

Marseille

An aerial photograph of Marseille, France, taken from a high vantage point. The foreground shows a hillside with green trees and a road with a white bus. The middle ground is filled with dense urban development, featuring many buildings with red-tiled roofs. In the background, the city extends to the coast, where the Mediterranean Sea is visible. The Calanques, a series of steep, rocky inlets, are visible in the distance under a clear blue sky.

©Yuria Chiba

Voyage d'études — Cycle d'urbanisme 2024-25

11-14 juin 2025

Espaces publics marseillais : l'ambition face au risque

Rencontre avec :

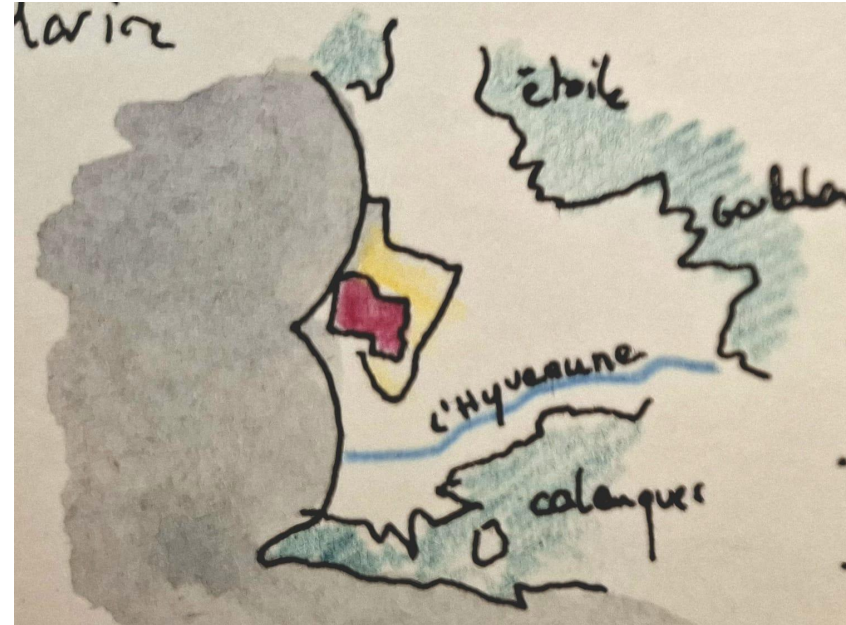
- Didier Jau, Maire des 4e et 5e arrondissements,
- Candice Mercier, responsable de la MAPEP (Mission aménagement et projets de l'espace public).



La “cuvette” marseillaise: une géographie contraignante

Ville prise entre de nombreux reliefs :

- La mer à l'ouest,
- La ville cernée par les coteaux : massif de l'Etoile, Garlaban et les Calanques,
- Ville traversée par le fleuve l'Huveaune,
- Effet de cuvette marqué accentuant le risque de ruissellement,
- Ville construite sur la mer, accentuant le risque de submersion marine.



Vers une meilleure marchabilité dans une ville tout-voiture

- **La voiture omniprésente :**
 - 85% des espaces publics dédiés à la voiture,
 - Un tramway historique remplacé par l'automobile,
 - Des infrastructures allant jusqu'à 6 voies en centre-ville,
 - Une topographie qui désincite au vélo.
- **Objectifs :**
 - Ville du ¼ d'heure,
 - Couloirs de végétalisation,
 - Apaisement et convivialité,
 - Rues aux enfants.



La canopée, au coeur des enjeux climatiques et politiques

- **Un manque criant de strate arborée**
 - En 75 ans, le centre-ville de Marseille a perdu la moitié de son parc arboré,
 - Des températures en surface attendues de 80-90°C à horizon 2050,
 - Des oppositions entre la Métropole et la ville quant à l'implantation d'arbres.
- **Objectifs**
 - Recréer une canopée végétale,
 - Renaturer des cours d'eau enterrés,
 - Réimplanter des espèces endémiques,
 - Désimperméabiliser les sols.



La place Castellane, l'échec du compromis ?

- Réhabilitée et inaugurée le 14 juin 25, la place Castellane cristallise les oppositions Ville-Métropole.
- Rendue aux piétons, mais très minérale, l'ambition initiale de “forêt urbaine” a disparu au profit d'un geste architectural (La Paupière), ce qui questionne son usage en été.
- L'absence de piste cyclable malgré l'obligation légale illustre les conflits autour des mobilités et le manque d'ambition climatique.



©AMP Métropole – NOSTRAM – PIXXIM

La place Sébastopol : conflit de compétence et aménagement transitoire

- Sur cette place, la Ville met en place une concertation et un aménagement transitoire “de surface” (jardinières), à défaut d’avoir la compétence d’un réaménagement durable.
- La Ville teste une stratégie où elle “donne à voir” ses compétences à la Métropole : une fois la place réaménagée avec du mobilier transitoire, la Ville gagne en crédibilité.



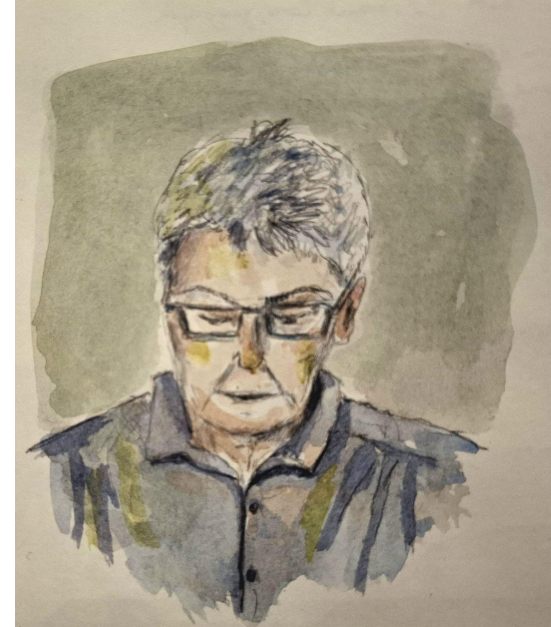
©Le Moniteur



©Made in Marseille

Un plan guide d'adaptation climatique à horizon 2030

- **Ville soumise à de nombreux risques :**
 - Canicules sévères (: 80-90°C attendus en température de surface à horizon 2050),
 - Orages et ruissellement violents,
 - Risque de submersion marine,
 - Eau potable rare,
 - Pollution de l'air.
- **Vulnérabilité des populations élevée : précarité et bâti ancien.**
 - **Plan guide d'adaptation climatique** à horizon 2030 avec 3 enjeux : ville plus lente et marchable ; ville plus fraîche ; ville habitée.



Didier Jau, portrait à l'aquarelle ©Rose Henry

Un décalage entre les compétences communales et métropolitaines

Une Métropole de 92 communes, à droite.

Une Ville de 16 arrondissements, à gauche.

Compétences de la métropole :

- Voirie,
- Déchets,
- Mobilités,
- Aménagement espaces publics.

Compétences de la Ville :

- Ecoles,
- Aménagements de surface (jardinières).



©Actu.fr

Le maire de secteur accueille les plaintes des habitants au quotidien, mais n'a pas la compétence pour apporter des solutions

A man in a white shirt is standing and presenting to a group of people seated at a long white table. The room has a rustic stone wall and a large arched window on the left. A large screen on the wall displays a collage of photos. The text is overlaid in white on the image.

À la découverte du territoire Marseillais

Échange avec le directeur de la SPLA-IN,
Franck Caro

Marseille, une ville à la géographie particulière

- **Diversité géographique et urbaine extrême** :
Au Sud, une juxtaposition de zones peu denses, tandis que le Nord a des quartiers très denses.
- **Topographie complexe** : Marseille est un amphithéâtre naturel tourné vers la mer et les montagnes. La ville a beaucoup de dénivelé, ce qui complexifie les aménagements et les coûts d'entretien.
- **Une ville très étendue** : 240 km² (deux fois la taille de Paris), mais avec une densité beaucoup plus faible (6 000 à 7 000 hab/km² contre 21 000 à Paris). Cela pose des problèmes de transports



©Yvan Taar

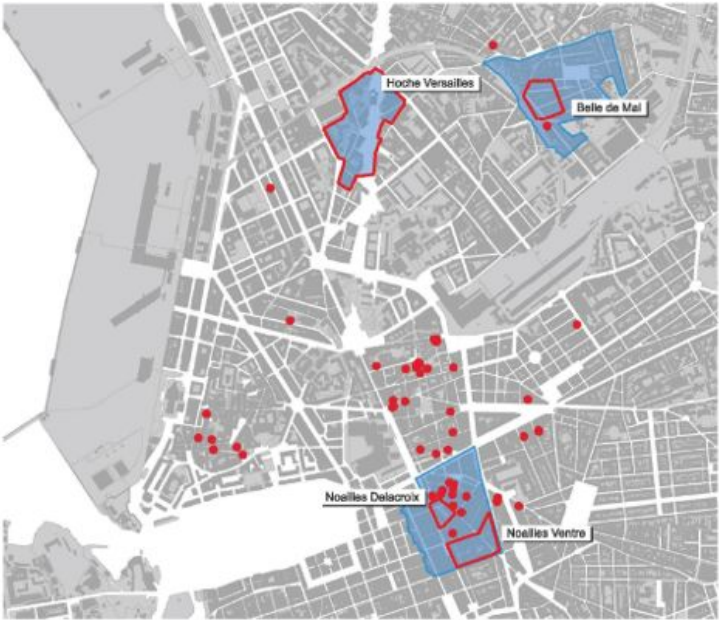
Marseille, une ville fracturée par les inégalités

