

# Instituer la communauté des quartiers Nord

CONNECTER - REVITALISER - AMÉNAGER



Lutter contre la fragmentation sociale et spatiale à Marseille par la réurbanisation des quartiers Nord et de ses grands ensembles

L'exemple de la cité du Parc Kalliste

Université Catholique de Louvain  
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme

LOCI

Site Tournai

# Instituer la communauté des quartiers Nord

**CONNECTER - REVITALISER - AMÉNAGER**

Lutter contre la fragmentation sociale et spatiale à Marseille par la  
réurbanisation des quartiers Nord et de ses grands ensembles

L'exemple de la cité du Parc Kalliste

Travail de Fin d'Études réalisé par Carla Schneider  
en vue de l'obtention du diplôme d'architecte

Promoteur  
Martin Outers

Expert Externe  
Matthieu Poitevin

Année académique 2024/2025



# SOMMAIRE

**0 \_ REMERCIEMENTS** page 4

**0 \_ AVANT-PROPOS** page 6

**0 \_ INTRODUCTION** page 8

## 1 \_ LE TERRITOIRE MARSEILLAIS

*Connecter*

### A. Comprendre les enjeux de Marseille page 12

1. Marseille, une ville française démunie
2. Fracture sociale à Marseille
3. Disparité spatiale des logements marseillais
4. Fragmentation urbaine et phénomène d'enclosure

### B. Une mobilité inégale page 24

1. Disparité des transports en commun entre le Nord et le Sud
2. Les transports sur rails à Marseille
  - 2.a. Le train coteau marseillais
  - 2.b. L'évolution du tramway marseillais
3. Propositions de la métropole pour les transports en commun

### C. Connecter les quartiers Nord au centre-ville page 36

1. Ouvrages et témoignages appuyant la défragmentation par la connexion
2. Propositions de projets de connexion
  - 2.a. Connecter par le train : une nouvelle gare
  - 2.b. Connecter par le tramway : un nouveau tramway structurant des quartiers Nord

### D. L'impact du tramway sur le territoire marseillais page 50

## 2 \_ LES QUARTIERS NORD

*Revitaliser*

### A. Genèse des grands ensembles marseillais page 56

1. Contexte et Seconde Guerre mondiale
2. Premières solutions d'après-guerre (1930-1950)
3. Apparition des grands ensembles (1950-1970)
4. Les politiques de la Ville (1990 - XXI<sup>ème</sup>)
5. Copropriété dégradées, bailleurs sociaux indignes et marchands de sommeil (XXI<sup>ème</sup>)

### B. Les cités des quartiers Nord page 72

1. Situer les cités dans les quartiers Nord
2. Études des cités et compréhension des enjeux
3. Carence des cités enclavées

### C. Revitaliser : créer la communauté des cités

page 84

1. Ouvrages appuyant la volonté de revitaliser les quartiers Nord
2. Proposition de revitalisation des cités par l'équipement

### D. L'impact de l'équipement des quartiers Nord page 94

## 3 \_ LE PARC KALLISTE

*Aménager*

### A. Le quartier Notre-Dame-Limite page 100

1. Choix de la cité étudiée
2. Situer le quartier Notre-Dame-Limite
3. Étude spatiale du quartier

### B. Le Parc Kalliste, copropriété dégradée avec vue sur mer page 114

1. Histoire et construction du Parc Kalliste
2. Caractéristiques de la cité
3. Qualification des logements
4. La population de la cité Kalliste
5. Aujourd'hui, Kalliste

### C. Aménager la cité du Parc Kalliste page 126

1. Ouvrages appuyant la réalisation de plans d'aménagements de la cité
2. Interventions sur l'état actuel
3. Reconstruire du logement
4. Un parc sans voiture
5. Traitement des sols
6. Réaffectation des rez-de-chaussée
7. Trois épaisseurs pour le projet Kalliste
  - 7.a. L'épaisseur urbaine
  - 7.b. L'épaisseur aménagée
  - 7.c. L'épaisseur naturelle

### D. L'impact de l'aménagement des cités page 154

**4 \_ CONCLUSION** page 158

**4 \_ RÉFÉRENCES** page 160

**4 \_ ICONOGRAPHIE** page 164

**4 \_ ANNEXES** page 168

# 0. REMERCIEMENTS

Ce travail de fin d'études n'aurait jamais pu voir le jour sans le soutien de nombreuses personnes. Je tiens à exprimer ma gratitude à tout.es celles et ceux qui m'ont accompagné.es tout au long de ce parcours. Je suis très reconnaissante de l'attention qui m'a été portée et de toutes les rencontres que j'ai faites au cours de ces années d'études.

Je voudrais particulièrement remercier mon promoteur, Martin Outers, de nous avoir accompagnés intensément durant ces deux dernières années. Ses conseils ont été précieux tout au long du processus de conception du projet et de rédaction du mémoire. Sa disponibilité, son expertise et sa bienveillance ont été de véritables moteurs me permettant d'atteindre l'aboutissement de ce mémoire.

Merci également à mes professeurs d'atelier, Renaud Pleitinx et Olivier Bourrez, pour leur pédagogie, leurs regards de professionnels et leur humanité. Ces séances — ou plutôt ces lectures de projets — m'ont permis d'aiguiser mon œil de future architecte grâce aux échanges nourris entre les étudiants et les professeurs. Cet atelier fut pour moi un véritable plaisir, autant formateur que stimulant.

Je tiens à remercier Matthieu Poitevin pour son accompagnement dans le cadre de ce mémoire. Son regard d'expert et l'attention qu'il a portée à mon sujet ont contribué à l'enrichissement de cette recherche.

J'aimerais aussi remercier tout le corps enseignant, administratif ainsi que les

techniciens de surface de l'UCLouvain pour leur présence, leur formation et leur accompagnement.

Merci mille fois à Pierre Debrauwer, notre chef cuisinier, pour avoir veillé à notre bonne alimentation au fil des années. Merci pour les recettes, les astuces, les repas et la bonne ambiance que tu as su partager au quotidien. En espérant que nous aurons encore des occasions de cuisiner ensemble.

Merci à toutes mes rencontres et tout.es mes ami.es pour ces merveilleuses années partagées. Antoine, Enzo, Lucas et Viki avec qui j'ai créé une véritable famille de cœur. Un merci tout particulier à Viki pour cette amitié aussi soudaine qu'évidente, ainsi que pour ces cinq années de colocation.

Merci Laïny pour ton aide précieuse durant ces années de charrettes. Tu as toujours su être là dans les moments les plus critiques et je t'en suis très reconnaissante. Merci pour toutes tes attentions qui ont profondément marqué cette année et ont rendu mes journées bien plus agréables.

Merci à toutes celles et ceux que j'ai eus la chance de croiser et avec qui j'ai partagé des souvenirs inoubliables.

Merci à tous mes camarades de travail pour leur soutien et leur bonne humeur. Nous avons partagé des moments intenses, entre rires et stress, pendant ces longues heures de travail.

Fab, merci du fond du cœur pour ton soutien quotidien et ta sagesse. Ton écoute, ta présence et ta bienveillance ont vraiment fait toute la différence au long de ces années. Je te suis infiniment reconnaissante, plus que les mots ne peuvent le dire.

Pour conclure, je tiens à remercier ma famille sans qui, je n'aurais jamais pu partir en Belgique pour poursuivre mes études et réaliser mon rêve.

Merci à mes parents qui ont toujours été présents pour moi.

Merci à mes grands-parents pour leur présence et leurs apprentissages à chaque étape de ma vie.

Merci à mon frère pour être la personne qu'il est et pour ce qu'il représente à mes yeux.

Merci à tous.tes.

# 0. AVANT-PROPOS

Ce travail de fin d'études vient clôturer mon master en architecture et me permet d'exprimer mes convictions profondes face au monde qui m'attend.

Depuis mon plus jeune âge, j'ai toujours voulu aider les gens qui m'entouraient. Enfant déjà, j'étais révoltée par les injustices, consciente que tout le monde ne partait pas avec les mêmes chances. En grandissant, cette indignation s'est accentuée. Je ne comprenais pas ceux qui restaient indifférents face aux injustices. Je voulais « régler » les choses, changer ce qui me semblait inacceptable.

À défaut d'avoir pu intégrer une école d'architecture en France, j'ai entamé des études de droit à Marseille, en pensant que ce serait un moyen d'agir. Rapidement, je ne me suis pas sentie à ma place dans cette discipline. Le droit c'est appliquer des lois, même lorsqu'on n'est pas en accord avec elles.

Durant cette période, j'ai eu l'opportunité de participer au dispositif du Label Citoyen dans le cadre d'un stage universitaire au Camp des Mies, seul grand camp français d'internement et de déportation encore intact. Ce lieu chargé d'histoire m'a profondément marquée. Comprendre comment des politiques de rejet et de stigmatisation ont pu se traduire spatialement a renforcé ma conviction de vouloir agir concrètement sur le territoire et sur la manière dont on vit ensemble.

Cette même année, le drame de la rue d'Aubagne a frappé Marseille. Parmi les victimes, une étudiante de ma faculté, qui se trouvait à quelques rues, a été emportée avec l'effondrement. Cet événement tragique a intensifié ma révolte face à l'abandon des habitants dans une urbanité défailante.

En commençant mes études d'architecture, j'ai su que cette discipline me permettrait de donner forme à mes engagements. Pour ce dernier projet en tant qu'étudiante, j'ai voulu travailler sur un sujet qui nous concerne tous : l'espace urbain que nous construisons, traversons et habitons.

Il m'a semblé évident de me tourner vers la ville de Marseille, que j'ai explorée enfant et comprise plus tard. Marseille je la connais, je l'aime et je l'accepte dans ses contradictions. C'est une ville fracturée, abîmée mais surtout une ville de luttes, de solidarités et de fierté populaire.

Ce mémoire, mélangeant recherches théoriques, projet d'architecture et engagements personnels, interroge la fragmentation sociale et spatiale de Marseille. Ce travail de fin d'étude je l'ai écrit et conçu avec l'hypothèse et l'ambition que l'urbanisme peut réparer, qu'un projet architectural, s'il est pensé à l'échelle des habitants, peut reconnecter un territoire.

# 0. INTRODUCTION

Le 5 novembre 2018 est une date gravée à jamais dans la mémoire marseillaise. Ce jour-là, deux immeubles vétustes du centre-ville, au 63-65 rue d'Aubagne, s'effondrent emportant la vie de huit personnes : Marie-Emmanuelle Blanc, Simona Carpignano, Taher Hedfi, Julien Lalonde, Fabien Lavieille, Pape Niasse, Ouloume Saïd Hassani et Mohamed Cherif Zemar.

La municipalité rejette la faute sur la pluie, plutôt que d'assumer ses responsabilités malgré les nombreuses plaintes déposées pour habitat dégradé. Ce refus provoque une vague de manifestations dénonçant l'inaction des autorités et réclamant la fin du logement indigne et insalubre. Ce chaos alimente la colère populaire et donne naissance à des collectifs comme celui du 5-Novembre

**« le Manifeste du collectif du 5-Novembre revendique une procédure de relogement décent, un programme transparent et inclusif, et non pas élaboré au sommet et dicté par le seul profit.<sup>1</sup> »**

— ainsi qu'à des slogans comme #BalanceTonTaudis (enquête collaborative lancée par le journal La Marseillaise)<sup>2</sup>.

Après ce drame, qui provoque un choc émotionnel et politique national, la Ville impose l'évacuation urgente de milliers d'habitations dégradées. En une année, 1245 ménages, représentant environ 3000 personnes, seront évacués,

**« mais le chiffre serait sans doute plus élevé si l'on comptait les personnes n'ayant pu faire valoir le droit à un relogement provisoire (hébergés, colocataires, personnes sans bail légal, en situation administrative précaire etc.).<sup>3</sup> »**

Ces mouvements de militantisme populaire permettent de donner enfin la parole aux habitants des grands ensembles HLM des quartiers Nord, où les marchands de sommeil prospèrent en entassant de manière indigne et illégale des locataires précaires dans des logements insalubres.

Ce mémoire de fin d'études s'intéresse à la fragmentation spatiale de Marseille et plus particulièrement à la fracture profonde entre le Nord et le Sud de la ville. La complexité historique et sociale de la cité phocéenne a, au fil du temps, engendré des ruptures territoriales creusant les inégalités. Le drame de la rue d'Aubagne est le point de

départ d'une réflexion visant à comprendre comment certains quartiers sont devenus insalubres et abandonnés. C'est en élargissant l'analyse à l'échelle du territoire marseillais que la question des quartiers Nord s'est révélée centrale dans l'élaboration de ce travail de fin d'études. Ce secteur, marqué par des politiques d'immigration et d'exclusion, concentre des grands ensembles en dégradation et marginalisés du centre-ville actif.

Ainsi, une problématique a été posée :

**Comment lutter contre la fragmentation sociale et spatiale à Marseille par la transformation urbaine des quartiers Nord et de ses grands ensembles ?**

L'approche méthodologique du projet d'architecture proposera trois leviers différents pour répondre à cette problématique : connecter, revitaliser et aménager.

La structure du mémoire s'organisera en trois chapitres détaillant chacun des leviers qui agissent à des échelles différentes. Chacune des parties se décline en quatre points. Les deux premières sous-parties sont consacrées à l'analyse (situation et constat), la troisième à la réponse architecturale (projet) et la dernière aux effets de celui-ci (évaluation).

Le premier chapitre, **Le Territoire Marseillais**, propose une lecture à l'échelle territoriale des fractures entre le Nord et le Sud. Il s'appuie sur l'hypothèse que la mobilité et les transports en commun peuvent *connecter* des territoires enclavés.

Le deuxième chapitre, **Les quartiers Nord de Marseille**, expliquera la genèse des grands ensembles marseillais et les processus ayant poussé à leur ségrégation et leur dégradation. Cette partie suivra le postulat de la *revitalisation* des quartiers Nord par la mise en place d'équipements partagés entre les cités.

Le troisième chapitre, **Le Parc Kalliste**, prendra un cas concret pour proposer une démarche à suivre et reproductible à d'autres cités. À travers une analyse poussée sur le quartier, la cité et leurs histoires, le chapitre proposera un projet de transformation urbaine à l'échelle des habitants fondé sur l'*aménagement* des espaces publics et du bâti.

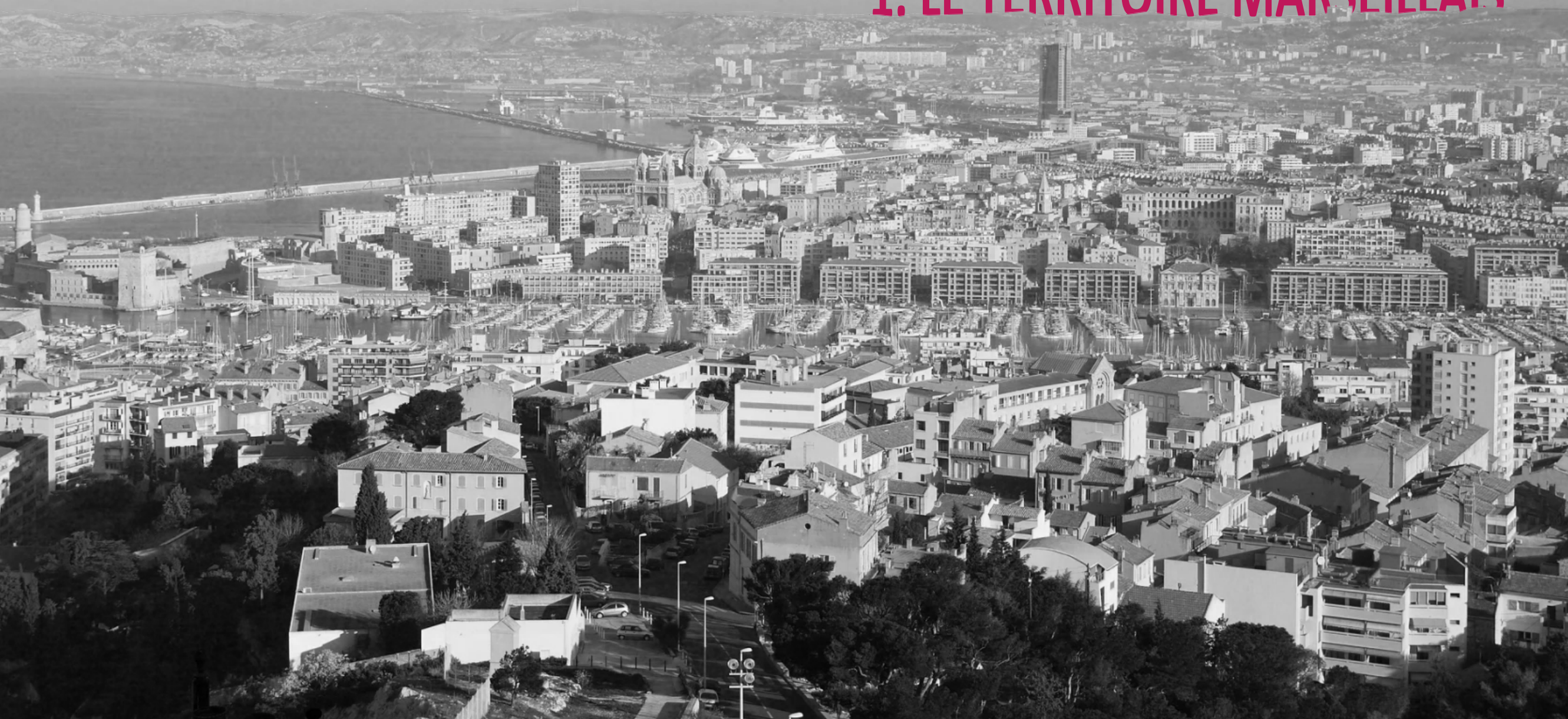
<sup>1</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, édition Parenthèses, page 89, 2022.

<sup>2</sup> CASANOVA Christophe, *#BalanceTonTaudis ! Les mal-logés ont la parole*, La Marseillaise, décembre 2018.

<sup>3</sup> DORIER Elisabeth, DARIO Julien, *Marseille 2018-2019 : de la crise du logement à la crise humanitaire...*, [Rapport de recherche] Haut Comité au Logement pour les Personnes Défavorisées (HCLPD), 2020.



# 1. LE TERRITOIRE MARSEILLAIS







## A. Comprendre les enjeux de Marseille

1. Marseille, une ville française démunie
2. Fracture sociale à Marseille
3. Disparité spatiale des logements sociaux marseillais
4. Fragmentation urbaine et phénomène d'enclosure

## 1. Marseille, une ville française démunie

Marseille est la ville la plus pauvre des six plus grandes villes de France. En comparaison à Paris, d'une superficie deux fois et demie plus grande, la cité phocéenne regroupe un taux de personnes vivant sous le seuil de pauvreté supérieur à celui de la capitale. Nous pouvons également confronter ces chiffres avec la ville de Lyon, la troisième ville de France, dont la superficie est deux fois plus petite que celle de Marseille<sup>4</sup> :

**Paris** concentre une population de 2 133 111 habitants (20 238 hab./km<sup>2</sup>) pour 309 000 personnes vivant sous le seuil de pauvreté (18 %),

**Marseille** concentre une population de 873 076 habitants (3 628 hab./km<sup>2</sup>) pour 210 000 personnes vivant sous le seuil de pauvreté (26 %) et

**Lyon** concentre une population de 522 250 habitants (10 910 hab./km<sup>2</sup>) pour 69 000 personnes vivant sous le seuil de pauvreté (14 %)<sup>5</sup>.

Ainsi, nous constatons que plus d'un quart de la population marseillaise vit sous le seuil de pauvreté. Marseille est la ville des superlatifs, elle est également la ville française la plus inégalitaire en matière de revenus, d'éducation, d'emploi, de logements et de transports en commun. Une réelle fracture existe entre le Nord et le Sud et cette dernière ne cesse de se creuser.

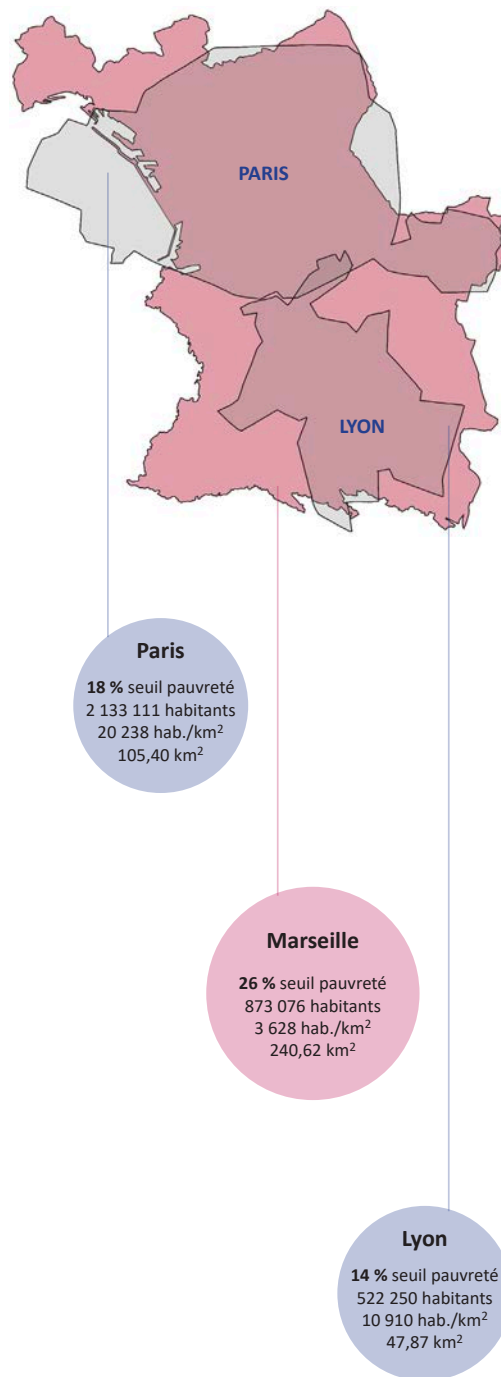


Fig. 4 : Rapport entre Marseille, Paris et Lyon  
©Carla Schneider

<sup>4</sup> DORIER Elisabeth, DARIO Julien, *Marseille 2018-2019 : de la crise du logement à la crise humanitaire...*, [Rapport de recherche] Haut Comité au Logement pour les Personnes Défavorisées (HCLPD), 2020.

<sup>5</sup> VERGNEFRE Annie, *Infographie. Quartiers Nord : radiographie à Marseille d'une banlieue parmi les plus pauvres de France*, France 3, 8 décembre 2021.

GRAPHIQUE DU NOMBRE DE PERSONNES VIVANT SOUS LE SEUIL DE PAUVRETÉ DANS LES 10 PLUS GRANDES COMMUNES DE FRANCE

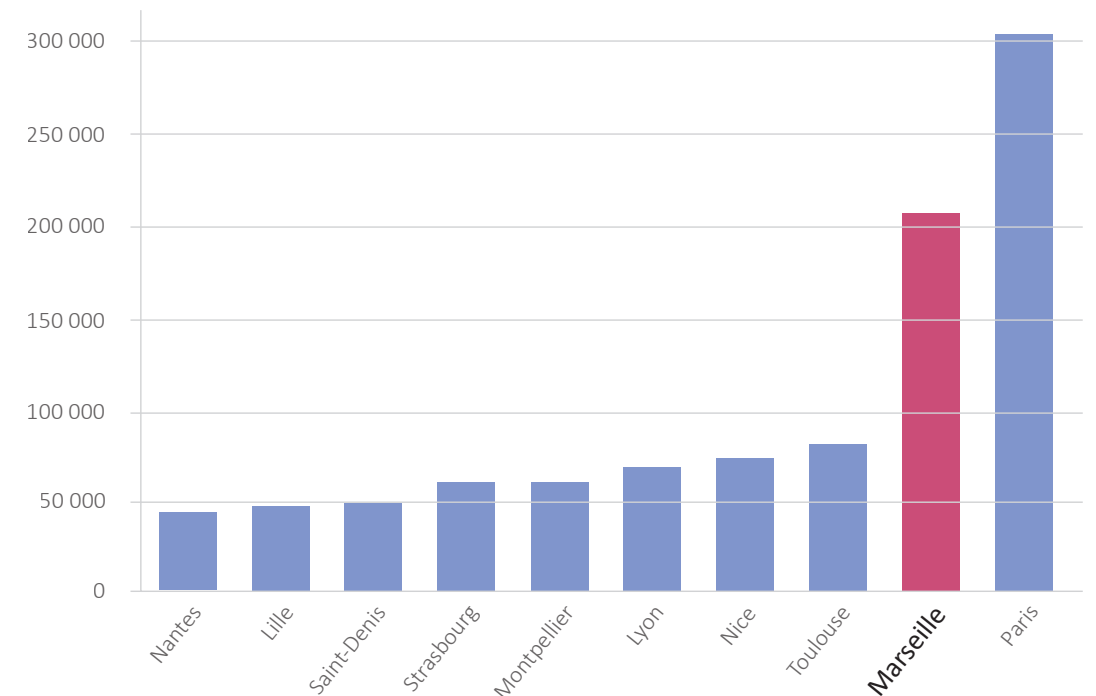


Fig. 5 : Graphique de la pauvreté par ville en France  
©Carla Schneider

2. Fracture sociale à Marseille

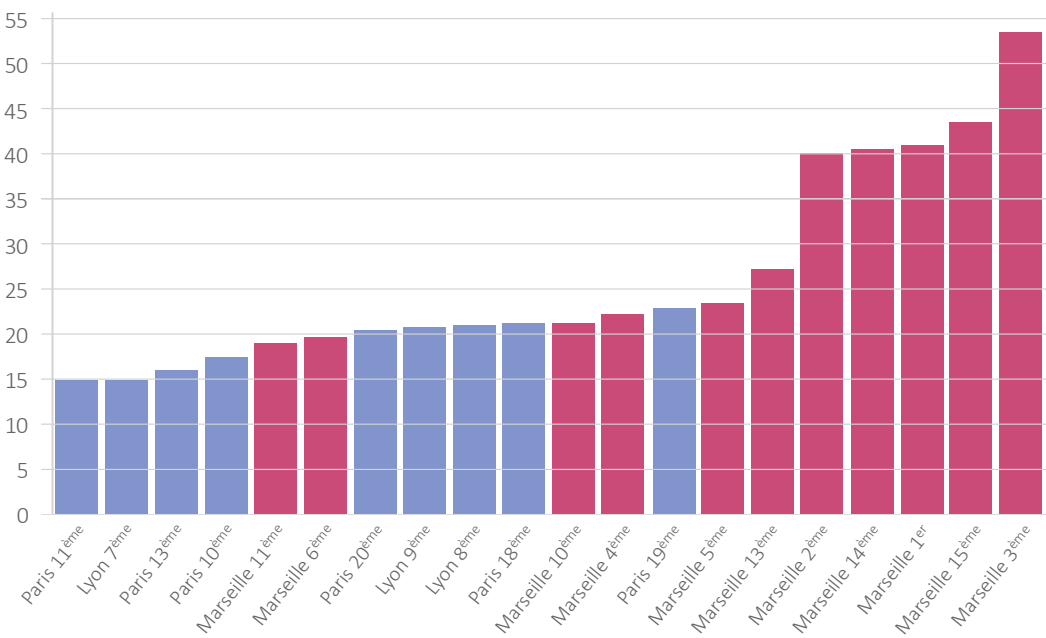
À Marseille, la pauvreté est exceptionnelle et atteint un taux de 26% (le taux de pauvreté monétaire correspond à la proportion d'individus (ou de ménages) étant en situation de pauvreté monétaire)<sup>6</sup>. La cité phocéenne possède une fragmentation spatiale et sociale propre à son territoire se dessinant en trois secteurs : Nord, Sud et Est. Ces écarts ne sont pas zonés de la même manière qu'entre Paris intramuros et ses banlieues, où les quartiers dits « défavorisés » se concentrent en périphérie du centre-ville.

Les contrastes entre les différents quartiers sont inhérents à la ville de Marseille. Malgré un zonage possible des arrondissements plus ou moins aisés, certains d'entre eux font preuve

d'un clivage interne comme avec le centre historique (I<sup>ère</sup>, II<sup>ème</sup>, III<sup>ème</sup> arrondissement) qui est resté « populaire » mais comporte des poches plus « gentrifiées ».

À l'inverse, le IX<sup>ème</sup> arrondissement est considéré comme un quartier aisé, mais comporte des poches défavorisées. La pauvreté se concentre tout de même sur les quartiers Nord, dans lesquels nous retrouvons des arrondissements affichant un taux de pauvreté supérieur à 40%, pouvant parfois atteindre les 75%. Dans certains de ces quartiers délaissés, plus de sept habitants sur dix vivent sous le seuil de pauvreté. Bien que ces chiffres soient alarmants, la situation ne cesse d'empirer.<sup>7</sup>

GRAPHIQUE DU TAUX DE PAUVRETÉ (%) DES 20 ARRONDISSEMENTS LES PLUS PAUVRES DE FRANCE



<sup>6</sup> INSEE, Définition du Taux de pauvreté monétaire, janvier 2021.

<sup>7</sup> DORIER Elisabeth, DARIO Julien, Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme ?, L'Espace géographique, Tome 47(4), pages 323 à 345, 2018.

