement est multiple. Elle concerne l'échelle de conduite de l'évaluation, c'est-à-dire l'articulation entre les contextes et un cadre d'évaluation homogène sur l'ensemble des opérations d'aménagement et le choix des indicateurs, notamment lorsque l'objet d'étude se révèle mouvant spatialement et temporellement. Pour Euroméditerranée, l'enjeu est de rapprocher l'évaluation du projet et de rapprocher les innovations du projet d'évaluation. « *C'est faire fonctionner le truc, parce que des innovations il y en a plein, mais est-ce qu'elles valent le coup, est-ce qu'elles fonctionnent, est-ce qu'on peut les insérer, est-ce qu'elles vont faire augmenter le prix au m² ? C'est toutes ces données qu'on doit prendre en compte avant de passer à l'implémentation au niveau des îlots* ». [A.S., Directeur de la communication et des relations extérieures, 3 septembre 2021].

Nous cherchons ici à comprendre quels modèles d'évaluation ont été choisis pour le démonstrateur et si les indicateurs fixés dans le cadre de l'appel à projet ont été suffisamment formalisés et appropriés par les acteurs de *Smartseille*. Cette analyse nous permettra de comprendre si la dimension de l'habitabilité, dans un double contexte de transition écologique et urbaine, a été prise en compte.

3.1.2 ... qui reste complexe dans sa mise en œuvre

Les travaux de Muriel Delabarre et Solène Marry (2012) portant sur la nature en ville, démontrent que : « *la définition d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs concourt à l'évaluation de l'habitabilité urbaine contemporaine. De ce qui précède, il en résulte que cette notion ne doit pas être réduite à ses seuls aspects techniques (en dépit du fait que cela constitue l'une des entrées), mais doit être repositionnée dans une problématique transversale plus large qui*

⁵⁶ <https://efficacy.com/evaluation-des-projets-urbains-presentation-dun-cas-detude/>

⁵⁷ <https://www.euromediterranee.fr/actualites/efficacy-teste-et-evalue-des-solutions-innovantes-pour-construire-une-ville-durable>

intègre les apports des disciplines les plus diverses ». Elles font l'hypothèse que, face à une série d'objets complexes et évolutifs présents dans l'espace, c'est grâce à la conglomération de visions pluridisciplinaires que nous parvenons à l'évaluation d'un projet urbain. L'évaluation est donc un champ dont les limites sont floues puisqu'elles oscillent entre pratiques sociales, approches sensibles et techniques du territoire. Il en ressort que cette pratique génère une véritable mutation des modalités de conception et de programmation.

Selon l'ADEME, l'évaluation doit permettre d'étudier les impacts sociétaux d'un démonstrateur par rapport aux objectifs du territoire, en particulier en ce qui concerne le développement durable et le tissu socio-culturel (Rapport ADEME, 2015). Les évaluations du tissu socio-culturel s'intéressent en particulier à la qualité de vie et à la cohésion sociale. Le volet qualité de vie inclut des aspects matériels (l'exposition au bruit ou à la pollution, l'accès aux services publics et commerciaux, les solutions de mobilité) et des aspects humains (convivialité, sentiment d'appartenance géographique et culturel, préservation du patrimoine culturel). Le thème cohésion sociale aborde en particulier les inégalités salariales et d'accès à l'emploi (part de travailleurs à faible revenu, indicateurs de mesure des inégalités, part de travailleurs handicapés) ainsi que le logement (mixité sociale dans l'immobilier, part de logements sociaux, coût du logement).

Pour un démonstrateur, l'évaluation *in-itinere* et *ex-post* permettent d'évaluer dans quelle mesure le projet atteint les performances annoncées lors du diagnostic. L'évaluation produit donc des indicateurs de performance qui sont de plus en plus proches des performances réelles du démonstrateur, à mesure que le démonstrateur se rapproche de sa finalisation. Cette notion de performance fait d'ailleurs l'objet de nombreux débats. La définition d'indicateurs et leur fiabilité semblent essentielles pour définir les modalités de réplification du démonstrateur sur le même territoire ou d'autres territoires.

Dans leur dossier de candidature DIVD, les services de l'Etat demandent aux porteurs de projets d'évaluer les impacts de leurs démonstrateurs à plusieurs niveaux :

- Techniques et économiques : identification et description du modèle économique assurant la pérennisation ou le déploiement des projets pilotes de réalisations,
- Sur les services rendus aux usagers : en quoi le projet permet d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers ou de répondre à des besoins non satisfaits dans différents domaines de la vie urbaine (mobilité, logement, activités économiques, sécurité),

- Sur le territoire : le plan de la gestion des ressources, de l'adaptation au changement climatique, ainsi que l'impact en termes d'image et d'attractivité du territoire,
- En termes de gouvernance.

Ils demandent aussi de pouvoir justifier de la méthodologie employée pour mesurer ces impacts. Dans les faits, et comme nous pouvons le lire dans le rapport GARPOS sur l'analyse des DIVD : « *il y a une tension non résolue dans la manière d'évaluer les DIVD. Les enquêtes menées montrent que l'évaluation des expérimentations s'est faite essentiellement dans la perspective de répliquabilité du modèle développé* ». Dans le projet *Smartseille*, l'ambition de répliquabilité a été clairement affirmée et motrice, cette idée de chercher à faire des « émules » (EMUL).

PANORAMA DES PROJETS

LES IMPACTS : CHAMPS D'INVESTIGATION TRANSVERSAUX

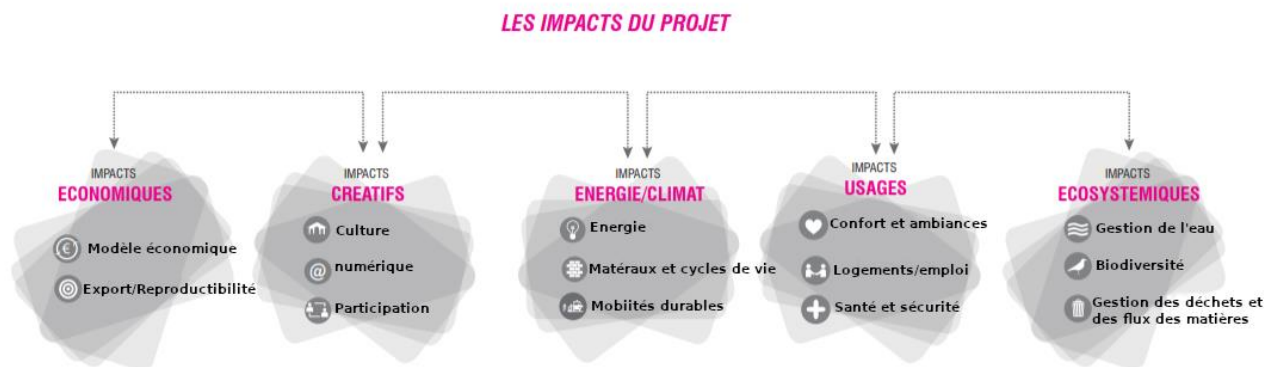


Figure 29 : Evaluation à partir de la mesure d'impacts du DIVD (© PUCA 2015)

Le premier type d'impact mesuré tient au modèle économique et à sa reproductibilité. Pourtant, dans la logique de gouvernance par l'innovation, cette entrée pourrait paraître un peu restreinte, renvoyant à des critères de rentabilité, là où d'autres dynamiques, plus exploratoires visant des publics plus larges, pourrait permettre des ruptures plus pérennes.

Pour mettre en œuvre les objectifs fixés dans le cadre du DIVD/EcoCité et en évaluer leur impact, Eiffage a mobilisé le référentiel Haute Qualité de Vie (référentiel auto-produit) plaçant au cœur du projet la dimension humaine et des usages au sein de la ville durable. Cette méthodologie créée par Eiffage, intègre les plus hauts standards du développement durable en s'appuyant sur les travaux du laboratoire Phosphore.

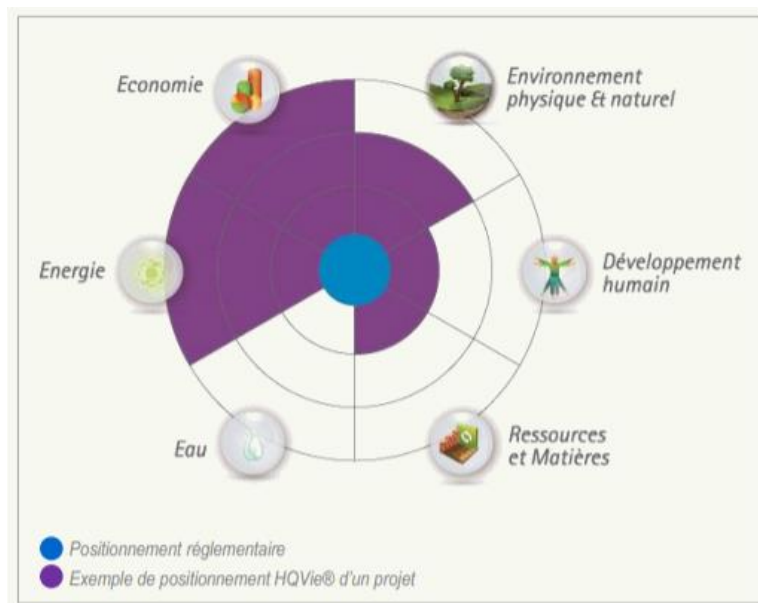


Figure 30 : Référentiel de projet HQvie (© Eiffage, Direction du développement durable)

La méthodologie HQvie, expérimentée sur des projets impliquant des équipements urbains de nature et d'échelle différentes répartis sur toute la France, se décline suivant 5 principes interdépendants et solidaires, traduisant l'objectif d'aménagement urbain durable⁵⁸.

- Le respect du génie du territoire, c'est-à-dire la prise en compte des spécificités physiques, naturelles et culturelles du lieu dans la définition, la composition urbaine et architecturale, ainsi que le positionnement des ouvrages, équipements et espaces.
- La gestion raisonnée des flux et des mobilités, en optimisant le fonctionnement et le maillage des ouvrages, équipements et espaces, tout en réduisant au maximum les nuisances associées.
- L'intensification et l'évolutivité des usages, via des procédés conceptuels et constructifs, des équipements et espaces durables, évolutifs et adaptables à court et à long terme
- La cohésion, la santé et le bien-être, par un ensemble de procédés permettant de répondre aux attentes et aux besoins de tous les usagers.

⁵⁸ https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/content/download/18285/113327/file/Smartseille_.pdf

- La prévention des risques et la résilience, à travers des procédures visant à minimiser l'exposition aux risques et à développer la résilience des espaces, équipements et ouvrages⁵⁹.