- **Forte pauvreté et inégalités** : Taux de pauvreté élevé ($\approx 25\%$) et **revenu médian bas** (20 600 €), avec une précarité concentrée dans le **centre-ville ancien** et les **quartiers nord**.
- Surnommée la **"ville aux 100 villages"**, Marseille est marquée par une **forte fragmentation urbaine**. Chaque quartier possède une **identité propre**, renforçant le découpage des quartiers.
- **Accès limité aux transports** : **20 % du territoire est bien desservi par les transports publics**. Cela engendre une forte **dépendance à la voiture** avec un **réseau routier très engorgé**.



©Yvan Taar

Sites d'interventions : Zoom îlot multisites



Face aux nombreux logements dégradés, un défi : la résorption de l'habitat indigne

- **Habitat indigne généralisé**

Près de 1 300 immeubles doivent encore faire l'objet d'une mise en sécurité administrative et environ 13 % du parc immobilier du centre-ville de Marseille est considéré comme « indigne ».

- **Concentration des maux urbains**

L'effondrement de deux immeubles rue d'Aubagne, le 5 novembre 2018, a favorisé une politique d'envergure pour lutter contre l'habitat indigne généralisé. L'effondrement reste emblématique d'un système de gestion en « défaillance en cascade ».

- **Efforts de redressement et persistance des défis**

Après la tragédie ayant fait huit morts, la ville a renforcé les dispositifs en créant un guichet unique pour le signalement du mal-logement et la création de la SPLA-IN. Néanmoins, des problèmes structurels persistent dans la rénovation du parc immobilier du centre-ville de Marseille.



Agir en copropriétés dégradées

- **Un modèle de propriété éclaté et peu gouvernable**
Les copropriétés concentrent une grande part de l'habitat dégradé à Marseille, notamment dans les quartiers centraux. L'éclatement des responsabilités entre copropriétaires (souvent nombreux, précaires ou absents) complique fortement la prise de décision et les travaux d'urgence.
- **Copropriétés dégradées et ORCOD-IN**
De nombreuses copropriétés souffrent d'une gouvernance défaillante (syndics inexistants, copropriétés dégradées), avec des taux d'impayés élevés, rendant tout financement de travaux impossible sans intervention extérieure, voire des phénomènes de squat.
- **Une action publique freinée par le droit privé**
Les outils classiques (OPAH, plans de sauvegarde, ORCOD-IN) sont ralentis par les contraintes juridiques et financières du droit de la copropriété ; les collectivités ne peuvent agir qu'après de longs délais et souvent via des procédures judiciaires très lentes et coûteuses.

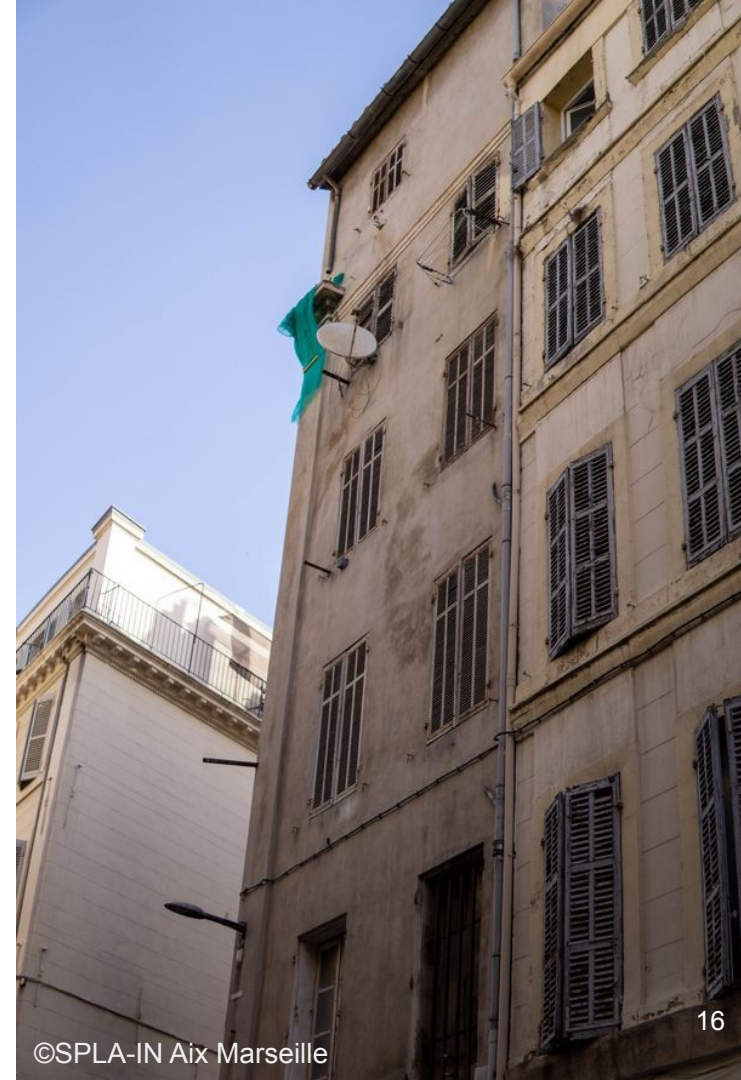


Quels leviers pour la SPLA-IN ?

La SPLA-IN utilise trois leviers pour agir face à cette situation :

- Par l'amélioration du parc privé avec des aides aux rénovation. Cette approche nécessite beaucoup de pédagogie et d'ingénierie humaine.
- Par le recyclage de l'habitat ancien dégradé. Cela nécessite une évacuation des habitants et de trouver des solutions de relogement pour les évacués. La SPLA-IN a d'ores et déjà acquis 180 immeubles au coeur du centre-ville. La structure mitoyenne des immeubles nécessite d'avoir une approche globale à l'échelle d'un îlot, compliquant les interventions.
- Enfin, par l'aménagement des espaces publics, de proximité et la programmation d'équipement. La situation actuelle fait état de 80% des immeubles sur les zones d'intervention de la SPLA-IN en état d'appartement locatif.

Le renouvellement du quartier vise à terme une programmation de 70% de logements sociaux, passant ainsi du statut de logement social de fait à logement social de droit. Parmi les logements sociaux prévus, 60% seront des PLAI (logement très sociaux, prévus pour des personnes en très grande précarité).





Euroméditerranée

Échange avec la directrice générale de l'EPA,
Aurélie Cousi, et Adam Savin, chargé d'études
urbaines et de prospective

Présentation Euromed

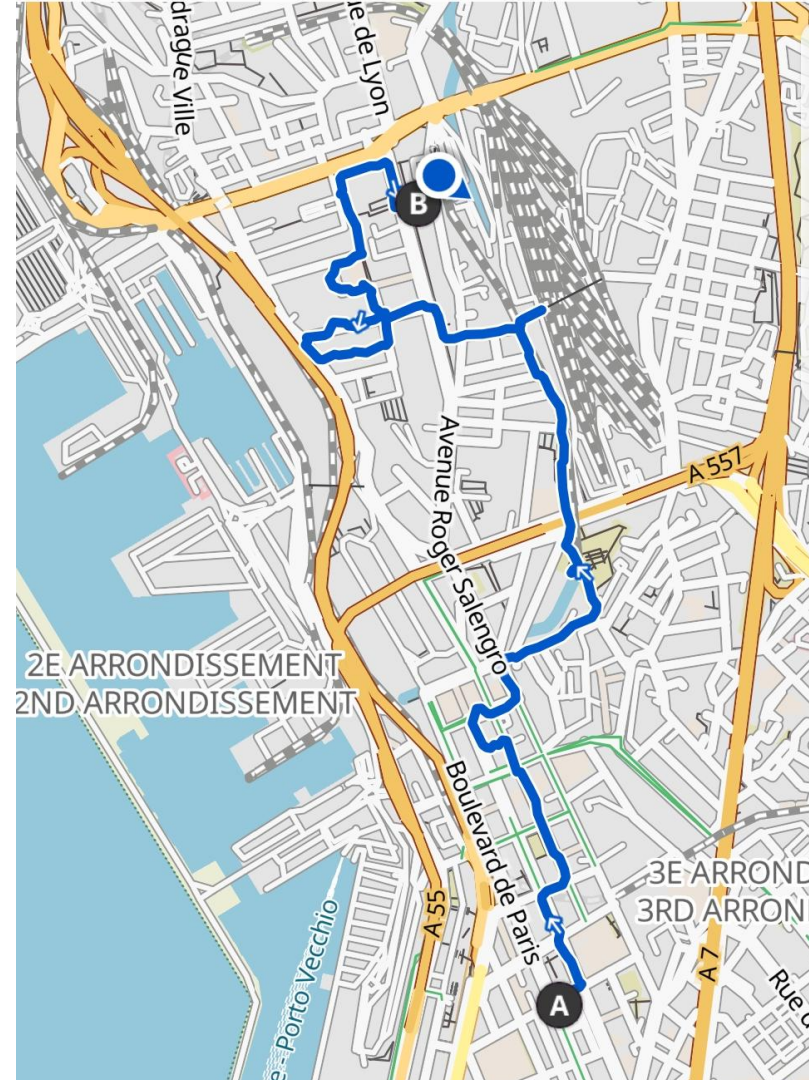
Dans les années 1990, ce quartier est identifié comme un lieu privilégié pour le renouvellement urbain.