Fig. 6 : Graphique du taux de pauvreté en France ©Carla Schneider

TAUX DE PAUVRETÉ (%) PAR ARRONDISSEMENT À MARSEILLE

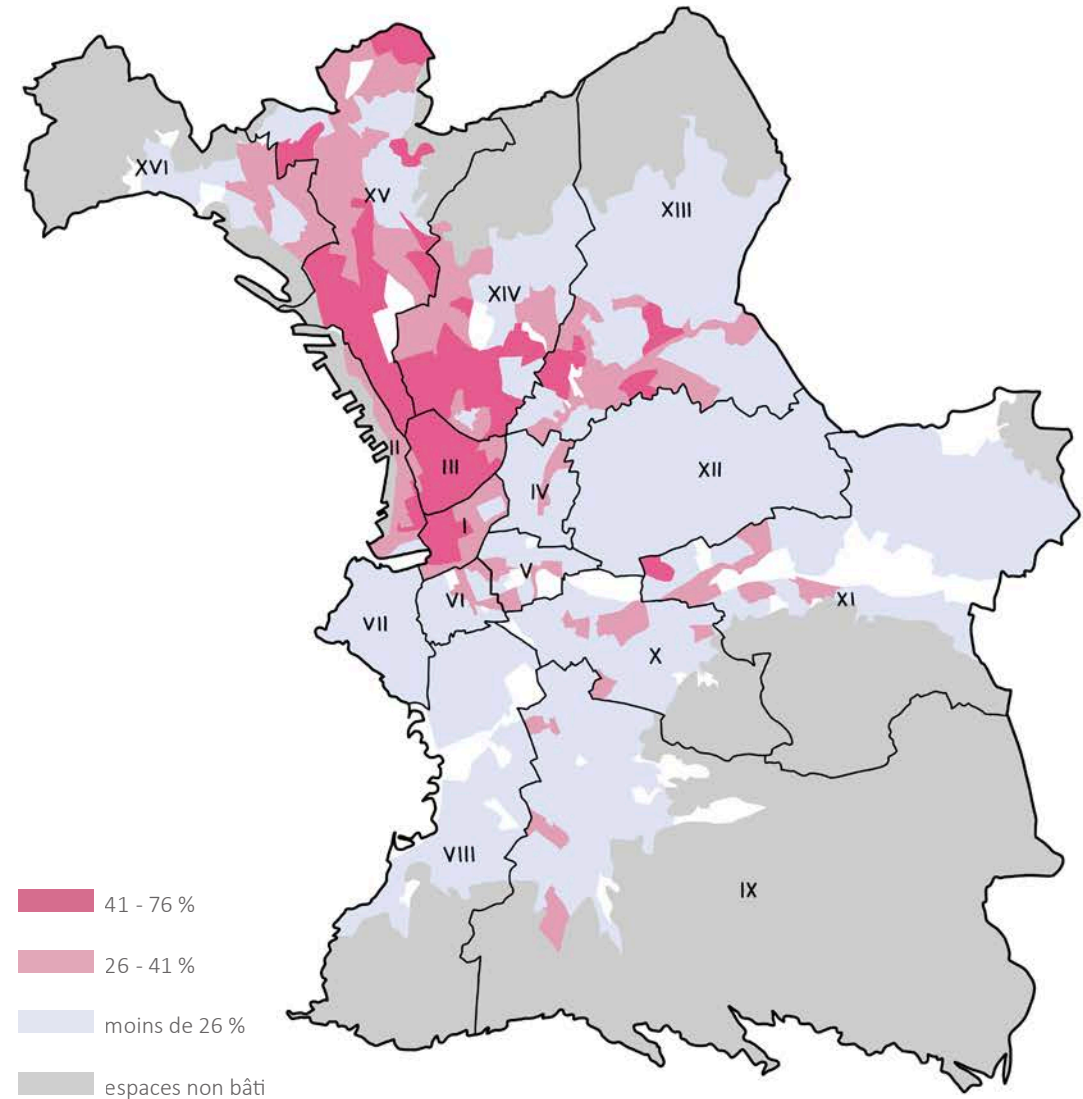


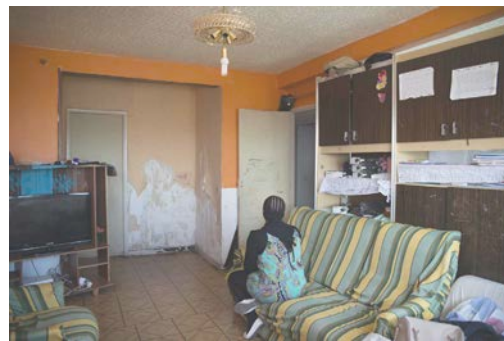
Fig. 7 : Cartographie taux de pauvreté à Marseille ©Carla Schneider

### 3. Disparité spatiale des logements sociaux marseillais

Marseille concentre une forte inégalité dans la répartition spatiale des logements sociaux. Les quartiers où le taux de pauvreté est le plus élevé sont les quartiers où la majorité des habitats sont des logements sociaux, anciens et dégradés. À cela, se lient également des problèmes d'insalubrité et de logements indignes dans ces arrondissements de la ville.

La deuxième ville de France compte un parc de 77 588 logements à caractère social ce qui représente 19,5 % des résidences principales, soit 1 résidence sur 5 (77 588 sur 397 152). Cependant, nous comptons des milliers de familles en attente d'un logement avec 41 000 demandes de logements déposées auprès des bailleurs sociaux sans réponse, sachant que l'attente moyenne pour obtenir un logement est de huit ans.<sup>8</sup>

Les XIV<sup>ème</sup> et XV<sup>ème</sup> arrondissements, formant les quartiers Nord, rassemblent le plus de logements sociaux, avec plus de 20 000 concentrés dans ces deux secteurs. La carte ci-contre nous informe d'une carence en logements sociaux dans les quartiers du centre-ville, I<sup>er</sup>, II<sup>ème</sup> et III<sup>ème</sup> arrondissements, bien que nous soyons situés dans un secteur où le seuil de pauvreté oscille entre 26% et 76%, soit un taux très élevé.<sup>9</sup>



© Yohanne Lamoulère - Figure 8



© David Coquille - Figure 9



© Boris Horvat - Figure 10

<sup>8</sup> VERGNEFRE Annie, *Infographie. Quartiers Nord : radiographie à Marseille d'une banlieue parmi les plus pauvres de France*, France 3, 8 décembre 2021.

<sup>9</sup> DORIER Elisabeth, DARIO Julien, *Marseille 2018-2019 : de la crise du logement à la crise humanitaire...*, [Rapport de recherche] Haut Comité au Logement pour les Personnes Défavorisées (HCLPD), 2020.

Fig. 8 : Appartement du Parc Kalliste

©Yohanne Lamoulère

Fig. 9 : Incendie dramatique au Parc Kalliste

©David Coquille

Fig. 10 : Façade détériorée du Parc Kalliste

©Boris Horvat

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX (%) PAR ARRONDISSEMENT À MARSEILLE

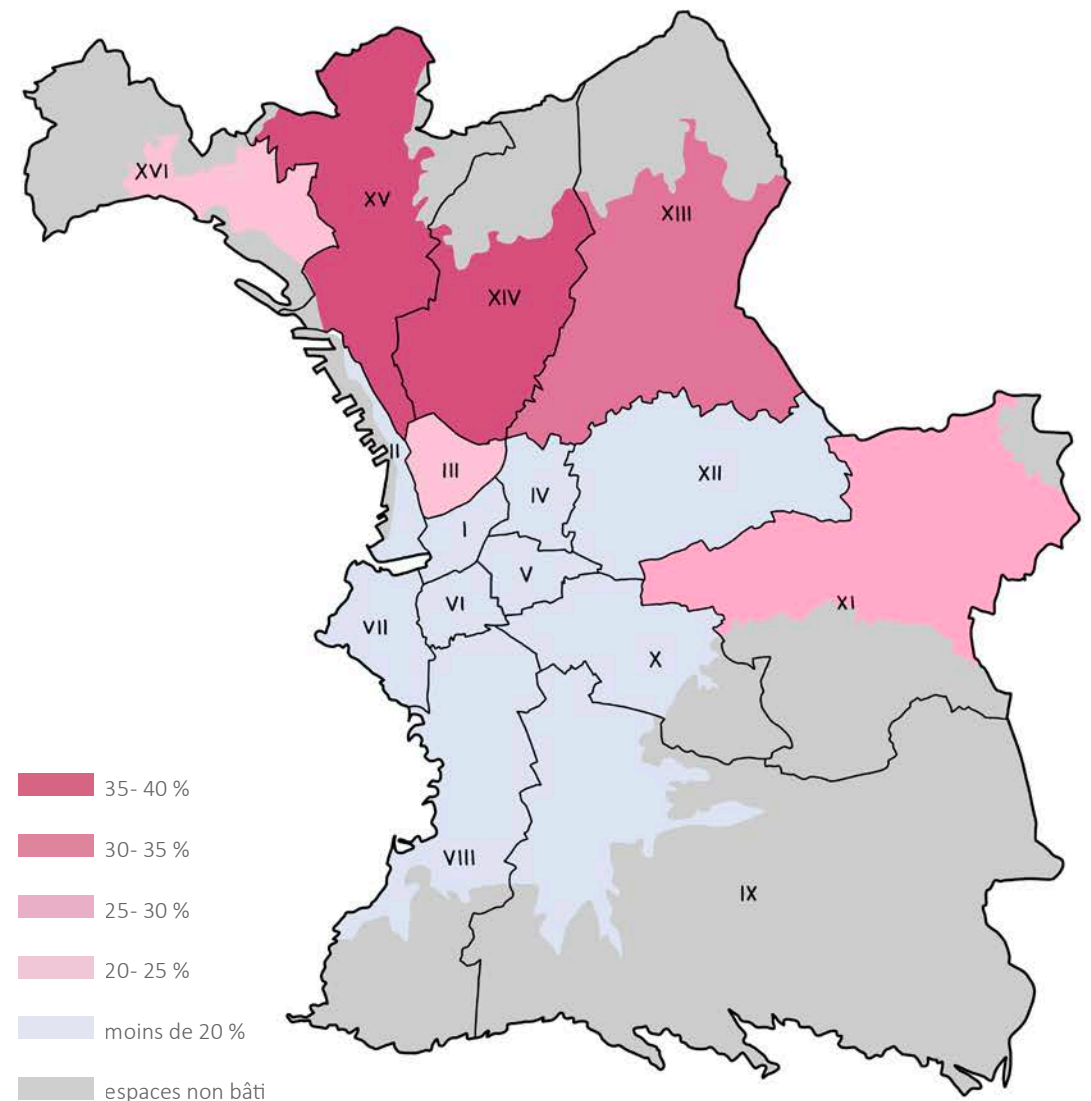


Fig. 11 : Cartographie taux de logements sociaux à Marseille

©Carla Schneider



## 4. Fragmentation urbaine et le phénomène d'enclosure

Le travail d'Elisabeth Dorier et de Julien Dario dans *Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme ?*<sup>10</sup> montre que Marseille subit un phénomène d'enclosure résidentielle urbaine croissante.

La **notion de fragmentation urbaine** est utilisée par ces théoriciens afin de décrire un phénomène observé à Marseille, où la multiplication des résidences fermées contribue à une ville de plus en plus cloisonnée.

Le **phénomène d'enclosure** participe à cette fragmentation urbaine. Il désigne le processus de privatisation de l'espace urbain par la fermeture de voiries et rues publiques pour la création de résidences fermées.

La fragmentation urbaine est donc la privatisation, par le phénomène d'enclosure, de voies publiques pour les zones résidentielles, au détriment de l'accessibilité aux services de la ville.

En effet, au cours des dernières décennies, les résidences fermées se sont multipliées. Cette enclosure résulte soit d'un renouvellement urbain – venant mettre en place des dispositifs pour fermer les résidences et HLM existants – soit de nouvelles constructions résidentielles bornées à l'origine de la conception

**« Les nouvelles résidences massivement créées ont généralisé le modèle de l'enclave clôturée : 66% des projets immobiliers depuis 1992 sont conçus fermés.<sup>11</sup> »**

<sup>10</sup> DORIER Elisabeth, DARIO Julien, *Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme ?*, L'Espace géographique, Tome 47(4), pages 323 à 345, 2018.

<sup>11</sup> Entretien d'Elisabeth Dorier par Eugénie Boilait dans « *De véritables frontières urbaines se constituent à Marseille* », Le Figaro, août 2021.

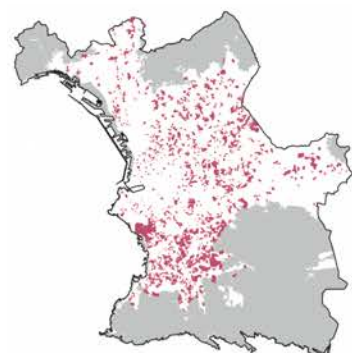
ÉVOLUTION DES RÉSIDENCES FERMÉES À MARSEILLE



1990 - 200 ensembles résidentiels fermés



2000 - 700 ensembles résidentiels fermés



2013 - 1500 ensembles résidentiels fermés

Fig. 12 : Évolution de l'enclosure des résidences à Marseille  
©Carla Schneider



Fig. 13 : *Dégage*, Le Droit à La Ville  
©Emmanuel Tete

L'augmentation de ces clôtures illustre un modèle de gestion privée du sol. À cause de la fermeture de certaines voiries publiques et de la complexification de certains trajets, l'accessibilité aux équipements publics est restreinte, l'accès aux arrêts de transports en commun est limité et la mobilité piétonne en est complexifiée. Cette fragmentation du territoire devient problématique, surtout lorsque les projets immobiliers fermés dès leur conception ont des objectifs de « mixité » sociale et que la ville se porte sur des politiques pour une ville durable et « passante ».

Ce phénomène d'enclosure entraîne donc des inégalités d'accessibilité et des fragmentations urbaines impliquant des conditions de vie inégales entre les habitants d'un quartier à l'autre. La carte représente en **bleu** les résidences fermées par une clôture de barrière, un portail filtrant et d'autres dispositifs de sécurité et en **rose** les HLM qui ont été résidentialisées dans le cadre de rénovation urbaine.<sup>12</sup>

De nouveau, cette fragmentation entre le Nord et le Sud de la ville est frappante. Au Sud, où se concentrent les quartiers les plus aisés, des grappes de copropriétés fermées se forment. Les bordures du parc des Calanques ou des collines boisées se privatisent. Ainsi, une grande partie des espaces naturels intra-urbains est enserrée, accentuant encore la fragmentation de l'espace urbain.

<sup>12</sup> DORIER Elisabeth, DARIO Julien, *Marseille 2018-2019 : de la crise du logement à la crise humanitaire...*, [Rapport de recherche] Haut Comité au Logement pour les Personnes Défavorisées (HCLPD), 2020.

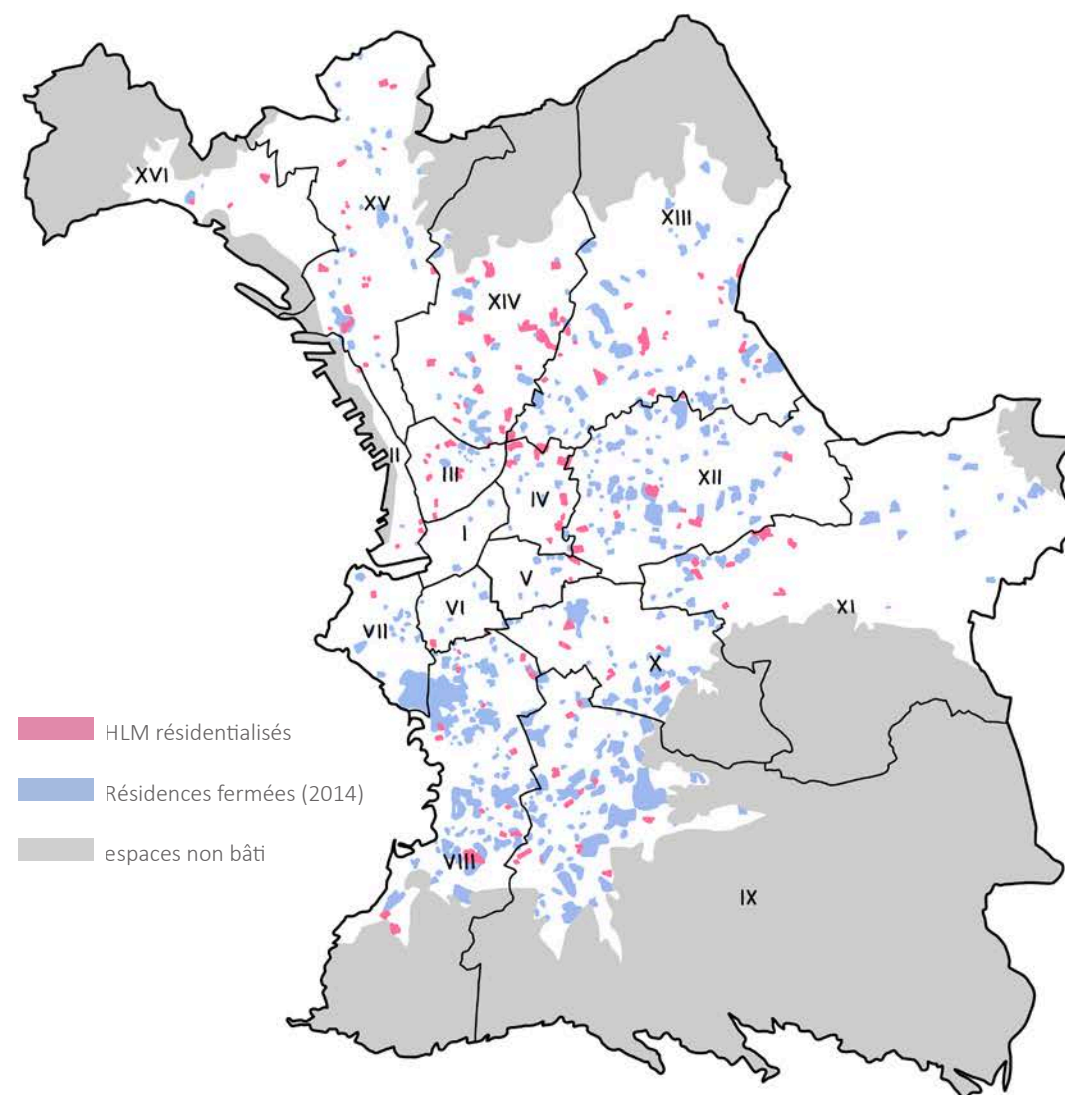


Fig. 14 : Cartographie des espaces résidentiels actuellement fermés à Marseille, ©Carla Schneider





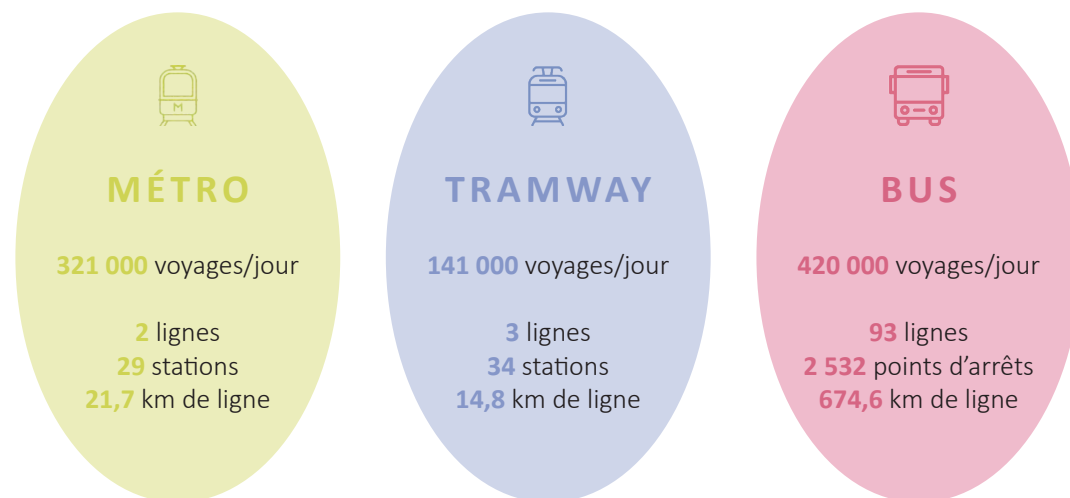
## B. Une mobilité inégale

1. Disparité des transports en commun entre le Nord et le Sud
2. Les transports sur rails à Marseille
  - 2.a. *Le train côteau marseillais*
  - 2.b. *L'évolution du tramway marseillais*
3. Propositions de la métropole pour les transports en commun



## 1. Disparité des transports en commun entre le Nord et le Sud

La RTM (Régie des Transports Métropolitains) propose à Marseille trois types de transports en commun différents : le bus, le tramway et le métro. Nous comptons, en 2022, 882 000 voyages par jour pour une population de 873 076 habitants.<sup>13</sup>



Cependant, la carte ci-contre montre de nouveau les inégalités entre le Nord et le Sud, illustrées par une non-homogénéité des lignes de transports en commun. Pour toute la population marseillaise, seulement deux lignes de métro et trois lignes de tramway dans le centre-ville, sont mises à disposition pour le déplacement quotidien des habitants. La deuxième ville de France, par ce manque de réseau de transport en commun, reste une **« ville de la voiture.<sup>14</sup> »**

Les arrondissements au Nord de Marseille sont les plus touchés par cette insuffisance de transports en commun, avec seulement quelques lignes de bus rejoignant le terminus de métro. Ce dernier dessert le sud des quartiers Nord et aucune ligne de tramway n'est présente dans ces quartiers, enclavant davantage les cités de ces arrondissements.

<sup>13</sup> RTM, Chiffres Clés 2022, 2022.

<sup>14</sup> Entretien d'Elisabeth Dorier par Eugénie Boilait, *De véritables frontières urbaines se constituent à Marseille*, Le Figaro, 31 août 2021.

Fig. 16 : caractéristiques des différents réseaux de transports en commun marseillais  
©Carla Schneider

CARTOGRAPHIE DES TRANSPORTS EN COMMUN À MARSEILLE

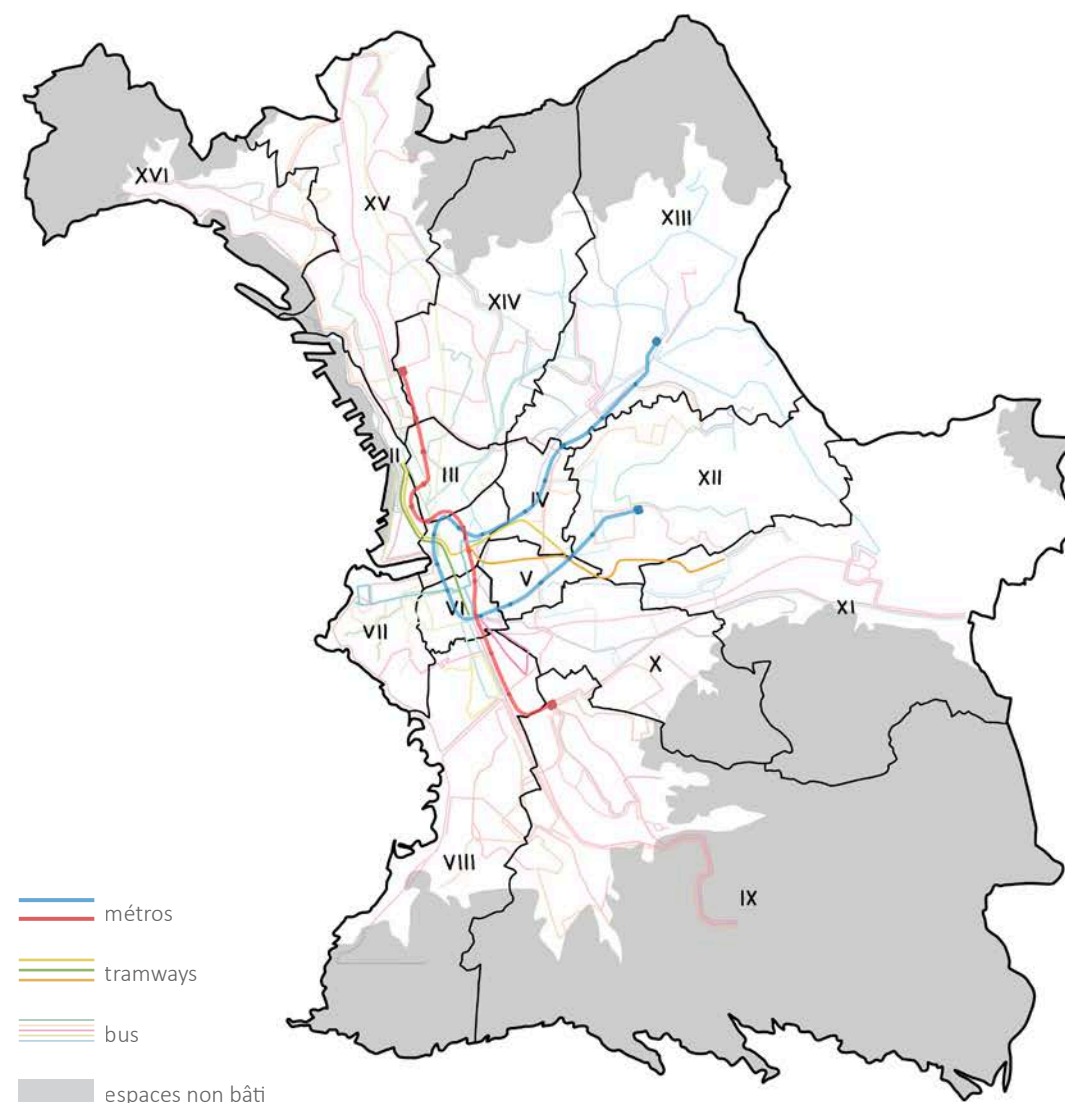


Fig. 17 : Cartographie des transports en commun à Marseille  
©Carla Schneider



Ces quartiers périphériques mal desservis concentrent la majorité des grands ensembles HLM anciens de Marseille, avec d'imposantes copropriétés dégradées qui combinent de nombreux maux. Le plan ci-contre met en évidence les terminus de métro M1 et M2, chacun représenté avec un cercle de 1km de diamètre. Les cités sont indiquées en noir illustrant leur relation avec ces terminus. Les lignes de métro et de tramway, figurées en couleur, permettent de visualiser les distances entre ces réseaux de transports et les cités.

Comblers cette carence en transport est un enjeu des plus importants à l'échelle du territoire marseillais car l'accès direct à ces quartiers permettrait d'atténuer les fragmentations entre le Nord et le Sud. Dans des secteurs où le taux de pauvreté est élevé, de nombreux habitants ne peuvent se procurer de voiture.

**« Le Ravi : Les transports publics, c'est un enjeu important ?**

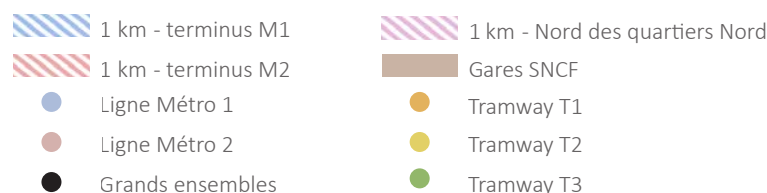
**Hayette : On a mis un nouveau bus, le 98, cela désengorge un peu. Mais toutes les trente minutes pour**

***tout le secteur et rien le dimanche, ce n'est pas suffisant. Celui qui a la voiture, ça va, pour les autres ils se débrouillent.<sup>15</sup>»***

Cette disparité affecte également l'accès à l'emploi des habitants du Nord de la ville.

***« Jean-Marc Ega : La question de la mobilité dans les quartiers populaires rejoint celle de l'emploi. On vous refuse parce que vous êtes en territoire ségrégué. D'une part on nous dit "vous habitez les quartiers nord alors vous serez exclus d'un certain marché de l'emploi" et en plus on ne nous permet pas de nous déplacer pour ceux qui réussiraient à trouver un travail.<sup>16</sup>»***

Désenclaver les quartiers Nord de Marseille et leur donner une indépendance de déplacements deviennent ainsi des défis territoriaux majeurs.



<sup>15</sup> GAIRAUD Michel, *Grande Tchatche sur les quartiers populaires : Il faut prendre notre destin en main !*, entretien avec BOUAROUA Fathi, ERGA Jean-Marc, FERIAEL Sakina et RACHEF Hayette, Le Ravi n°205, mars 2022.

<sup>16</sup> *Ibid.*



0 km 0,5 km 1 km 2 km

Fig. 18 : Plan de Marseille, rapport cités et transports  
©Carla Schneider



## 2. Les transports sur rails à Marseille

### 2.a. Le train côteau marseillais

Pour introduire l'analyse des mobilités sur rails de Marseille, nous porterons notre attention sur la ligne du train côteau, reliant la gare Saint-Charles de Marseille à celle d'Aix-en-Provence. Cette ligne traverse plusieurs quartiers du Nord de Marseille avant de franchir les limites administratives.

La carte ci-contre met en évidence les gares présentes sur la ligne. Nous observons une régularité apparente avec une gare tous les kilomètres, représenté par une zone grisée, dans les quartiers Nord : Picon-Busserine, Sainte-Marthe, Saint-Joseph le Castellais puis Saint-Antoine.

Cependant, avant de quitter Marseille pour Septèmes-Les-Vallons, cette continuité est interrompue : la gare de Notre-Dame-Limite, quartier du XV<sup>ème</sup> arrondissement, manque à cet enchaînement logique.

En plus de cette analyse cartographique, des dysfonctionnements concrets sont constatés sur le terrain. À Saint-Antoine comme à Saint-André, les gares TER sont bien en service mais il est aujourd'hui impossible d'y acheter un ticket : toutes les bornes ont été supprimées.<sup>17</sup>

Yanis Fatnassi, habitant de Marseille et étudiant à Aix-en-Provence, dénonce les retards fréquents et l'inefficacité du TER côteau.