Dans le cas de *Smartseille*, l'inscription dans la démarche DIVD a surtout permis la déclinaison opérationnelle de projets qui commençaient déjà à émerger au sein du laboratoire Phosphore. Le suivi du projet et de son évaluation dans le cadre de l'appel à projet, a été plus distendu. « *Il y a eu une espèce de dilution du truc, qui fait qu'on ne sait plus très bien qui fait quoi. Smartseille, nous, on en entend plus parler. Le pilotage était entre les mains d'Eiffage, aujourd'hui entre les mains d'EMUL avec un objet plus dilué. Quand il y a eu EMUL avec la promotion d'autres innovations, je n'ai plus du tout eu de nouvelles. Cet appel à projet n'a pas pu mener tous ces fruits. On n'a pas pu mener l'évaluation exactement comme on aurait dû. Il y a eu des évaluations ponctuelles, mais je ne sais pas si Smartseille a fait une véritable évaluation. Ce n'était pas parmi les meilleurs élèves* ». [S.C., Chargée de projet PUCA, 26 juillet 2021].

Les entretiens réalisés auprès des services de l'Etat, ainsi que les résultats du rapport du GARPOS soulignent, en effet, cette difficulté à mesurer les impacts des projets, malgré l'inscription dans la démarche DIVD. Sur la vingtaine de démonstrateurs lancés à la suite de l'appel à projets de 2015, on retrouve une double logique commune : celles d'ambitions initiales assez fortes mais aussi celles de difficultés à « faire advenir » (Arab 2008 in rapport GARPOS). *Smartseille* n'échappe pas à cette tendance : « *Pour tout vous dire, cet appel à projet s'est essoufflé rapidement, au bout de trois ans. Parce que, comme dans la plupart des cas, l'innovation était mal identifiée ou bien il n'y avait pas de problème réglementaire, on ne servait pas à grand-chose* ». [S.C., Chargée de projet PUCA, 26 juillet 2021].

L'évaluation de mi-parcours portée par le cabinet Franck Boutté Consultants indique que certains projets démonstrateurs n'ont pas vraiment évolué, que pour d'autres, les réalisations sont assez éloignées des ambitions initiales, et que certains même, n'ont pas joué le jeu de l'auto-évaluation demandée.

Face au changement de paradigme dans la manière de faire la ville, introduit par le DIVD, la collectivité et l'aménageur public doivent rester vigilants à l'adéquation entre les innovations

⁵⁹ <http://www.eiffage-phosphore.com>

proposées et les enjeux qualitatifs. Ce mode de gouvernance est la condition nécessaire pour assurer la réussite du projet. Dans le cas de *Smartseille*, préexistant à la démarche DIVD, il n'y a pas eu d'évaluation au titre de la démarche DIVD. D'après les personnes enquêtées, l'arrêt prématuré du suivi du projet par les services de l'Etat n'a pas permis d'accompagner et de valider cette étape. Néanmoins, d'autres enquêtes et évaluations ex-post ont pu être menées localement, c'est ce que nous détaillerons dans la partie suivante.

3.2 L'évaluation de l'habitabilité de Smartseille : une dimension peu formalisée

Notre étude sur le DIVD Smartseille révèle un flou autour du portage du démonstrateur et de son évaluation. Même si certains indicateurs relatifs à la démarche DIVD ont pu être mis en place, ils ont été mobilisés de façon très différente selon les acteurs, en général de façon intuitive et peu formalisée, sans une réelle articulation avec les autres labels ou référentiels d'évaluation (HQvie, BDM et EcoQuartier).

3.2.1 Une diversité d'évaluations mais qui manque de visibilité

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), responsable de labellisation de l'Ecoquartier 112 indique être en retrait de la démarche d'évaluation : « *On n'est pas au cœur des projets opérationnels, parce qu'Euroméditerranée n'a pas vraiment besoin de nous, hormis pour des procédures d'autorisation, des choses plus règlementaires* ». [T.M., Adjoint stratégie et prospective, DDTM, 20 août 2021]. Or, le projet Ecoquartier 112, dont *Smartseille* constitue la première étape, est depuis 2017 à l'étape 2 du label Ecoquartier, puisque celui-ci est encore en chantier. Il n'y a donc pas d'évaluation de *Smartseille* « livré », au titre du label EcoQuartier, étant donné que celui-ci n'est pas finalisé.

Comme nous l'avons vu, les grilles d'évaluations du DIVD ont été définies par l'agence Franck Boutté consultant, à partir d'une cartographie des innovations et de leurs impacts. Elles s'appuient sur une approche multiscale et systémique de l'évaluation. C'est-à-dire qu'elle fixe des objectifs à travers plusieurs échelles de projet : les bâtiments eux-mêmes, mais aussi leur intégration au sein de l'îlot et leur articulation avec le quartier dans la phase transitoire. L'identification des freins au projet et le déploiement de groupes verrous avait pour objectif

d'encadrer les incertitudes liées à l'innovation et de les transformer en source de développement (cf : tableau « freins et leviers des innovations » en annexe).

Lorsque nous interrogeons les acteurs de *Smartseille*, nous comprenons que plusieurs évaluations ont été conduites sur la question de l'habiter, mais il n'est pas toujours simple de comprendre qui en est le pilote, principalement en ce qui concerne les espaces extérieurs. « *Sur le parc Bougainville, par exemple, Euromed avait fait une évaluation des usages pour vérifier l'efficacité de certains aménagements transitoires, mais ils le font sur les espaces publics parce qu'ils sont maîtres d'ouvrage sur ces espaces. Ils ont la compétence et la responsabilité de ces espaces, mais sur les constructions ils n'ont pas la main* ». [L.C., Coordinatrice de projets, *La compagnie des rêves urbains*, 21 juillet 2021].

Lorsque nous évoquons en entretien le cahier des charges fixé par Euroméditerranée aux opérateurs, lequel pourrait être une garantie du respect des critères du démonstrateur, nous constatons que son impact est limité : « *Ils essayent d'avoir un cahier des charges le plus précis possible, pour avoir un œil sur les aménagements qui se font, mais ce n'est pas eux qui sont à la manœuvre* ». [L.C., Coordinatrice de projets, *La compagnie des rêves urbains*, 21 juillet 2021]. Comme le confirme Euroméditerranée, le rôle de l'aménageur n'est pas coercitif : « *Nous ne sommes jamais qu'un aménageur, pas la métropole. Cela pose la question de l'engagement politique, de l'Etat et des collectivités : je veux ça pour ma ville, je veux ça pour ma collectivité parce que je sais que c'est bon, parce que je l'ai évalué, parce que je vais l'imposer. C'est ça qui resterait à définir* ». [A.S., Directeur de la communication et des relations extérieures, 3 septembre 2021].

Une enquête, qui s'appuie sur des entretiens qualitatifs et un questionnaire en ligne adressé aux habitants de *Smartseille*, a été réalisée en 2020. Ce travail, menée par une étudiante de sociologie à l'Université d'Aix-Marseille dans le cadre de stage au sein du service Innovation d'Euroméditerranée, avait pour objectif de questionner l'appropriation de *Smartseille*, à travers 3 échelles (qui renvoient à des responsabilités différentes) :

- Les logements (qualité, innovations, etc...)
- La copropriété (îlot) (espaces publics, services proposés, etc...)
- Le quartier dans son ensemble (gestion des déchets, accès au transport en commun, problématique du stationnement, etc...)

Les retours de cette enquête croisent les observations effectuées par Euroméditerranée sur le terrain. Les habitants sont globalement satisfaits de leur logement qui, dans beaucoup de cas, représente une amélioration de leurs conditions de vie. Cependant, les propriétaires occupants et les locataires de logement sociaux semblent ne pas avoir les mêmes attentes : « *Les propriétaires peuvent avoir des petites déceptions comme dans n'importe quel programme neuf, où il y a toujours des petits problèmes techniques, etc.... Je ne saurais pas vous dire si ces dysfonctionnements sont plus ou moins importants qu'ailleurs, mais en tout cas, il y a des petits problèmes techniques sur les logements, notamment liés aux dispositifs innovants de développement durable* ». [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021]. Les services proposés à Smartseille, qui ont servi d'argument commercial, ont sans doute contribué aux choix de localisation des acquéreurs des logements libres en VEFA⁶⁰. C'est moins le cas pour les locataires de logements sociaux qui sont arrivés à Smartseille dans le cadre de leur parcours résidentiel et non d'un besoin exprimé à l'origine.

Les habitants sont aussi globalement satisfaits des services et des espaces extérieurs à l'échelle de l'îlot. « *On voit que ça fonctionne quand même, il n'y a pas de dégradations. Il y a une certaine appropriation, par les salariés aussi, qui utilisent les différents services. Les apéros after-work à la conciergerie étaient des initiatives assez appréciées. Et évidemment Cocoon'Agés qui apporte une vraie plus-value dans le fonctionnement de l'îlot et qui permet de créer plus de liens entre les habitants* ». [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021].

En revanche, à l'échelle du quartier, il y a beaucoup d'insatisfactions qui s'expliquent par l'absence de métro (ouvert en 2019 après 5 ans de retard), les nuisances du marché aux puces, le trafic routier, le stationnement sauvage, l'insécurité et la problématique des déchets. « *A l'échelle du quartier, il y avait beaucoup d'efforts à faire. Cela montre que ce n'est pas tout de sortir une belle opération immobilière, il faut que ce soit un ensemble qui fonctionne pour qu'il y ait une satisfaction générale* ». [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021].

Comme le souligne l'un des acteurs interrogés, la crise du Covid a révélé le besoin de nature et d'espace, au même temps qu'il a démontré le besoin de lien social et d'accès à des formes de collectif, à l'échelle du quartier : « *J'ai tendance à dire avec le Covid, que ce qui se passe à*

⁶⁰ Logements achetés en état futur d'achèvement

l'échelle du quartier est devenu plus important que ce qui se passe à l'échelle du logement. La question de la ville du quart d'heure et l'accès à des espaces verts qualitatifs, aux commerces de proximité, aux espaces publics, ont pris davantage d'importance pour les habitants aujourd'hui, que simplement avoir des logements qualitatifs, généreux, bien finis, etc... ». [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021].

L'étude a également soulevé des enjeux importants, autour de l'accompagnement des usages écologiques. Elle a révélé une méconnaissance assez importante du fonctionnement du logement, du bâtiment, du quartier et par conséquent une méconnaissance de la responsabilité de chacun. Au sujet de la gestion des déchets par exemple, compétence de la collectivité, les habitants se plaignent auprès du promoteur. Euroméditerranée s'est depuis inscrit dans une démarche d'accompagnement des usagers pour une meilleure prise en main du quartier à travers l'animation d'ateliers de découvertes urbaines⁶¹ et de « focus group » : « *On travaille à sensibiliser les habitants aux écogestes et faire en sorte que leurs pratiques rencontrent les ambitions environnementales du quartier* ». [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021]. Euroméditerranée et la Compagnie des rêves urbains travaillent ensemble à l'élaboration d'un livret utilisateurs pour tout programme neuf sur le périmètre. « *Nous avons imaginé des livrets d'accueil des nouveaux habitants et des réunions d'informations pour leur faire découvrir le quartier, les façons de l'habiter de façon plus responsable, le système de collectes, le fonctionnement de la boucle à eau de mer, les façons de se rencontrer, les transports en commun, etc. Il serait intéressant d'avoir des ambassadeurs dans les nouveaux programmes, qui fassent de la sensibilisation. Il y a un double objectif de sensibilisation aux écogestes, de convivialité et d'appropriation du territoire* ». [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021].