L'Etablissement Public d'Aménagement (EPA)
Euroméditerranée est créé en 1995 par l'Etat.

OIN : Opération d'Intérêt National.

1ère phase Euromed 1 (1995 à 2015) : objectif de développer un projet d'aménagement global sur un espace portuaire dégradé.

2e phase Euromed 2 (2015 à 2030) : objectif de continuer d'inciter les investisseurs privés à produire des logements mixtes, tout en boostant la production de bureaux, avec davantage d'espaces verts que dans Euromed 1.



Les enjeux principaux de l'opération Euromed

- Redynamisation économique.
- Renouvellement de l'habitat dégradé et création de nouveaux logements abordables → objectif de mixité sociale.
- Réintégration du port et de la mer à la ville → passe par ouverture de la ville sur le port.
- Repenser la place de la circulation des véhicules.
- Rendre cohérent un tissu urbain hétérogène :
 - Anciens bâtiments industriels devenus friches,
 - Habitat de faubourg,
 - Quartier d'affaires / bureaux,
 - Port autonome,
 - Grands ensembles dégradés.



Le programme : Euromed 2

- Lancé en 2007, opérationnel depuis 2015, en prolongement d'Euromed 1 sur la zone portuaire.
- **Ambitions :**
 - Créer un quartier durable, mixte et où il fait bon vivre,
 - **20 000** logements entre Euromed 1 et 2,
 - Création d'un **pôle économique**,
 - Renaturer et végétaliser.
- **Intervention ciblée sur :** les Crottes, le Canet et Cazemajou.
- **Leviers économiques :** partenariats publics-privés, maîtrise foncière afin d'avoir des charges foncières fixes permettant l'encadrement des prix.



Eau et paysage Les Aygalades : épine dorsale verte de l'EcoCité

Parc Bougainville:

- Enjeu de restauration et renaturation d'un site industriel, parc de 4Ha.
- S'inscrit dans le projet de continuité verte du parc des Aygalades.
- A proximité immédiate du grand ensemble Félix Pyat.



Eau et paysage Les Aygalades : épine dorsale verte de l'EcoCité

Parc des Aygalades

- Grand parc de 16Ha avec bassins d'expansion des crues, coulée verte de 20 Ha.
- Paysagiste : Michel Desvignes.
- 166M € : subventions Ademe, Fonds Barnier, Agence de l'eau, FEDER...
- Requalification d'une friche industrielle pour, à terme, révéler le ruisseau (lit naturel historiquement à 25 m en dessous du sol ; enfoui pour construction du métro au dessus).
- Volonté de reconnexion au paysage du vallon, notamment avec des porosités Est-Ouest (passerelles piétonnes) complémentaires aux connexions Nord-Sud (métro et tram).

*« On est à moins de 500m de la mer et on la voit jamais.
C'est un vrai problème »*



L'habitat : le défi d'une production propice à la mixité sociale

Logements dégradés :

- Enjeux de requalification de l'habitat existant,
- Gestion du renouvellement urbain par la SPLA-IN, dont l'aménageur Euromed est actionnaire,
- 5 500 logements réhabilités,
- Objectif 35 % de logement social.

Logements neufs :

- Création d'un référentiel commun pour la production neuve → enjeux à faire évoluer ce cahier des charges sur le temps long de la transformation,
- Équilibre entre prix abordables et qualité logements :
 - Traversant
 - Espace extérieur
 - Dimension adaptée à grandes familles pour lutter contre la suroccupation assez présente
 - Référentiel RE 2025 pour Euromed 2
- 9 000 logements produits à ce jour avec un objectif de 20 000 logements,
- Innovation: Smartseille, production d'habitat intelligent.



Centre économique : un quartier d'affaires qui fait lien entre la ville et le port autonome

- 3e pôle économique d'Europe.
- Bureaux en front de port : création d'une *Skyline* identifiable (Tour CMA-CGM, Tour La Marseillaise) de la mer et de la terre pour l'attractivité économique du quartier d'affaires, confirmée par une vacance inférieure à 3%.
- Les Terrasses du Port : Centre commercial sur emprise du port pour créer une mixité d'usage et des liens sociaux.
- Le Port Autonome: 60 000 emplois directs et environ 150 000 emplois indirects dans la zone de rayonnement.
- Lien entre les périmètres Euromed 1 et 2 créé par la plateforme de logistique de Sogaris.



Mobilités : composer avec des infrastructures omniprésente

« Le PLU nous oblige à faire beaucoup de parkings mais les habitants n'ont pas de véhicule »

- Repenser la circulation, intégrer les infrastructures routières et prévoir leur franchissement : déplacement de l'autoroute A7 de 100 m.
- Questionner l'usage de la voiture comme mode principal de transport: entre réalité sociale et planification urbaine.
- 1,36 place par logement.





La Cité Radieuse

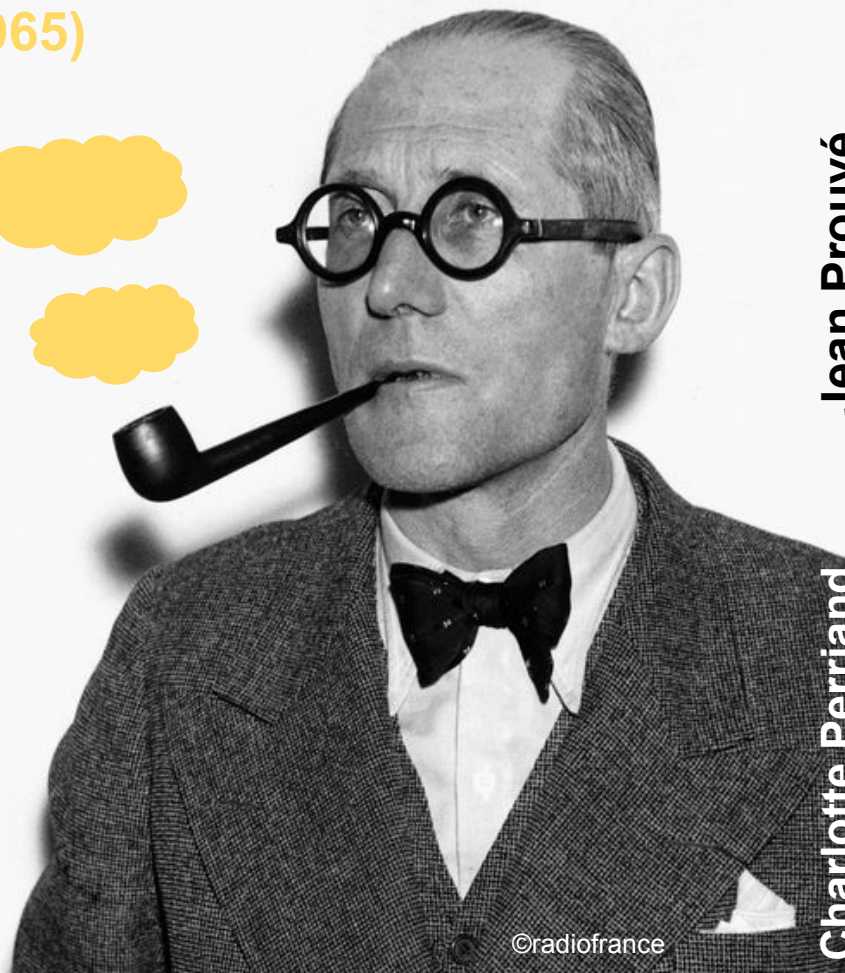
Le Corbusier (1887 - 1965)

Nom de naissance : Charles-Édouard Jeanneret-Gris

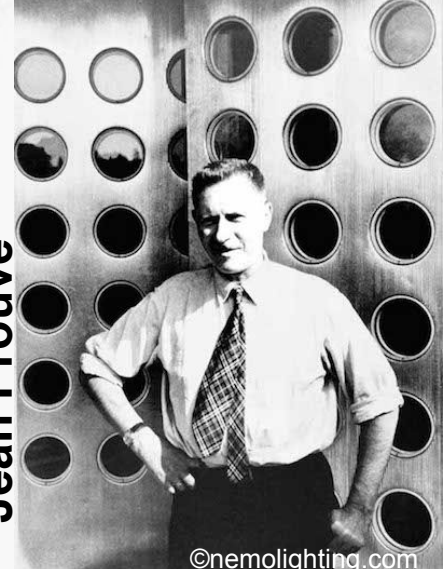
Nom d'artiste : Le Corbusier

Nationalité : Suisse (naturalisation française en 1930)

Architecte moderniste majeur du XXe siècle, Le Corbusier est une figure emblématique du mouvement rationaliste et de la reconstruction d'après-guerre (RTC), dont l'engagement intellectuel fut cependant controversé en raison de ses sympathies affichées pour les régimes autoritaires et ses accointances avec les idées fascistes dans les années 1930-1940.