**« Et les retards sont courants. [...] Cela n'incite pas à sortir de chez soi.<sup>18</sup> »**

Cette situation est également relevée par Soraya Guendouz, membre du Syndicat des Quartiers Populaires, qui qualifie cette situation **« d'assignation physique à résidence visant à freiner la mobilité d'une certaine partie de la population.<sup>19</sup> »**

Elle insiste sur les effets d'enclavement provoqués par un réseau de transports inadapté et alerte sur l'exclusion qu'il génère.

**« Les habitant.es de ces quartiers ne sont pas autorisé.es à circuler et de fait, n'ont pas accès à certains équipements publics.<sup>20</sup> »**

La ligne côteau structurante du territoire relève en réalité de fortes inégalités d'accès à la mobilité, particulièrement pour les populations des quartiers populaires du Nord de la ville.



Gares existantes sur la ligne Aix - Marseille (diamètre 1km)

LE TRAIN CÔTEAU : LES GARES SUR LA LIGNE AIX-MARSEILLE

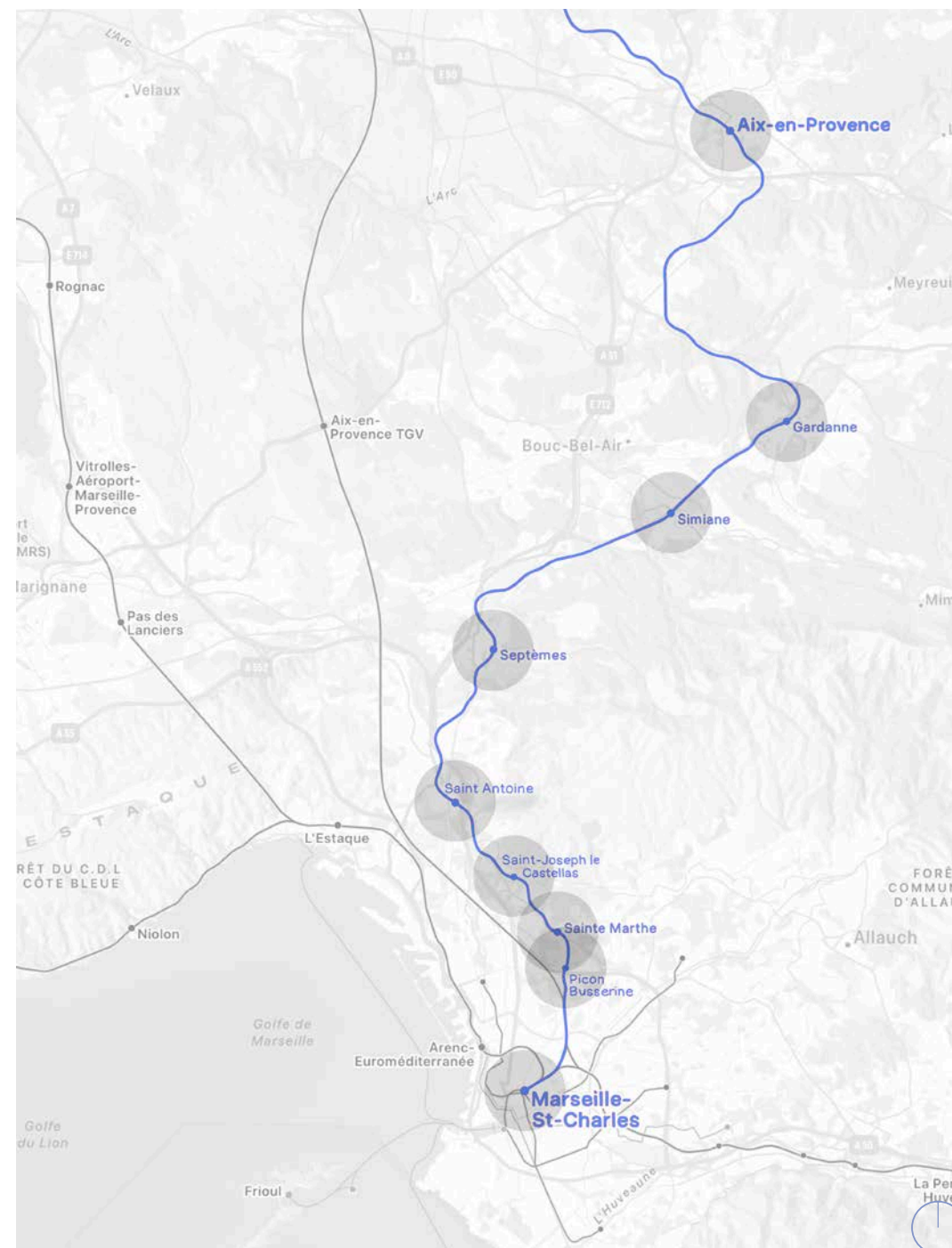
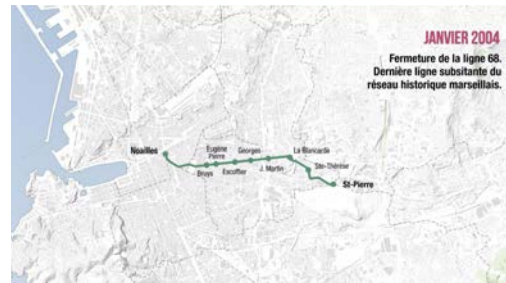


Fig. 19 : Le train côteau : Les gares sur la ligne Aix-Marseille  
©Carla Schneider

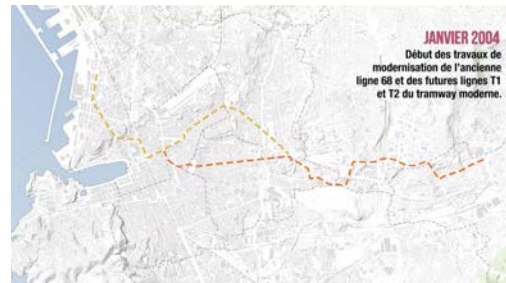
## 2. Les transports sur rails à Marseille

### 2.b. L'évolution du tramway marseillais

La ligne 68 était la dernière ligne active du réseau de tramway marseillais, ouverte en 1893 et fermée en janvier 2004 pour le début des travaux de rénovation du Tramway de Marseille. À cette même date, les premiers travaux de modernisation de cette ancienne ligne débutent pour la création des tramway T1 et T2 aujourd'hui opérationnels à Marseille.<sup>21</sup>



© AGAM - Figure 20



© AGAM - Figure 21

**2004 - 2007** Trois ans après sa fermeture, en juin 2007, la ligne T1 est mise en service reliant l'arrêt Euroméditerranée – Gantes et Les Caillols. En novembre de la même année, la ligne T2 est mise en circulation connectant l'arrêt Eugène Pierre et Les Caillols et partageant donc un trajet commun avec la ligne T1.



© AGAM - Figure 22



© AGAM - Figure 23

**2007 - 2010** En septembre 2008, le tunnel rejoignant la station de métro souterraine de Noailles est ouvert, permettant à la ligne T2 d'étendre son parcours jusqu'à ce quartier. Le projet d'extension de la ligne T1 jusqu'à l'arrêt Arenc- Le Silo est quant à elle achevée en mars 2010.

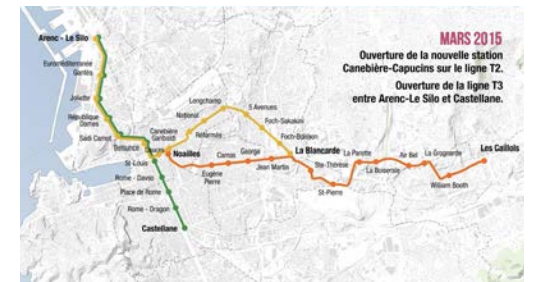


© AGAM - Figure 24

**2010 - 2015** Cinq années plus tard, la ligne T3 est inaugurée reliant l'arrêt Castellane – point de convergence majeur marseillais avec son croisement des deux stations de métro – à l'arrêt Arenc- Le Silo.



© AGAM - Figure 25



© AGAM - Figure 26

**2004 - 2015** En dix ans, de nombreux travaux ont transformé le réseau de tramway de Marseille, avec une modernisation et une extension des lignes T1 et T2 en seulement 6 ans, ainsi que la construction d'une nouvelle ligne de tramway T3 en seulement 5 ans. Ces aménagements ont permis de desservir le centre-ville marseillais et de connecter les pôles de convergence tels que Castellane, Saint-Charles et la Joliette, mais également de requalifier l'espace public urbain des différents parcours des tramways.



© AGAM - Figure 27

<sup>21</sup> AGAM (l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise), *L'évolution du réseau de tramway marseillais depuis 2004*, YouTube, octobre 2023.

Fig. 20 - 27 : Évolution du tramway Marseillais  
©AGAM



### 3. Propositions de la métropole pour les transports en commun

Depuis 2015, plusieurs projets d'extension et de transformation du tramway ont été envisagés à Marseille, dont le projet d'extension du Nord au Sud. Ce projet possède plusieurs objectifs liés à l'environnement et au paysage de son territoire. Parmi eux, nous retrouvons l'accompagnement du développement urbain de quartiers denses en population, la création de nouveaux emplois, la desserte de grands équipements – le parc du 26ème Centenaire, le stade du vélodrome, des hôpitaux, collèges et lycées –, l'accès aux transports aux commun et la requalification de l'espace urbain.

Le plan de transport ci-contre proposé par la métropole illustre les deux phases pour la réalisation de l'extension du Nord au Sud.

La première phase, représentée en jaune, comporte une extension au Nord de l'arrêt Arenç - Le Silo à l'arrêt Capitaine Gèze (1,8 km) et au Sud de la place Castellane à l'arrêt La Gaye (4,4 km). Cette première phase est en cours de construction et prévoit douze nouvelles stations, deux parkings relais – 600 places à l'arrêt Saint Marguerite Dromel et 500 places à l'arrêt La Gaye – et environ 93 000 voyageurs sur la ligne T3 pour 2030. Cette première phase devrait s'achever fin 2025.<sup>22</sup>

La seconde phase, représentée en rouge, est pour le moment toujours en étude de faisabilité. Ce projet d'extension consiste à prolonger le tramway au Nord, de l'arrêt Capitaine Gèze à La Castellane (entre 6,3

et 7,1 km suivant le tracé) et au Sud, de l'arrêt La Gaye à La Rouvière, (1,5 km). Ces futurs terminus abritent chacun deux grands ensembles densément peuplés avec 4 000 habitants pour la cité de La Castellane et 8 000 habitants pour la copropriété de La Rouvière. Le tracé du futur tramway de cette seconde phase est encore en réflexion, avec soit un passage dans les terres, soit un passage sur le littoral.

Les enjeux propres à ces extensions diffèrent en raison de la spécificité de leurs contextes respectifs :

Au Nord, le tramway aura pour objectif en 2030 de désenclaver les quartiers Nord en traversant diverses densités urbaines – telles que : des habitations individuelles, des noyaux villageois – mais aussi de nombreux grands ensembles – tels que le Consolat Mirabeau, Campagne Lévêque et La Castellane – qui sont compris dans les Quartiers Prioritaires de la Ville.

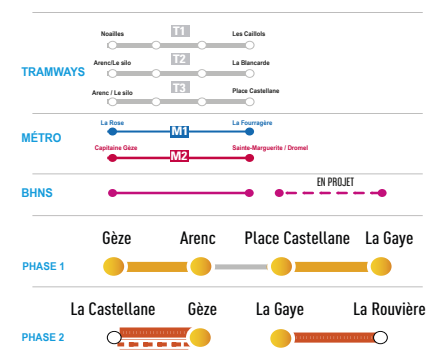
Au Sud, le tramway s'inscrira dans un milieu plus végétal, au milieu des classes plus favorisées habitant dans des ensembles résidentiels fermés, étroitement regroupés.<sup>23</sup>

Les intentions de la métropole semblent être de bonnes propositions. Cependant, nous remarquons des délais excessifs surtout lorsque nous les comparons avec la mise en place des lignes T1, T2 et T3, qui ont pris au total 11 ans et un projet de tramway vers le Nord, toujours pas concrétisé depuis

2013. De plus, le tracé de la première phase mène « *vers le Nord, mais pas trop* <sup>24</sup> », avec un arrêt final à la station Capitaine-Gèze qui abrite déjà le terminus de métro M2. Les attentes prolongées pour le tramway jusqu'aux quartiers Nord aggravent la situation des résidents des quartiers populaires du Nord de la ville, et les retards supplémentaires dans sa construction les laissent dans une grande difficulté de mobilité.

L'étude précédente indique l'absence d'une gare dans les quartiers Nord, interrompant le maillage d'une gare tous les kilomètres. Cependant, aucune mesure n'est prise par la métropole pour privilégier et dynamiser le transport par le train entre les quartiers Nord et le centre-ville.

Comme le souligne un article de La Marseillaise, rendre accessible les quartiers Nord et les relier au centre-ville reste une promesse en surface. Cependant, de nombreux points manquent pour que ce projet se concrétise.



« *Affiché comme une priorité de l'État, le désenclavement du Nord de la ville n'est pas forcément au cœur des projets retenus par Marseille en Grand.* <sup>25</sup> »

PLAN DE L'EXTENSION DU TRAMWAY



Fig. 28 : Plan de l'extension du tramway du Nord au Sud proposé par la Métropole Aix-Marseille-Provence ©LAMÉTROPOLE

<sup>22</sup> Métropole Aix-Marseille-Provence, *Extension Nord-Sud du tramway à Marseille*, Description du projet.

<sup>23</sup> Métropole Aix-Marseille-Provence, *Le tramway rapproche le Nord et le Sud de Marseille*, Dossier de concertation préalable.

<sup>24</sup> ROUBAUD Mireille, *Transport en commun : vers le Nord mais pas trop*, La Marseillaise, décembre 2024.

<sup>25</sup> Ibid.





## C. Connecter les quartiers Nord au centre - ville

1. Ouvrages et témoignages : appuyant la défragmentation par la connexion
2. Propositions de projets de reconnexion
  - 2.a. *Connecter par le train : une nouvelle gare*
  - 2.b. *Connecter par le tramway : un nouveau tramway structurant des quartiers Nords*



## 1. Ouvrages et témoignages appuyant la défragmentation par la connexion

En s'appuyant sur les analyses et la compréhension du territoire marseillais, le projet de ce travail de fin d'études visera à lutter contre la fragmentation sociale à Marseille en se concentrant sur l'amélioration des transports en commun. De nombreux témoignages des habitants des quartiers Nord mettent en évidence le manque d'accessibilité à ces services renforçant les inégalités sociales et leur enclavement :

*«Il y a quelques années, j'habitais dans les quartiers nord de Marseille et je travaillais en centre-ville. Le soir, le retour à la maison était un calvaire. Ça manquait de bus. Et plus largement de transports en commun. Et côté sécurité, le moins que l'on puisse dire, c'est que ça craignait. Du coup, j'ai dû quitter mon poste.<sup>26</sup>»*

La mise en place de transports en commun, permettant de relier les cités du Nord au centre-ville, deviendra un enjeu répondant aux maux marseillais évoqués précédemment. Le projet de tramway vers le Nord de la ville, dans le cadre du plan «Marseille en grand», se présente comme un acteur du désenclavement. Cependant, il ne touche pas réellement les zones les plus isolées de ces arrondissements. Il existe un décalage entre le discours politique et

la réalité du projet, amplifiant la disparité entre le Nord et le Sud qui se traduit dans le quotidien difficile des habitants des quartiers Nord :

*« ce dernier œuvre depuis plusieurs décennies dans les quartiers Nord pour que ce projet de développement des transports publics soit réellement efficace car "s'il ne sert pas à désenclaver, les gens vont être désespérés et il ne faudra pas s'étonner de l'abstention ensuite".<sup>27</sup>»*

De plus, ces quartiers sont une zone stratégique de Marseille avec un potentiel de développement élevé grâce à leur proximité avec le port industriel ou avec les zones économiques de la métropole Aix-Marseille, comme le souligne Elisabeth Pelliccio, présidente du comité d'intérêt de quartier de Saint-André

*« Pourtant, le centre de la métropole c'est nous. On est à 15 minutes de l'aéroport, on est à 20 minutes d'Aix-en-Provence et de Martigues.<sup>28</sup>»*

Mais sans transport efficace à disposition du territoire, ce potentiel reste inexploitable, et les populations populaires de ces quartiers sont bloquées.

<sup>26</sup> MAASKRI Kaltouma, *Et si ?*, Le Ravi, n°179, 2019.

<sup>27</sup> ARNAUD Tristan, *Le projet communiste pour désenclaver les quartiers Nord*, La Marseillaise, 25 janvier 2022.

<sup>28</sup> Elisabeth Pelliccio dans l'article *Le prolongement du tram à Marseille, symbole des disparités Nord/Sud*, 20 minutes, par MAX Adrien, 2017.

Fig. 30 : L'état nous laisse tomber, cité des Maronniers  
©Théo Giacometti





**« Dans les quartiers Nord, plus de la moitié des gens n'ont pas de voiture à cause du coût. Le développement des transports en commun est vital pour Marseille, encore plus ici.<sup>29</sup> »**

Le projet en cours de réalisation ne touche pas suffisamment le nord de la ville pour les politiques militantes qui réclament une prolongation jusqu'à l'hôpital Nord, lieu de convergence et de croisement concernant quotidiennement 8 000 personnes.

**« Celui-ci pourrait même aller jusqu'à « Notre-Dame-Limite » où un grand parking accompagnerait le projet. Car si ce prolongement facilite l'accès au centre-ville pour les populations des quartiers Nord, il favorise aussi l'accès à l'hôpital universitaire à ses 3 200 salariés tout en désengorgeant les deux autoroutes qui encerclent ces quartiers.<sup>30</sup> »**

D'autres lectures permettent d'appuyer le développement d'un transport en commun du type tramway comme l'ouvrage d'Henri Lefebvre intitulé *Le droit à la ville*<sup>31</sup>, dans lequel l'auteur pose l'idée que chaque habitant doit pouvoir accéder à toutes les ressources urbaines. Ces propos, nous pouvons les mettre en relation avec l'enclavement des quartiers Nord qui ne

possèdent pas de transport en commun digne de ce nom pour leur permettre d'accéder à tous les services et équipements nécessaires à leurs bonnes conditions de vie. Ce livre parle de ségrégation spatiale et donne également une définition des dégâts créés par cette fracture.

**« L'urbanisation de la société industrialisée ne va pas sans l'éclatement de ce que nous appelons encore « ville » [...] en dissolvant l'urbain dans la planification industrielle ou/et dans l'habitation.<sup>32</sup> »**

Ainsi, les habitants des cités des quartiers Nord sont privés de certains éléments de la ville. L'extrait de cet ouvrage page 104 –

**« Le droit à la ville ne peut se concevoir comme un simple accès aux services mais comme une transformation qualitative de l'existence.<sup>33</sup> »**

– défend que la mise en place du tramway ne se limite pas à des enjeux d'accessibilité et de distribution, mais qu'il doit être un outil de transformation urbaine.

Le second ouvrage qui pourra appuyer cette théorie des transports en commun est *Accès et mobilité : nouvelles inégalités*<sup>34</sup>, écrit par Jean-Pierre Orfeuil et Fabrice Ripoll. Dans cet ouvrage, les deux auteurs respectivement professeur et maître de conférences à l'Université Paris-Est Créteil, explorent les inégalités sociales liées à l'accès à la mobilité

dans un territoire. Ils mettent en évidence la théorie que l'accès aux transports en commun impacte sur la ségrégation et l'exclusion sociale en fonction du lieu de vie des habitants.

**« La facilité d'accès aux modes de déplacements collectifs décroît fortement des zones les plus denses et les plus centrales vers les zones périphériques.<sup>35</sup> »**

Comme précédemment étudiées à Marseille, ces inégalités d'accès aux réseaux de transports viennent renforcer la fragmentation entre le Sud et le Nord de la ville et séparent les populations selon leur capacité à se déplacer aisément. Le manque d'infrastructure est donc à combler, un tramway reliant les quartiers Nord au centre-ville serait une réponse à cet enjeu et permettrait d'offrir les mêmes opportunités d'accès à la ville à tous les Marseillais.



<sup>35</sup> ORFEUIL Jean-Pierre & RIPOLL Fabrice, *Accès et mobilité : nouvelles inégalités*, édition In Folio, 2015, page 54.

Fig. 32 : Qui aura la dernière part du Ghetto ? graffé par l'artiste Selor dans le quartier du Panier ©Mathieu Mondoloni

2. Propositions de projets de connexion

2.a. Connecter par le train : une nouvelle gare

Dans le cadre de ce travail de fin d'études, la première intervention urbaine découlera de l'analyse de la voie reliant Marseille à Aix-en-Provence. Une nouvelle gare sera donc ajoutée dans le quartier de Notre-Dame-Limite du XV<sup>ème</sup> arrondissement afin de desservir les habitants de ce secteur pour des trajets directs entre les deux principales villes de la métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Cette gare permettra aux habitants du plus haut Nord de la ville de se rendre rapidement dans le centre-ville marseillais et d'y travailler.

Le quartier Notre-Dame-Limite possède une population de 11 334 habitants<sup>36</sup> (en 2016) et concentre de nombreux grands ensembles tels que La Solidarité, Le parc Kalliste, Les Bourrely-Perrin ou La Granière. Ce quartier abrite également l'hôpital universitaire. L'ajout d'un nouvel arrêt sur la ligne de train facilitera l'accès pour ses 3200 salariés. La mise en place de cette nouvelle gare visera à renforcer l'accessibilité ferroviaire de ces quartiers Nord en simplifiant les déplacements quotidiens rapides.



<sup>36</sup> WIKIPÉDIA, Quartiers de Marseille, 2024.

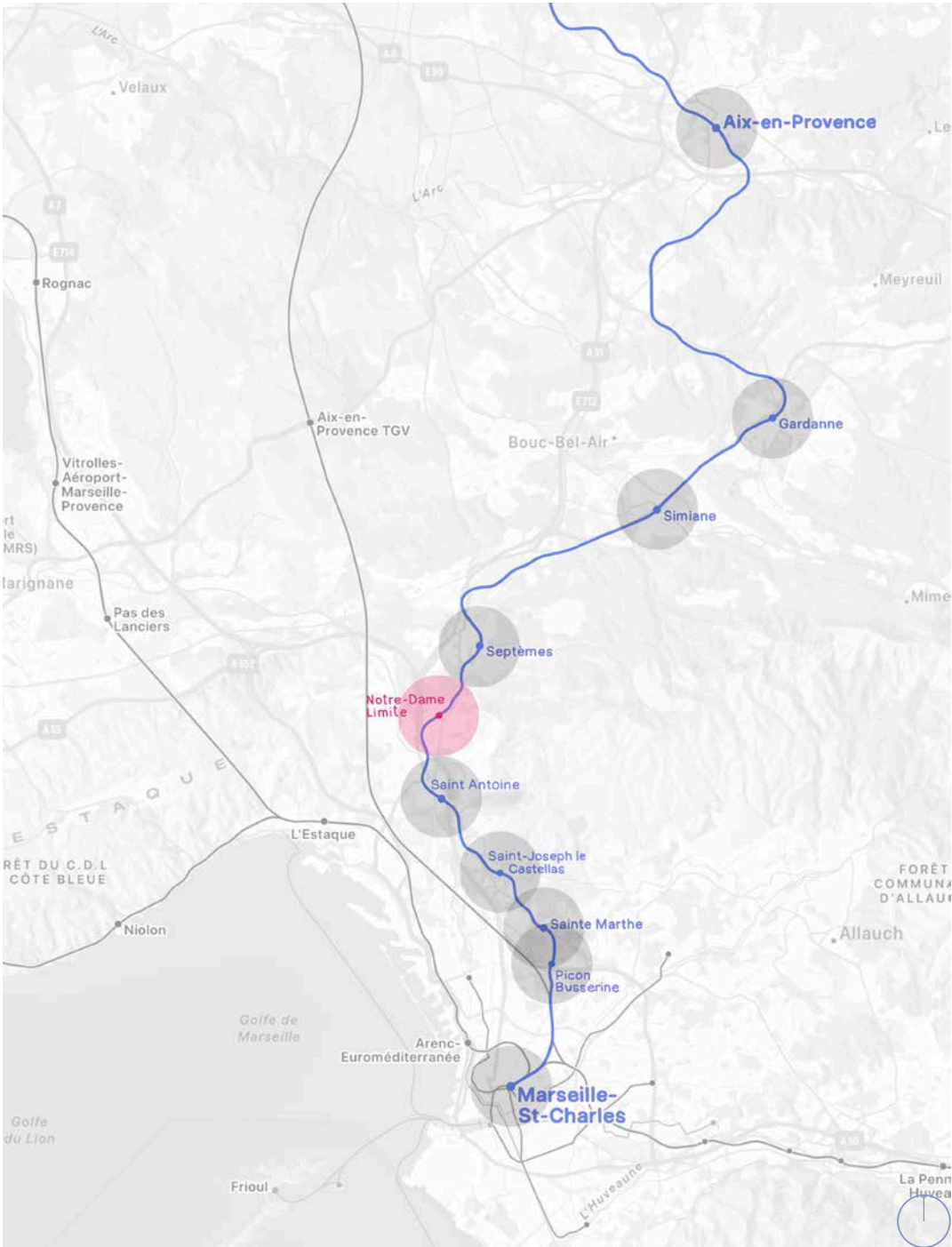


Fig. 32 : Mise en place d'une nouvelle gare sur la ligne Aix-Marseille  
©Carla Schneider



2. Propositions de projets de connexion

2.b. Connecter par le tramway : un nouveau tramway structurant dans quartiers Nord

Après avoir étudié le territoire marseillais et identifié les besoins en mobilité, la mise en place d'un tramway comme transport en commun structurant des quartiers Nord constituera la seconde étape territoriale du projet de fin d'études. Cette infrastructure permettra de relier les cités des XV<sup>ème</sup> et XIV<sup>ème</sup> arrondissements au centre-ville tout en favorisant leur autonomie territoriale à travers un mode de transport en commun adapté à leur configuration urbaine.

Le tracé du nouveau tramway T4 partira du terminus Gèze, actuellement desservi par la ligne T3. La première partie de son parcours se posera sur la trace du projet de la métropole en réflexion visant à étendre les rails du tramway T3 jusqu'à la cité de La Castellane.

Contrairement aux propositions de la métropole, le projet s'inscrira dans une démarche de désenclavement global des quartiers Nord et prolongera le tramway jusqu'à l'extrême Nord, la cité du Parc Kalliste, située en limite territoriale. En prolongeant la boucle des quartiers Nord, les rails viendront rejoindre la ligne Aix-Marseille dans le quartier de Saint-Antoine donnant au tramway la particularité de circuler sur les rails de train.

Le tram-train, dérivé du tramway, est un véhicule apte à circuler sur des voies de tramway en milieu urbain et sur le réseau ferroviaire afin de relier sans rupture des destinations dans le périurbain. Ce modèle est né en 1992 dans la région de Karlsruhe en Allemagne et vise également à reconnecter des quartiers délaissés à leur centre. Le tram-

train optimisera l'utilisation des réseaux existants grâce à sa capacité à circuler sur des infrastructures mixtes. Ce mode de transport permettra également la réduction des coûts d'investissement et de construction grâce à la réutilisation des rails ferroviaires existants et assurera une fluidité de transport entre les zones urbaines et périurbaines.

Ainsi, le tramway parcourra 3,5 km sur la voie ferroviaire en passant à la gare Saint-Joseph Le Castellans et en sortant à la gare de Sainte-Marthe. Ce nouveau transport en commun passera non loin de la nouvelle gare de Notre-Dame-Limite qui a été implantée, permettant un accès direct aux cités du Nord avec Aix-en-Provence. Le T4 finira sa boucle au Sud des quartiers Nord densément peuplé avant de rejoindre le terminus Gèze.

Au total, le tramway circulera sur 20 km en milieu urbain avec une trentaine d'arrêts et il desservira 93 cités des quartiers Nord. En reliant les quartiers Nord au centre-ville, le projet de tramway contribuera à la redynamisation des territoires périphériques. L'accessibilité aux mobilités territoriales renforcera l'autonomie des habitants des cités et favorisera leur désenclavement.