Euroméditerranée s'est appuyé sur cette enquête pour mettre en responsabilité le promoteur et lui imposer la mise en place d'ateliers-habitants, afin de faire remonter les éléments d'insatisfaction et les malfaçons. « *Ce n'est pas parce qu'il a livré son bâtiment, qu'il a fini son job. Ils doivent faire des réunions d'accompagnement dès la livraison du bâtiment, pour expliquer comment fonctionne le bâtiment et identifier des problèmes* ». [J-C. D., Responsable

⁶¹ <https://www.euromediterranee.fr/decouverteurbaine>

Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021]. Pour l'établissement public, les enquêtes, les retours d'expériences et les études prospectives sont des éléments importants : « Cela renforce notre compréhension des enjeux et des besoins des habitants et guide les instructions que l'on donne aux promoteurs. Cela nous donne des arguments. Les promoteurs disent connaître le marché de l'immobilier, mais ce qu'ils connaissent surtout ce sont les prix auxquels ils peuvent vendre et donc construire. Les besoins des populations, des habitants ne font pas partie des sujets qui les intéressent, hormis les services marketing ou innovations, dans les grands groupes qui font ce genre d'étude, mais avec des besoins nordiques des usages de la ville. Ce n'est pas forcément contextualisé en fonction des métropoles, encore moins des métropoles méditerranéennes ». [J.-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021].

On constate cependant que les résultats de cette enquête n'ont pas été diffusés et que peu d'acteurs en ont connaissance. « Je trouverais ça intéressant de pouvoir faire un retour de ces enquêtes aux habitants, faire un débat, pour conscientiser les habitants sur les enjeux ». [S.F., Gestionnaire-animatrice, Récipro-Cité, 21 juin 2021].

Une autre enquête, portant sur l'habitat social au sein de *Smartseille*, a été réalisée dans le cadre d'un programme sur les pratiques collaboratives, notamment à travers :

- La résidence Cocoon-Ages et le dispositif Chers voisins (partenariat entre Logis Méditerranée, Récipro-Cité et Eiffage),
- La performance énergétique et développement durable,
- La mixité et l'inclusion sociale.

Cette étude, menée en partenariat avec l'université de Nanterre et l'Association Régionale regroupant les bailleurs sociaux en PACA (ARHLM), avait pour objectif de voir si les espaces partagés pensés dans le cadre de la programmation de *Smartseille* avaient augmenté les relations habitantes et leur appropriation du quartier. Elle a aussi permis d'identifier l'animation sociale comme pilier de la gestion de la résidence⁶². Un entretien auprès de l'ARHLM⁶³ nous a permis de comprendre qu'une autre évaluation sociale allait être menée par l'ensemble des bailleurs sociaux présents sur le quartier, avec l'appui de l'Union sociale pour l'Habitat (USH) afin d'évaluer les besoins sociaux des habitants du parc social de *Smartseille*. Cette volonté de

⁶² <https://www.1001vieshabitat.fr/innovations-energetiques-et-ingenierie-sociale-pour-les-94-logements-sociaux-de-logis-mediterranee>

⁶³ Entretien réalisé en mai 2021 par l'auteur

travailler dans une dynamique inter-bailleurs, impulsée par l'Etat, vise à permettre une amélioration des logements et de l'habitabilité des quartiers.

Une autre enquête, plus large, lancée par Euroméditerranée en partenariat avec l'Agam est en cours. Elle a pour objectif de mesurer la qualité de la résidence, du logement et le cadre de vie des habitants installés sur le périmètre de l'OIN⁶⁴. Elle rentre dans le cadre d'une réflexion plus large menée sur la qualité du logement et vise la construction d'un référentiel logement qui sera utilisé dans les prochains programmes.

Eiffage quant à lui, a mené une évaluation sur le plan économique et les aspects financiers : « *C'est un point important, parce que pour eux, l'idée était de faire un projet exemplaire en matière de développement durable qui intègre de l'innovation mais où les coûts restent accessibles pour les acquéreurs* » [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021]. En effet aujourd'hui, la qualité du logement peut être remise en cause par les modalités de production des logements sociaux par les promoteurs, à travers le recours de plus en plus fréquent au système de VEFA. Il est difficile de faire des logements qualitatifs lorsque le client (le promoteur privé) doit faire du profit économique. Cela a pour conséquence de produire des logements sociaux avec des loyers plus chers pour trouver un équilibre économique dans les opérations. « *On n'a peut-être pas réussi sur tout, mais en tout cas, on avait des prix d'acquisition qui étaient très compétitifs, en tout cas côté bailleurs sociaux et logements libres ce qui était plutôt positif* ». [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021]. La question du prix et de l'accès au logement social semble ici avoir été prise en compte, malgré le contexte économique contraint. Cependant, le mode de financement des logements sociaux, ainsi que ses conséquences sur la qualité et sur l'avenir de la production restent de vrais enjeux.

Les entretiens effectués montrent que l'évaluation, bien qu'indispensable au processus de projet urbain, reste une étape complexe. « *Nous devons atteindre une masse critique d'usagers, d'habitants, pour avoir un retour qui soit significatif. Au-delà de la mesure des émissions, du bruit, de l'ensoleillement qui sont des données factuelles, ce qui est intéressant aussi, mais très compliqué, c'est de recueillir auprès des habitants un retour très qualitatif après 1 an, 2 ans, 3 ans. C'est la partie qui prend le plus de temps, parce que ce sont des enquêtes de terrain. Moi,*

⁶⁴ <https://espaceparticipatif.euromediterranee.fr/>

j'ai essayé, ce n'est jamais allé au bout. Cette partie-là est compliquée ». [A.S., Directeur de la communication et des relations extérieures, 3 septembre 2021]. Comme le précisent les acteurs interrogés, cette étape reste ainsi peu formalisée : « *Quand vous mettez en place une expérimentation, vous n'avez pas une idée précise des indicateurs que vous allez mettre en place, parce que comme c'est un processus d'innovation il y a une incertitude. Les indicateurs sont très variables, parfois c'est très objectif, parfois du qualitatif. Il n'y a pas de grille d'évaluation précise ».* [A.S., Directeur de la communication et des relations extérieures, 3 septembre 2021].

Nous pouvons alors conclure à la diversité d'études conduites sur l'habitabilité, par des porteurs et à des échelles différentes. Nous constatons un manque de visibilité et un certain flou sur le portage de cette démarche qui manque parfois de transversalité. Nous remarquons aussi qu'il n'y a pas toujours d'utilisation ou de partage des résultats de ces enquêtes (auprès des professionnels ou des habitants). Une centralisation de ces démarches d'évaluation par un acteur unique, comme Euroméditerranée, pourrait peut-être permettre une meilleure prise en compte des résultats pour le projet livré ainsi que pour les projets futurs. Nous verrons dans une dernière partie, comment les retours d'expériences, mêmes informels, peuvent impacter le projet urbain d'ensemble.

3.2.2 Quels impacts sur les projets d'aménagement futurs ?

Le projet *Smartseille* a d'abord été pensé à une échelle réduite de l'habiter, celle de l'îlot. L'objectif était de tester des solutions à l'échelle d'un micro-quartier, qui pourraient être reproduites et conservées si leur viabilité économique, fonctionnelle et financière était prouvée. Après avoir observé les impacts des temporalités urbaines du point de vue de l'habiter, nous verrons ici comment les opérations sont reliées entre elles au cours du temps et comment les innovations mises en place à l'occasion du DIVD essaient à l'échelle de l'écoquartier. Cette phase intermédiaire d'existant en transition introduit une dimension dynamique des mutations urbaines révélant ses zones de tensions mais aussi ses potentiels. L'objectif de ce travail était de comprendre si le positionnement et le discours des acteurs (et notamment d'Euroméditerranée) avait changé cinq ans après la livraison de *Smartseille* et quels sont aujourd'hui les objectifs à l'échelle du quartier. Cette dimension relative à la gouvernance du projet a de réelles conséquences sur le fonctionnement urbain du quartier.

Comme nous l'avons vu dans la première partie, le territoire autour de *Smartseille* compte plusieurs grands projets ayant des temporalités différentes. Nous nous intéresserons ici plus particulièrement au projet des Fabriques, dont le marché a été remporté par Bouygues Immobilier et dont la mise en œuvre est effectuée par la société XXL Marseille. XXL Marseille a pour mission la conception du projet de quartier dans son ensemble en concertation avec Euroméditerranée, l'acquisition des terrains auprès de ce dernier et la mise en place des services et nouveaux usages du quartier. Pour ce projet, l'opérateur urbain mise sur une identité productive du territoire. Il a installé dans un ancien hangar industriel des ateliers d'artisans⁶⁵ « les makers » en 2018, en amont du projet des fabriques. La programmation urbaine du quartier a été pensée selon les usages :

- Au sud, une partie calme et apaisée avec une rue-jardin en porosité avec *Smartseille*, pour prolonger les liens entre les deux secteurs,
- À l'ouest, des bureaux, pour faire écran avec la passerelle autoroutière et protéger les logements de la nuisance,
- À l'est, une zone travaillée avec un pôle tertiaire face aux transports en commun, une résidence étudiante et un campus e-sport,
- Au nord, une zone plus dynamique avec une activité productive en rez-de-chaussée sur la rue des activités. Autour du marché aux puces, une zone plus animée, avec des boutiques, restaurants et bars et un parking silo de 1000 places sont prévus, avec un rooftop permettant des activités de sport, loisirs et culture.

XXL Marseille a également conçu la trame viaire, les venelles végétalisées publiques, avec une rue plantée et un espace de jeux pour enfants avec du mobilier urbain.

Nous comprenons, lors de nos entretiens, que les évaluations du démonstrateur, bien que peu formalisées, ont eu un certain impact sur le reste de l'opération (Tableau 1). XXL Marseille reconnaît avoir bénéficié de certains retours d'expériences pour le développement du quartier des Fabriques : « à partir du système de thalassothermie, dont *Smartseille* a été le premier îlot à être alimenté, on a ajouté des services, notamment un système de rafraîchissement pour gagner quelques degrés par rapport à la température extérieure et en confort l'été ». [H.V, Responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 06 août 2021].