Jean Prouvé



Charlotte Perriand



La Cité Radieuse

Unité d'Habitation, Le Corbusier, Marseille, 1945-1952,
(Contexte de reconstruction, commande de l'état Français).

Données architecturales :

- 135 m de long / 24 m de large / 56 m de haut,
- 18 niveaux sur 9 étages,
- 337 logements,
- Densité : 91 logements / ha,
- Orientation parfaite nord / sud,
- Matériau utilisé : béton.

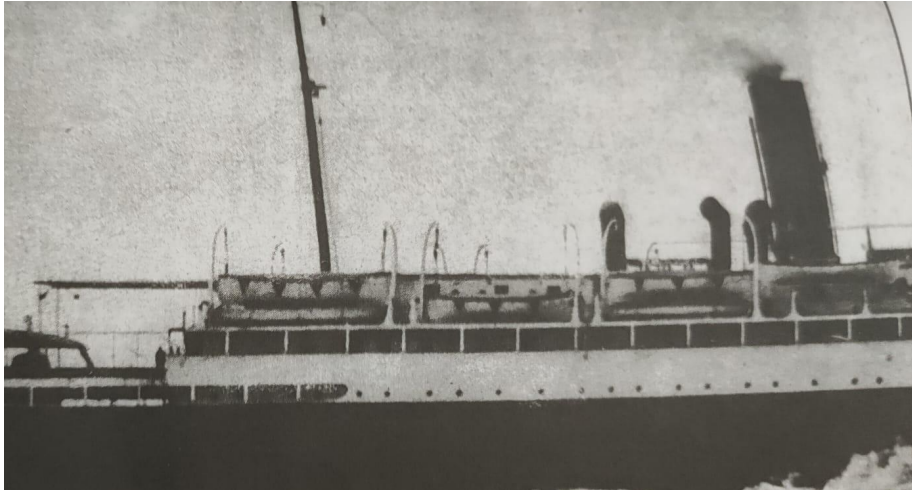
Fonctionnalités :

- 3 ascenseurs et 1 monte-charge,
- Pilotis pour la continuité du paysage,
- Espaces partagés : rue intérieure, toit-terrasse,
- Équilibre vie collective / vie privée.



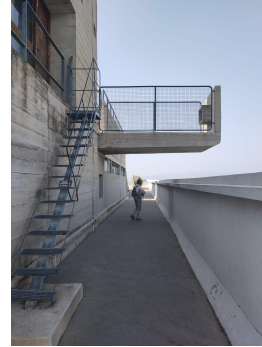
La Cité Radieuse : Machine à habiter

Analogie du paquebot dont Le Corbusier était fasciné :



“La maison des terriens est l'expression d'un monde périmé à petites dimensions. Le paquebot est la première étape dans la réalisation d'un monde organisé selon l'esprit nouveau”

Vers une architecture, Le Corbusier, 1923



Les paquebots, aux formes “vastes et intimes, la libération des styles étouffants, le contraste des pleins et des vides, des masses fortes et des éléments grâciles.”

Vers une architecture, Le Corbusier, 1923

La Cité Radieuse : Le Modulor

Un système de mesure basé sur les proportions humaines à vocation de produire en série

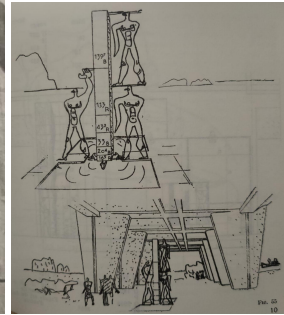
Les alvéoles familiales, une pour chaque famille - mesure à l'échelle de l'homme.

Les pilotis, héros d'une proche aventure urbanistique : la "Ville Radieuse"; le sol appartiendra au piéton.

Le marché derrière cette extraordinaire palissade de verre, de bois, de ciment... et les arbres séculaires au-dessous et les montagnes d'un côté, la mer de l'autre; le Modulor ici sourit « à la grecque », « à la ionique », grâce souriante des mathématiques, grâce de la proportion à échelle humaine.

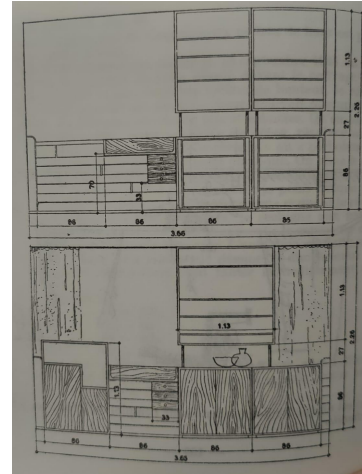
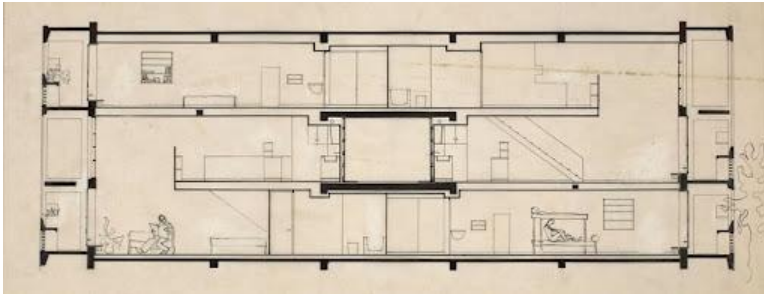
A cinquante-six mètres au-dessus de la porte d'entrée, les enfants de la maternelle ont reçu l'eau, le soleil, le paysage... Allez voir là-haut s'ils sont contents !