- T3 - tracé existant
- T3 - projet en cours
- T3 - projet « futur »
- Train Aix- Marseille
- Proposition Tram - Train
- Proposition Tram - Train

UN NOUVEAU TRAMWAY DANS LES QUARTIERS NORD

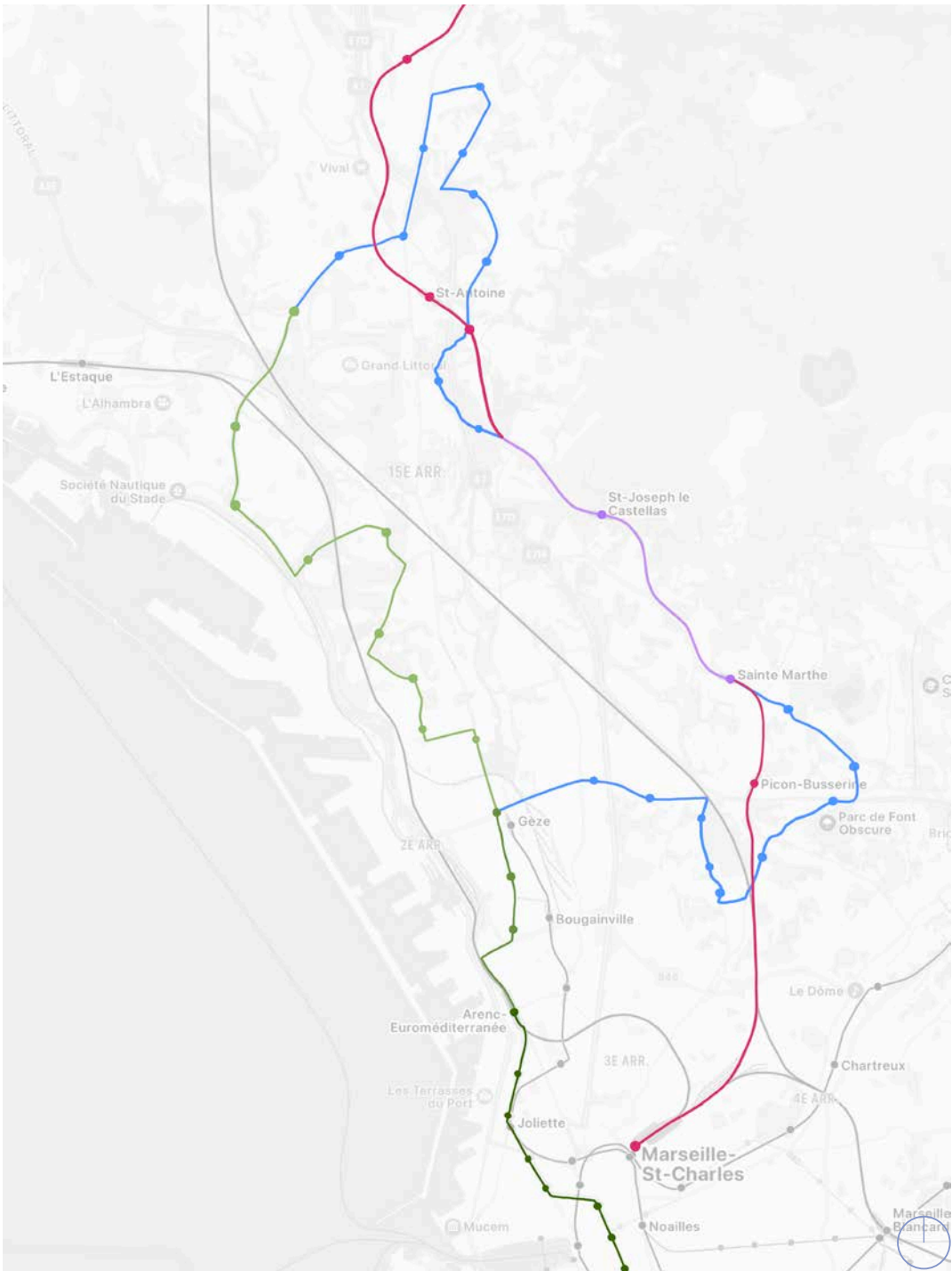


Fig. 33 : Tracé du nouveau tramway des quartiers Nord  
©Carla Schneider

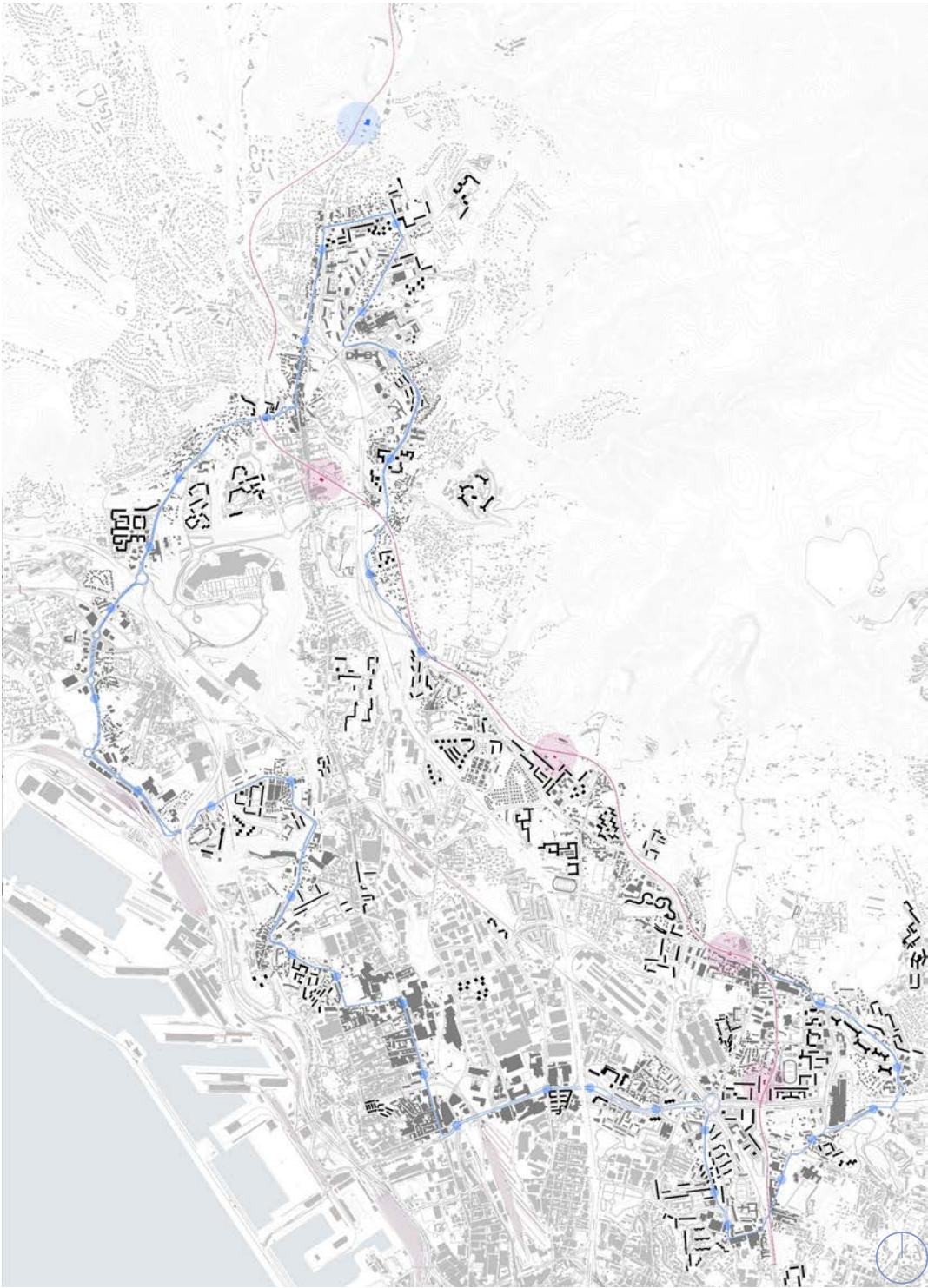


Fig. 34 : Le tramway T4 dans les Quartiers Nord  
©Carla Schneider

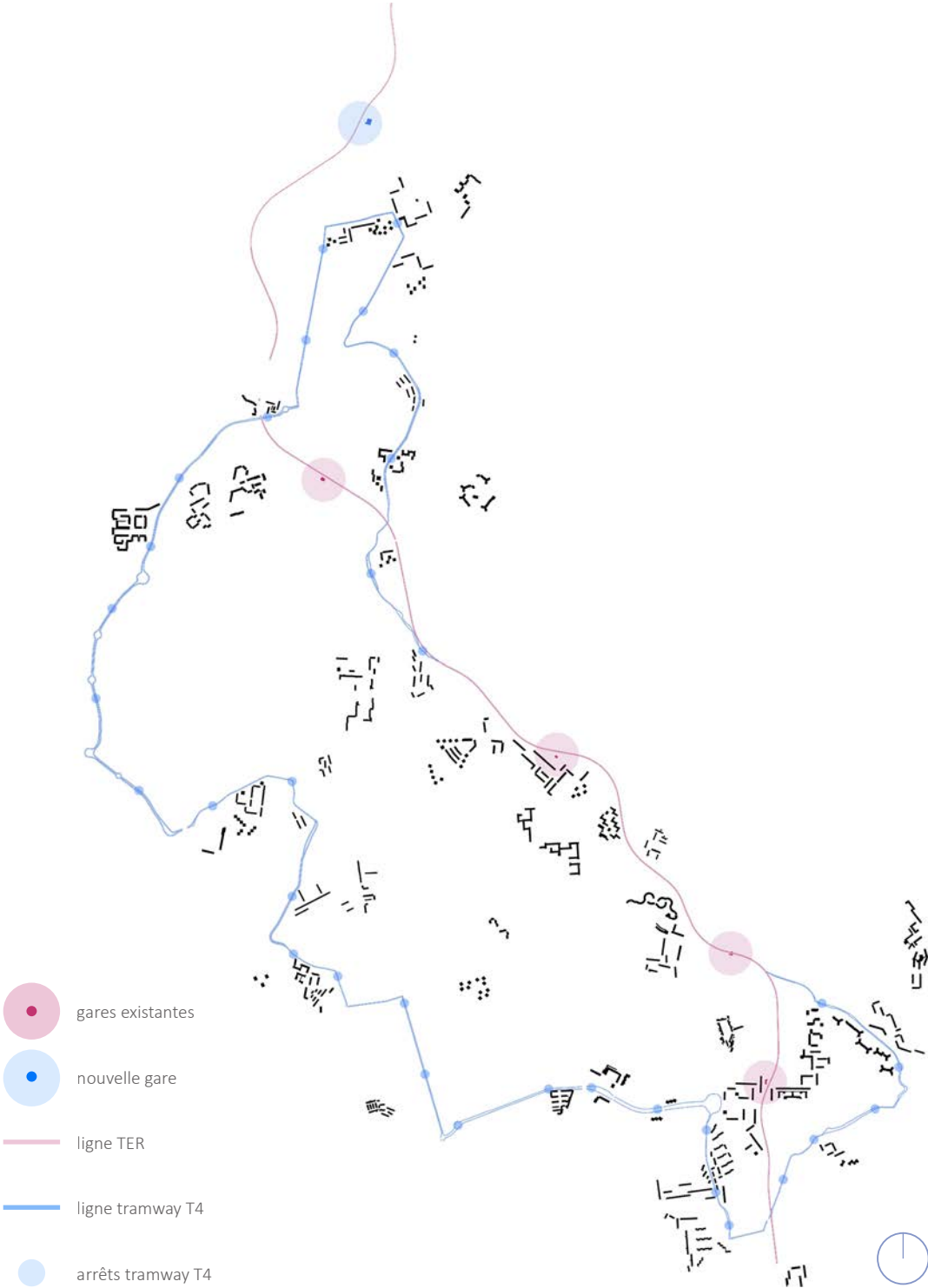


Fig. 35 : Relation entre les cités et le tramway T4  
©Carla Schneider



La cité phocéenne est connue pour ses paysages divers et variés. La topographie à Marseille est un des éléments constitutifs son identité urbaine unique. Pour cohabiter avec cette topographie complexe, les infrastructures ont dû s'adapter pour former le tissu urbain actuel marseillais.

Le tramway, sur sa distance de 20km, traversera des cadres urbains et naturels contrastés et devra ainsi ajuster son tracé avec soin tout au long de son parcours. L'espace des voiries qui lui sera accordé variera : le tramway cohabitera par moment avec la voiture – **coupe ci-contre située chemin des Bourrely, XV<sup>ème</sup> arrondissement, quartier Notre-Dame-Limite** – mais il aura parfois la place d'avoir sa propre voie de circulation dédiée – **voir coupe ci-contre située chemin du Littoral, XVI<sup>ème</sup> arrondissement, quartier de Saint-André**.

Les collages mettent en avant la particularité des espaces urbains traversés, avec le passage sous le Viaduc ferroviaire de Saint-Antoine – **chemin de Saint-Antoine, XV<sup>ème</sup> arrondissement, quartier de Saint-Antoine** – mais aussi le parcours autour du rond-point de la cité Fontvert, et le passage du train en dessous – **rue Fontvert et chemin de Sainte-Marthe, XIV<sup>ème</sup> arrondissement, quartier Saint-Barthélemy**.

Ainsi, ce mode de transport prendra des formes urbaines différentes suivant l'échelle de l'architecture qu'il traverse et s'adaptera aux besoins de mobilités diverses et présentes dans chaque secteur.



Fig. 36 : Insertion du tramway dans les quartiers Nord, chemin de Saint - Antoine, sous le viaduc ferroviaire de Saint-Antoine.

©Carla Schneider

Fig. 37 : Insertion du tramway dans les quartiers Nord, rond point de la cité Fontvert au-dessus de la voie ferroviaire.

©Carla Schneider

#### COHABITATION AVEC LA VOITURE

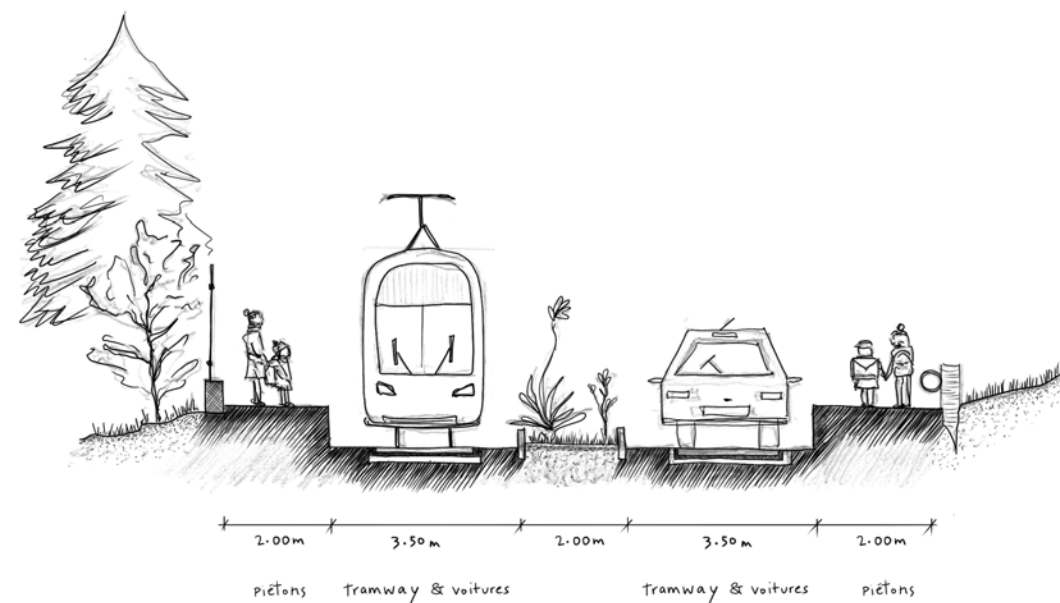
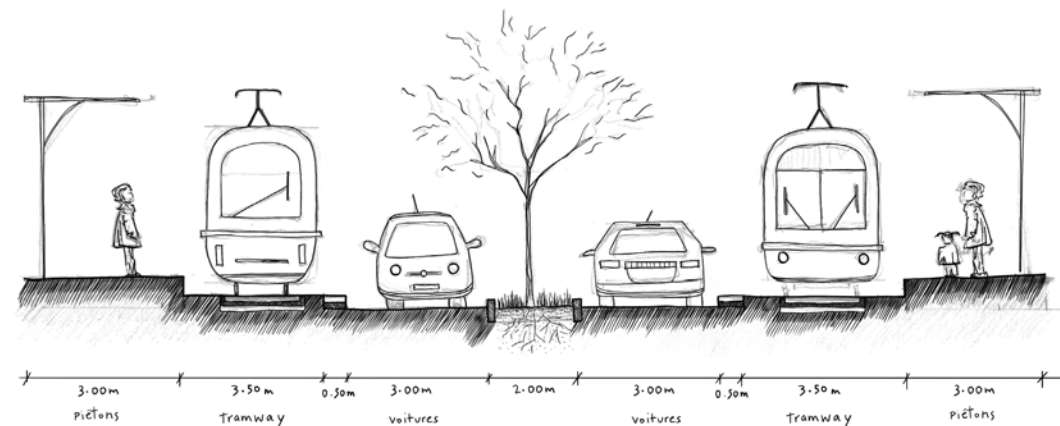


Fig. 38 : Insertion du tramway dans les quartiers Nord, coupe chemin du Littoral

©Carla Schneider

Fig. 39 : Insertion du tramway dans les quartiers Nord, coupe chemin des Bourrely

©Carla Schneider



**D. L'impact du tramway sur le  
territoire marseillais**



Les projets de transformation des transports en commun permettront de réduire la fracture sociale et géographique entre les quartiers Nord et le reste de la ville. L'objectif principal de la partie territoriale de ce travail de fin d'études est de lutter contre la séparation sociale en facilitant les déplacements des populations enclavées vers les zones plus dynamiques de la ville.

La nouvelle gare du quartier de Notre-Dame-Limite permettra un accès direct aux centres-villes des deux plus grandes villes de la métropole : Aix-en-Provence et Marseille. Elle permettra de désengorger l'autoroute et de faciliter l'accès direct entre la gare Saint-Charles et l'hôpital Nord, comprenant 3200 salariés quotidiens.

Le tramway des quartiers Nord leur permettra d'obtenir une plus grande autonomie par rapport au centre-ville tout en assurant une liaison directe avec ce dernier. Cette infrastructure de transport facilitera l'accès aux équipements publics et contribuera à redynamiser les rues grâce à un travail d'aménagement public. Par ailleurs, cet objet de mobilité encouragera la réduction de

l'utilisation de la voiture en désengorgeant davantage les axes rapides menant aux infrastructures existantes, l'hôpital Nord et les universités voisines. Les habitants des quartiers périphériques au nouveau tramway se verront offrir un accès plus simple aux emplois, aux formations et aux services urbains.

De plus, comme déjà observé à Marseille, le tramway T4 jouera un rôle économique important sur le territoire qu'il traversera. Ce mode de transport deviendra un réel levier d'accompagnement de la requalification des espaces urbains. Étant plus qu'un outil de mobilité, il représente aujourd'hui à Marseille une opportunité de développement économique, comme l'illustre le graphique ci-dessous, rendant compte de l'évolution du nombre d'établissements créés de plus d'un salarié depuis la mise en service du tramway marseillais.

La carte croisée suivante met en relation le taux de pauvreté marseillais avec le nouveau trajet du tramway T4 établi par le TFE. Ce nouveau parcours permettra de désenclaver ces quartiers dits « défavorisés » présentant

ÉVOLUTION DES ÉTABLISSEMENTS CRÉÉS SUR LA LIGNE DE TRAMWAY

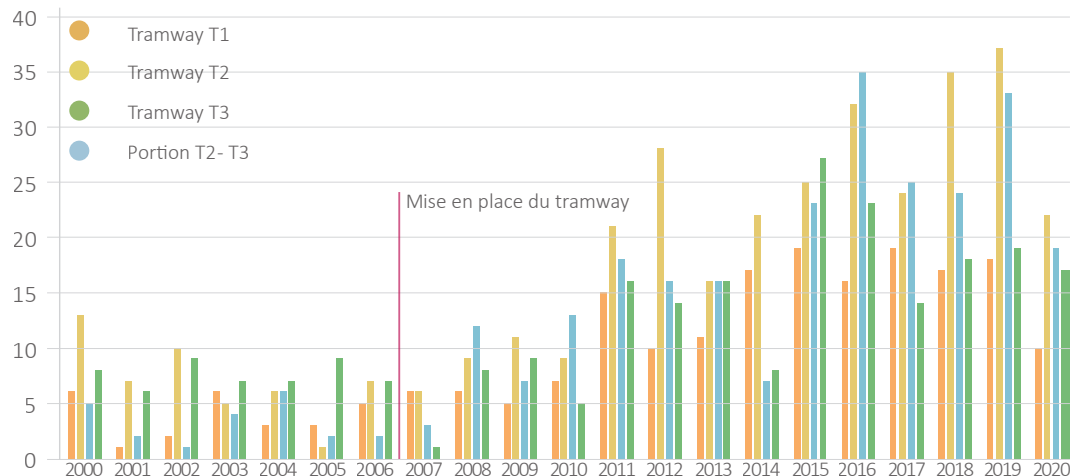


Fig. 41 : Graphique économique du tramway  
©Carla Schneider

le taux de pauvreté le plus élevé des arrondissements de Marseille. La nouvelle infrastructure de transport jouera un rôle essentiel dans l'ouverture des quartiers Nord au reste de la ville et dans le renforcement de l'autonomie des cités constituantes de ces quartiers.

La mobilité sur le territoire est ici entreprise comme un facteur clé de justice spatiale et d'inclusion en répondant à la fois aux problèmes d'accessibilité aux transports en commun, mais aussi en contribuant à une réparation sociale pour les habitants délaissés.

CARTE CROISÉE DU TAUX DE PAUVRETÉ ET NOUVEAU TRAMWAY T4

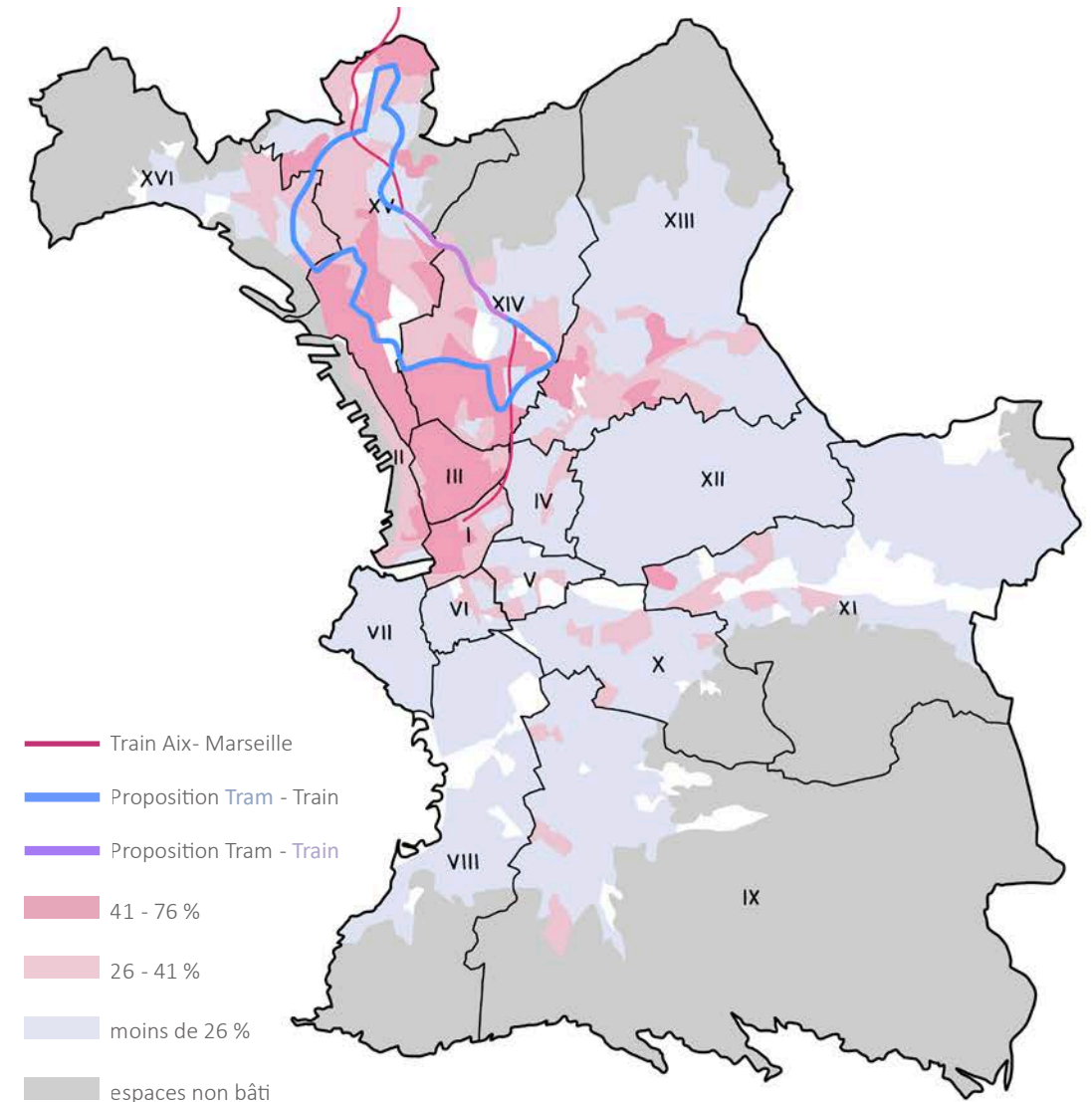


Fig. 42: Cartographie du taux de pauvreté à Marseille en relation avec le parcours du nouveau tramway T4  
©Carla Schneider



## 2. LES QUARTIERS NORD







## A. Genèse des grands ensembles marseillais

1. Contexte et Seconde Guerre mondiale
2. Premières solutions d'après-guerre (1930 - 1950)
3. Apparition des grands ensembles (1950 - 1970)
4. Les politiques de la Ville (1990 - XXI<sup>ème</sup>)
5. Copropriétés dégradées, bailleurs sociaux indignes et marchands de sommeil (XXI<sup>ème</sup>)



## 1. Contexte et Seconde Guerre Mondiale

L'histoire des grands ensembles marseillais commence bien avant leurs constructions. Ce sont par des dynamiques sociales, mais aussi territoriales, que la ville se façonne depuis plusieurs siècles.

À partir du XIV<sup>ème</sup> siècle, Marseille devient un grand port colonial entraînant un développement rapide des infrastructures portuaires.

Certains quartiers du centre-ville, comme Noailles et Belsunce, accueillent alors une main-d'œuvre immigrée contribuant à leur paupérisation progressive.

Durant cette densification du centre-ville, les quartiers Nord sont principalement des zones rurales parsemées de bastides bourgeoises. Le Sud, lui, se compose plutôt de villages de pêcheurs dans les criques et de quelques villas.<sup>37</sup> La ville continuera de se développer dans cette vision, agrandissant ainsi Marseille par la densification de ses quartiers.

Arrive ensuite la Seconde Guerre mondiale et les destructions massives qu'elle a laissées derrière elle. En conséquence, une crise du logement sans précédent, comme dans le reste de la France, s'abat sur Marseille. L'État doit réagir rapidement et lance ainsi une campagne pour la construction de logements sociaux à l'échelle nationale. Cette politique est rendue possible par l'industrialisation du bâtiment. L'utilisation de techniques comme le préfabriqué permet de construire rapidement et en grande quantité. L'objectif de cette reconstruction est de permettre à toutes les classes sociales d'avoir accès au logement et aux services publics.

*« La rhétorique autour de ces projets est d'une grande cohérence et témoigne d'un effort concerté pour l'accès universel au logement et aux services publics en théorie sans distinction sociale.<sup>38</sup> »*

C'est par ces influences historiques que le territoire marseillais a vu apparaître ses ensembles.



Fig. 45 : Gravure, plan ancien de la ville de Marseille, 1596  
©Braun et Hogenberg

<sup>37</sup> Wikipédia, *Urbanisme à Marseille*, 2025.

<sup>38</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, édition Parenthèses, 2022, page 47.



## 2. Premières solutions d'après-guerre (1930 - 1950)

Les premières solutions de relogement montrent déjà une fragmentation sociale et spatiale. Selon les catégories sociales visées, les projets ne sont pas implantés dans les mêmes quartiers, accentuant les inégalités territoriales.

Dans les quartiers Sud, les logements sont construits pour accueillir les classes moyennes et supérieures de la ville.<sup>39</sup>

L'exemple le plus connu est l'**Unité d'habitation** de Le Corbusier implantée dans le VIII<sup>ème</sup> arrondissement et inaugurée en 1952. Cette icône architecturale, financée par l'État, comprend 337 appartements pour 1200 habitants dans une architecture qui tend vers l'autonomie, intégrant commerces et équipements.

Dans le même arrondissement, le projet **Sogima-Périer**, réalisé par Louis-Clovis Heckly et Charles Favel, propose 120 appartements également destinés aux classes moyennes. Situé dans un quartier bourgeois, cette intervention illustre l'intention de reloger les classes sociales supérieures dans des environnements déjà valorisés.

Parallèlement, les logements sociaux destinés aux classes populaires, construits à moindre coût et avec des matériaux de qualité inférieure, sont implantés dans les quartiers Nord de la ville. Leurs positions en périphérie de la ville, loin des services et des équipements, participe à la production d'une ville fragmentée et à la marginalisation des habitants.

C'est le cas de la **cité-jardin de Saint-Just** (1931) située dans le XIII<sup>ème</sup> arrondissement. Dessinée et pensée par les architectes Joseph

Lajarrige, Bernard Lariche, Louis Poutu et Eugène Senès, elle répond à une commande de la Ville dans le cadre du programme HBM (Habitations à Bon Marché). Le projet propose 148 appartements conçus comme une juxtaposition de maisons individuelles, regroupées par quatre, dans un style pavillonnaire tourné sur lui-même.

Un second exemple est l'**ensemble de Saint-Barthélemy** (1953) conçu par l'architecte Charles Lestrade pour des employés de la SNCF. Située dans le XIV<sup>ème</sup> arrondissement, cette opération linéaire se compose de 200 logements avec une architecture répétitive facilitant la rapidité et la réduction des coûts de construction. Le projet propose un rez-de-chaussée commercial pour répondre aux besoins des habitants, enclavés dans un territoire dépourvu d'équipement.

Un autre exemple marquant de cette période est l'intervention de l'architecte Fernand Pouillon sur les **opérations de logements sur le vieux port** (1954) de Marseille. À travers ces projets dans lesquels il porte une attention aux détails, aux proportions et à la qualité des espaces collectifs, Fernand Pouillon démontre que le logement social peut offrir des appartements qualitatifs en rupture avec la logique de relégation spatiale. Situées dans les quartiers populaires du centre-ville, ces interventions marquent un tournant en s'inscrivant dans une volonté fonctionnaliste et esthétique.