⁶⁵ Ici Marseille, inspiré d'Ici Montreuil

Tableau 1 : Evaluation des innovations du démonstrateur (© Production personnelle)

Innovations du démonstrateur	Principes	Evaluation de l'expérimentation	Impact à l'échelle de l'ÉcoQuartier
La boucle à eau de mer	Solidarité	<ul style="list-style-type: none"> • Coût des énergies renouvelables élevé • Dérives de consommations • Factures trop élevées 	Généralisé à l'échelle du quartier avec : <ul style="list-style-type: none"> • Changement de modèle économique • Mise en place d'un accompagnement des usagers • Négociation des baisses des tarifs
La mixité fonctionnelle et sociale	Mutualisation	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéfices sur le stationnement : logiques de droit d'usages • Bénéfices sur l'énergie • Bénéfices en termes de sécurité (à travers la présence de bureaux et de vie de quartier en journée) • Bénéfice commercial (limiter les risques liés à la commercialisation lorsque le quartier n'est pas attractif) 	Difficile à répliquer à l'échelle des fabriques <ul style="list-style-type: none"> • Choix de polarités de bureaux pour faciliter la commercialisation

Sur la question des usages, « *On discute beaucoup avec Récipro-Cité pour savoir ce qui pourrait être mis en place aux fabriques, pour essayer d'aller au-delà de ce qui est fait à Smartseille, de plus global pour le quartier, de rayonner beaucoup plus et impliquer plus d'acteurs dans ces dispositifs. On a travaillé avec les équipes de Récipro-Cité pour qu'ils nous apportent les retours sur l'expérience de Smartseille et les préconisations* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 06 août 2021]. On constate que les expérimentations de *Smartseille* permettent aussi des changements de pratiques avec les collectivités et des avancées sur certains points. Un entretien auprès du directeur de l'innovation d'Euroméditerranée a permis d'identifier certaines de ces avancées, résumées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Impacts du démonstrateur sur l'écoQuartier (© Production personnelle)

Thématiques	Fonctionnement	Retours d'expériences	Travail mené / avancées	Impacts à l'échelle de l'ÉcoQuartier
La gestion des déchets	Point d'apports Volontaires Enterrés (PAVE)	<ul style="list-style-type: none"> • Insatisfaction de la métropole (dépôt sauvage, d'encombrants) • Insatisfaction des habitants par rapport à la gestion des 	<ul style="list-style-type: none"> • Étude menée par un cabinet d'étude pour la mise en place d'un mode de collecte spécifique 	<ul style="list-style-type: none"> • Expérimentation à l'échelle des fabriques d'un nouveau mode de collecte qui inclut la problématique des encombrants • Mise en place de locaux encombrants par la

		<ul style="list-style-type: none"> encombrants Insatisfaction du bailleur par rapport à la collecte réalisée par la métropole 		<ul style="list-style-type: none"> collectivité Logique partenariale
L'insécurité		<ul style="list-style-type: none"> Fort sentiment d'insécurité Pas suffisamment de moyens de police - proximité, municipal 	<ul style="list-style-type: none"> Etude sur la relation entre l'insécurité et la présence de nature en ville Focus Group avec les habitants sur la nature en ville 	<ul style="list-style-type: none"> Réflexion sur la conception et la qualité des espaces publics Proposer des espaces de proximité pour animer le quartier (commerces, services d'accompagnement comme Récipro-Cité, conciergerie)
La boucle à eau de mer	Peu d'intervention de la collectivité sur le sujet		<ul style="list-style-type: none"> Etude sur la consommation des bâtiments / datas par un prestataire 	<ul style="list-style-type: none"> Convention signée entre les opérateurs de la boucle à eau de mer et la métropole Retours d'expériences et données partagées avec la métropole pour alimenter le plan Climat et dupliquer le système
Le stationnement	Mutualisation du stationnement expérimentée de façon exceptionnelle dans le cadre du démonstrateur			<ul style="list-style-type: none"> Inscription du modèle de parking mutualisé dans le règlement d'urbanisme (évolution sur le plan réglementaire) Généralisation à toutes les opérations d'Euroméditerranée
La mobilité		<ul style="list-style-type: none"> Taux de motorisation encore élevé / maillage des transports en commun insuffisant) Coût de la mobilité individuelle très élevé 	<ul style="list-style-type: none"> Etude réalisée avec un prestataire dans une logique de construction avec les habitants Focus Group avec les habitants de <i>Smartseille</i> : besoins, usages Travail avec les services mobilités de la métropole pour diminuer le taux de motorisation et de mutualiser des services de mobilités 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration d'une centrale de mobilité avec services de mobilité partagés à moindre coût dans les opérations immobilières Partenariat avec offreurs de solutions / entreprises privées Innovation dans les montages juridiques <p>Exemple : une place supprimée en échange d'un service de mobilité (vélo, scooter, voiture, trottinette) intégré dans les charges mais partagé avec la copropriété</p>

L'inscription dans la démarche DIVD/Écocité est parfois évoquée comme une contrainte : « *Je ne sais pas si on a bénéficié de résultats d'analyse concrète sur l'aspect démonstrateur, mais ce que l'on sent c'est que plus on avance, plus Euromed monte son niveau d'exigence, justement parce qu'il y a eu ce démonstrateur. Ce qui est dur pour nous opérateurs, mais bien pour la ville. On ne peut pas se contenter de faire bien, il faut toujours faire mieux, c'est vertueux pour l'utilisateur final. Mais il y a aussi une logique de contrainte économique qui n'est pas simple* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire XXL Marseille, 06 août 2021]. Cela se traduit par la mise en place d'un process où Euroméditerranée fixe des impondérables, des points de passage et des exigences associées (en termes de volume, de programmation) pour chacun des îlots avant les permis de construire.

Concernant les équipements, le projet des fabriques prévoit 10.000 m² d'équipements publics, dont une école prévue pour 2024 dont la maîtrise d'ouvrage sera déléguée à Euroméditerranée, un centre socio-éducatif, une médiathèque et un bureau de proximité. « *Mais on en a pas du tout la maîtrise, car c'est la programmation de la ville. Comme la municipalité a changé, les budgets n'ont pas été votés, il faut aller voir les élus. Il faut que le service public soit là. On parle de 6.000 à 8.000 habitants supplémentaires. S'il n'y a aucune structure sociale pour accompagner ces habitants, c'est voué à l'échec* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire XXL Marseille, 06 août 2021].

Selon les équipes d'XXL Marseille, il est important de mettre en place une structure d'accompagnement à la vie locale, qui aiderait les habitants à mieux comprendre où sont les équipements et les services urbains, et leur fonctionnement. « *Il faut un AMO, comme un médiateur de quartier, une structure à inventer qui aurait la capacité d'être sur le terrain et qui pourrait faire du lien avec le territoire, entre une diversité d'habitants, une diversité d'acteurs locaux, et d'équipements* ». Ainsi, sur le volet ingénierie sociale, le dispositif Chers Voisins, considéré comme l'une réussite de *Smartseille*, sera dupliqué dans les Fabriques. « *Le projet, qui a vraiment fait ses preuves sera repris à plus grande échelle, parce qu'on a bien compris que cela permet de créer du lien entre les habitants et répond, en termes de services, à des besoins exprimés* ». [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021]. L'idée étant cette fois d'étendre la démarche à l'ensemble des locataires du parc social, à travers un regroupement de bailleurs. « *Si on veut que cela marche, il ne faut pas le limiter à un seul bailleur, il faut que l'ensemble des bailleurs s'investisse, pour faire en sorte que cela fonctionne mieux* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire XXL Marseille, 06 août 2021].

Une approche nouvelle de l'urbanisme

Les formes d'urbanisme temporaire (transitoire, interstitiel, éphémère, tactique) apparaissent au cœur des réflexions professionnelles dans le secteur de l'aménagement urbain, avec une dimension médiatique forte liée à la crise sanitaire. Elles sont présentées comme un mode de fabrique de la ville innovant, adapté aux enjeux de la ville durable. Ces approches de l'urbanisme remettent l'espace public au cœur de la vie urbaine et semblent participer à l'évolution des référentiels de l'action publique. L'établissement Euroméditerranée, à travers le groupement EMUL, a mis en place une plateforme d'expérimentations à ciel ouvert pour tester les futures innovations de l'EcoQuartier des Fabriques dans les espaces publics. Lancée en 2021 et prévue jusqu'à 2023, cette démarche expérimentale innovante prend le contre-pied des schémas d'aménagements urbains traditionnels, en testant l'efficacité des dispositifs envisagés au sein d'un espace public avant leur mise en œuvre opérationnelle. *« On demande aux équipes d'Euromed d'avoir une intervention dans l'espace public de manière à créer plus de confort, de convivialité, d'accompagnement des chantiers en lien avec le Move. On peut dire que la prise de conscience se fait ».* [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021]. Dans un communiqué de presse Brice Chandon, conducteur des opérations Espaces publics à Euroméditerranée précise que : *« La plateforme d'expérimentation des Fabriques marque un tournant dans la façon d'appréhender l'aménagement des espaces urbains. Cette démarche s'inscrit dans une véritable approche pragmatique de l'innovation, en testant directement nos pistes de recherches en situation, tout en bénéficiant de retours d'expérience concrets avant de les mettre en œuvre et les dupliquer sur un quartier entier »*⁶⁶.

Le contenu des espaces publics du quartier a ainsi été défini par Euroméditerranée, en lien avec ILEX Paysage⁶⁷ et EGIS⁶⁸ qui pilotent le groupement de maîtrise d'œuvre. Ces expérimentations s'appuient sur :

- Une gestion alternative des eaux pluviales avec l'aide de béton et de pavés drainants
- Une terre végétale fertile et durable grâce au réemploi des matériaux du site

⁶⁶ Extraits d'un communiqué de presse d'Euroméditerranée du 12 novembre 2019

⁶⁷ Ilex paysage + urbanisme est une agence de paysagistes-concepteurs et d'urbanistes basée à Lyon. <https://www.illex-paysages.com/>

⁶⁸ Egis est une entreprise d'ingénierie ingénierie et conseil qui intervient dans les secteurs de l'aménagement, des infrastructures de transport, d'eau et du secteur de l'environnement.

- Un système d'arrosage économe et innovant, pour privilégier les espèces végétales méditerranéennes



Figure 31 : Les jardins expérimentaux des Fabriques (© Photographie de l'auteur)

L'établissement Euroméditerranée lancera prochainement une nouvelle expérimentation sur les mâts d'éclairage, en mobilisant des habitants intéressés pour tester les premiers prototypes et donner leur avis. *« On essaye sur cette plateforme d'expérimentation d'être en lien avec les habitants, les écoles, les associations du secteur (par exemple sur le vélo ou sur le handicap) pour qu'ils viennent tester les revêtements ».* [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021].