Dans *Le modulor*, Le Corbusier, 1923

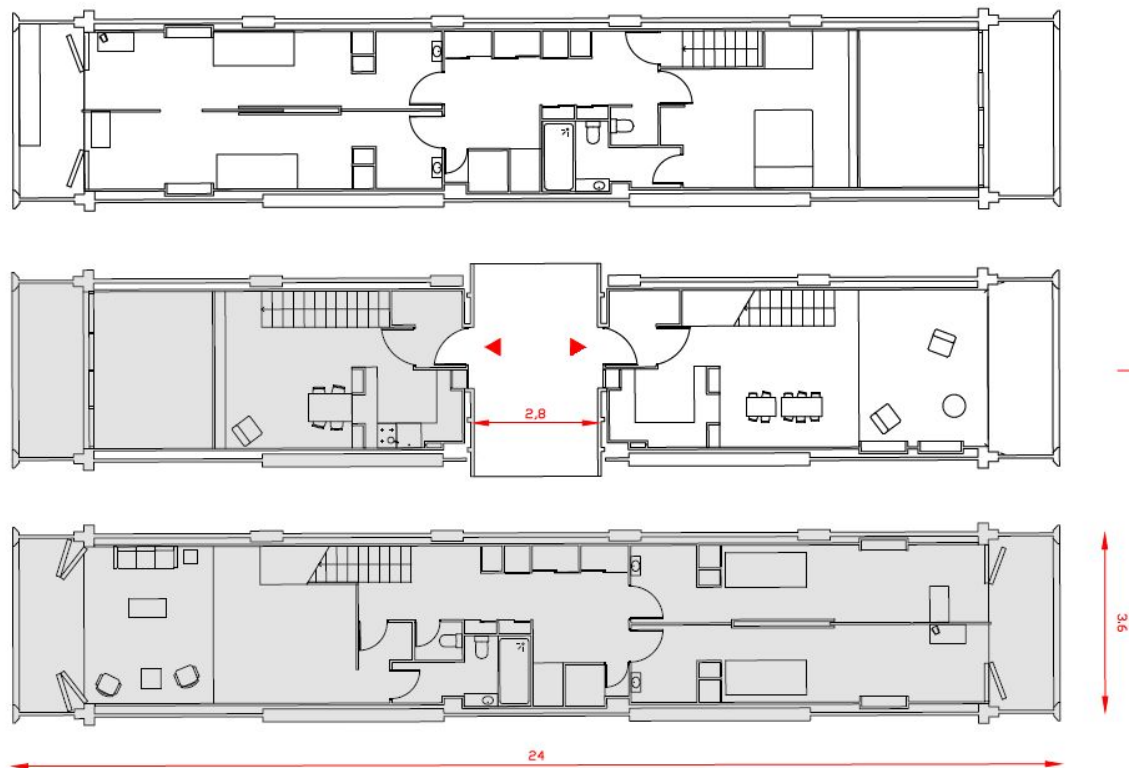


La Cité Radieuse : les appartements

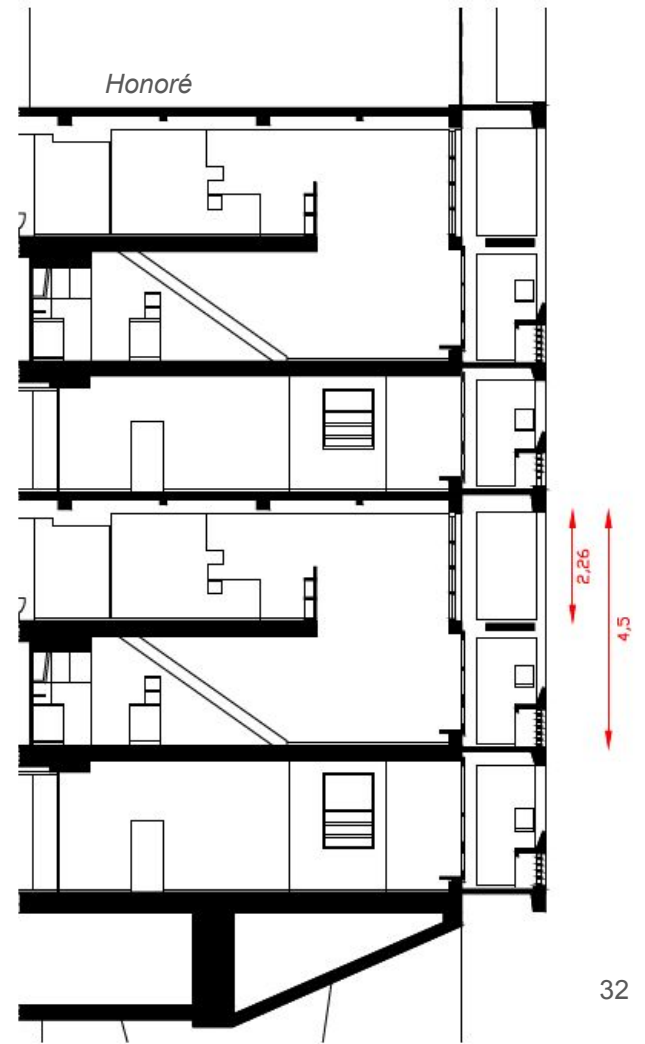
- Traversants (est-ouest),
- Majorité de duplexs,
- Trois niveaux par étage,
- Modernes pour l'époque (salle de bain, cuisine ouverte, etc.),
- Basés sur sa propre unité de mesure (**Modulor**) et sur le nombre d'or : la taille d'un homme d'1m83.



La Cité Radieuse : les appartements

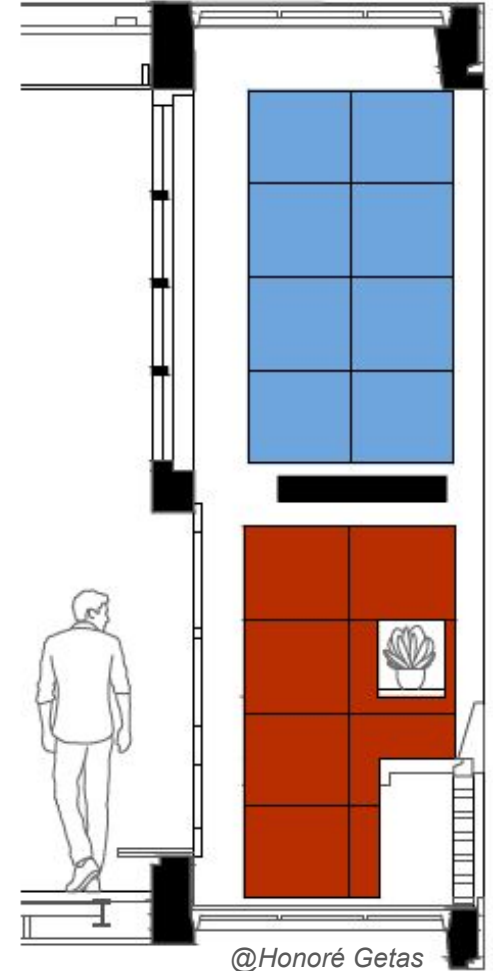


@Honoré Getas



La Cité Radieuse : confort et innovation d'usage

- Casquette et brises soleil, loggia, mobilier intégré,
- Casiers = livraison de pain, pains de glace,
- Boîtes aux lettres personnelles,
- Vide entre chaque logement = confort sonore,
- Logements modulaires : chambre des enfants séparées par une cloison / tableau noir sur rails,
- Cuisines ergonomiques, par Charlotte Perriand,
- Escaliers avec deux rampes (enfants & adultes), par Jean Prouvé.
- **Critiques** : Problème de mezzanine (chambre des parents donnant sur le salon) ?



La Cité Radieuse : les aménités

Au troisième et quatrième niveaux, la Cité Radieuse concentre son véritable **“village vertical”** : on y trouve les rues intérieures bordées de commerces de proximité (supérette, librairie, salon de coiffure et épicerie), offrant un espace à la fois convivial et fonctionnel au cœur de l'unité d'habitation.

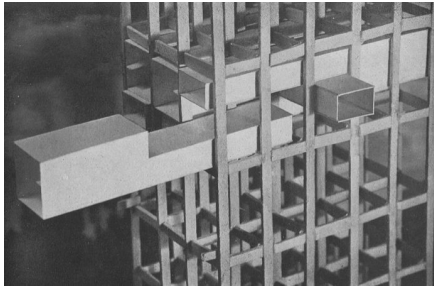
Ces larges **couloirs**, conçus comme des **rues couvertes**, favorisent les échanges entre les habitants et permettent une distribution fluide des logements en duplex.

Grâce à cet agencement ingénieux, l'architecture du Corbusier repense **l'habitat collectif comme un véritable écosystème de vie urbaine**, où services et rencontres rythment le quotidien.



Une démonstration des 5 principes de l'architecture moderne

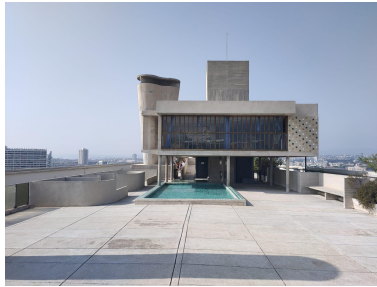
Plan libre



Façade libre



Toit terrasse



Fenêtre bandeau



Pilotis



La Cité Radieuse : le toit-terrasse

Véritable manifeste architectural, le toit-terrasse de la Cité Radieuse dépasse la simple fonction technique pour devenir un **espace de vie et de sociabilité**.

On y trouve une école maternelle, une piste d'athlétisme, un solarium ainsi qu'un espace scénique à ciel ouvert. Ce toit paysager, accessible aux habitants, incarne la volonté du Corbusier de faire de l'habitat collectif un lieu complet, intégrant les fonctions éducatives, sportives et culturelles.

Ouvert sur le panorama marseillais, il transforme le sommet du bâtiment en lieu de promenade et de contemplation.



An aerial photograph of the Grand Port Maritime de Marseille. In the foreground, a large blue and white ferry ship with "Algerie Ferries" written on its side is docked at a pier. Behind the ship is a large, dark, rectangular industrial building. The background is filled with a dense urban landscape of multi-story buildings with red-tiled roofs. The water in the harbor is a deep blue.

Le Grand Port Maritime de Marseille

2ème plus grand port de France

- 1er port de croisière français,
- 500 ports desservis dans 160 pays,
- 3,9 millions de passagers en 2024,
- 42 600 emplois générés en France,
- 70,5 Mt de trafic global en 2024,
- 25 escales de navires quotidiennes,
- 1,45 Millions de conteneurs (EVP) traités en 2024.