Les projets présentés révèlent une période qui participera à l'organisation du territoire fondé sur la séparation des populations. Les localisations des ensembles vont renforcer la fragmentation urbaine et sociale, entraînant des effets de plus en plus marqués sur la ville dans les décennies suivantes.

<sup>39</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, édition Parenthèses, 2022, page 47.

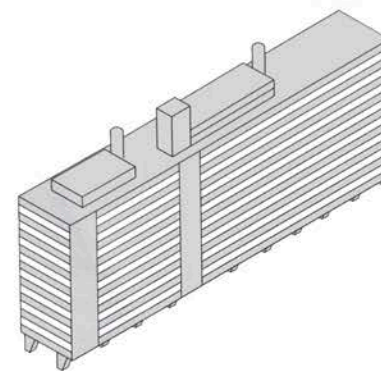


Figure 46 : Unité d'habitation, La cité Radieuse, 1947 - 1952, Le Corbusier, 337 appartements. Boulevard Michelet, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, Marseille

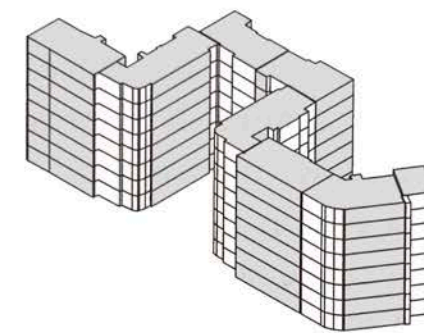


Figure 47 : Sogima-Périer, 1937 - 1938, Charles Favel & Louis-Clovis Heckly architectes, 120 appartements. Boulevard Gaston-Crémieux, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, Marseille

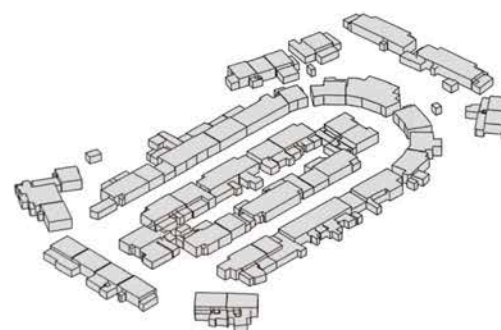


Figure 48 : Cité-jardin Saint-Just, 1931, Joseph Lajarrige, Bernard Lariche, Louis Poutu et Eugène Senès architectes, 148 appartements. Avenue Lucien-Allongé, XIII<sup>ème</sup> arrondissement, Marseille

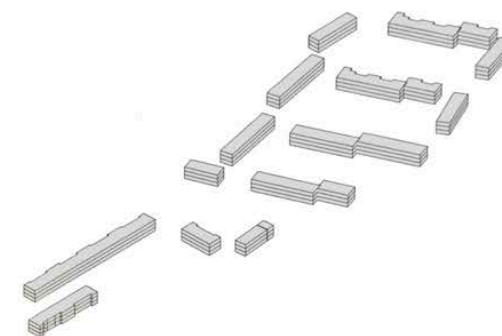
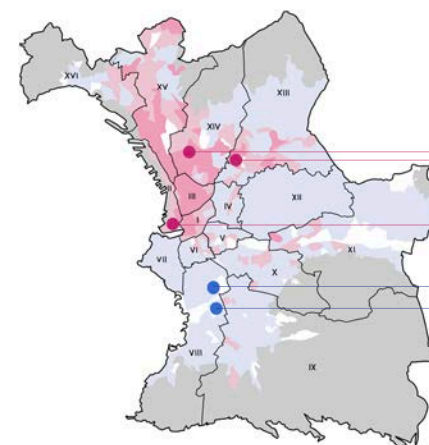


Figure 49 : Ensemble Saint-Barthélemy, 1953, Charles Lestrade architecte, 200 appartements. Chemin de Sainte-Marthe, XIV<sup>ème</sup> arrondissement, Marseille



Ensembles Saint-Barthélemy

Cité-jardin Saint-Just

Opérations Fernand Pouillon

Sogima-Périer

Unité d'habitation

Fig. 46-49 : Axonométries des premières solutions

©Carla Schneider

Fig. 50 : Les opérations situées et carte du taux de pauvreté

©Carla Schneider

### 3. Apparition des grands ensembles (1950-1970)

Dans les décennies qui suivent, la crise du logement persiste. Face à une forte croissance démographique, les pouvoirs publics décident de changer d'échelle. Dans ce contexte mouvementé, les grands ensembles apparaissent.

À Marseille, ces grands ensembles émergent massivement dans les quartiers Nord. Ils ont pour but de remplacer les bidonvilles qui s'y sont installés à l'arrivée de nouvelles populations. Le terme «grand ensemble» est utilisé pour la première fois en 1935 pour décrire la cité La Muette à Drancy, aux portes de Paris, faisant *« référence à une forme urbaine spécifique qui se popularise dans la France de l'après-guerre comme solution à la crise aiguë du logement.<sup>40</sup> »*

À partir des années 1950, les HLM (Habitations à Loyer Modéré) se multiplient. Ces logements ne sont donc pas conçus spécifiquement pour les classes populaires ou immigrées, mais sont considérés comme la réponse la plus efficace et la plus rapide à la pénurie de logements.

Entre 1954 et 1975, la population marseillaise passe de 636 000 à 908 000 habitants<sup>41</sup>.

Cette croissance démographique est portée par le Baby-Boom et l'arrivée massive de populations originaires d'Afrique du Nord. Marseille n'est pas un cas isolé, c'est l'ensemble du territoire français qui rend compte d'une forte hausse de sa population. Par conséquent, le logement devient un enjeu national. Cela se traduit par la multiplication

de construction de tours et de barres. La cité phocéenne en témoigne ainsi par son paysage des quartiers Nord.

Le déclin de ces grands ensembles débute très rapidement après leur apparition, dès le milieu des années 70. Les classes moyennes et les familles les plus aisées quittent progressivement les HLM pour accéder à la propriété dans d'autres quartiers.

Ainsi, les grands ensembles ont été dans un premier temps une réponse rapide et peu coûteuse à une crise aiguë du logement. Cependant, leur concentration dans les quartiers Nord et l'abandon progressif par les classes aisées a contribué à renforcer la ségrégation et la fragmentation urbaine actuelle à Marseille.

<sup>40</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, édition Parenthèses, 2022, page 50.

<sup>41</sup> *Ibid*, page 70.



Fig. 51 : Murs préfabriqués à Creil, 1951.  
©Archives Nationales



## 4. Les politiques de la Ville (1990 – XXI<sup>ème</sup>)

Depuis le départ des classes moyennes, les logements sont progressivement abandonnés et se dégradent. Les grands ensembles concentrent désormais une population précaire qui est **« marginalisées par le marché du travail, et qui n'a pas les moyens d'assumer les frais d'entretien grandissants de la copropriété.<sup>42</sup> »**

À partir des années 90, face à cette situation, l'État met en place un ensemble de mesures connues sous le nom de « *Politique de la Ville* » afin d'améliorer les conditions de vie des quartiers en difficulté. Ces dispositifs reposent sur des outils sociaux et économiques agissant localement dans les grands ensembles urbains.

À l'orée du XXI<sup>ème</sup> siècle, **« les pouvoirs publics réduisent le financement de ces mécanismes de revitalisation urbaine centrés sur la population et les remplacent par de nouvelles politiques qui comptent sur la restructuration du territoire pour résorber les problèmes sociaux – et satisfaire les lobbies du BTP.<sup>43</sup> »**

En 2003, la loi portée par Jean-Louis Borloo marque un tournant dans la Politique de la

Ville. Elle vise à réduire les inégalités sociales et urbaines, en particulier dans les quartiers sensibles, articulée autour de quatre axes : rénovations urbaines, développement économique (création de zones franches urbaines), aide aux personnes surendettées et réorganisation des HLM.<sup>44</sup>

À Marseille, cette loi sert de base au lancement du PNRU (Plan National de Rénovation Urbaine), coordonné par l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine). Ce plan vise à transformer en profondeur les quartiers les plus en difficulté situés dans les quartiers Nord.<sup>45</sup>

Le PNRU cible 14 quartiers prioritaires dans la ville. Le projet prévoit la démolition de 3000 logements, compensée par la création de 3600 nouveaux logements ainsi que l'amélioration des espaces publics et l'augmentation des espaces verts.<sup>46</sup>

Malgré des objectifs de justice sociale et de mixité, la loi Borloo est critiquée pour ses effets fragmentant sur la société. Ces rénovations ont conduit à une gentrification, provoquant une hausse de loyers et excluant les habitants les plus précaires, comme le relève l'association DAL (Droit Au Logement) dans son article *Loi Borloo et renouvellement urbain : 20 ans pour un échec*.



<sup>42</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, édition Parenthèses, 2022, page 50.

<sup>43</sup> Ibid.

<sup>44</sup> WIKIPÉDIA, *Loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine*, 2025.

<sup>45</sup> Z. Julia, *14 quartiers marseillais sélectionnés pour une rénovation prioritaire*, Made In Marseille, 18 décembre 2014.

<sup>46</sup> La Ville de Marseille, *Éradication de l'habitat indigne*.

Fig. 52 : Marche pour l'égalité, 1983  
©Pierre Ciot



*« Ce programme s'est appuyé sur le concept de « mixité sociale » introduit dans la loi Aubry (1998), lequel vient justifier de remplacer des habitants modestes par d'autres plus aisés.<sup>47</sup> »*

Cet article souligne également l'effet de cette loi sur le déplacement des populations. Beaucoup d'habitants sont relogés en périphérie, loin des infrastructures et des services publics.

*« Les principaux effets ont été de financer la destruction de logements sociaux, de gentrifier les quartiers populaires d'habitat social et privé, de repousser les populations modestes et précaires plus loin dans la périphérie, stimulant la flambée des prix du logement, particulièrement en zones tendues.<sup>48</sup> »*

Par cette loi, les quartiers rénovés deviennent plus homogènes socialement, excluant une partie de la population. Certaines opérations de renouvellement urbain ont contribué à creuser la fracture territoriale. La loi Borloo, qui repose en grande partie sur des logiques de démolition, *« entend explicitement empêcher la consolidation des*

*ghettos [...] affirmant que ce dispositif peut changer l'image de ces quartiers.<sup>49</sup> »*

Par conséquent, les zones les plus sensibles ont vu une re-concentration de la pauvreté à cause des politiques de rénovations urbaines basées sur la démolition en déconnectant ces quartiers du reste de la ville plutôt que de créer une réelle mixité sociale

*« La nouvelle politique de démolition, qui a en commun avec les grands ensembles modernes d'être une "approche de grande ampleur", est un mécanisme simple pour éradiquer littéralement le problème social et fournit un plus grand espace à la spéculation immobilière.<sup>50</sup> »*

<sup>47</sup> DAL (Droit Au Logement), *Loi Borloo et renouvellement urbain : 20 ans pour un échec*, communiqué à Paris, 1er août 2023.

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, édition Parenthèses, 2022, page 50-51.

<sup>50</sup> *Ibid.*, page 51.

Fig. 53 : 1 Français sur 4 a un grand-parent immigré  
©Jacques Windenberger





## 5. Copropriétés dégradées, bailleurs sociaux indignes et marchands de sommeil (XXI<sup>ème</sup>)

L'habitat indigne reste une réalité douloureuse et persistante à Marseille, surtout dans les quartiers les plus précaires. Le drame de la rue d'Aubagne évoqué plus tôt en est un symbole tragique. Il illustre la négligence des services publics face à l'insalubrité et à l'abandon des bâtis dans le cœur de ville. La présence de copropriétés dégradées encore habitées témoigne d'une défaillance dans la gestion du parc immobilier ancien. Le slogan résonnant dans la rue d'Aubagne le dimanche 3 novembre 2018 résume bien ce sentiment d'abandon.

**« C'est pas les pauvres qu'il faut virer. C'est pas les tours qu'il faut raser. C'est le mal-logement qu'il faut traiter.<sup>51</sup> »**

Le parc social n'est pas épargné. Certaines cités, comme Air Bel dans le XI<sup>ème</sup> arrondissement à l'Est de la ville, subissent depuis des années un abandon quasi-total par leurs bailleurs. Ce grand ensemble qui compte 6900 habitants pour 1200 logements souffre d'un manque flagrant d'entretien et vit dans des conditions indignes. Djamil, la présidente de l'association *« il fait bon vivre dans ma cité »*, a pris la parole dans l'article *Leur cité va craquer* du journal CQFD. Elle dénonce l'inaction des bailleurs sociaux à Air Bel.

**« Dans ce bâtiment, les habitants se plaignent que les murs ont bougé. Une des locataires n'arrive même plus à fermer sa fenêtre. Logirem lui avait promis de la muter dans un autre appartement en février 2019.<sup>52</sup> »**

En 2017 un drame frappe la cité : Hamid Haouache, père de famille de 45 ans, décède après avoir été contaminé par l'eau du robinet, six ans après des infections similaires chez d'autres habitants d'Air Bel.<sup>53</sup> Malgré les nombreuses alertes, les bailleurs sociaux Logirem, Unicil et Erilia n'ont pas réagi et ont été condamnés pour leurs négligences, révélant de profondes failles dans la gestion du logement social.

Au-delà du parc social, le secteur privé exploite également la précarité. Des marchands de sommeil louent des logements insalubres à des prix exorbitants en ciblant les personnes les plus vulnérables.

Gérard Gallas, ancien policier, a ainsi été condamné à quatre ans de prison ferme<sup>54</sup> pour avoir loué 72 taudis, parfois aménagés dans des caves et pour une somme pouvant aller jusqu'à 600 euros par mois. Ses locataires

<sup>51</sup> ROF Gilles, *À Marseille, la crise de l'habitat indigne toujours aigüe*, Le Monde, novembre 2024.

<sup>52</sup> Entretien de Djamil par KIEFER Cécile dans *Leur cité va craquer*, CQFD, novembre 2019.

<sup>53</sup> Ibid

<sup>54</sup> ASSÉNAT Nelly, VINCENEUX Mathilde, *Quatre ans de prison ferme pour l'ancien policier qui louait des logements indignes à Marseille*, France Bleu, janvier 2024.

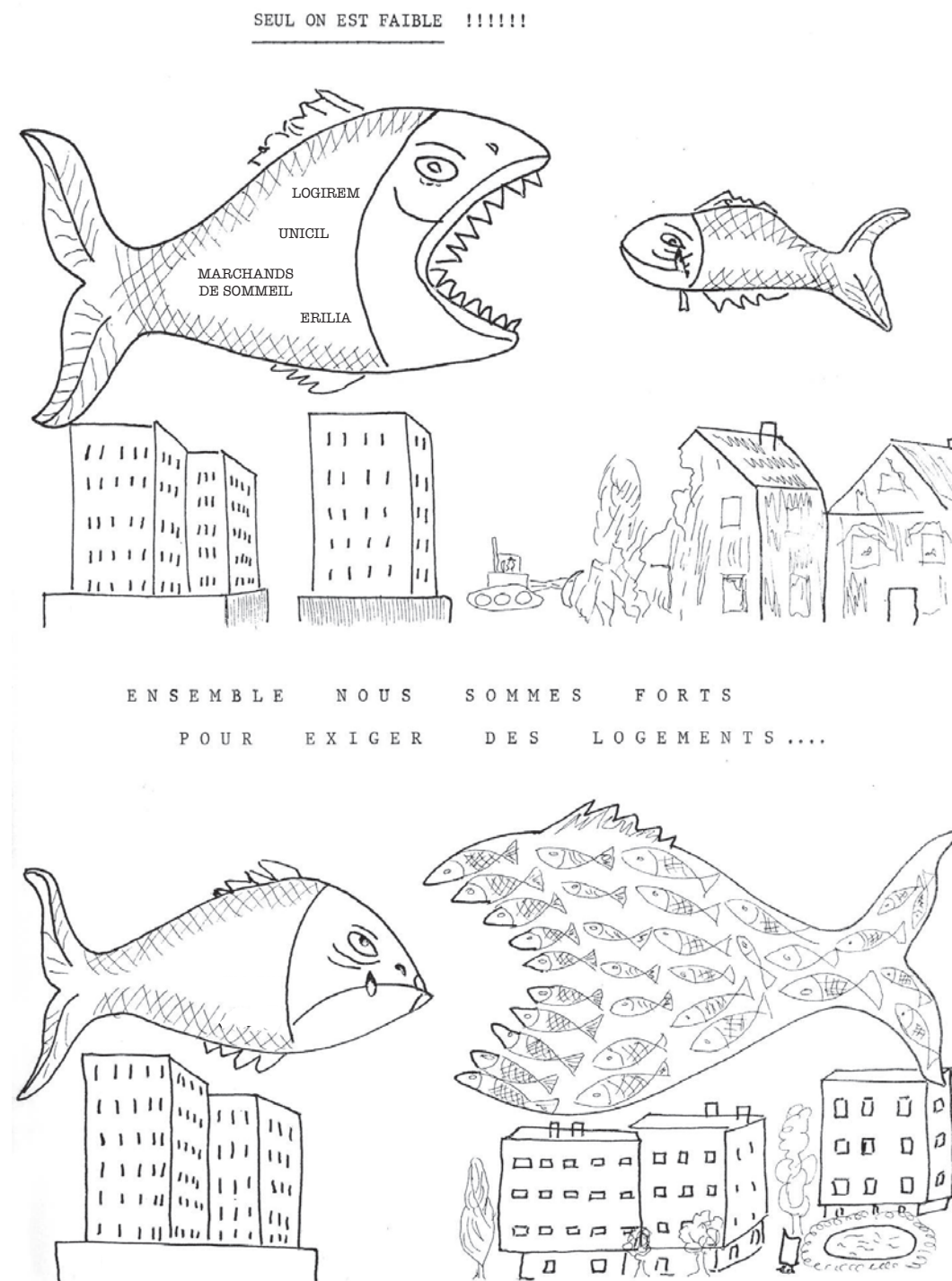


Fig. 54 : Le plan Manhattant ou Que crèvent les expulsés !  
©Albert Martens, modifiée par Carla Schneider



étaient pour la plupart des familles précaires et des étrangers en grande difficulté. Parmi ses victimes, Idiahi, un sans-papiers, qui payait 400 euros pour un logement de 5m<sup>2</sup>.

**« Il a tourné à son avantage le fait que nous étions sans-papiers, dans une situation critique.<sup>55</sup> »**

Un autre cas emblématique de marchand de sommeil est celui de David Bertin<sup>56</sup>, un multi-proprétaire qui a été reconnu coupable d'avoir loué une mansarde inhabitable de 9m<sup>2</sup> à une mère seule.

Ces situations de logements indignes, loin d'être des cas isolés, s'inscrivent dans des dynamiques plus globales de spéculation immobilière, de gentrification et d'abandon progressif des quartiers populaires. Ces affaires soulignent la nécessité de renforcer la lutte contre l'habitat indigne en responsabilisant à la fois les acteurs publics (bailleurs sociaux et collectivité) et privés (propriétaires) en protégeant les locataires vulnérables.

<sup>55</sup> ASSÉNAT Nelly, VINCENEUX Mathilde, *Quatre ans de prison ferme pour l'ancien policier qui louait des logements indignes à Marseille*, France Bleu, janvier 2024.

<sup>56</sup> COQUILLE David, *Il louait une mansarde inhabitable à une mère isolée*, La Marseillaise, mai 2024.

Fig. 55 : Habitat indigne à Marseille

©Anne-Christine Poujoulat

Fig. 56 : La cité du Petit Séminaire

©Corrine Blotin

Fig. 57 : La cité Corot, une des résidences les plus dégradées de Marseille

©Nicolas Vallauri







## B. Les cités des quartiers Nord

1. Situer les cités dans les quartiers Nord
2. Études des cités et compréhension des enjeux
3. Carences des cités enclavées



## 1. Situer les cités dans les quartiers Nord

La ville de Marseille est composée de 16 arrondissements et de 111 quartiers<sup>57</sup>. La majorité d'entre eux sont structurés autour d'un ancien noyau villageois. Aujourd'hui, le terme de quartier est utilisé à Marseille pour désigner un vaste territoire informel, les quartiers Nord, regroupant l'ensemble des arrondissements les plus pauvres de la ville.

Ce secteur comprend les XIV<sup>ème</sup> et XV<sup>ème</sup> arrondissements, reliés au reste de la ville par le III<sup>ème</sup>, souvent considéré comme la porte d'entrée vers les quartiers Nord. Ces deux arrondissements, formés par 18

quartiers, concentrent le plus grand nombre de cités populaires, d'ensembles dégradés et d'immeubles en péril : les grands ensembles. Le XIV<sup>ème</sup> et le XV<sup>ème</sup> secteurs comprennent respectivement 7 et 11 quartiers, habités par 62 200 et 76 620 habitants.

La carte ci-contre met en évidence l'implantation des cités dans ces deux arrondissements. Nous pouvons dénombrer 52 cités dans XIV<sup>ème</sup> et 41 cités dans le XV<sup>ème</sup>, pour un total de 138 820 habitants, soit 16% de la population marseillaise (873 076)<sup>58</sup>.

LES 111 QUARTIERS DE MARSEILLE

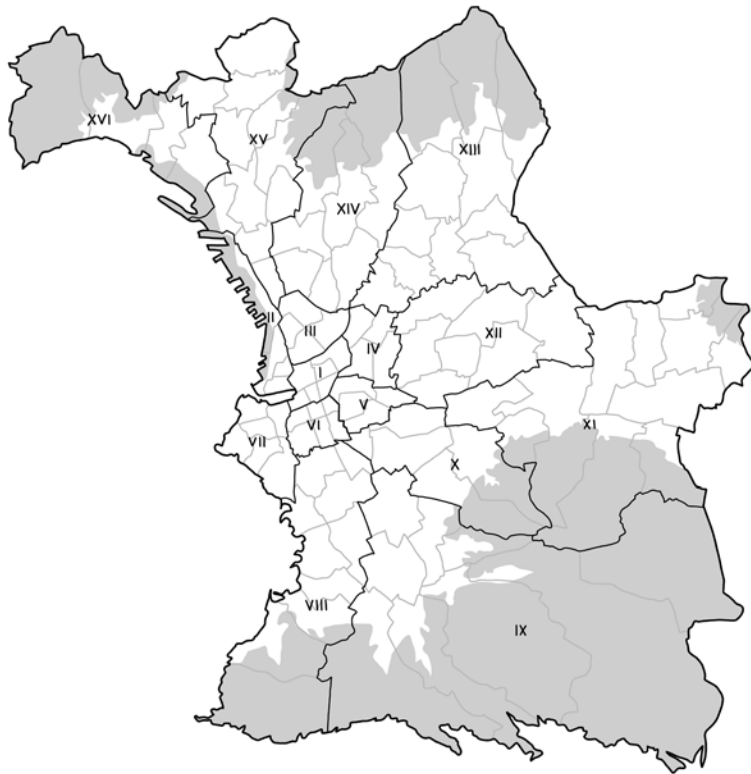


Fig. 59 : Les 111 quartiers de Marseille  
©Carla Schneider

<sup>57</sup> WIKIPÉDIA, *Quartiers de Marseille*, 2024.

<sup>58</sup> VERGNEFRE Annie, Infographie. *Quartiers Nord : radiographie à Marseille d'une banlieue parmi les plus pauvres de France*, France 3, décembre 2021.

LES CITÉS DES QUARTIERS NORD

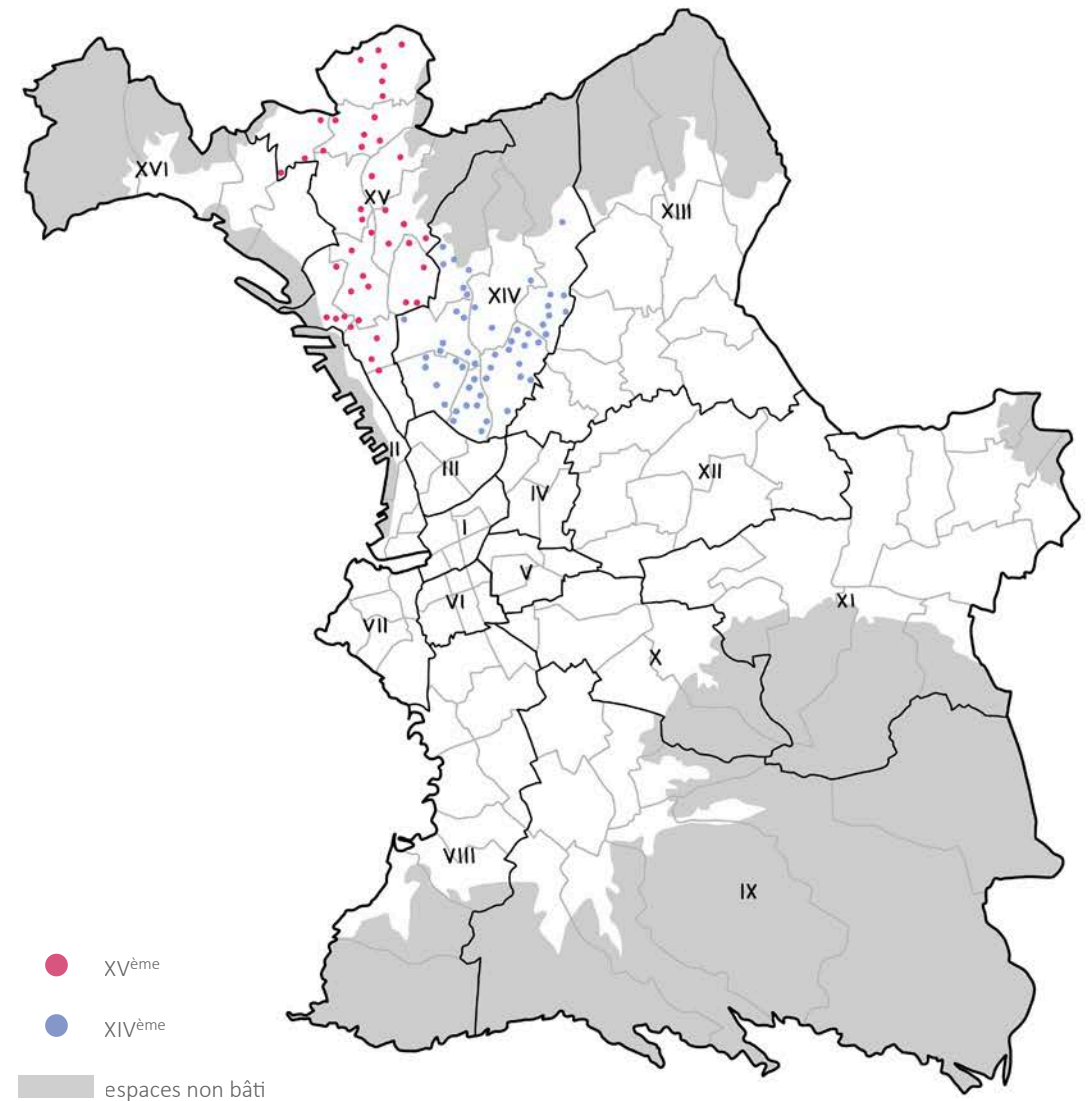


Fig. 60 : Les cités des quartiers Nord  
©Carla Schneider



2. Étude des cités et compréhension des enjeux

Construites à la même époque, les cités des quartiers Nord partagent de nombreuses similitudes tant dans leur architecture que dans leur évolution au fil du temps. Confinées dans les mêmes secteurs géographiques, elles ont connu une trajectoire équivalente face à l’enclavement et à l’abandon.

Une analyse spatiale permettra de comparer ces cités selon plusieurs critères tels que la disponibilité des sols – une caractéristique des grands ensembles, composés de grandes barres, de grands espaces – la place de la voiture – dans ces grands vides, pensés pour être des lieux partagés ou des jardins, la voiture prend souvent le dessus –, et les rapports sociaux qui en découlent.

Parmi les 93 cités identifiées dans les quartiers Nord, 20 ont été sélectionnées pour cette étude comparative – le Parc Kalliste, La Solidarité, Granière, La Martine, L’Américaine, La Castellane, La Savine, La Viste, Les Aygalades, le Parc Maurelette, le Cap Janet, Campagne Lévéque, Les Platanes, Font Vert, Les Rosiers, Super Belvédère et La Marine Bleue –.

Les données récoltées sont synthétisées dans le tableau ci-contre.

La première comparaison porte sur les années de construction, toutes conçues entre 1955 et 1972, les inscrivant dans la période des grands ensembles. Les typologies architecturales rencontrées sont principalement des barres, des tours, ou une composition des deux. Certaines de ces architectures reposent sur des socles, palliant les éléments naturels du site comme la topographie.

Chaque cité dispose généralement d’un centre social – parfois commun à plusieurs cités comme le cas du Parc Kalliste, La Solidarité et Granière – ainsi que d’une école maternelle et élémentaire. Cependant, les équipements culturels, de loisirs ou d’échange sont rares voire absents.

Environ la moitié des cités font ou ont fait l’objet d’un renouvellement urbain accompagné d’une réhabilitation et d’une démolition significative de leurs logements. Ces interventions ne bénéficient pas toujours directement aux habitants.