Ces exemples montrent que Euroméditerranée souhaite jouer un rôle plus important dans la programmation et inciter les promoteurs à répondre aux problématiques et aux besoins des habitants. On peut ainsi faire l'hypothèse que les retours d'expériences de l'îlot démonstrateur (et d'Euroméditerranée I) ont influencé le projet et ses exigences vis-à-vis des promoteurs, vers une plus grande habitabilité du quartier. *« On se rend compte que les services et les compétences au sein de l'EPA Euroméditerranée ont beaucoup évolué en 20 ans, ils font de plus en plus de prospective et d'innovations avec de nouveaux partenariats et de nouvelles façons de faire. Pendant longtemps Euromed n'avait pas de service de concertation, de lien avec les habitants, cela s'est construit petit à petit. Ce que l'on sent c'est qu'il y a un renouvellement des équipes, avec d'autres visions. Il y a une remise en question, il y a des choses qui bougent sur la façon de faire, une écoute, une sensibilité. Même si on se retrouve avec des trucs à l'ancienne, des trucs innovants et que ce n'est pas toujours très clair ».* [L.C., Coordinatrice de projets, La compagnie des rêves urbains, 21 juillet 2021].

Euroméditerranée envisage l'implantation d'un lieu de proximité, d'accueil et d'orientation des habitants, dont le cahier des charges est en train d'être construit, pour accompagner au mieux les chantiers et l'appropriation des espaces. *« Ce sera un lieu physique, dans un bâtiment existant qui va être rénové, pour faire en sorte, malgré les chantiers qui vont être nombreux et compliqués à vivre, d'accompagner ça au mieux pour créer du lien entre les anciens et les nouveaux habitants. L'école Allar et le projet Cocoon'Age par exemple font du lien entre les habitants du neuf et de l'ancien. On se rend compte que ça marche quand on met en place des dispositifs. On se rend compte aussi que les associations sont des ressources pour le territoire et pour les habitants, ceux qui sont là et les futurs habitants ».* [M.L., Responsable de la concertation et de la médiation projet, Euroméditerranée, 19 août 2021].

On constate aussi une prise de conscience chez les promoteurs, qui peuvent faire le choix de modifier le projet urbain pour plus de cohérence, même si cela a un impact en termes de surface constructible et de rentabilité. XXL Marseille a par exemple fait le choix de maintenir l'activité des makers dans les hangars voués à la démolition. *« C'est intéressant de voir comment on a modifié le projet urbain de référence, parce que, ce qui avait été testé en préfiguration a marché. C'est un lieu où il se passe des choses, où les gens viennent, où il y a de la vie ».* [H.V., responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 6 août 2021].



Figure 32 : Les ateliers Ici Marseille installés dans les hangars (© Photographie de l'auteur)

Ce changement de pratiques rappelle le « pas de côté » dans le processus d'aménagement urbain auquel Sylvain Grisot fait référence dans sa plateforme *Dixit*⁶⁹ et son ouvrage *Manifeste pour un urbanisme circulaire*. « On sort d'un processus linéaire et fragmenté où chacun intervient l'un après l'autre de manière formalisée et étanche, pour aller vers un processus itératif dans lequel la fin de la chaîne vient nourrir les étapes en amont de son retour d'expérience » (Grisot, 2021).

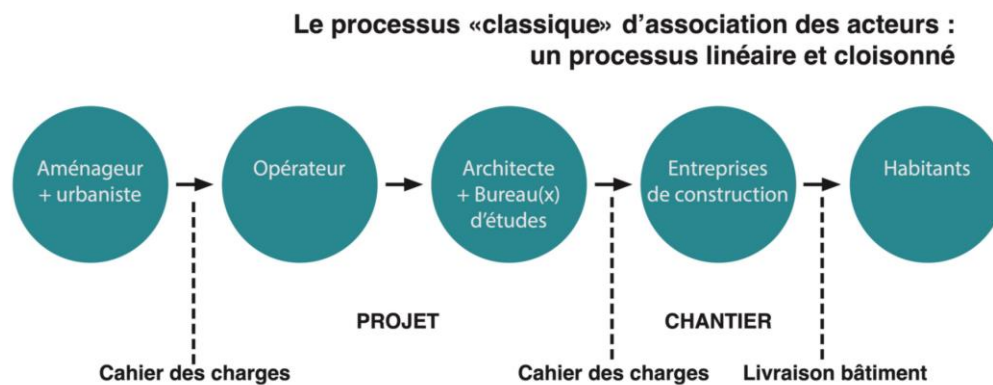


Figure 33 : Schéma du processus classique d'association d'acteurs (© Agence dixit)

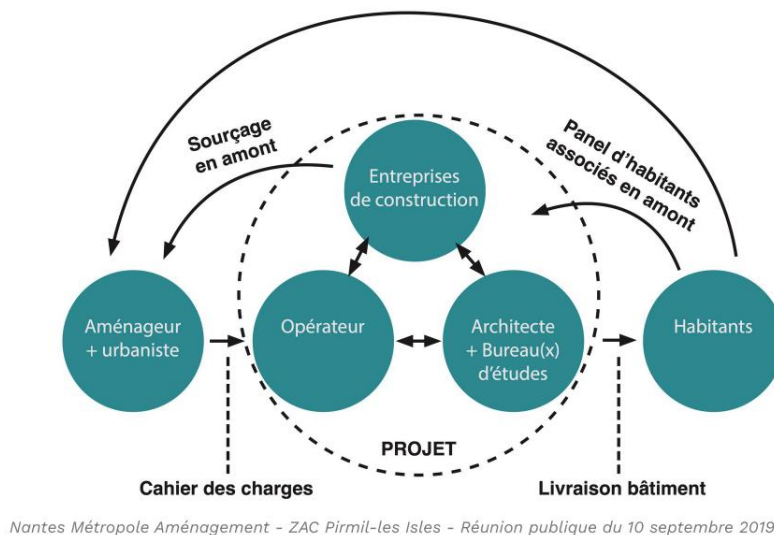


Figure 34 : Schéma du nouveau processus d'association d'acteurs (© Agence Dixit)

Nous percevons chez les acteurs interrogés une volonté d'aller à la rencontre des habitants et de faire du lien avec les populations présentes, notamment dans le cadre du dispositif de requalification de l'habitat des Crottes. « L'idée c'est d'être associés à leurs événements, de participer à la concertation, de pouvoir répondre aux questions des habitants. On a des

⁶⁹ <https://dixit.net/>

passerelles qui commencent à se faire avec les alentours ». [H.V., responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 6 août 2021].

La démarche *Massalia Open Ville Expérience* (Move), initiée dans le cadre d'un AMI porté par Euroméditerranée en partenariat avec le *Sens de la ville*⁷⁰, poursuit ce même objectif. Cette démarche d'urbanisme transitoire répond à 4 principaux enjeux :

- Améliorer le cadre de vie, en offrant des services et des lieux de vie pour les habitants dans un territoire qui en manque.
- Imbriquer les temps du projet, en préfigurant des usages et des activités qui pourraient prendre place dans les futures opérations.
- Soutenir les initiatives, en aidant à l'éclosion de projets innovants qui apportent une plus-value économique, sociale, culturelle et environnementale pour le quartier.
- Tisser du lien, en faisant émerger de nouvelles pratiques urbaines qui participent à l'interaction avec les quartiers limitrophes habités.

Les bâtiments inoccupés appartenant à l'EPF et sous convention avec Euroméditerranée, assurent ainsi une fonction temporaire, en attendant d'être démolis ou rénovés dans le cadre du projet urbain. « *Cela témoigne d'une programmation urbaine poussée, avancée. On implante des actions et des fonctions, avec des publics, des usages et un accompagnement pour que cela soit pérenne. C'est très novateur dans l'aménagement* ». [L.C., Coordinatrice de projets, La compagnie des rêves urbains, 21 juillet 2021].

Cette démarche est incarnée par quatre lieux transitoires ayant pour objectif de créer du lien et générer de l'activité à travers une démarche itérative : l'art du réemploi avec la « réserve des arts », l'insertion professionnelle dans « les bureaux », des espaces de rencontres et d'animations aux « ateliers Jeanne Barret » et le compostage dans « la petite halle ». L'objectif de ces lieux est d'accueillir à la fois les habitants et les salariés des bureaux du Réseau de Transport Marseillais (RTM) et de la Provence se situant à proximité. L'association Circulaire a, elle aussi, fait une demande pour obtenir un agrément d'EVS par la CAF. « *Potentiellement le bâtiment serait préservé et leur occupation aussi. Il y aurait une modification du plan guide et du projet urbain pour les intégrer dans le projet définitif, avec des démolitions pour faire une traversée au niveau de la Provence. C'est hypothétique, mais c'est un objectif poursuivi pour préserver cette dynamique locale naissante mais qui a un vrai potentiel. Et cela répond à*

⁷⁰ Le sens de la ville est une coopérative de stratégie urbaine qui fait de la programmation de l'ingénierie de projet. <https://lesensdelaville.com/mission/euromediterranee-move>

un vrai besoin pour le quartier ». [H.V., responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 6 août 2021].

Le *Move Up*, nouveau dispositif, vise un accompagnement de ces structures par Marseille Solutions⁷¹ pour développer leur activité et leur public, déménager dans des locaux plus grands et pérenniser leurs activités. D'autres projets se dessinent pour le territoire : des équipements tels que le collège de Provence, la cité scolaire internationale⁷², le campus *Theodora*⁷³, qui apportent de la visibilité au quartier ; ainsi *Maquis-art*, l'Atelier *Monchecourt*, et le pôle multimodal à Gèze avec le BHNS 4⁷⁴ prévu en 2022, liaison entre le Nord et l'Est de la ville⁷⁵. « *Cela bouge, et il se passe enfin des choses* ». [H.V., Responsable communication et urbanisme transitoire, Société XXL Marseille, 6 août 2021].



Figure 35 : Tracé du futur BHNS 4 (© Agenda de mobilité métropolitaine)

Pour Euroméditerranée, l'enjeu est d'arriver à toucher les habitants, au-delà des habitants de Smartseille, à travers un vrai travail de concertation qui devrait redémarrer en 2022, mais également de renforcer les liens avec les services de la ville et de la métropole afin de relier les espaces publics entre eux (rue de Lyon et le marché aux puces). L'objectif est de faire en sorte que toute la ZAC devienne un seul et même quartier (l'écoQuartier 112), dont il faudra choisir

⁷¹ Marseille Solutions est une structure d'accompagnement de projets innovants

⁷² Projet imaginée par l'Agence Rudy Ricciotti et le cabinet d'architecture Carta et Associés, prévu pour 2024 dans le secteur Euroméditerranée

⁷³ Campus digital de holding Unitel prévu pour 2024

⁷⁴ Bus à Haut Niveau de Service

⁷⁵ <https://www.ampmetropole.fr/>

un nom « *Pas Smartseille, c'est trop compliqué pour les marseillais, ce n'est pas un nom qui sonne comme Saint Julien, Saint Barnabé. Ici, c'était un quartier qui n'existait pas, il n'y avait pas d'habitants. Les seuls habitants du quartier ont été délogés, je ne sais pas comment ils se qualifiaient. Je doute que les nouveaux habitants aient envie de dire qu'ils habitent aux crottes* ». [H.V., responsable communication et urbanisme transitoire, XXL Marseille, 6 août 2021].