Vue aérienne du port de Marseille

Diptyque Fos-sur-Mer - Marseille

- Les ports de Marseille et de Fos-sur-Mer partagent une gouvernance commune.
- Syndicats de marins sont différenciés avec une concurrence interne.
- Marseille est spécialisée dans le transport de passager et la rénovation navale, quand Fos-sur-Mer est spécialisée en transport de marchandises.
- Fos-sur-Mer présente une adaptation des infrastructures aux évolutions des bâtiments navals.



La loi 2008

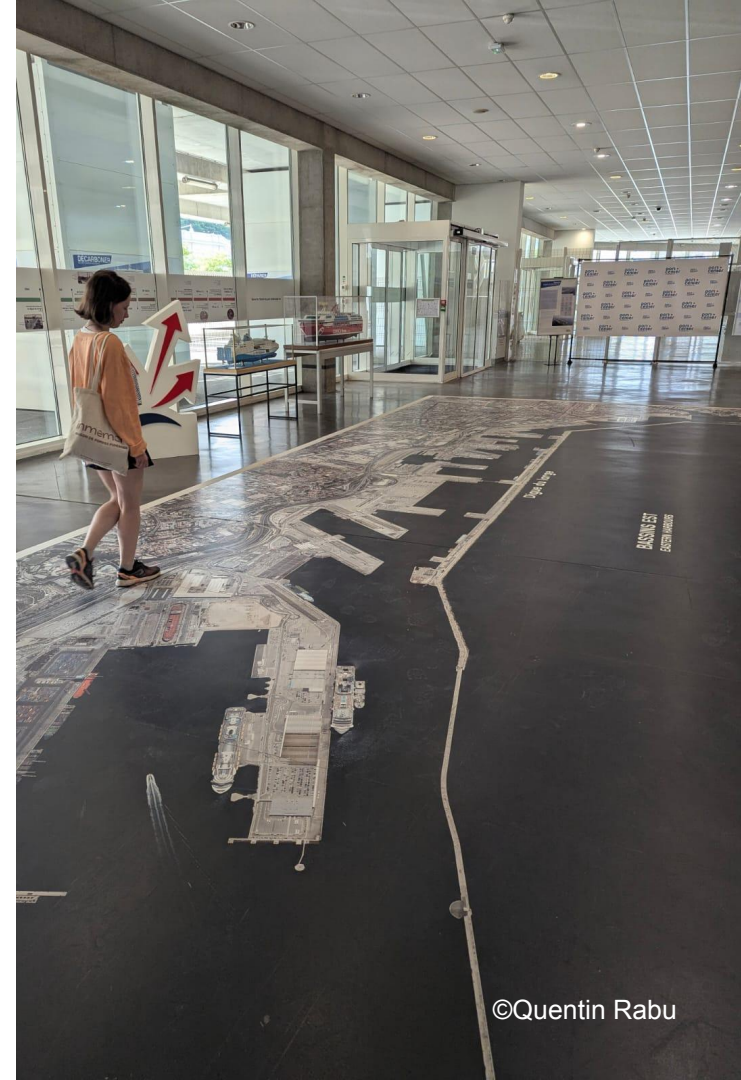
“ La réforme portuaire, inscrite dans la loi du 4 juillet 2008, rénove la gouvernance des sept grands ports maritimes de la métropole et décide le transfert des outillages - portiques et grues - et des personnels les manœuvrant vers les entreprises de manutention. A la moitié de l'année 2011, ce transfert était effectué”

Cours des Comptes 2012



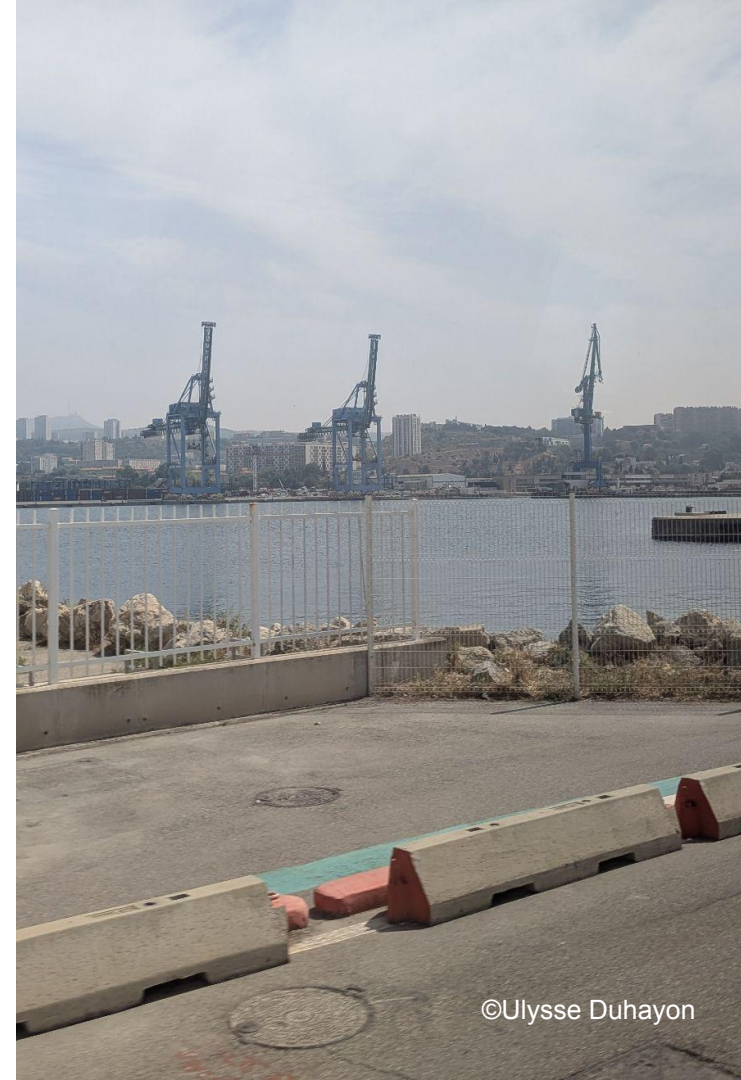
La loi 2008

- Toute la propriété foncière portuaire de l'état doit être transmise à l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) - Le Grand Port maritime de Marseille (GPMM).
- Les exploitants portuaires contractent des AOT (autorisation d'occupation de l'espace public par un commerce) auprès de GPMM pour une durée de 5 ans maximale ou via des baux à construction ou emphytéotiques.
- Si investissement, augmentation de la durée des baux selon des abaques.



OAZIP

- OAZIP : Orientation d'aménagement de la zone industrialo-portuaire.
- Définit 4800 Ha protégés et 1000 Ha à aménager.
- Grand diagnostic avec repérage foncier des zones à aménager.
- Moitié du domaine portuaire est sanctuarisée en zone Natura 2000.
- Permet de compenser les activités du port dans les démarches ERC (éviter-réduire-compenser).



Réindustrialisation du Môle central de Fos-sur-Mer

5 projets industriels d'envergures :

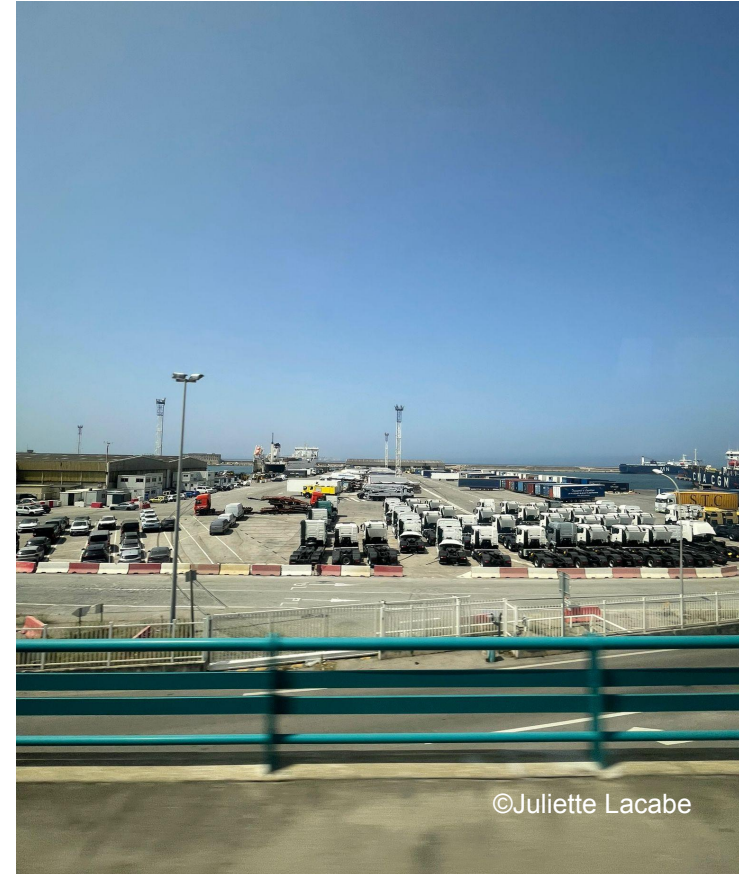
- **ELYSE / NEOCARB** : Production de carburant de synthèse pour les transports maritimes et aériens,
- **H2V** : Production d'hydrogène vert, avec investissement du port de Marseille,
- **GRAVITHY** : Production de fer bas carbone,
- **CARBON** : Giga usine de panneaux et modules photovoltaïques,
- **MARCEGAGLIA** : Reprise de l'ancien site d'Ascométal (transformation d'acier vert).