CHIFFRER LES CITÉS DES QUARTIERS NORD

|                       | ANNÉE        | TYPLOGIE                          | LOG  | ÉQUIPEMENTS                                                                                                                                                         | ARRONDISSEMENT           | PROJET                                                                         |
|-----------------------|--------------|-----------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| PARC KALLISTE         | 1955<br>1958 | Barres                            | 752  | École élémentaire, centre social (NDL), potager, équipements médicaux, quelques commerces de proximité                                                              | XV°<br>Notre Dame Limite | Démol. : 2019 - 21<br>Démol. : 2024 - 26<br>Renouv. Urbain : 2027              |
| LA SOLIDARITÉ         | 1964<br>1969 | Barres et<br>Tours                | 748  | École élémentaire, centre social (NDL), pharmacie, alimentation proximité                                                                                           | XV°<br>Notre Dame Limite | Réhab. : 1987 - 88                                                             |
| RÉSIDENCE LA GRANIÈRE | 1958<br>1961 | Barres                            | 445  | Potager, centre social (NDL), jardin public                                                                                                                         | XV°<br>Notre Dame Limite | /                                                                              |
| LA MARTINE            | 1958         | Barres                            | 259  | Complexe sportif (piscine, stade, gymnase), école élémentaire, centre social                                                                                        | XV°<br>Saint Antoine     | /                                                                              |
| L'AMÉRICAINNE         | 1963<br>1969 | Barres et<br>Tours                | 657  | Quelques commerces de proximité, collège.                                                                                                                           | XV°<br>Saint Antoine     | /                                                                              |
| LA CASTELLANE         | 1969         | Barres et<br>îlots de<br>barres   | 1249 | Centre social, école élémentaire, collège, lycée professionnel, piscine, tennis club, parc de la Jougarelle, stade, quelques commerces de proximité, Grand Littoral | XV°<br>Verduron          | Renouv. Urbain : 2030<br>Démol. Réhab. prévues                                 |
| LA SAVINE             | 1973         | Tours et<br>Barres en<br>branches | 988  | Crèche, école élémentaire, centre social, renouvellement urbain prévoit 1200 m² de commerces et services de proximité                                               | XV°<br>Les Borels        | Réhab. : 1985 - 87<br>Démol. : 2020 – 2021<br>Rénov. Urbaine : 2028            |
| LA VISTE              | 1964         | Tours et<br>Barres                | 704  | Centre social, supermarché, école élémentaire, collège, musée du Savon, quelques commerces de proximité, lycée des métiers, parc Brégante                           | XV°<br>La Viste          | Réhab. : 2013 – 14 – 15<br>Renouv. Urbain : 2019<br>constructions<br>logements |
| LES AYGALADES         | 1961<br>1965 | Tours et<br>Barres                | 598  | Cité des arts de rue, stade, gymnase scolaire, quelques commerces de proximité, parc de l’Oasis, centre social, école élémentaire                                   | XV°<br>Les Aygalades     | /                                                                              |
| PARC MAURELETTE       | 1962<br>1964 | Tours et<br>Barres                | 745  | Complexe sportif, quelques commerces de proximité, cours de couture, école élémentaire, centre de formation                                                         | XV°<br>La Delorme        | Réhab. : 2027<br>Rénov. Urbaine : 2027                                         |
| CAP JANET             | 1961<br>1970 | Trois tours<br>en triangle        | 278  | École élémentaire, collège, lycée des métiers de la Calade, supermarché,                                                                                            | XV°<br>La Calade         | /                                                                              |
| CAMPAGNE LÉVÊQUE      | 1957<br>1959 | Barres                            | 806  | Centre social, centre formation pour adultes, complexe sportif (stade, tennis), école élémentaire, collège, lycée, quelques commerces de proximité                  | XV°<br>Saint Louis       | Renouv. Urbain : 2025<br>Démol. Réhab. prévues                                 |
| LES PLATANES          | 1965<br>1967 | Tours et<br>Barres                | 149  | École maternelle, collège, complexe sportif, quelques commerces de proximité, parc du Grand séminaire                                                               | XIV°<br>Les Arnavaux     | /                                                                              |
| FONT VERT             | 1968         | Barres                            | 406  | École élémentaire, stade, théâtre, quelques commerces de proximité, centre social                                                                                   | XIV°<br>Saint Barthélémy | Rénouv. Urbain : 2020                                                          |
| RÉSIDENCE LES ROSIERS | 1954<br>1957 | Barres                            | 727  | Centre social, école élémentaire, collège, quelques commerces de proximité, équipements sportifs                                                                    | XIV°<br>Bon Secours      | /                                                                              |
| SUPER BELVÉDÈRE       | 1957         | Barres                            | 160  | Centre social, école élémentaire, collège, quelques commerces de proximité, équipements sportifs                                                                    | XIV°<br>Bon Secours      | /                                                                              |
| LA MARINE BLEUE       | 1957<br>1959 | Barres                            | 788  | École élémentaire, collège, quelques commerces de proximité, équipements sportifs                                                                                   | XIV°<br>Bon Secours      | /                                                                              |

Fig. 61 : Tableau des chiffres des cités des quartiers Nord  
©Carla Schneider

Les analyses ont été réalisées sous forme de fiche types de chaque cité, chacune soumise au même questionnaire : la place de la voiture, l'accès aux transports en commun, les espaces publics disponibles, la qualité et la quantité des équipements, le lien au tissu urbain et la disponibilité des sols.

Les données recueillies sont structurées dans le tableau ci-contre.  
Les résultats montrent des similitudes frappantes. La voiture occupe une place considérable dans les espaces extérieurs en remplaçant des zones qui auraient pu devenir des lieux de vie, de rassemblement ou de lien social pour les habitants.

Nicolas Binet, directeur de Marseille rénovation, explique que lors de la construction des grands ensembles, la voiture n'était ni prise en considération, ni mise en relation avec les contextes environnants.

*« Il y a eu une sorte de razzia sur le foncier, contrairement à d'autres grandes villes qui avaient pris le temps de planifier leur schéma d'urbanisme. Au vu des contraintes topographiques considérables de la ville, les espaces facilement urbanisables étaient en outre limités. Du jour au lendemain, il a fallu accéder à 1500 logements par le même chemin qui desservait 10 ans plus tôt une simple bastide.<sup>59</sup> »*

<sup>59</sup> Nicolas Binet, directeur de Marseille Rénovation Urbaine, 2014.

C'est le cas du Parc Kalliste, implanté sur un terrain vallonné. Au lieu d'un parc en centre de cité, c'est un immense parking qui en occupe le cœur.

L'accessibilité aux transports en commun reste faible et complexe, mesurée dans le tableau par la distance avec le terminus du métro Gèze. L'isolement des cités est accentué par le manque d'équipement. Leur implantation, dans des zones géographiques spécifiques, est souvent autocentrée, développant une rupture dans le tissu urbain environnant.

Pour résumer, ces cités disposent d'une grande disponibilité des sols pouvant accueillir des espaces partagés, mais ces derniers sont envahis par la voiture à cause du manque d'accessibilité aux transports en commun. Mal desservies et peu équipées, elles sont en rupture avec l'urbanité de la ville.

ANALYSE SPATIALE DES CITÉS

|                  | PLACE VOITURE | TRANSPORTS | ESPACES PUBLICS | ÉQUIPEMENTS       | TISSUS URBAIN | DISPONIBILITÉS DES SOLS |
|------------------|---------------|------------|-----------------|-------------------|---------------|-------------------------|
| PARC KALLISTE    | dominante     | 7,1 km     | faibles         | faibles           | autocentrée   | généreuse               |
| LA SOLIDARITÉ    | dominante     | 7,4 km     | faibles         | faibles           | autocentrée   | modérée                 |
| LA GRANIÈRE      | extérieure    | 7,0 km     | faibles         | faibles           | autocentrée   | modérée                 |
| LA MARTINE       | dominante     | 5,8 km     | faibles         | modérés (sportif) | intégrée      | modérée                 |
| L'AMÉRICAINNE    | dominante     | 5,4 km     | faibles         | faibles           | intégrée      | modérée                 |
| LA CASTELLANE    | dominante     | 5,6 km     | modérés         | modérés           | autocentrée   | généreuse               |
| LA SAVINE        | extérieure    | 5,5 km     | faibles         | modérés           | autocentrée   | généreuse               |
| LA VISTE         | dominante     | 4,0 km     | faibles         | modérés           | intégrée      | généreuse               |
| LES AYGALADES    | dominante     | 4,5 km     | faibles         | faibles           | intégrée      | modérée                 |
| PARC MAURELETTE  | extérieure    | 3,2 km     | modérés         | modérés           | intégrée      | généreuse               |
| CAP JANET        | dominante     | 2,9 km     | faibles         | faibles           | autocentrée   | modérée                 |
| CAMPAGNE LÉVÊQUE | dominante     | 2,6 km     | faibles         | faibles           | autocentrée   | modérée                 |
| LES PLATANES     | dominante     | 3,3 km     | faibles         | faibles           | intégrée      | faible                  |
| FONT VERT        | dominante     | 2,2 km     | modérés         | faibles           | intégrée      | généreuse               |
| LES ROSIERS      | dominante     | 2,5 km     | faibles         | faibles           | autocentrée   | généreuse               |
| SUPER BELVÈDÈRE  | dominante     | 2,5 km     | faibles         | faibles           | intégrée      | généreuse               |
| LA MARINE BLEUE  | dominante     | 2,6 km     | faibles         | faibles           | autocentrée   | généreuse               |

EXEMPLE DES FICHES TYPES DES CITÉS

PARC KALLISTE XV<sup>e</sup> Notre Dame Limite



**CARACTÉRISTIQUES**  
**PLACE DE LA VOITURE** : dominante  
**TRANSPORTS EN COMMUNS** : accès difficile  
**ESPACES PUBLICS** : faibles  
**ÉQUIPEMENTS** : faibles  
**RAPPORT AU TISSUS URBAIN** : autocentrée  
**DISPONIBILITÉ DES SOLS** : généreuse  
**SOLUTIONS** : grand parc paysagers pour les habitants, tramway, équipements de proximité, liaison avec les cités voisines, aménagement des sols, réhabilitation des barres.

LA CASTELLANE XV<sup>e</sup> Verduron



**CARACTÉRISTIQUES**  
**PLACE DE LA VOITURE** : dominante  
**TRANSPORTS EN COMMUNS** : accès difficile  
**ESPACES PUBLICS** : modérés  
**ÉQUIPEMENTS** : modérés  
**RAPPORT AU TISSUS URBAIN** : autocentré  
**DISPONIBILITÉ DES SOLS** : généreuse  
**SOLUTIONS** : tramway, équipements de proximité et plus, délocalisation de la voiture au profit d'espace publics partagés, pôle important des quartiers Nords.

Fig. 62 : Comparaison spatiale des cités ©Carla Schneider  
Fig. 63-64 : Fiches Types des cités ©Carla Schneider



### 3. Carences des cités enclavées

L'analyse précédente des différentes cités mènent à une conclusion commune : une carence flagrante d'équipements publics, culturels et de loisirs dans les grands ensembles des quartiers Nord. Si certaines d'entre elles possèdent un centre social et une école, les équipements liés à la création artistique, aux activités extrascolaires et à l'épanouissement personnel sont quasi absents dans le secteur Nord.

**« Il y a un certain nombre de quartiers où il n'y a rien, une école, un centre social, et c'est tout.<sup>60</sup> »**

Dans la cité du Consolat, située dans le quartier de la Calade du XV<sup>ème</sup> arrondissement **« il n'y a pas de structure de petite enfance, seulement deux commerces alimentaires et deux médecins généralistes pour 4456 habitants.<sup>61</sup> »**

Le manque d'infrastructures dans les quartiers Nord est réel. L'absence de piscine, par exemple, a un impact considérable sur les enfants. À Marseille, 55% des élèves ne savent pas nager en entrant en sixième. Le secrétaire national du Parti Communiste, Fabien Roussel, pointe du doigt cette inégalité sur Cnews lors de la visite d'Emmanuel Macron en septembre 2021.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> RICHARD-COCHET Joseph, délégué départemental de l'Union des centres sociaux des Bouches-du-Rhône.

<sup>61</sup> LE MEST Julie, *Quartiers sur la ligne de crête*, La Ravi, avril 2020.

<sup>62</sup> Étude du rectorat, 2013

<sup>63</sup> ROUSSEL Fabien, Cnews, 2021.

<sup>64</sup> MIGUET Éric, *Plus de 30% des élèves marseillais en 6ème ne savent pas nager : la Ville veut sortir la tête de l'eau*, La Provence, septembre 2022.

<sup>65</sup> CHARBONNIER Coline, *À Marseille, des quartiers Nord oubliés et isolés*, 15-38 Méditerranée, avril 2019.

<sup>66</sup> DELABROY Caroline, *Marseille : Pourquoi la ville compte deux fois moins de bibliothèque que Lyon ?*, Le Monde, octobre 2018.

**« Il y a aujourd'hui seulement 12 piscines à Marseille je crois, pour 144 écoles. La moitié des gamins qui vont entrer en 6<sup>ème</sup> ne savent pas nager. Ils habitent Marseille, au bord de la mer, et la moitié des gamins ne savent pas nager !<sup>63</sup> »**

Ce pourcentage varie en fonction des quartiers, révélant une fois de plus des disparités entre le Nord et le Sud de la ville.

**« Un petit marseillais de la Castellane ou encore de la Bricarde a moins de chance de savoir nager en 6<sup>ème</sup> que celui du Prado ou d'Endoume.<sup>64</sup> »**

Ce constat est d'autant plus alarmant dans une ville du littoral. La carte ci-contre met en évidence un accès au littoral compromis dans les quartiers Nord du fait des infrastructures portuaires, alors que le Sud bénéficie d'une ouverture directe sur la mer. Ainsi, cette différence d'accès produit un effet collatéral de la fragmentation territoriale.

Un rapport de la Cour régionale des comptes PACA, publié en 2017, souligne que le taux d'équipements disponibles à Marseille est inférieur à d'autres villes françaises. Dans les quartiers Nord, seulement 4,3m<sup>2</sup> de bassin sont disponibles pour 1000 habitants, contre 8m<sup>2</sup> dans le reste de la ville et 17m<sup>2</sup> à Lyon.<sup>65</sup>

Les piscines ne sont pas les seules à faire défaut : les bibliothèques sont elles aussi trop peu nombreuses. La ville de Marseille ne compte que 8 bibliothèques municipales pour son vaste territoire, contre 16 à Lyon.<sup>66</sup>

L'ACCESSIBILITÉ À LA MER MÉDITERRANÉE

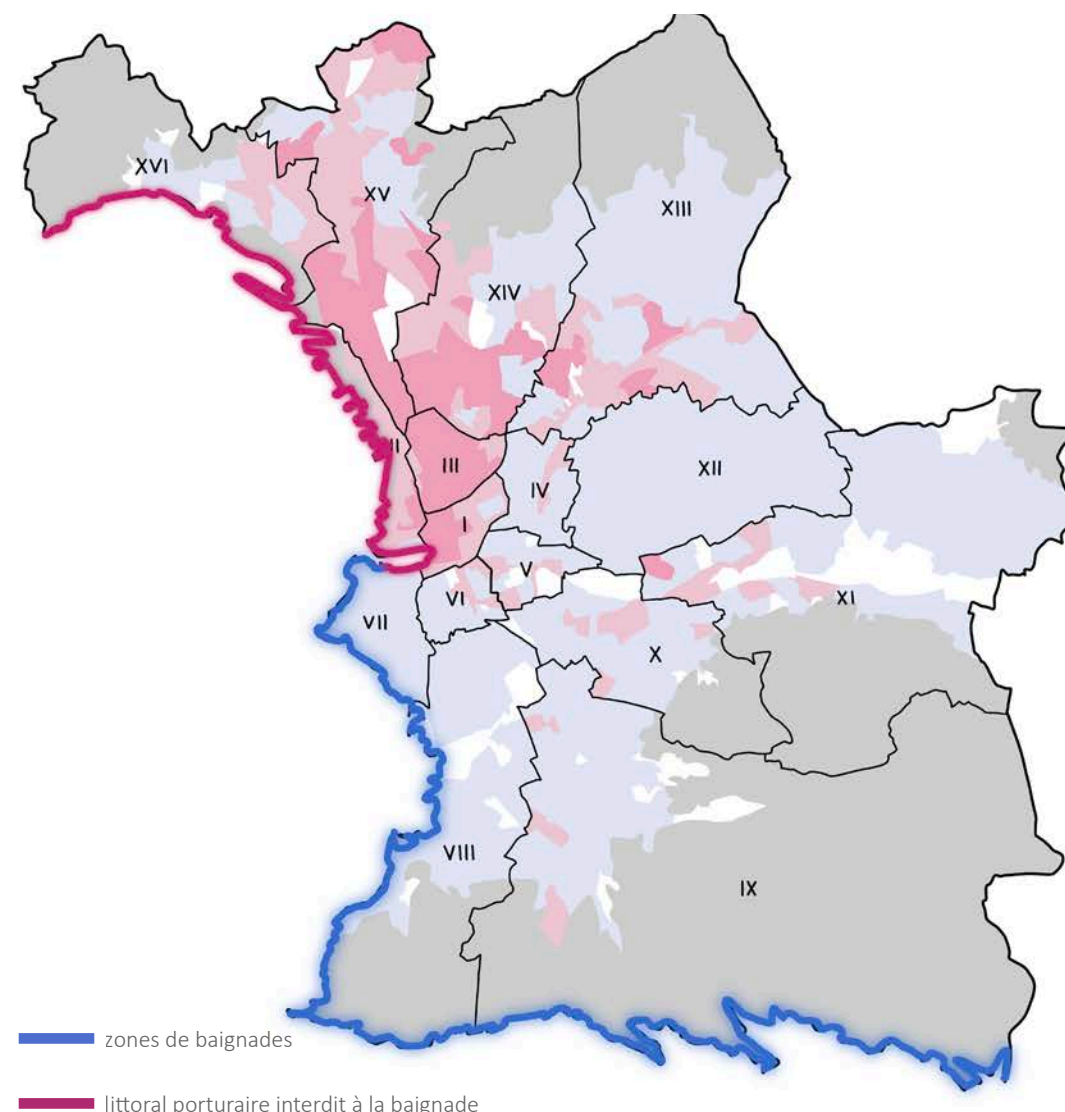


Fig. 65 : Cartographie de l'accessibilité au littoral marseillais  
©Carla Schneider

Dans certaines cités, l'école, représentant fréquemment l'unique équipement public, est souvent dans un état déplorable. Ces dernières sont souvent dénoncées comme un exemple de l'injustice territoriale, victime de problèmes **« liés à l'amiante, aux punaises de lits ou à l'effondrement de plafonds.<sup>67</sup>»**

Elisabeth Dorier, enseignante-chercheuse au Laboratoire Population Environnement Développement (LPED), réalise une étude entre 2016 et 2022 nommée *GRAPHITE : Les jeunes et la Ville*, portant sur les expériences spatiales de jeunes âgés de 14 à 17 ans.<sup>68</sup>

**« J'ai travaillé pendant cinq ans sur la question des « jeunes et la ville », notamment auprès de 1100 lycéens de seconde, en touchant toutes les catégories sociales.**

**Les lycéens des établissements très défavorisés racontent leurs occupations et cartographient leurs activités. Elles sont radicalement différentes des lycéens des quartiers sud, les chances sont inégales.**

**De nombreux jeunes des quartiers populaires n'ont d'autre activité de loisir possible que de flâner dans les centres commerciaux, temples de la consommation, des marques. Contrairement aux autres, ils sont**

<sup>67</sup> CHARBONNIER Coline, *À Marseille, des quartiers Nord oubliés et isolés*, 15-38 Méditerranée, avril 2019.

<sup>68</sup> AMU, *Graphite : Les jeunes et la Ville*, 2025.

<sup>69</sup> Entretien de DORIER Elisabeth par BOILAT Eugénie, *De véritables frontières urbaines se constituent à Marseille*, Le Figaro, août 2021.

<sup>70</sup> URBAINSERRE, *Variations sur le renouvellement urbain : Les 4000 de La Courneuve, Lyon-La-Duchère, les quartiers Nord de Marseille*, 2021.

**peu inscrits dans des clubs de sport : les licences coûtent cher et ne sont pas envisageables dans de nombreuses familles de ces quartiers.<sup>69</sup>»**

Cet extrait illustre comment l'absence d'infrastructures agit sur les modes de vie des jeunes et creuse davantage la fracture territoriale entre Nord et Sud.

La carte ci-contre met en lumière les établissements culturels et créatifs, exposant une forte concentration dans l'hypercentre au détriment des quartiers Nord.

En 2013, Marseille a été désignée la capitale européenne de la culture. Ce label a permis à la Friche Belle de Mai, réhabilitée par l'architecte Matthieu Poitevin, de se développer notamment avec la création de la Tour-Panorama, espace de 4000m<sup>2</sup> consacré à l'art contemporain. Ce site industriel a été reconverti en un lieu culturel où l'architecture conserve les traces du passé en accueillant un cadre vivant artistique, culturel et citoyen à l'entrée des quartiers Nord.

Mais une question fondamentale se pose : quels bénéfices concrets les quartiers Nord ont-ils tirés de cette reconnaissance ?<sup>70</sup>

Le secteur Nord de la ville cumule les difficultés sociales majeures et fait objet d'inégalités profondes aggravées par un réseau de transports limité à quelques lignes de bus, un sous-équipement criant en piscines, bibliothèques ou infrastructures culturelles. Malgré des projets de rénovation urbaine, les carences persistent et renforcent l'enclavement de ces quartiers.

LES ÉTABLISSEMENTS CULTURELS À MARSEILLE

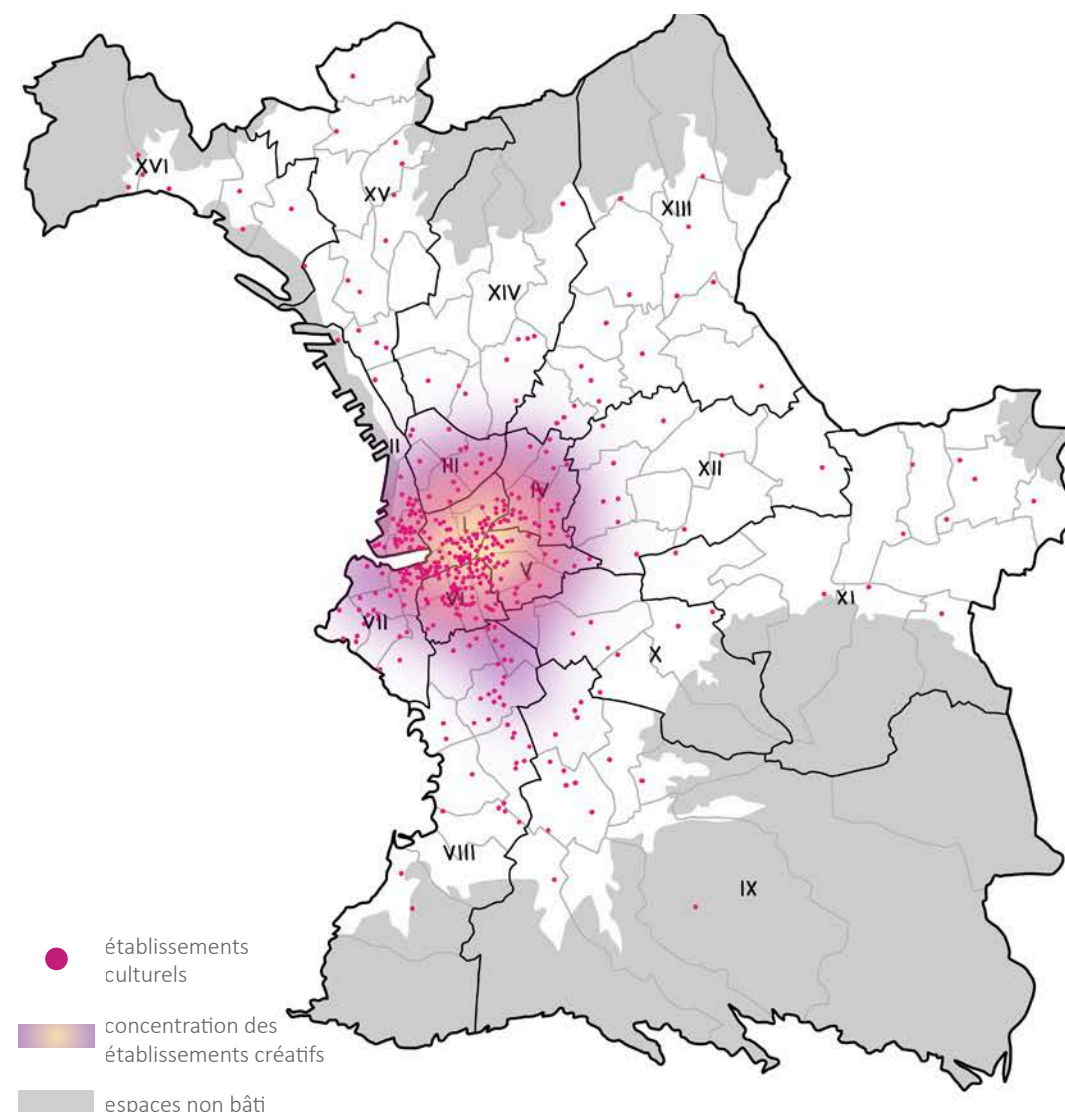


Fig. 66 : Les établissements culturels à Marseille  
©Carla Schneider





## **C. Revitaliser : créer la communauté des cités**

1. Ouvrages appuyant la volonté de revitaliser les quartiers Nord
2. Proposition de revitalisation des cités par l'équipement





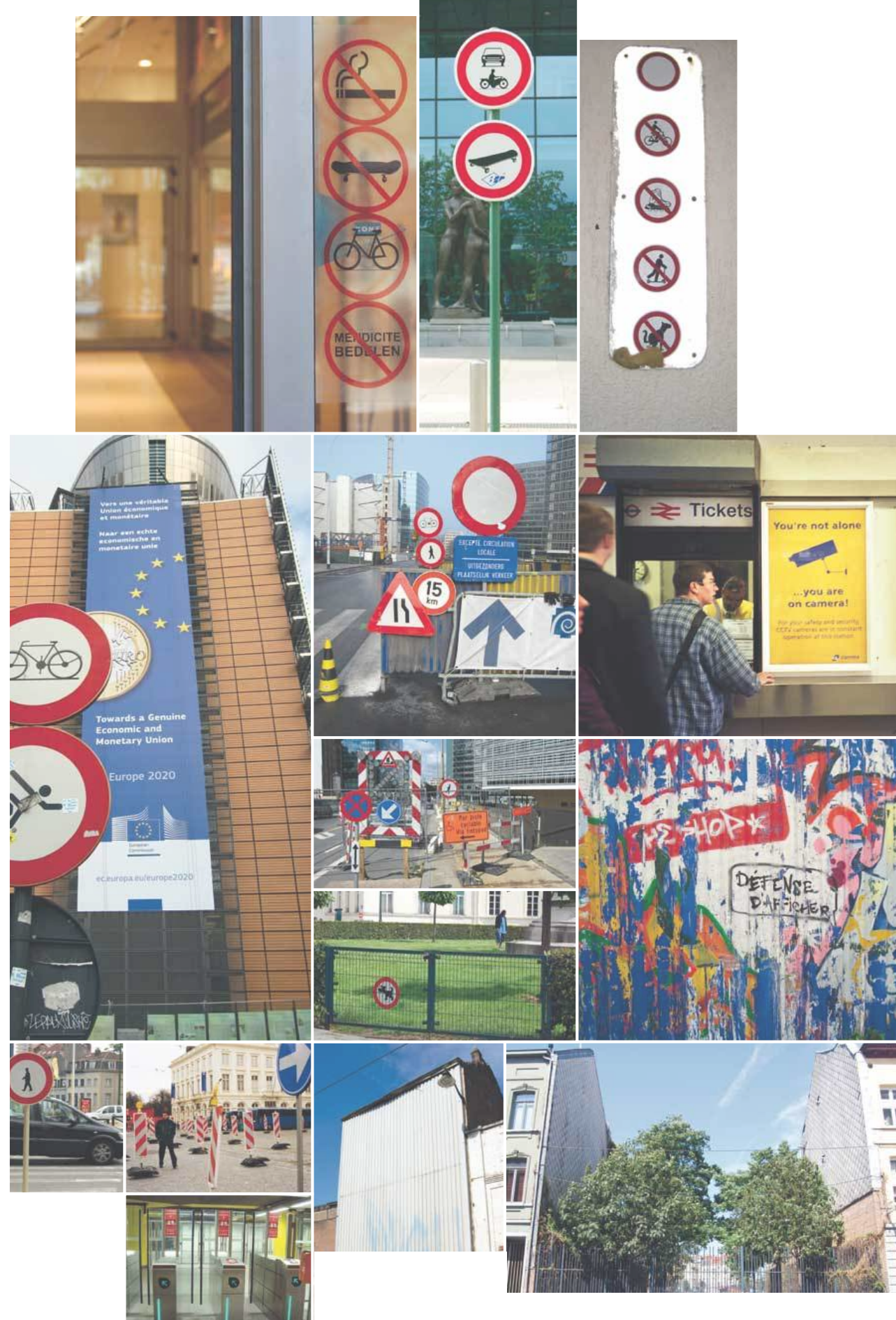


La théorie urbaine développée par l'architecte urbaniste italienne s'oppose à la vision traditionnelle de la ville compacte – dense, centrée, hiérarchisée – en proposant une alternative fondée sur l'égalité des espaces et d'accès sans centre dominant. La ville diffuse est pensée comme un territoire traversé par des flux et sans hiérarchie urbaine stricte. Elle établit une continuité entre les espaces urbains et naturels, en devenant ainsi levier de transformation sociale et territoriale.

Enfin, Henri Lefèbvre souligne que la ségrégation urbaine est renforcée par l'inégale accessibilité à une urbanité équipée, fonctionnelle et intégrée.

*« Pour la casse ouvrière victime de la ségrégation, expulsée de la ville traditionnelle, privée de la vie urbaine actuelle ou possible, un problème pratique se pose, donc politique.<sup>75</sup> »*

Créer la communauté des cités des quartiers Nord permettra de lutter contre les fragmentations spatiales à l'échelle du territoire marseillais en autonomisant le Nord de la ville. Le tramway permettra la connexion entre les cités en distribuant les équipements auteurs de la revitalisation des quartiers Nord. En aménageant ces quartiers en lieux de partage, d'échange et de créativité, cette intervention urbaine visera à revaloriser durablement ces territoires.