L'exemple des Fabriques nous montre que les retours d'expérience et les enquêtes menés sur *Smartseille* ont permis d'intégrer certaines préoccupations et besoins des populations dans la conception du projet. Cependant, les démarches de concertation ou de co-conception restent encore ponctuelles et difficilement généralisables à l'ensemble des opérations, car elles prennent du temps. L'argument évoqué est celui de la difficulté de connaître le profil des futurs habitants. De plus, les populations qui vivent sur place, en cours d'installation et les futurs habitants n'ont pas les mêmes attendus, ni les mêmes capacités de mobilisation et de participation aux débats (Bertoncello & Dubois, 2010). Pour Euroméditerranée : « *Le vrai problème, c'est que la méthode pour faire de la co-conception est confrontée à une problématique réglementaire. Très souvent les promoteurs commercialisent leurs opérations quand ils ont un permis de construire (PC) purgé. Une fois celui-ci obtenu, il ne reste plus beaucoup de place pour co-concevoir. On va éventuellement choisir la couleur des murs, mais c'est à la marge. Si on veut vraiment participer à la conception et à l'organisation du bâtiment, les espaces extérieurs, etc... il faut le faire avant le dépôt de PC* ». [J-C. D., Responsable Innovations, Développement Durable, Euroméditerranée, 7 septembre 2021].

L'enjeu serait donc de tendre vers cette démarche de co-construction, en multipliant et formalisant les évaluations, les retours d'expérience, les enquêtes utilisateurs sur les attentes en matière d'habitabilité ainsi que les études prospectives, et ce, à toutes les étapes du projet.

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Le dispositif DIVD, qui vise à faciliter la mise en place d'expérimentations urbaines en faveur de la ville durable repose sur un nouveau modèle de gouvernance urbaine de et par l'innovation. Il introduit des changements de pratiques dans la production urbaine, renforçant le rôle des acteurs privés et industriels supposés plus aptes à proposer des innovations. Cependant, ces derniers n'ont pas toujours une maîtrise du pilotage des projets d'aménagement. Il convient alors de veiller au bon équilibre entre les orientations d'aménagement et les contraintes financières et techniques des acteurs, pour le bien-être des habitants.

La généralisation de ces projets démonstrateurs et leur recherche de répliquabilité, a conduit à nous intéresser à la réalisation et à l'évaluation de l'un d'entre eux, pour en comprendre son approche de l'habitabilité et son impact sur les pratiques d'aménagement. Ce travail nous a permis de comprendre que malgré la multiplication d'outils et de référentiels urbanistiques associés à la ville durable, la démarche d'évaluation des démonstrateurs a encore besoin d'être renforcée, non pas seulement techniquement, mais au niveau du portage politique et administratif. La mise en œuvre de la ville durable ne peut être effective sans la construction d'une vision partagée et inclusive des enjeux écologiques, socio-économiques, politiques et de gouvernance.

L'analyse du démonstrateur *Smartseille* invite à considérer l'évaluation comme une phase à part entière du projet et ce, à différentes échelles : au niveau du bâtiment, de l'îlot comme la fermeture de l'îlot le symbolise, et de l'aménagement du quartier dans son ensemble, afin d'éviter que sa réalisation ne conduise à une juxtaposition d'objets sans liens effectifs. A la lumière des résultats obtenus, il paraît aussi important de comprendre l'évaluation comme une démarche globale et transversale s'inscrivant dans la durée, à travers une dynamique de projets d'aménagement aux temporalités multiples, au sein de laquelle des réajustements du projet urbain peuvent émerger.

Les enjeux de durabilité et d'habitabilité poussent les acteurs de la production urbaine à proposer une programmation innovante qui intègre l'évolution des formes, la mixité fonctionnelle et sociale, la qualité environnementale et les usages. Le démonstrateur *Smartseille* a été l'occasion de mettre en pratique cette démarche innovante, adaptée au contexte économique Marseillais et du secteur, et de la valoriser dans le cadre de la démarche DIVD.

Cependant les dysfonctionnements constatés dans sa mise en place effective soulignent, selon nous, la nécessité de travailler à une cohérence d'ensemble, dans l'espace et dans la durée. Ils révèlent ce faisant le caractère central des espaces publics, lieux d'interface, de coexistence et d'interactions à l'échelle du quartier, qui ne peuvent être traités par défaut ou se résumer à des grands projets, comme le parc des Aygalades prévu dans le cadre de l'Ecocité. Cela nous invite à inverser l'écriture du projet, en commençant par des activités, des équipements et des espaces publics, à l'aide d'outils de préfiguration et d'urbanisme transitoire comme la démarche Move. Ces nouvelles formes urbaines et expérimentations plus participatives, permettraient sans doute une culture de la coopération et de la co-construction.

Les outils comme l'AMI, le DIVD, les macro-lots, qui peuvent être perçus comme innovants, ne peuvent fonctionner sans un travail collaboratif entre les acteurs et en intégrant les usagers finaux à travers une démarche d'assistance à la maîtrise d'usage (Sézérat, 2021). Ce travail ne peut pas se faire sans un engagement fort d'Euroméditerranée (et des collectivités), qui sont là pour garantir des projets d'aménagements justes répondant aux aspirations sociales et aux préoccupations environnementales. Un portage global et un renforcement des liens entre les acteurs permettraient aussi une meilleure diffusion des apports des évaluations sur le territoire ainsi qu'une meilleure base de concertation avec les habitants. La présence et la généralisation de tiers-acteurs et de tiers-lieux dans les expérimentations urbaines pourrait aussi être activatrices de la participation habitante et contribuer à une évaluation du projet itérative et inclusive.

BIBLIOGRAPHIE

Adam Mathieu, L'injonction aux comportements « durables », nouveau motif de production d'indésirabilité, *Géographie et cultures*, n° 98, 2016, p. 89-112.

Agam, Qualité d'habiter : quand nos modes de vies réinventent l'habitat, *Regards Habitat*, N°70, avril 2018, p. 1-8

Aimé Julien, Du paysage en chantier à l'« habiter » des nouveaux quartiers, *Espace populations sociétés*, 2019, consulté le 11 août 2021 <http://journals.openedition.org/eps/9357>

Aimé Julien, *La ville et les quartiers en train de se faire au rythme des projets urbains : une sociologie de l'expérience socio-spatiale des nouveaux quartiers*, 2018, Thèse de doctorat en Sociologie. Université de Lorraine, 508 p

Bailly Emeline et Marchand Dorothée (dir), *Penser la qualité, la ville résiliente et sensible*, 2019, Bruxelles, Mardaga supérieur, 248 p

Banuls Célia, *L'expérimentation urbaine, un impératif dans la construction de la smart city ?* 2017, Mémoire de master en aménagement de l'espace à l'université de Grenoble, 114 p

Bertoncello Brigitte, Jérôme Dubois, *Marseille Euroméditerranée : accélérateur de métropole*, Marseille, Parenthèses, 2010, 169 p.

Blanc Nathalie, De l'habitabilité urbaine, *Écologies urbaines*, Economica, 2010, p.169-183

Boirard Laura, *L'îlot démonstrateur : vers de nouveaux modes de production urbaine ?* 2013, Mémoire de master en urbanisme durable, projet et action opérationnelle, Institution Urbanisme et d'Aménagement Régional.

Boissonade Jérôme, *La ville durable controversée. Les dynamiques urbaines dans le mouvement critique*, 2015, Paris, Petra, 487 p.

Bourdin Alain, *L'urbanisme d'après crise*, 2010, La tour d'Aigues, L'aube, 158 p.

Bourdin Alain, *Du bon usage de la ville*, 2009, Paris, Descartes & Cie, 174 p.

Bourdin Alain et Silvestre Pauline, *Du logement à la ville, ce que préfèrent les habitants. Récit d'une enquête*, 2021, La Tour d'Aigues, L'Aube, 168 p

Bourdin Alain, La ville se dit par évaluations, *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 128-129, 2010, p 117- 134.

<http://www.cairn.info/revue-cahiers-internationaux-de-sociologie-2010-1-page-117.htm>

Chenu José-Michael, Construire plus vite la ville durable, nouveaux modèles et partenariats, coordonné par Rêves de Scènes Urbaines, Paris, Eyrolles, mai 2021, 175p

Chesnel Kevin et Devisme Laurent, La ville en mode « démonstrateur urbain » : learning from Nantes City Lab, *revue internationale d'urbanisme*, N° 9, janvier 2020, p. 1-23
<http://www.riurba.review/Revue/la-ville-en-mode-demonstrateur-92/>

Coudurier Noélie, La norme ISO 37101 ne normalise pas les réponses aux questions, *Techni.Cités*, n°293, 11 mai 2016, p 11.

Delabarre Muriel & Marry Solène, Habitabilité et nature urbaines : vers un outil d'évaluation des projets urbains, *VertigO La Revue Électronique en Sciences de l'Environnement*, Volume 12 N° 2, 2012, p 2-29.

Eliçabe Rémi, Guilbert Amandine & Lemery Yannis, Les grands projets urbains durables à l'épreuve de leur habitabilité : le cas exemplaire de la confluence à Lyon, programme MOVIDA, Villeurbanne, GRAC 2016, rapport final, 220 p

Emelianoff Cyria, La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe, *L'information géographique* n° 3, 2007, p. 48-65.

Emelianoff Cyria, *La ville durable, un modèle émergent : géoscopie du réseau européen des villes durables* (Porto, Strasbourg, Gdansk), 1999, thèse de doctorat en géographie, université d'Orléans.

Faburel Guillaume et Tribout Silvère, Les quartiers durables sont-ils durables ? De la technique écologique aux modes de vie, *Cosmopolitiques*, n°19, 2011, p. 1-20

Gehl Jan, *Pour des villes à l'échelle humaine*, traduit de l'anglais par Nicolas Calvé, 2013, Montréal, Écosociété Eds, 276 p

Ghorra-Gobin Cynthia, L'espace public : entre privatisation et patrimonialisation, *Revue Esprit*, Editions Esprit, 2012, p.88-98.

Grisot Sylvain, *Manifeste pour un urbanisme circulaire*. Pour des alternatives concrètes à l'étalement de la ville, 2021, Rennes, Apogée, 236 p

Hagel Zoé, *Ville durable : Des concepts aux réalisations, les coulisses d'une fabrique urbaine. Marseille ou l'exemple d'une ville méditerranéenne*, 2013, Thèse de doctorat en Géographie. Aix-Marseille Université.