ELYSE / NEOCARB futur implantation de l'usine

Jonction entre la ville et la mer, ouverture du port sur la ville

- 400 Ha pour les bassins est, à la jonction entre le nord de la ville et mer, 28 km de côte.
- Difficulté de céder du foncier à la Ville car toute la surface est utilisée par le port.
- Volonté d'optimiser le foncier pour créer des liens entre la ville et le port, mais difficulté logistique.
- Volonté de conserver une activité portuaire à Marseille : identité de la ville + économie locale.



A wide-angle photograph of a busy pedestrian street in Marseille, France. The street is paved with dark cobblestones and features a dedicated bicycle lane marked with white bicycle symbols. In the foreground, a man in a grey t-shirt and khaki pants walks towards the left, holding a blue folder. A woman in a red dress and another in a blue tank top are riding bicycles towards the camera. The background is filled with multi-story buildings with light-colored facades and white shutters. A small shop named 'Chichis & Panisses' is visible on the right. The sky is clear and blue.

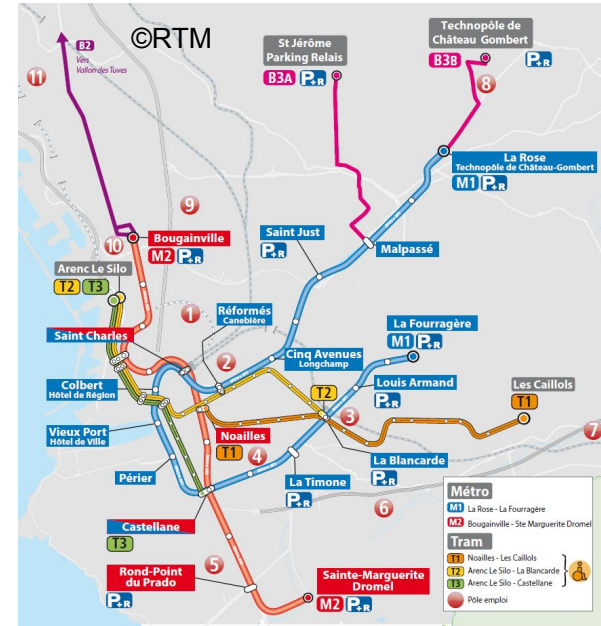
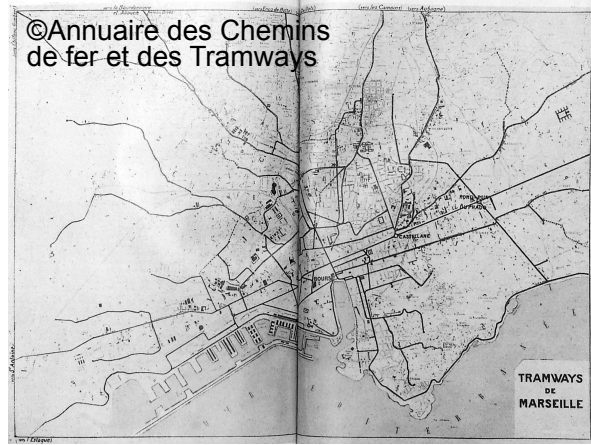
Les mobilités à Marseille

Historique des mobilités à Marseille

Comme beaucoup de villes françaises, Marseille possédait un réseau historique de tramway très étendu, reliant Marseille aux autres villes voisines. Cependant, le développement des infrastructures routières s'est faite au détriment du tram. Le réseau est entièrement détruit en 1960.

Depuis plusieurs années, le constat est fait d'une carence en transports : seul le centre est desservi, et les transports en ligne propre se dédoublent à l'image du tramway et du métro.

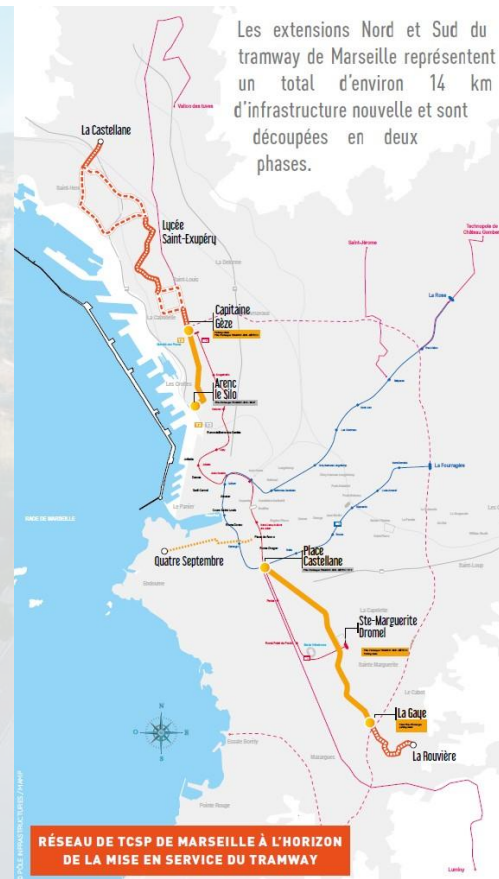
Les déplacements se font majoritairement en voiture, conduisant à des congestions urbaines plurielles. Le développement des transports en commun est un enjeu majeur pour Marseille à l'heure actuelle.



Projets d'extension et d'amélioration du réseau

Une stratégie de "Rattrapage" (Thierry COULANGE)

1. **Projet de prolongement du tramway vers le Nord, très peu desservi en transports, et vers le Sud :**
 - Enjeu de création de transitions intermodales claires pour les usagers,
 - Topographie variée à l'échelle du site et de la ville à prendre en compte dans les aménagements,
 - Proximité avec les autoroutes à l'origine de nombreuses problématiques de sécurité.
2. **Projet LNPCA "Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur" : RER métropolitain qui desservira Marseille et sa périphérie : enjeu de désenclavement de la gare Marseille Saint-Charles : une desserte souterraine pour pallier le fait qu'elle soit une gare-terminus.**



Pôle d'échange multimodal d'Arenc

- Localisation :
 - Quartier d'affaires de Marseille,
 - Gare Maritime,
 - Frontière entre Euromed 1 et Euromed 2.
- Gouvernance enchevêtrée :
 - SNCF,
 - Métropole,
 - Concession autoroutière,
 - Euromed.
- Difficultés structurelles :
 - Illisibilité et invisibilité des transports,
 - Fragmentation de l'espace public,
 - Réseaux de chauffage urbain ininterrompable.



©Nicolas Janberg

Pôle d'échange multimodal d'Arenc

- Créer un pôle d'échanges multimodaux (PEM) performant et urbain :
 - Liaison Aéroport - Gare Saint-Charles,
 - Projet LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur),
 - Assurer la connexion avec la ligne de tram,
 - Créer une lisibilité du lieu.
- Harmoniser les compétences.
- Créer de la porosité et de la connexion Est-Ouest entre le front de mer et le quartier Saint-Mauront.



©Agathe Giraud

La requalification de la Place Castellane

La place Castellane est centrale pour les enjeux de mobilité : carrefour urbain, croisement de deux lignes de métro et d'une ligne de tram.

Avec le prolongement du tramway, un projet de requalification de la place a été engagé, il se structure autour de plusieurs points :

- Pacification de l'espace public avec une réduction de la place de l'automobile,
- Sécurisation de la place avec la création d'un banc de plus de 100 m de long,
- Projet artistique autour de la figure de la paupière oculaire.

L'aménagement présente cependant deux limites importantes : l'absence d'une piste cyclable ainsi que le manque de végétation.



©Jonas Lechat

La requalification du Vieux Port

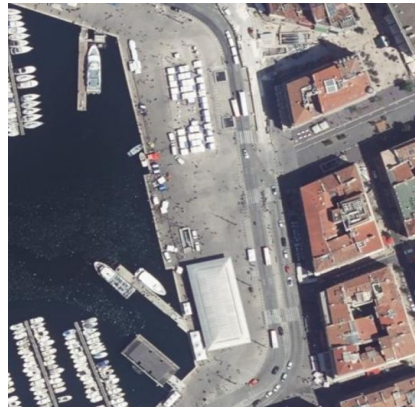
Le Vieux Port, centre névralgique de Marseille, a fait l'objet d'une requalification récente réduisant la place de la voiture au profit du piéton :

- Les 8 voies de circulation ont été réduites à 2 voies, ainsi que 2 voies de bus,
- A terme, le Vieux-Port a pour vocation d'être entièrement piétonnier,
- Les circulations cyclables le long du port seront renforcées.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie globale d'apaisement du centre-ville de Marseille, qui a déjà commencé avec la piétonnisation de la Canebière.