<sup>74</sup> MASBOUNGI Ariella, *Métamorphose de l'ordinaire*, Paola Viganò, Grand Prix de l'urbanisme 2013, Édition Parenthèses, Saint-Etienne, 2013, page 14-15.

<sup>75</sup> LEFEBVRE Henri, *Le droit à la ville*, Édition Anthropos, 1968 et 1972, page 106.

## 2. Proposition de revitalisation des cités par l'équipement

Dans une volonté de tendre vers l'unification des cités des quartiers Nord, le projet de fin d'études proposera d'équiper chaque grand ensemble d'un équipement spécifique. Reliés par le réseau de tramway mis en place dans la première partie du mémoire, ces équipements profiteront à l'ensemble des habitants. La connexion physique créée par le tramway s'accompagnera par la mise en place d'équipements partagés qui tisseront un maillage d'usages entre les cités.

Les carences en équipements identifiées lors des analyses précédentes relèvent de deux échelles :

La première, à l'échelle de la cité, met en évidence une carence d'équipement de proximité et de première nécessité. De cette manière, l'intervention se portera au cas par cas afin d'offrir une réponse directe aux besoins fondamentaux des habitants. Ainsi, toutes les cités seront soumises à un plan type afin d'offrir de nouveaux espaces publics partagés et un meilleur cadre de vie : le retrait des voitures en leur centre, un traitement des sols, des espaces à l'échelle humaine et une réintroduction de services de proximité.

La seconde intervention, à l'échelle des quartiers Nord, souligne une déficience structurelle d'activités économiques, culturelles et sportives. Le tramway contribuera à désenclaver les cités en facilitant l'accès aux équipements du centre-ville tout en transformant les espaces publics des cités par la réduction massive de l'usage de la voiture. Cependant, seule, cette infrastructure de mobilité n'aura pas l'impact attendu et devra être accompagnée d'autres

interventions. Afin de lutter efficacement contre les inégalités, des infrastructures publiques seront ancrées dans les cités mêmes. En développant des activités diversifiées, le lien social et l'insertion professionnelle locale seront favorisés. La condition de vie des habitants sera plus durablement améliorée.

À **la Castellane**, l'une des cités les plus vastes de Marseille avec près de 4 000 habitants, un centre culturel majeur sera implanté en cœur de quartier, accessible par les habitants grâce à un arrêt de tramway. Ce pôle culturel accueillera une médiathèque, des espaces de rencontre et d'apprentissage ainsi que des ateliers à destination des écoles, des centres sociaux et des jeunes. L'objectif sera de développer la créativité et l'expression artistique dès le plus jeune âge.

Au Sud des quartiers Nord, un second pôle culturel sera installé à **la cité des Platanes**, au croisement de plusieurs grands ensembles (La Simiane, Les Flamants, Picon-Busserine, Les Iris,...). Il comprendra également une médiathèque et des espaces accessibles à tous en assurant une répartition équitable de l'offre culturelle dans les quartiers Nord.

À **la cité du Parc Kalliste**, située à l'extrême nord de Marseille, proche de l'hôpital Nord, le projet d'équipement prévoira la transformation des rez-de-chaussée d'immeuble, autrefois des appartements, en locaux d'activité et bureaux pour accueillir diverses entreprises. Cette reconversion permettra de réintroduire une dynamique économique dans un quartier enclavé en favorisant la mixité sociale et fonctionnelle. Le cœur de la cité sera également réaménagé

LES ARRÊTS DU TRAMWAY T4

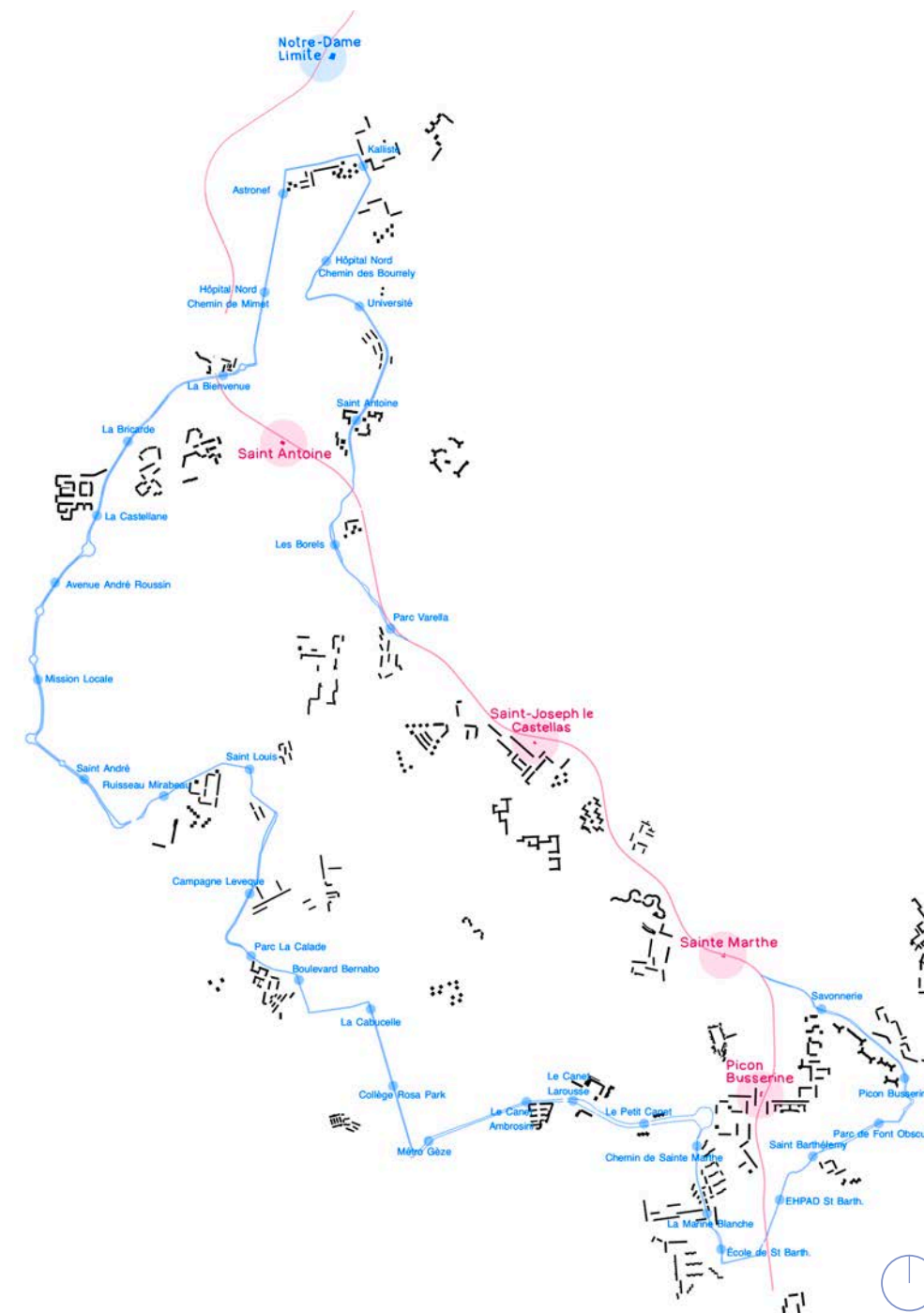


Fig. 70 : Plan des différents arrêts du tramway T4  
©Carla Schneider



en un vaste parc paysager et les véhicules y seront supprimés afin de libérer l'espace public central pour les habitants. De plus, la cité du Parc Kalliste possède depuis 2018 un équipement médical participatif nommé Château en santé, implanté en son centre.

**Les cités de La Martine et de L'Américaine**, à l'est du secteur, bénéficieront d'un grand complexe sportif comprenant piscine municipale, piste d'athlétisme, gymnase couvert et terrains de sports extérieurs.

À l'ouest, **la cité de Campagne Lévêque** accueillera un pôle sportif équivalent afin de garantir un accès équitable aux pratiques sportives, en particulier à la natation, une discipline encore trop peu maîtrisée par les enfants des quartiers Nord et qui constitue un véritable marqueur d'inégalités.

À l'est, **la cité du Parc Maurelette** se verra attribuer un pôle artistique à proximité de la cité des Aygalades. Ce centre d'art proposera des lieux d'expositions, des espaces de création et d'exploration, des ateliers et des résidences d'artiste. Ouvert aux écoles, collèges et centres sociaux, ce pôle favorisera la diversité, l'échange culturel et le développement de l'imaginaire collectif.

Enfin, dans **la cité de La Marine Bleue**, à proximité de la station du métro Gèze, un second complexe artistique sera implanté à l'ouest du secteur. Toujours dans l'optique de couvrir un plus grand territoire, il complètera l'offre culturelle des quartiers Nord.

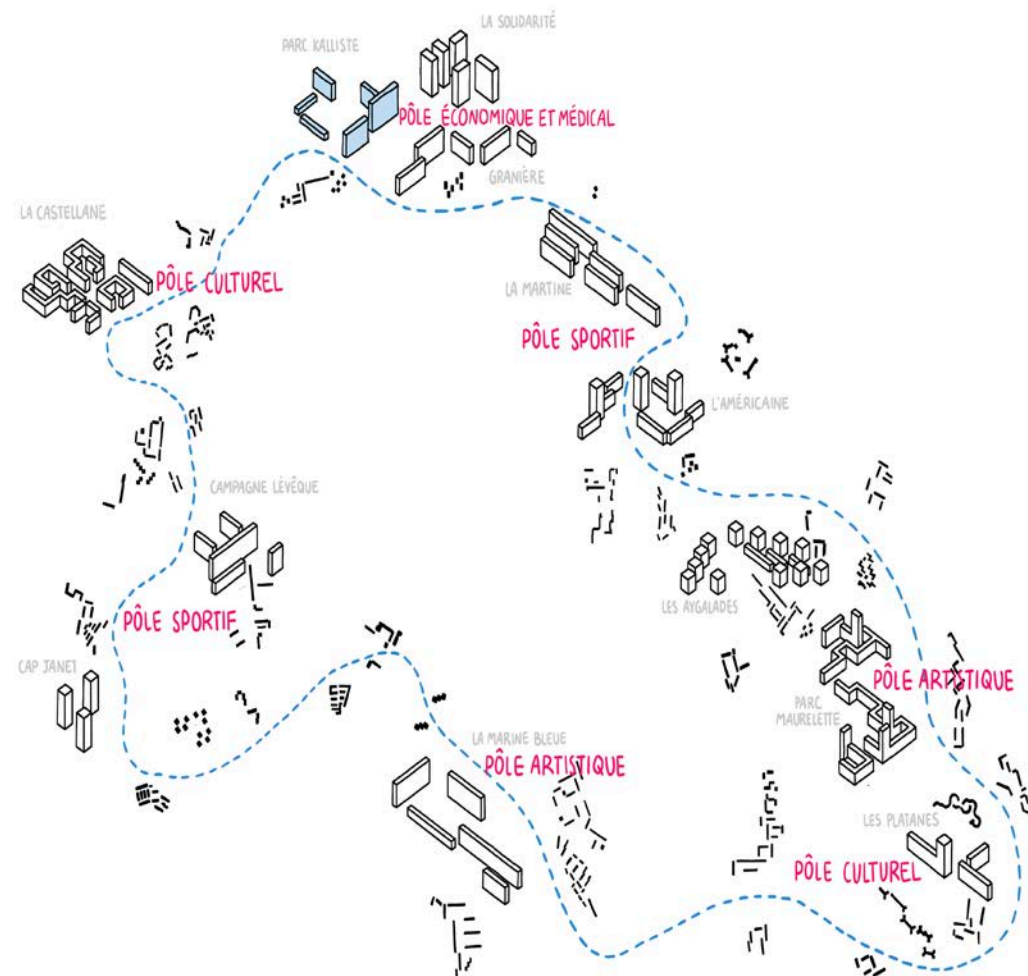


Fig. 71 : Dessin monstre des cités équipées avec le passage du tramway T4  
©Carla Schneider



## D. L'impact de l'équipement des quartiers Nord



Le territoire marseillais a été marqué par une urbanisation menée dans l'urgence de la reconstruction d'après-guerre. Les grands ensembles ont été choisis pour répondre à une pénurie massive de logements, mais les cités ont progressivement été marginalisées puis abandonnées. À cela, se sont ajoutées des politiques de rénovation parfois destructrices, comme la loi Borloo, contribuant à la dégradation des grands ensembles.

Le manque d'équipements essentiels (culturels, sportifs, extrascolaires, créatifs, éducatifs, médicaux,...) a amplifié l'isolement des cités des quartiers Nord qui se sont retrouvées ségréguées, inéquippées et délaissées.

**« Ce qui a créé un vrai processus de différenciation, c'est la discrimination et la ségrégation urbaine. L'équilibre social s'est délité. Il y a eu un enchaînement du point de vue du peuplement : pas d'attitude ségrégative au départ, mais avec le départ des classes moyennes, les difficultés dans les collèges, les dysfonctionnements des services publics, la ségrégation s'est développée. Elle a été entretenue par les responsables des organismes bailleurs.<sup>76</sup> »**

Les projets de revitalisation par l'équipement des cités visent à corriger les déséquilibres territoriaux en s'appuyant sur les forces propres aux quartiers Nord : une population

jeune, un tissu associatif dense, une richesse culturelle et une situation stratégique entre les deux plus grandes villes de la métropole. Cette intervention s'inscrit dans la continuité de la première phase du mémoire, axée sur l'amélioration de la mobilité via un réseau de tramway structurant permettant de faciliter les déplacements des populations enclavées.

Désenclaver les cités des quartiers Nord, c'est d'abord les relier. Les équiper, c'est leur permettre de s'épanouir.

Le projet de revitalisation s'inscrit dans une vision d'un urbanisme inclusif, fondé sur une ville moins hiérarchisée et plus diffuse, où chaque territoire a le droit à la ville, c'est-à-dire le droit à une urbanité fonctionnelle, vivante et équipée. Il porte la volonté de créer des lieux de partage, d'apprentissage et de création en recomposant l'urbanité du territoire.

En reconnectant les cités des quartiers Nord entre elles et en implantant des équipements publics mutualisés grâce au parcours du tramway, le projet tendra à réparer les fractures profondes de ce territoire en rendant aux habitants le droit fondamental à la ville qui leur a été trop longtemps refusé.



<sup>76</sup> FOUREST Alain, ancien responsable national de la politique de la ville auprès du Premier ministre, 1982, reproduit dans *Grands ensembles : une histoire d'avenir*.

Fig. 73 : Les enfants de La Paternelle  
©auteur inconnu



### 3. LE PARC KALLISTE







## A. Le quartier Notre-Dame-Limite

1. Choix de la cité étudiée
2. Situer le quartier Notre-Dame-Limite
3. Étude spatiale du quartier



## 1. Choix de la cité étudiée

La dernière partie de ce travail de fin d'études, à titre d'exemple, sélectionnera une cité afin de mettre à l'épreuve un plan de renouvellement urbain qui répondra de manière concrète aux problématiques évoquées précédemment. L'objectif sera d'étudier comment un plan global peut agir simultanément sur les sols, l'urbanité de la cité, les équipements, afin d'en améliorer le cadre de vie et les dynamiques sociales.

La cité du Parc Kalliste a été retenue comme terrain d'étude emblématique. Située à proximité de la nouvelle gare, établie dans la première partie, elle bénéficie d'un lien direct avec Marseille lui donnant une qualité urbanistique majeure. De plus, le tramway T4, également mis en place en première partie, s'arrête en son point le plus haut à l'arrêt de la cité Kalliste, avant de repartir vers le Sud de la ville, offrant une accessibilité pouvant devenir un levier fort dans cette démarche de renouvellement urbain.

Malgré les projets territoriaux mis en place, la cité du Parc Kalliste demeure en grande détresse urbaine. Dans la seconde partie du mémoire nous avons vu qu'elle souffrait d'un fort isolement avec peu de connexions qualitatives avec son environnement proche. Son tissu urbain autocentré manque cruellement d'équipements et l'urbanité présente s'est construite au détriment de l'humain, renforçant un sentiment de délaissement chez les habitants.

Dans ce troisième chapitre, nous établirons des analyses approfondies des qualités architecturales et paysagères de la cité ainsi que de sa position dans le tissu urbain marseillais. Ces études permettront de mieux comprendre les leviers nécessaires pour soumettre Kalliste à un plan de rénovation urbaine cohérent et engagé sur le temps.



Fig. 76-77 : Les enfants dans l'ancien parc et sur les  
troittoirs  
©Verazo, Groupe Facebook Les anciens du Parc Kalliste



## 2. Situer le quartier Notre-Dame-Limite

Le quartier Notre-Dame-Limite est situé dans le XV<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille, faisant partie d'une plus vaste zone appelée les quartiers Nord. Cet arrondissement est l'une des divisions administratives de Marseille. Il fait partie du 8<sup>ème</sup> secteur avec le XVI<sup>ème</sup> arrondissement.

Au total, le XV<sup>ème</sup> arrondissement abrite 11 quartiers, dont celui étudié : Les Aygalades, Les Borels, La Cabucelle, La Calade, Les Crottes, La Delorme, Notre-Dame-Limite, Saint-Antoine, Saint-Louis, Verduron et La Viste. En 2022, la population était de 79 051 habitants avec une densité de 4 704 hab./km<sup>2</sup>.<sup>77</sup>

Notre-Dame-Limite, autrefois dénommée Notre-Dame-de-la-Douane, est localisée à la lisière du territoire marseillais, en limite de Septèmes-Les-Vallons. Ce quartier borde le massif de l'Étoile, lui donnant la particularité d'être en proximité immédiate avec des espaces naturels. Le massif de l'Étoile s'étend sur 10 000 hectares et possède un point culminant à 779 mètres d'altitude au Grand-Puech<sup>78</sup>. Il présente un dénivelé important, traversé par la Caravelle, cour d'eau connu sous le nom de ruisseau des Aygalades. Le quartier de Notre-Dame-Limite est situé entre les gares de Septèmes-Les-Vallons et de Saint-Antoine, renforçant sa position stratégique entre espaces naturels et infrastructures ferroviaires.

Ce quartier accueille une population de 12 446 habitants<sup>79</sup> avec une densité de 3 911 hab./km<sup>2</sup>. Le taux de chômage y

atteint 27,92%<sup>80</sup> révélant une situation socio-économique particulièrement fragile. La population est marquée par une forte proportion de familles monoparentales, soit 732 sur un total de 2481 familles, sachant que 10,96% des foyers comptent plus de quatre enfants.<sup>81</sup>

Concernant le parc résidentiel, 61,59% des habitants sont locataires dans un quartier majoritairement composé d'immeubles collectifs (79,16%) et abritant 55,09% d'appartements de quatre pièces et plus.<sup>82</sup>

Le quartier regroupe plusieurs grands ensembles construits à l'époque de la reconstruction d'après-guerre tels que La Solidarité, Kalliste, Les Bourrely-Perrin et la Granière. En ce qui concerne l'accessibilité, une seule ligne de bus relie Notre-Dame-Limite au centre-ville depuis la station Gèze, le terminus nord de la ligne de métro M2.

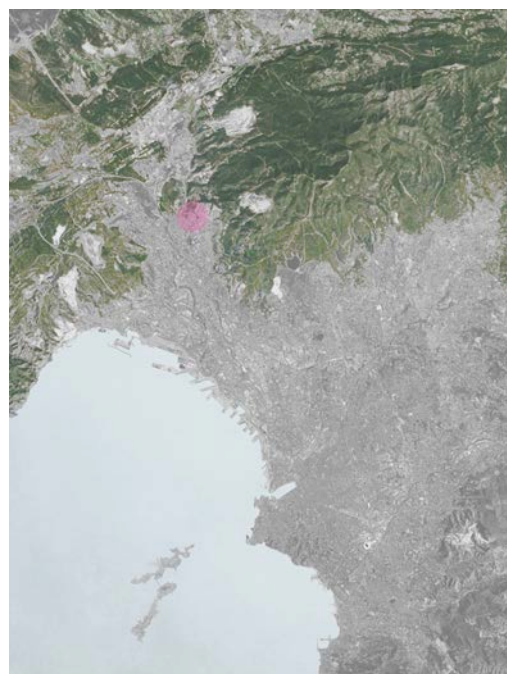


Fig. 78 : Notre-Dame-Limite par rapport à Marseille  
©Carla Schneider

NOTRE - DAME - LIMITE DANS LE XV<sup>ème</sup> ARRONDISSEMENT

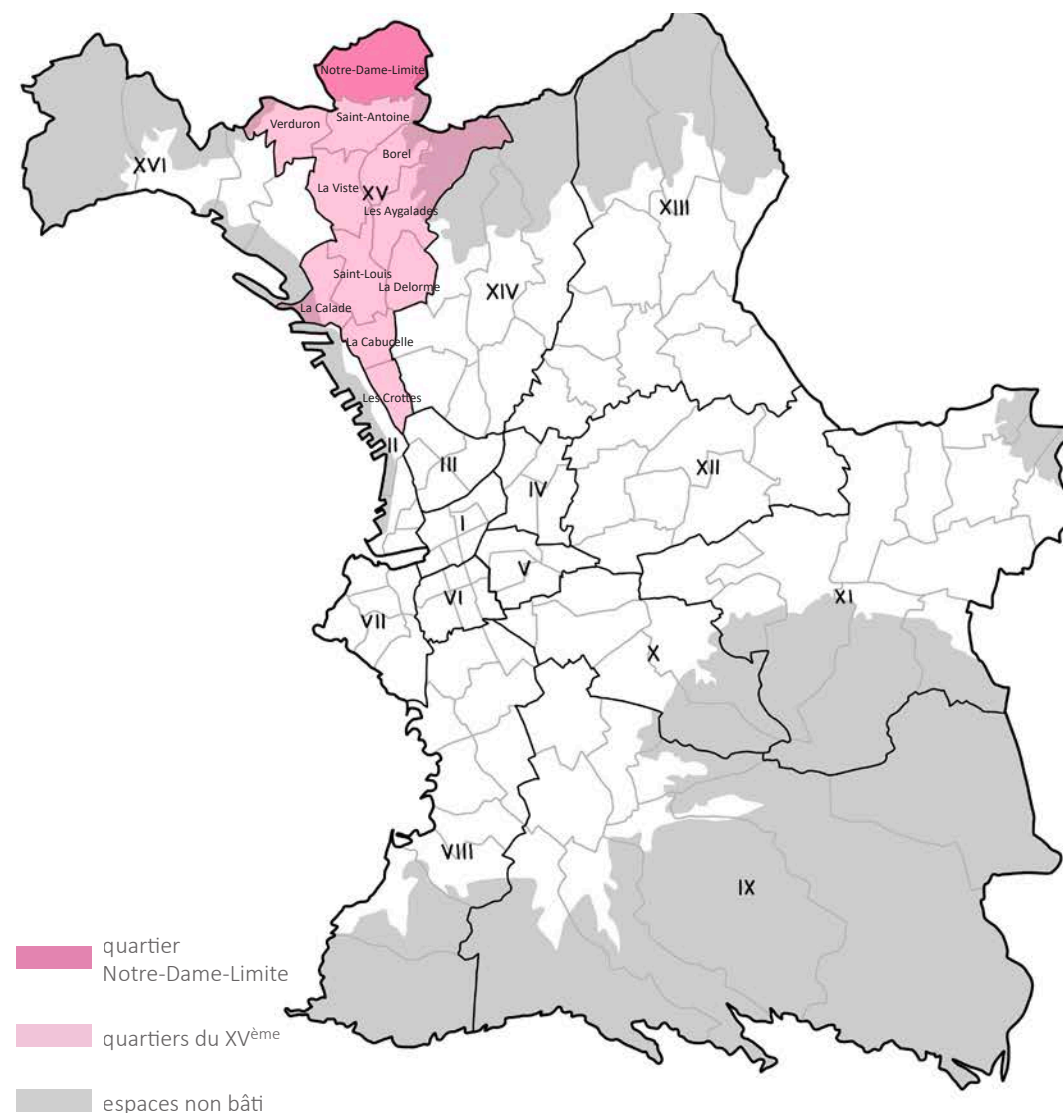


Fig. 79 : Situation du quartier Notre-Dame-Limite dans le XV<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille  
©Carla Schneider

<sup>77</sup> WIKIPÉDIA, 15<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, 2024.

<sup>78</sup> WIKIPÉDIA, Massif de l'Étoile, 2025.

<sup>79</sup> WIKIPÉDIA, 15<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, 2024.

<sup>80</sup> IRIS.

<sup>81</sup> INSEE donnée au 1<sup>er</sup> janvier 2006.

<sup>82</sup> WIKIPÉDIA, 15<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, au 8 mars 1999, 2024.



### 3. Étude spatiale du quartier Notre-Dame-Limite

Une analyse spatiale a été réalisée afin de comprendre et de décrypter l'urbanité propre du quartier Notre-Dame-Limite. Cette démarche vise à identifier ses propriétés urbaines en analysant les interactions entre les différentes composantes de ce territoire.

Le premier élément analysé est **le tissu urbain**, c'est-à-dire l'identité urbaine générée par l'agencement et la diversité des formes bâties. Sur le plan ci-contre, un tissu contrasté et hétérogène se dessine, marqué par des périodes d'urbanisations différentes qui se retrouvent en confrontation. Le quartier possède ainsi des typologies d'habitat différentes. Les grands ensembles de logements, sous la forme urbaine de barres et de tours, témoignent de la densification rapide d'après-guerre.

À ces formes urbaines s'ajoute un tissu de faible densité constitué d'habitats pavillonnaires. Certaines de ces zones étaient déjà présentes avant la construction des grands ensembles, tandis que d'autres résultent d'un urbanisme plus récent marqué par un habitat diffus et fermé. Ces nouvelles constructions engendrent un phénomène d'enclosure, caractérisé par une fragmentation de l'espace urbain et un cloisonnement social limitant les interactions et l'accessibilité des habitants librement dans le quartier.

Le plan illustre la présence marquante de l'Hôpital Nord qui occupe une place centrale dans le maillage du quartier. Cet équipement sanitaire est l'un des principaux hôpitaux de Marseille. Cependant, il contribue également à la fragmentation du quartier par son étendue et sa clôture.



©IGN - figure 80 - 1960/1965



©IGN - figure 81 - 2000/2005



©IGN - figure 82 - 2006/2010



©IGN - figure 83 - 2011/2015

Fig. 80 - 83 : Vues satellites du quartier Notre-Dame-Limite  
©IGN

TISSU URBAIN DU QUARTIER NOTRE-DAME-LIMITE



0 m 100 m 500 m 1 km

Fig. 84 : Plan tissu urbain  
©Carla Schneider



La seconde analyse porte sur **les axes routiers et les infrastructures de transports** situés dans le quartier.

Sur le plan ci-contre, la section de l'autoroute A7 est représentée en bleu. Cet axe routier majeur traverse le quartier en son centre. Une rupture physique nette avec le reste de la ville, située au sud-ouest du plan, est ainsi marquée. L'A7 agit comme une barrière urbaine divisant le tissu urbain et limitant les échanges entre les différentes zones du quartier.

La portion de la ligne TER reliant la gare de Septèmes-Les-Vallons à la gare de Saint-Antoine, est représentée en rose sur la l'axe ferroviaire Aix-Marseille. La voie ferrée constitue un second obstacle urbain et linéaire accentuant la discontinuité spatiale provoquée par l'autoroute A7. Ces deux infrastructures contribuent à l'isolement et à l'enclavement du quartier de Notre-Dame-Limite.

À cela, s'ajoute un problème d'accessibilité aux transports en commun avec un quartier desservi par une unique ligne de bus. Ainsi, le quartier se retrouve pris au piège entre ces infrastructures, sans connexion fluide vers les points convergents de la ville.

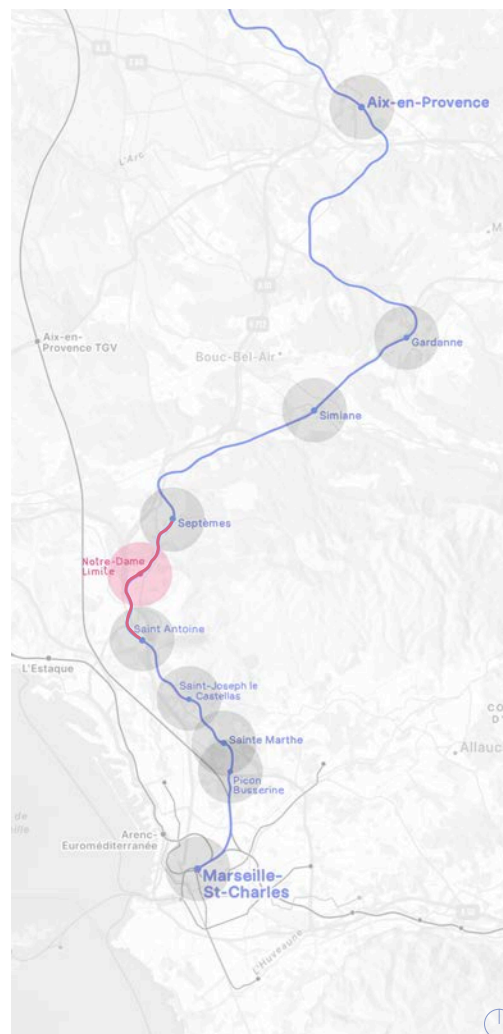


Fig. 85 : Portion du TER Aix-Marseille traversant le quartier Notre-Dame-Limite  
©Carla Schneider

#### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DU QUARTIER NOTRE-DAME-LIMITE



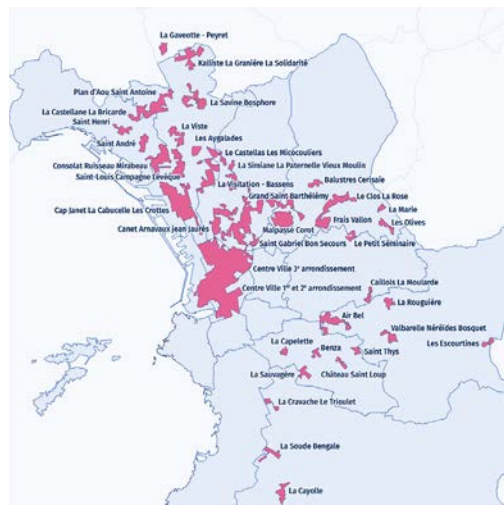
Fig. 86 : Plan des infrastructures de transports  
©Carla Schneider



Une troisième étude traite de la qualification des différentes formes urbaines du quartier.