Héran Frédéric, La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme ? *Métropolitiques*, Essais, 23 mars 2015, consulté le 20 août 2021
<https://metropolitiques.eu/La-ville-durable-nouveau-modele.html>

Jégou Anne, Cédissia About de Chastenet, Augiseau Vincent, Guyot Cécile, Cécile Judéaux Cécile, Monaco François-Xavier et Pech Pierre, L'évaluation par indicateurs : un outil nécessaire d'aménagement urbain durable ? *Cybergeo : European Journal of Geography*, 04 décembre 2012, consulté le 11 août 2021, <https://doi.org/10.4000/cybergeo.25600>

Lelévrier Christine et Brigitte Guigou, Les incertitudes de la résidentialisation, transformation des espaces et régulation des usages, *Maison des sciences de l'homme*, 2005, p. 51-68 consulté le 13 août 2021 <https://books.openedition.org/editionsmsh/3365?lang=fr#bodyftn2>

Llena Claude, Le développement peut-il être durable?, *Éducation relative à l'environnement*, Volume 7, 2008 consulté le 12 août 2021 <http://journals.openedition.org/ere/3286>

Maulat Juliette, Boissonade Jérôme, La ville durable controversée. Les dynamiques urbaines dans le mouvement critique, *Métropoles*, 2015, consulté le 11 août 2021 <http://journals.openedition.org/metropoles/5222>

Mongin Olivier, Métamorphose de l'espace public, *revue Esprit*, novembre 2011, p. 73 à 87

Saout Tangi, Learning from the south, rencontre avec Franck Boutté, *Urbanisme* N°421, 2021, p. 49- 52

Sézérat Laurine, Les habitant.e.s face à l'« urbanisme négocié » : le cas d'Euroméditerranée II, *métropolitiques*, 9 septembre 2021 consulté le 11 septembre 2021 <https://metropolitiques.eu/Les-habitant-e-s-face-a-l-urbanisme-negocie-le-cas-d-Euromediterranee-II.html>

Souami Touafik, *Écoquartiers, secrets de fabrication. Analyse critique d'exemples européens*, 2009, Paris, Les Carnets de l'info, 208 p

Tozzi Pascal, *Villes et quartiers durables : la place des habitants. La participation habitante dans la mise en durabilité urbaine : discours, effets, expérimentations et mise à l'épreuve*, 2016, Bordeaux, carrières sociales éditions, 543 p

Valegeas François, Vivre-ensemble : du projet de quartier durable aux usages, *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques*, 2013, p 141- 158.

Valegeas François, Les quartiers durables français à l'épreuve de la mixité sociale : de la diversité de l'habitat aux normes d'habiter écologiques. *Lien social et Politique*, 2016, p 62-84

Valegeas François, *Concevoir et habiter un quartier dit durable : injonctions écologiques et dynamiques collectives à Beauregard (Rennes) et Les Brichères (Auxerre)*, 2014, Thèse de doctorat en Urbanisme, Aménagement et politiques urbaines, 2014, Université Paris-Est, 490 p

Vatov Marie-Christine, Châtenay-Malabry : l'écoquartier La Vallée, démonstrateur de vie durable, *Traits urbains*, n°98 Habiter la ville, septembre/octobre 2018, p 17.

Webographie

Atelier habiter la transition, mener l'enquête de l'habitabilité, *réseau critique de développement durable*, mai 2017 consulté le 2 juin 2019 <https://www.reseaucritiquesdeveloppementdurable.fr/mener-lenquete-de-lhabitabilite/>

Bosquet Sylvain, Quartiers Durables Méditerranéens : Envirobat BDM étend sa démarche à la ville, *construction 21*, 10 mai 2021 <https://www.construction21.org/france/articles/h/quartiers-durables-mediterraneens-envirobat-bdm-etend-sa-demarche-a-la-ville.html>

Charlot-Valdieu Catherine et Outrequin Philippe, L'écoquartier ne doit pas être une enclave écologique pour bobos, *le moniteur*, mars 2009 <https://www.lemoniteur.fr/article/l-ecoquartier-ne-doit-pas-etre-une-enclave-ecologique-pour-bobos.1905269>

Cherqui Frederic, Méthodologie d'évaluation d'un projet d'aménagement durable d'un quartier : méthode ADEQUA, *Urbanisme Puca* 2005, consulté le 11 août 2021

Démonstrateurs industriels pour la ville durable, *cohésion des territoires*, mai 2019, consulté le 2 août 2021 <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/demonstrateurs-industriels-pour-la-ville-durable>

Florentin Daniel et Faugier Etienne, Analyse du dispositif DIVD : potentiels, contraintes et épreuves d'une gouvernance par l'innovation. Rapport de recherche GARPOS, *Urbanisme Puca*, 2020, 69p <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/>

Füzesséry Stéphane et Roseau Nathalie, Les apories de la ville durable, La ville autosuffisante, *La vie des idées*, 25 mai 2010, consulté le 27 mai 2021 <https://laviedesidees.fr/Les-apories-de-la-ville-durable,1090.html>

Gerbeau Delphine, Faire durer la ville durable, *la gazette des communes*, mai 2021 consulté le 5 mai 2021 <https://www.lagazettedescommunes.com/747104/faire-durer-la-ville-durable/>

Gillette Aline, Outils de l'urbanisme durable : vers plus de pédagogie, *le moniteur*, juin 2013 <https://www.lemoniteur.fr/article/outils-de-l-urbanisme-durable-vers-plus-de-pedagogie.794749>

Innovation et ville durable, repère pour l'action : note d'approfondissement sur l'évaluation des territoires d'innovation urbaine, *Cerema*, février 2015
https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/vademecum-annexe-2-evaluation-interactif-30-01-15-final_cle23616c-1.pdf

Lazarotti Olivier, Habiter, notion à la une, *Géoconfluences*, décembre 2013
<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/habiter>

Les 119 démonstrateurs sélectionnés à l'échelle du logement, du bâtiment et du quartier, *France ville durable*, mai 2021 consulté le 19 avril 2021 <https://asso.francevilledurable.fr/119-demonstrateurs-selectionnes-fvd/>

Peskine Hélène, Des grilles d'auto-évaluation pour les démonstrateurs industriels de la ville durable d'ici la fin d'année, *le moniteur*, juin 2017, consulté le 26 mai 2021
<https://www.lemoniteur.fr/article/des-grilles-d-auto-evaluation-pour-les-demonstrateurs-industriels-de-la-ville-durable-d-ici-la-fin-d-annee-helene-peskine-secretaire-permanente-du-puca.751229#!>

So blue, so sky, les appartements de Smartseille ont trouvé preneurs, *Euroméditerranée*, consulté le 8 août 2021
<https://www.euromediterranee.fr/actualites/so-view-so-blue-so-sky-les-appartements-de-smartseille-ont-trouve-preneurs>

Theys Jacques, L'approche territoriale du développement durable, condition d'une prise en compte de sa dimension sociale, *Développement durable et territoires*, Dossier 1, 2002, consulté le 11 août 2021 <http://journals.openedition.org/developpementdurable/1475>

Travailler et habiter différemment à Smartseille, *Euroméditerranée*, consulté le 9 août 2021
<https://euromediterranee.fr/actualites/travailler-et-habiter-differemment-smartseille>

Vivapolis, le réseau des acteurs publics et privés de la ville durable, *cohésion des territoires*, février 2020, consulté le 11 août 2021
<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/>

Wanaverbecq Christiane, A Marseille, le concept Smartseille devient réalité, *Le moniteur*, Juillet 2017 <https://www.lemoniteur.fr/article/a-marseille-le-concept-smartseille-devient-realite.816729>

Liste des figures et tableaux

Figure 1 : Localisation de Smartseille (© Production personnelle)	14
Figure 2 : Les trois sphères du développement durable (© Brunel in Valegeas 2014)	18
Figure 3 : Panorama des référentiels d'urbanisme durable (© Cerema).....	21
Figure 4 : Cartographie des projets lauréats DIVD en 2015 (© PUCA 2016).....	29
Figure 5 : Panorama des projets lauréats DIVD 2015 selon le type de pilotage (© PUCA 2016)	32
Figure 6 : Nature des consortiums des projets lauréats DIVD 2015 (© PUCA 2016)	33
Figure 7 : Les périmètres des secteurs Euroméditerranée I et II (© Euroméditerranée)	34
Figure 8 : Plan guide de l'extension Euroméditerranée II (© Euroméditerranée).....	37
Figure 9 : Les 5 dimensions de la démarche Ecocité (©Ecocites.logement.gouv.fr).....	38
Figure 10 : Périmètre de l'Écoquartier 112 et ses projets (© Production personnelle).....	39
Figure 11 : Le site Smartseille 2 dans l'emprise d'une ancienne usine à gaz (© Agence CoBe).....	40
Figure 12 : Le futur ÉcoQuartier 112 (© Kern et associés).....	42
Figure 13 : Situation de l'îlot Allar (© Production personnelle)	43
Figure 14 : L'approche matricielle utilisée pour mesurer l'impact des innovations (© PUCA 2015).47	
Figure 15 : Le schéma du concept « Habiter » (© Lazzarotti 2013)	50
Figure 16 : L'environnement urbain de Smartseille (© Photographie de l'auteur)	52
Figure 17 : Stationnement à proximité des chantiers (© Photographie de l'auteur)	53
Figure 18 : Les chantiers de Smartseille 2 et des fabriques (© Photographies de l'auteur)	53
Figure 19 : Les échelles mobilisées pour le projet Smartseille (©PUCA 2015)	55
Figure 20 : Cartographie des innovations du DIVD Smartseille (PUCA 2016).....	57
Figure 21 : Les cas d'usages associés aux DIVD (© PUCA)	59
Figure 22 : Tracé du tramway 3 par la rue de Lyon (© Marsactu, 2021).....	62
Figure 23 : Signalétique provisoire rue André Allar (© Photographie de l'auteur).....	63
Figure 24 : Un quartier aux caractéristiques de QPV (© Géoportail, 2020).....	64
Figure 25 : Un îlot central investi par les enfants (© Photographies de l'auteur)	66
Figure 26 : Les grilles de Smartseille (© Photographies de l'auteur).....	67
Figure 27 : Taux d'utilisations des outils de l'urbanisme durable (© DRIEA).....	72
Figure 28 : La place de l'évaluation dans le projet urbain (© J.Salager dans Cerema, 2015)	73
Figure 29 : Evaluation à partir de la mesure d'impacts du DIVD (© PUCA 2015)	77
Figure 30 : Référentiel de projet HQvie (© Eiffage, Direction du développement durable).....	78
Figure 31 : Les jardins expérimentaux des Fabriques (© Photographie de l'auteur).....	92
Figure 32 : Les ateliers Ici Marseille installés dans les hangars (© Photographie de l'auteur)	93
Figure 33 : Schéma du processus classique d'association d'acteurs (© Agence dixit)	94
Figure 34 : Schéma du nouveau processus d'association d'acteurs (© Agence Dixit).....	94
Figure 35 : Tracé du futur BHNS 4 (© Agenda de mobilité métropolitaine)	96
Tableau 1 : Evaluation des innovations du démonstrateur (© Production personnelle)	88
Tableau 2 : Impacts du démonstrateur sur l'écoQuartier (© Production personnelle).....	88