Vieux Port, 2000 ©IGN



Vieux Port, 2025 ©IGN



©Jonas Lechat

A map of the Mediterranean Sea region, showing the coastlines of North Africa, the Middle East, and Southern Europe. The sea is colored in shades of blue, while the land is in light tan. Two white plus signs mark the locations of Marseille in the north and Alger in the south. The text 'Marseille' and 'Alger' are placed near their respective markers.

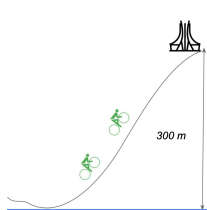
Regard comparatif sur Alger et Marseille

Entretien avec le cofondateur d'Ateliers d'Alger,
Anys Merhoum

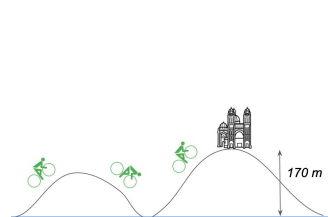
Deux ports méditerranéens à la géographie structurante

Une urbanisation très étendue jusqu'aux reliefs montagneux

Alger



Marseille



©Google Earth



Différences d'identités et marqueurs historiques

Alger : « la Blanche », « la Joyeuse », île aux mouettes,
Wilaya 16

Marseille : cité phocéenne, Massilia, surnommée la « 59e
wilaya »

Orientation :

- Alger : nord-ouest
- Marseille : est

Climat :

- Plus de soleil et moins de vent à Alger
- Mistral (NO) à Marseille / Sirocco (SE) à Alger
- Humidité comparable

Alger :

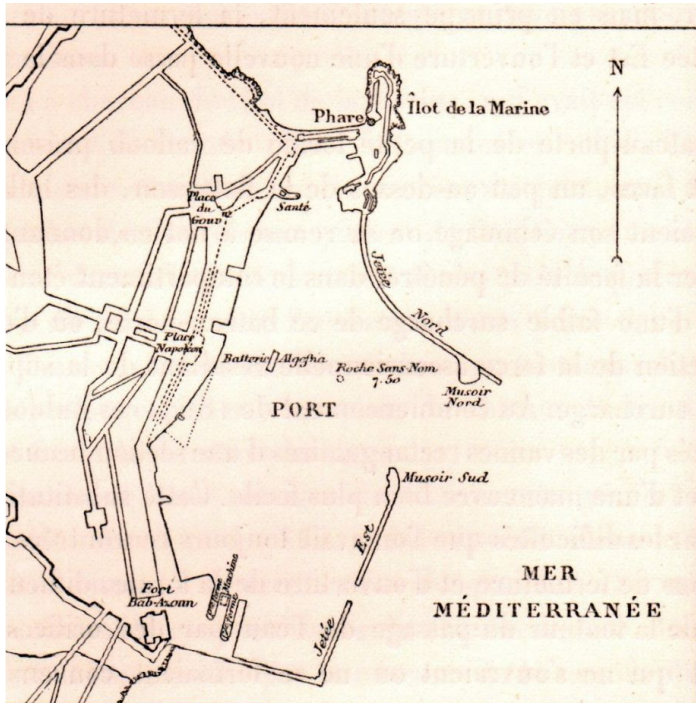
- IVe s. av. J.-C. : comptoir phénicien
- 1942–44 : capitale de la France libre
- 1962 : indépendance
- 1992–1999 : décennie noire, puis loi de concorde civile
- 2019 : Hirak

Marseille :

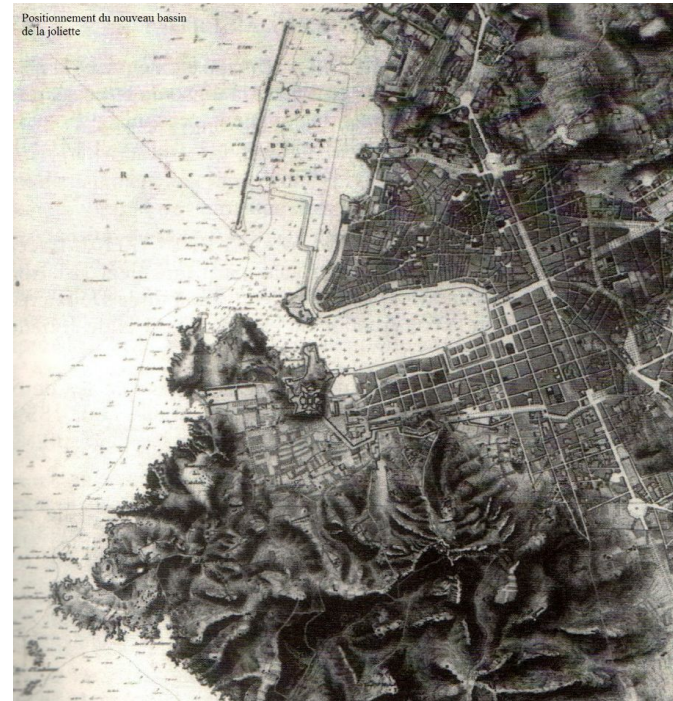
- 600 av. J.-C. : fondation
- 1995/2007 : Euroméditerranée 1 et 2
- 2013 : capitale de la culture, MUCEM
- 2018 : effondrements rue d'Aubagne

Deux villes portuaires reliées par la colonisation

Deux ports de marchandises qui subissent des transformations au XIX^e siècle



Port d'Algier en 1868 ©alger-roi.fr



Bassin de la Joliette en 1847 ©Anys Merhoum

Une façade portuaire structurante

Deux façades régulières et homogènes qui organisent le rapport à la mer



Boulevard du front de mer, Alger

©Anys Merhoum



Façade nord du vieux port de Marseille

Similitudes architecturales : des tissus emprunts d'identité

Les quartiers historiques du Panier et de la Casbah : deux origines différentes, mais...

Alger :



©Anys Merhoum

- Casbah (tissus arabo-berbères), néo-mauresque, moderne.
- Aéro-habitat, Miquel Bourlier (1955) :
 - Tentative de s'implanter sur un site vallonné en créant de l'urbanité,
 - Ascenseur urbain qui nous emmène au 10ème étage muni de commerces,
 - Lieu de vie pour les habitants et pour le quartier environnant.



Aéro-habitat, ©Anys Merhoum

Similitudes architecturales : des tissus emprunts d'identité

... des destins liés par des rues sinueuses et des destructions rapprochées malgré des divergences d'identité

Marseille :



©Anys Merhoum

- Haussmannien, deux-fenêtres, trois-fenêtres, domaines, art déco, moderne.
- La Cité Radieuse, Le Corbusier (1952) :
 - S'implanter sur un site très plat au tissu agricole, avec des pilotis,
 - Ville fermée munies d'équipements concentrés (échelle plus faible que l'Aéro-habitat),
 - Pas d'entretien de rapport particulier à la ville qui l'entoure.



La Cité Radieuse @Anys Merhoum

Fernand Pouillon, une écriture architecturale similaire

Architecte de la reconstruction et des grands ensembles de logements sociaux



Reconstruction du Vieux Port Marseille, 1945-1960 ©Anys Merhoum



Diar El Mahçoul à Alger, 1953-1957

Deux emblèmes religieux surplombants la ville

Un face à face atypiques entre deux basiliques aux des codes architecturaux et esthétiques similaires



Basilique Notre-Dame-d'Afrique, Alger (1872)



©Anys Merhoum *Basilique Notre-Dame de la Garde, Marseille (1864)*

Promo 2024-2025

AHEE Nolwenn
ASCHEHOUG Valentine
BAZIRE Lise
BENBAHI Antoine
BOGNAR Zsofia
CHIBA Yuria
DALEY Julia
DUHAYON Ulysse
EL ACHKAR-BOUËT Arsène
FOUCHER Florence
GETAS Honoré

GIRAUD Agathe
GORDA Théo
GRIFFART Justine
HAECK Virgile
HENNEKINNE Alice
HENRY Rose
JAUFFRES Florent
LACABE Juliette
LAGONOTTE DIAS Hugo
LAUNAY Clément
LECHAT Jonas

MAYARD Marvin
MELLON Agathe
MORANTE LARTEAU Adrian
MOURRAIN Achille
PAUVERT Maxime
PELLISSIER Guillaume
PHILIP Manon
PIOT Mérédith
RABU Quentin
SIHOUS Salila
TAAR Yvan

Equipe pédagogique

LEUREUR Clairelou
MICHEL Jerome
MILAZZO Ilaria
VALLET Bertrand

Voyage d'études Cycle d'urbanisme 2024-25

11-14 juin 2025