ANNEXES

Détail des populations d'enquête

Structure	Fonction	Date
Promoteurs		
Bouygues, Linkcity	Responsable communication et urbanisme transitoire	06/08/2021
Eiffage immobilier	Responsable de programme	Contacté mais non rencontré
Représentants de l'Etat		
Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée	Responsable de la concertation et de la médiation projet. Direction de l'aménagement	19/08/2021
	Responsable innovation développement durable (pilotage EMUL DIDV)	07/09/2021
	Directeur de la communication et des relations extérieures	03/09/2021
DGALN	Chargée de projet DIVD PUCA	26/07/2021
DDTM	Adjoint Stratégie et Prospective. Mission Connaissance et Conseil aux Territoires	20/08/2021
Agence Franck Boutté consultants	AMO	Contactée mais non rencontrées
Acteurs locaux		
G agence	Consultant en concertation et développement durable	26/07/2021
Habitants		Contactés mais non rencontrés
Récipro-Cité	Gestionnaire-animatrice Cocoon'Âges/ Chers voisins	21/06/2021
La compagnie des rêves urbains	Architecte, Coordinatrice de projets	20/07/2021
Etic groupe	Responsable E-conciergerie	Contacté mais non rencontré
Bailleurs sociaux		
ARHLM	Chargée de mission innovation sociale et territoriale	04/06/2021
Logis méditerranée (1001 Vies)	Conseillère en économie sociale et famille	Contactée mais non rencontrées

Grilles d'entretiens

1. Pour les acteurs

Présentation et missions

*Pouvez-vous rapidement me présenter vos missions ? Depuis quand les exercez-vous ?
Quels sont, selon vous, les enjeux en matière de ville durable sur le secteur Euromed ?
L'inscription dans la démarche DIVD / label DIVD ont-t-ils exercé une influence sur le projet, en termes de conception, d'habitat ? Si oui, laquelle ?
L'obtention du titre Ecocité/DIVD influence-t-elle les pratiques ? Si oui comment ?*

La démarche DIVD

*Connaissez-vous le démonstrateur industriel de la ville durable ? Smartseille participe-t-il, selon vous, à la construction de la ville durable ? Si oui, comment ?
Quels sont pour vous les impacts de l'inscription dans cette démarche de labellisation Ecocité/DIVD ?
Quelles sont les contraintes et les opportunités dans l'approche programmatique, la démarche de projet ?*

L'îlot Allar

*Connaissez-vous Smartseille/ l'îlot Allar ?
L'opération est présentée comme un « laboratoire de la ville durable méditerranéenne » : qu'est-ce que cela signifie pour vous ?
Comment cela se traduit-il concrètement dans le projet ? Dans sa conception ? Et dans sa mise en œuvre (forme, thématique, partenaires...)*

Evaluation

*Avez-vous connaissance d'une évaluation du projet ? Sur quoi a-t-elle porté ? A qui a-t-elle été destinée et dans quel objectif ?
Comment les habitants y ont-ils été associés ?
S'agit-il d'une évaluation ex-ante ou ex-post ?
Quelles difficultés ont été rencontrées dans la mise en œuvre de cette évaluation ?*

Impacts à l'échelle du quartier

*Quelle influence a eu la construction de l'îlot sur la vie du quartier ? Est-ce que le fait que cette résidence soit fermée joue sur la vie du quartier ? Si oui, comment ?
Pensez-vous que l'expérience de Smartseille a influencé le reste de l'opération (Les Fabriques, Smartseille 2, etc....)*

2. Pour les habitants

Situation et parcours résidentiel

Depuis quand vivez-vous dans le quartier ? Êtes-vous locataires ou propriétaires ? Comment êtes-vous arrivés là ?

Si vous l'avez choisi, qu'êtes-vous venus chercher dans ce quartier ? Êtes-vous venu par volonté de participer à une expérience écologique ?

Représentations et appropriation de l'habitat durable

Quelle est votre définition du développement durable ?

Quelles représentations avez-vous de la conception écologique du quartier ?

Avez-vous le sentiment que les normes écologiques vous sont imposées, ou correspondent-elles à des valeurs que vous partagez ?

Vous sentez-vous accompagné dans l'appropriation des nouveaux outils dans les logements (tablettes, système de chauffage) et à l'extérieur (espaces publics, gestion des déchets, collectifs, espaces mutualisés) ?

L'îlot démonstrateur

Avez-vous l'impression d'être pris dans cette dynamique d'exemplarité du quartier, de faire partie d'une expérience/expérimentation ? Si oui, quel effet ça produit ?

Que pensez-vous de la transformation du quartier ? Êtes-vous associés à ces évolutions ? Si oui, comment ?

Quelle vision du futur en avez-vous ?

Qualité sociale de l'habiter :

Quels liens de voisinage avez-vous ? Existe-t-il des dynamiques collectives dans le quartier ? Comment s'organisent-t-elles ? Prenez-vous part à ces initiatives ?

Qu'est-ce que vous appréciez le plus dans votre quartier ?

Dans l'îlot/dans le quartier : quelle pratique avez-vous des espaces publics/ espaces verts ?

Sont-ils supports de vie sociale et collective ? Sont-ils conflictuels ? Pour quelles raisons ?

Le fait de vivre au milieu d'un quartier en construction influe-t-elle sur votre mode de vie ?

Quels sont les inconvénients et les avantages de ce phénomène pour vous ?

Qualité fonctionnelle de l'habiter :

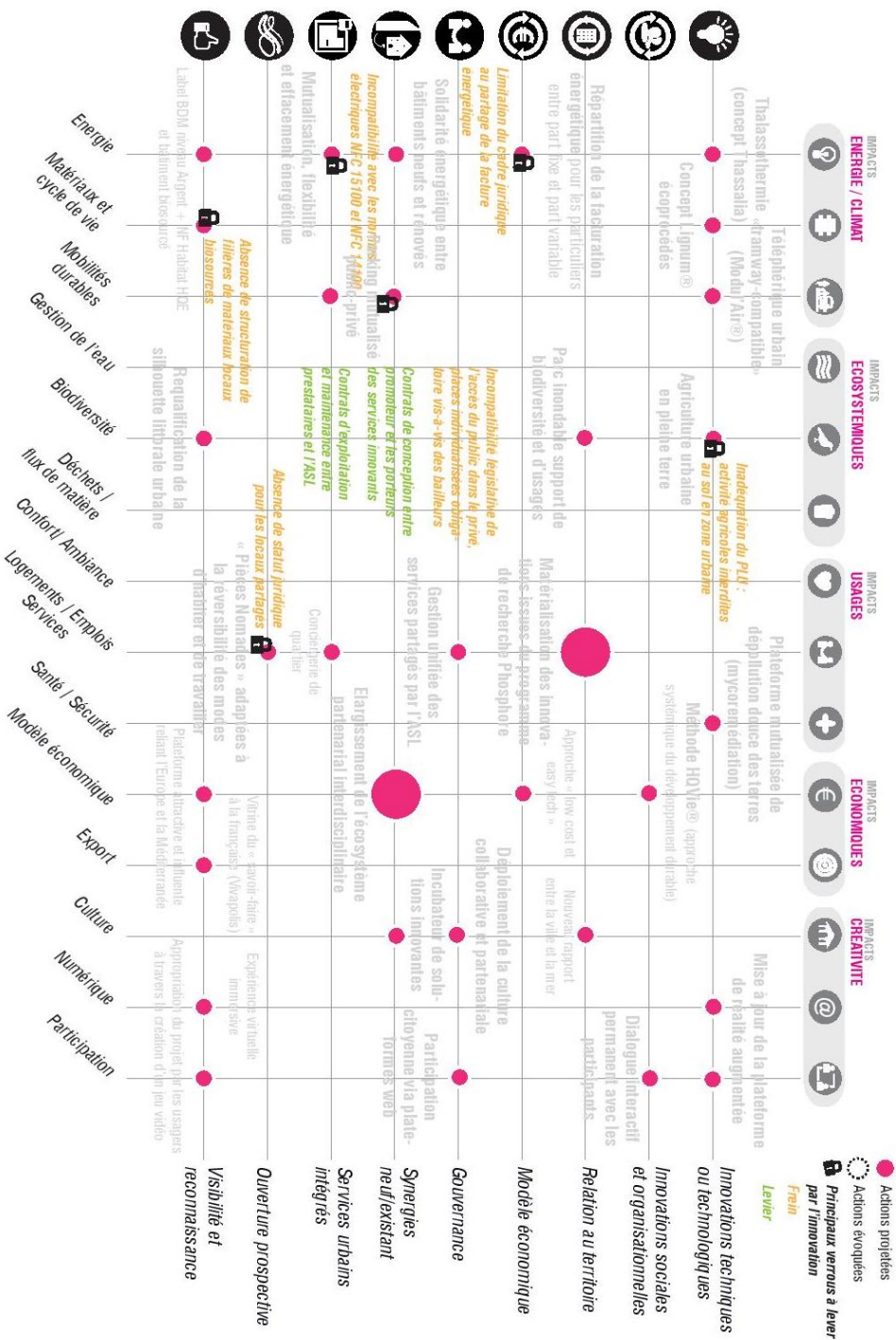
Quelles sont vos pratiques de mobilité, de déplacement (vélo, transport en commun, voiture) ?

Quelles utilisations de la pièce nomade, de la conciergerie avez-vous ?

Avez-vous rencontré des dysfonctionnements ? De quel ordre (technique, sécurité...). Quelle importance donnez-vous à ces dysfonctionnements ?

2. CARTOGRAPHIE DE L'INNOVATION

NATURE DE L'INNOVATION, FREINS ET LEVIERS



1. FICHE D'IDENTIFICATION

EMUL - Euroméditerranée Metropolitan Urban Lab (EPA Euroméditerranée)

Consortium :

- **Pilote** : EPA Euroméditerranée (établissement public)
- **Portage politique** : Métropole Aix-Marseille
- **Maîtrise d'ouvrage** : EPA Euroméditerranée
- **Ingénierie de projet multi-acteurs**: Orange, La Poste, Enedis, Thassalia (ENGIE), Bouygues Immobilier et Linkcity, Vinci, Effage, Ortec, Suez Environnement, Envirobat-BDM
- **Modèle économique** : Investissements publics et privés
- **Modèle de gouvernance** : Partenariats public/privé

Thème prioritaire d'entrée : Modèle raisonné d'aménagement et d'architecture en milieu méditerranéenne transposable

Site d'expérimentation : OIN Opération Euroméditerranée

Présentation résumée des principaux éléments du projet

- Accélérer la structuration d'une **démarche d'open-innovation**, démultiplier l'identification de solutions pertinentes pour la ville durable méditerranéenne présentant un potentiel de maturité et de duplicabilité élevé pour répondre à des besoins identifiables dans l'OIN.
- Construire le projet autour de 8 cas d'usages concrets à l'appui de projets territorialisés visant à recentrer les enjeux économiques, environnementaux et sociaux autour des besoins locaux identifiés

ECHELLES MOBILISEES