En jaune hachuré sont représentées les zones des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) – *Les quartiers prioritaires de la politique de la ville sont des territoires d'intervention de l'État et des collectivités territoriales définis par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 dans l'objectif commun de réduire les écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines*<sup>83</sup> – comprenant le parc Kalliste, La Granière, La Solidarité et Les Bourrely-Perrin, peuplés par 7 263 habitants.<sup>84</sup> À Marseille, un habitant sur trois habite dans un quartier prioritaire, représentant 240 000 personnes.<sup>85</sup>

Une étude approfondie des équipements présents dans le quartier permet de révéler une grande insuffisance en matière d'infrastructures publiques. L'hôpital Nord, observé plus tôt comme une structure majeure du tissu urbain, occupe une place disproportionnée dans le cœur du quartier. Sa taille importante et son implantation dominant l'espace réduisant l'accessibilité à d'autres services. De plus, le plan indique une pauvreté d'équipements publics, culturels, sportifs ou économiques dans le secteur. Dans ce quartier densément peuplé, le manque d'infrastructures de proximité et liées au développement engendre de lourdes répercussions sur les conditions de vie des habitants.



©AGAM - figure 87

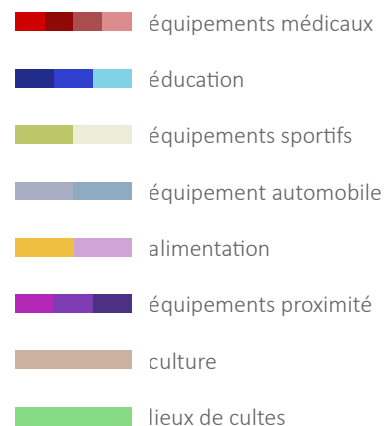
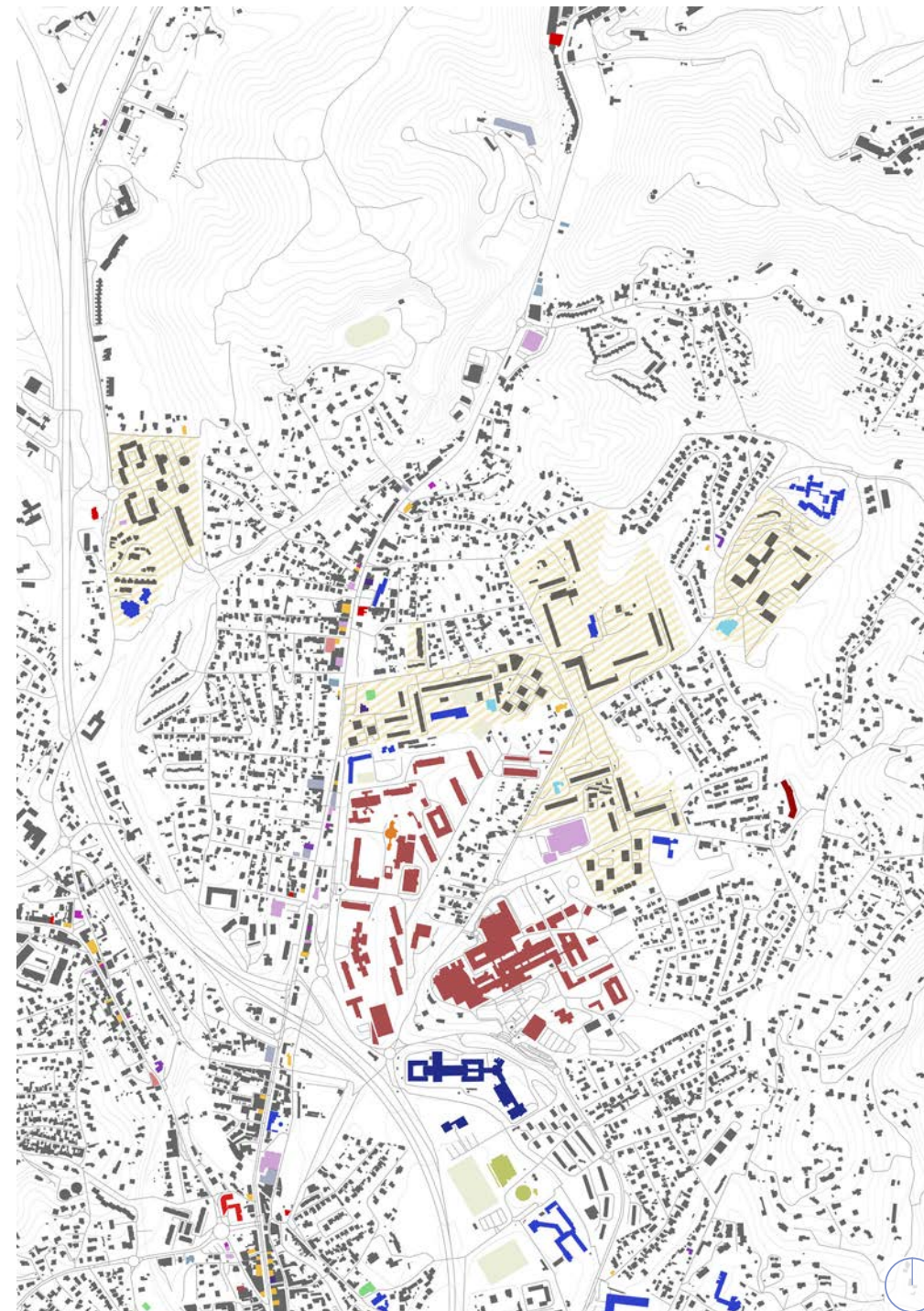


Fig. 87 : Les quartiers prioritaires de la Ville de Marseille  
©AGAM

#### ÉQUIPEMENTS ET QUARTIERS PRIORITAIRES DU QUARTIER NOTRE-DAME-LIMITE



0 m 100 m 500 m 1 km

Fig. 88 : Plan des équipements et des quartiers prioritaires  
©Carla Schneider

<sup>83</sup> INSEE, *Quartier prioritaires de la politique de la ville*, 2024.

<sup>84</sup> SIG, *Quartier Prioritaire 2024 : Kalliste La Granière La Solidarité – QN01359I*, 2024.

<sup>85</sup> Ville de Marseille, *Politique de la Ville*, 2024.



La diversité morphologique du tissu urbain génère un morcellement du territoire, sans hiérarchie.

Les continuités spatiales sont parfois rompues ou clôturées ce qui accentue les contrastes sociaux dans le quartier. Les infrastructures de transports qui traversent le secteur, bien qu'essentielles à l'échelle de la métropole, nuisent au bon déplacement dans ce quartier, isolant Notre-Dame-Limite du centre-ville et des principaux pôles d'activité, contribuant ainsi à sa division urbaine.

Enfin, le quartier de Notre-Dame-Limite ne dispose pas de services suffisants pour répondre aux besoins de sa population locale.

PLAN DU QUARTIER NOTRE-DAME-LIMITE

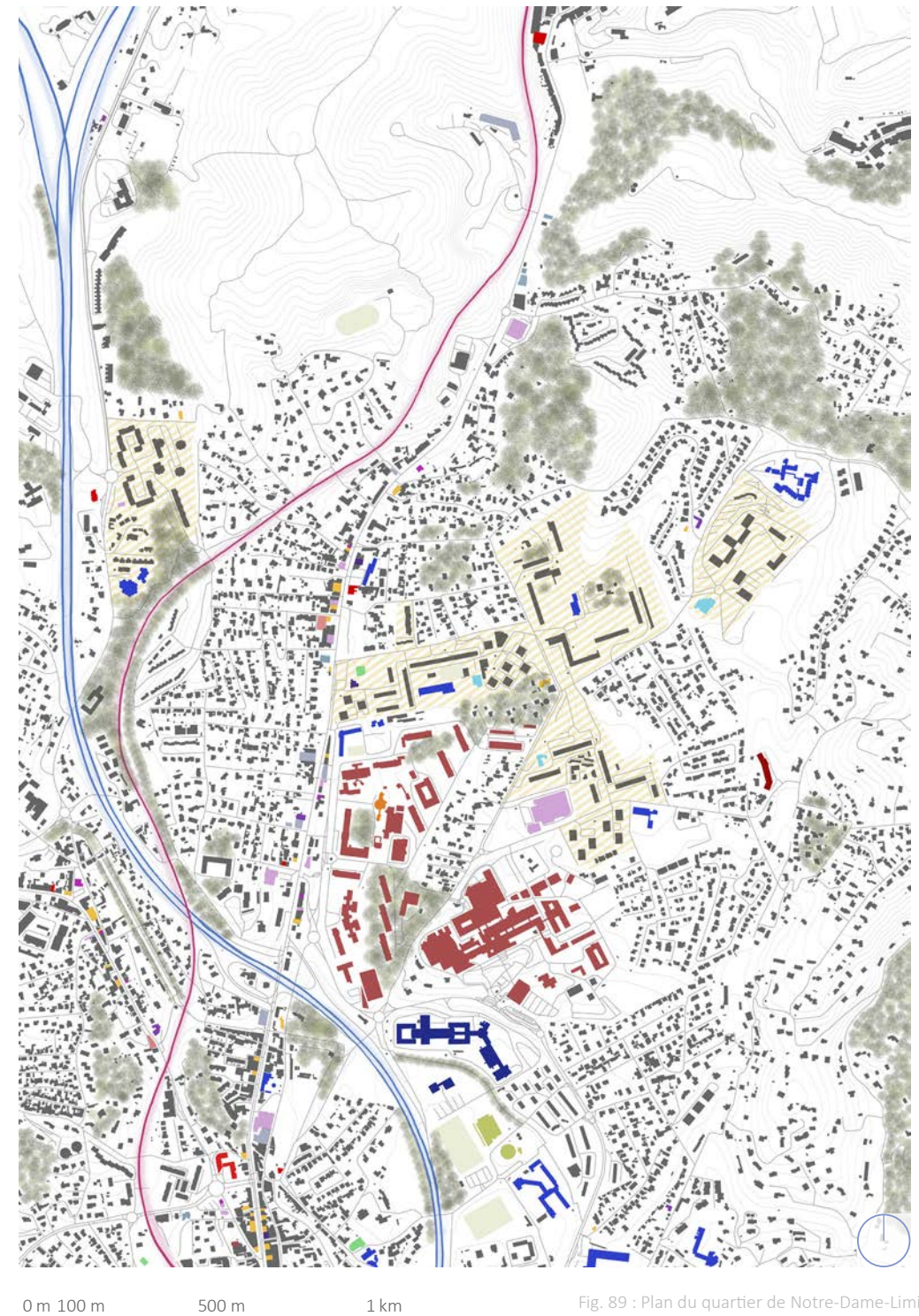


Fig. 89 : Plan du quartier de Notre-Dame-Limite  
©Carla Schneider





## **B. Le Parc Kalliste, copropriété dégradée avec vue sur mer**

1. Histoire et construction du Parc Kalliste
2. Caractéristiques de la cité
3. Qualification des logements
4. La population de la cité Kalliste
5. Aujourd'hui, Kalliste



## 1. Histoire et construction du Parc Kalliste

La cité du Parc Kalliste est implantée sur une ancienne zone rurale autour de la bastide de Valcorne dont il reste aujourd'hui un pavillon du XIX<sup>ème</sup> siècle. Le projet de grand ensemble est conçu pour reloger les Français ayant participé à la guerre d'Indochine. En 1955, l'architecte A. H. De Vallaurie commence les études de faisabilité mais c'est l'architecte Claude Gros qui reprendra en main le projet en tant que véritable auteur. L'architecte spécialisé dans le milieu scolaire, René Egger, contribuera également à la réalisation du Parc Kalliste.<sup>86</sup>

La cité est construite en 1958, elle comprend alors 753 appartements répartis dans neuf barres différentes. S'inscrivant dans la politique du grand vide des années 60, le projet envisage de libérer l'espace au sol en créant un grand parc afin de laisser passer la lumière et l'air frais de la nature environnante. Ce grand vide donne le nom de « Parc » à Kalliste, bien qu'il soit aujourd'hui envahi de voitures sur un sol minéral et sans aménagement public.

Dans les années 2000, la cité est intégrée aux politiques de la Ville pour être classée comme quartier prioritaire. Par conséquent, elle sera soumise à un programme de démolition imposé par la loi Borloo qui vise à empêcher la consolidation de ghettos en détruisant les barres de logements des grands ensembles. Ce plan d'action soulève la question de la pertinence de réduire les logements disponibles en les détruisant, alors qu'il existe aujourd'hui à Marseille une pénurie en logements abordables.

Les neuf barres de logements, nommées de A à I, sont donc concernées par un programme de démolition. En 2019, le bâtiment B a été démoli suivi du bâtiment H en 2021. Deux autres barres de logements sont prévues pour la démolition : le bâtiment G en 2025 et le bâtiment E en 2026.<sup>87</sup>

<sup>86</sup> Ministère de la culture, *Notice monographique des 80 ensembles et résidences étudiés (1/80)*, 1.1544 – Parc Kalliste.

<sup>87</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, Édition Parenthèses, 2022, page 115.

Fig. 91-92 : Vue aérienne de la construction de la cité  
©Groupe Facebook Les anciens du Parc Kalliste





## 2. Caractéristiques de la cité

Le Parc Kalliste s'étend sur 7,5 hectares et s'organise sur une pinède autour du pavillon de l'ancienne Bastide de Valcorme. La cité est implantée sur un terrain avec un fort dénivelé, soit 35 mètres de pente entre le bâtiment D et le bâtiment H. Cette topographie prononcée, due à sa situation géographique proche d'un massif, devient un atout pour la cité car elle offre à de nombreux logements une vue dégagée sur la mer, malgré leur éloignement avec cette dernière.

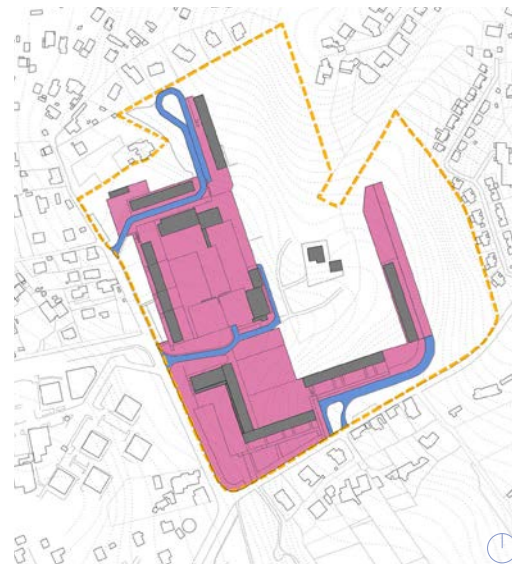
Au milieu de la cité, un ravin sépare l'opération de logement en deux, récupérant les eaux de pluie provenant du massif de l'Étoile. Le site est constitué de grandes plateformes étagées sous la forme de sols généreux permettant de contrer le dénivelé pour construire. Les barres de logements sont comme posées sur ces socles sans que la topographie n'apparaisse dans le plan masse, comme si le site avait été aplani.

Le plan masse du quartier est considéré comme aéré malgré le caractère monumental de son architecture. Les barres de logements sont disposées perpendiculairement les unes par rapport aux autres, sur un maillage invisible. Leurs implantations autocentrées les rendent peu connectées au tissu urbain environnant. L'école primaire et maternelle est centrale, écrasée par la hauteur et la densité des barres qui l'entourent. L'ensemble s'organise autour d'un grand vide renforcé depuis la démolition des bâtiments B et H, possédant en son cœur, ce qu'il reste de la bastide.

Cependant, cet espace a aujourd'hui perdu son objectif initial de grand parc vert. Il est largement dominé par le stationnement des

voitures sur de vastes surfaces imperméables réduisant les espaces de convivialité. L'omniprésence de la voiture en cœur de cité a diminué les lieux de rencontre et de partage qui favorisent la cohésion sociale au sein de la cité. Sur les 7,5 hectares que compte le site, 4,62 hectares sont aujourd'hui des sols minéralisés et imperméables, dont 0,6 hectares occupés par les voies de circulation. Ces espaces ne sont ni équipés ni aménagés pour les habitants de Kalliste.

Ainsi, le vaste paysage de la Kalliste reste sous-exploité, alors qu'il possède un fort potentiel pour recréer une cohésion sociale, tout en retissant les liens avec le tissu urbain.



- 7,5 hectares de parcelle (limites)
- 0,6 hectare de voirie
- 4,62 hectares de sols perméable dont voiries

Fig. 93 : Plan des sols de la cité Kalliste

©Carla Schneider

Fig. 94 : Axonométrie de la cité du Parc Kalliste

©Carla Schneider

Grand socle créant un belvédère

Bastide de Valcorme

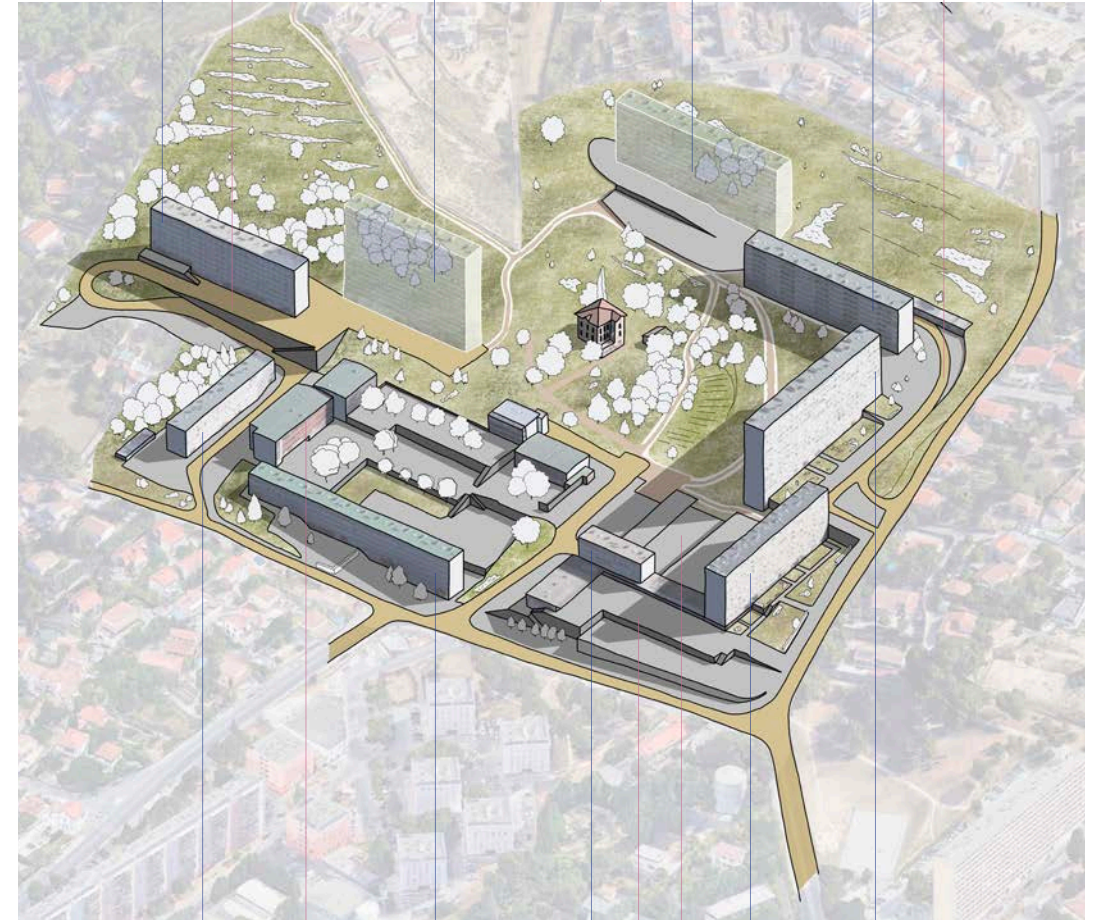
L'accès aux logements se fait uniquement par la voiture

Bâtiment A

Bâtiment B démoli

Bâtiment H démoli

Bâtiment I



Bâtiment C

Bâtiment D

Bâtiment E

Bâtiment F

Bâtiment I

École maternelle et primaire

Grand socle qui comportait des commerces de proximité, aujourd'hui déserté

Cœur de cité envahie par la voiture



### 3. Qualification des logements

Les barres de logements suivent la topographie du site en adaptant leurs hauteurs en fonction du terrain. Elles atteignent le R+4 en bas de cité et montent jusqu'au R+9 pour les immeubles les plus hauts. Les deux barres démolies étaient les plus hautes avec 12 et 16 étages.

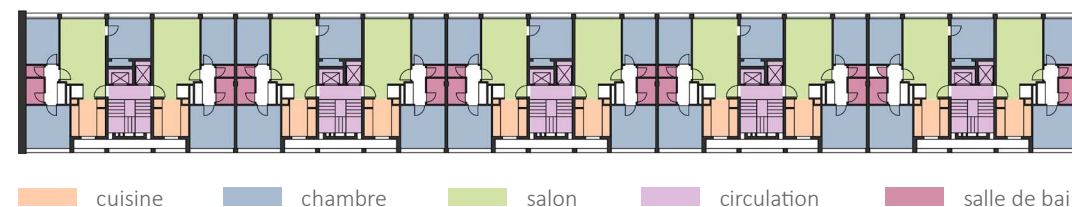
Les barres ont une épaisseur de 10,5 mètres et possèdent toutes des pignons aveugles, le concepteur leur donnait même l'appellation de « planches ». Les appartements traversants bénéficient d'une double orientation Nord-Sud ou Est-Ouest selon leur position dans le plan masse, favorisant une certaine qualité des espaces intérieurs. Cependant les plans cloisonnés et les cuisines fermées contraignent la bonne utilisation de l'espace et l'adaptabilité des appartements.

Sur le plan type ci-contre, les espaces de circulation en rose occupent une place considérable, mais ces derniers sont très régulièrement liés à des problématiques d'entretien : ascenseurs en panne, éclairage défectueux ou encore abandon des parties communes.

**« L'ascenseur ne fonctionne pas. Pas plus que la lumière dans la cage d'escalier.<sup>88</sup> »**

Les façades de ces grands ensembles expriment directement les méthodes de construction choisies. L'utilisation du préfabriqué, avec des panneaux d'allèges, a permis une construction rapide, efficace et peu coûteuse pendant la période du grand relogement d'après-guerre.

Les baies sont considérées comme des éléments de construction entre les éléments préfabriqués et non comme un percement de paroi. Ce choix laisse apparaître un tramage en façade effaçant les hiérarchies entre les différentes pièces. La même écriture est donc utilisée pour un salon, pour une chambre et pour les espaces de circulation. Ce traitement produit une enveloppe brute et déshumanisée, une impression renforcée par le mauvais état de la façade.



©Verazo - figure 97



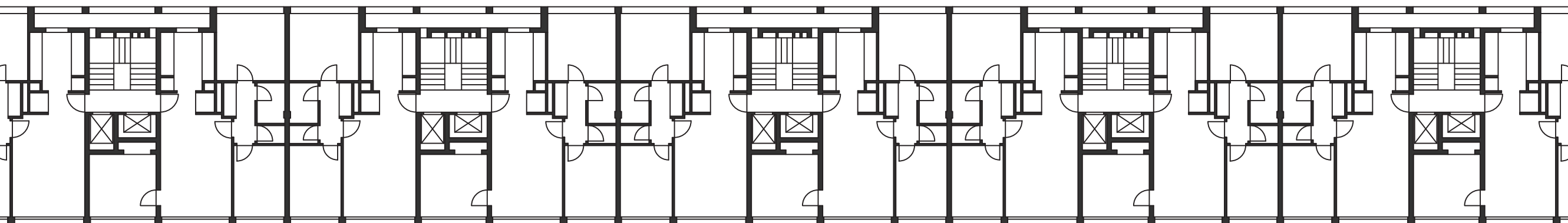
©Verazo - figure 98



©Verazo - figure 99



©Verazo - figure 100



<sup>88</sup> ROF Gilles, *Le cycle sans fin des expulsions de squatteurs à Marseille*, Le Monde, mai 2022.

Fig. 95 : Plan de logements au 1/200  
©Carla Schneider

Fig. 96 : Plan programmatique de logements  
©Carla Schneider

Fig. 97-100 : Photographies des logements du bâtiment H  
©Verazo, Groupe Facebook Les anciens du Parc Kalliste

## 4. La population du parc Kalliste

Les chiffres et données ci-après sont issus du site internet [sig-ville.gouv.fr](http://sig-ville.gouv.fr) récoltant les informations du Quartier Prioritaire 2024 Kalliste - La Granière - La Solidarité – QN01359I en 2024.<sup>89</sup>

La cité du Parc Kalliste a vu sa population changer progressivement dans le temps : les premiers habitants sont français de classe moyenne inférieure de retour d'Indochine, ensuite des immigrés nord-africains, puis des migrants comoriens et sub-sahariens et enfin des réfugiés du Moyen-Orient.<sup>90</sup>

Les données ci-contre nous communiquent des informations sur les habitants du quartier prioritaire Kalliste- La Granière- La Solidarité. La majorité de la population est âgée de 25 à 59 ans (37,9%) sachant qu'un habitant sur deux est en âge de travailler et que dans cette tranche, seulement 27% ont un emploi. Les activités professionnelles se font rares dans les cités des quartiers Nord. Les carences d'infrastructures de transports, de lieux de formations et de pôles d'activités ne font qu'accentuer ce chômage.

Dans ces copropriétés dégradées, seuls 14,5% de propriétaires occupent leur logement. L'abandon progressif des lieux par les propriétaires accentue la dégradation des parties communes avec des délais prolongés de réparations, aggravant ainsi les problématiques quotidiennes auxquelles les habitants sont confrontés. La moitié d'entre eux vivent dans leur logement depuis plus de 10 ans et ont vu progressivement leur cité se dégrader.

<sup>89</sup> SIG, Quartier Prioritaire 2024 : Kalliste La Granière La Solidarité – QN01359I, 2024.

<sup>90</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, Édition Parenthèses, 2022, page 115.

CARACTÉRISTIQUES DE POPULATION 2019

|                |       |
|----------------|-------|
| 0 - 14 ans     | 31,7% |
| 15 - 24 ans    | 16,7% |
| 25 - 59 ans    | 37,9% |
| 60 - 74 ans    | 9,6%  |
| 75 ans et plus | 4,3%  |

PERSONNE(S) PAR MÉNAGE 2019

|                     |       |
|---------------------|-------|
| 1 personne          | 18,6% |
| 2 personnes         | 22,5% |
| 3 personnes         | 14,3% |
| 4/5 personnes       | 29,5% |
| 6 personnes et plus | 15,1% |

CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES 2019

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| 1 personne / 60-74 ans              | 41%   |
| 1 personne / 60-74 ans / femme      | 72,1% |
| 1 personne / 75 ans et plus         | 21,9% |
| 1 personne / 75 ans et plus / femme | 75,3% |
| 1 personne / femme                  | 60,7% |
| part des familles monoparentales    | 32,7% |

STATUT D'OCCUPATION 2017



ÉCOLIERS 2022

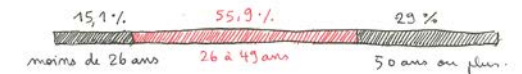
|                            |      |
|----------------------------|------|
| nombre d'écoliers          | 1577 |
| dont niveau préélémentaire | 621  |
| dont moins de 3 ans        | 70   |

EMPLOIS 2022

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Taux emploi des 15 - 64 ans  | 27%   |
| contrats aidés               | 28%   |
| demandeurs emplois français  | 76,1% |
| demandeurs emplois étrangers | 23,9% |

FORMATIONS DEMANDEURS EMPLOIS 2022

|                    |       |
|--------------------|-------|
| inférieure CAP-BEP | 27,4% |
| CAP-BEP            | 37,5% |
| BAC                | 21,7% |
| supérieure au BAC  | 13,3% |



ANCIENNETÉ D'EMMÉNAGEMENT 2018

|                |       |
|----------------|-------|
| moins de 2 ans | 8,6%  |
| 2 ans - 4 ans  | 22,0% |
| 5 ans - 9 ans  | 16,1% |
| 10 ans et plus | 53,3% |

Fig. 101 : Tableaux de données sur la population du quartier prioritaire Kalliste- La Granière - La Solidarité  
©Carla Schneider



## 5. Aujourd'hui, Kalliste

Face à l'augmentation des frais d'entretien et à la baisse des revenus moyens des habitants, la copropriété a accumulé d'importantes dettes, entraînant une dégradation progressive et significative de la cité. Les problèmes de maintenance sont perpétuels et quotidiens, les espaces extérieurs sont voués à être une déchèterie, le squat est favorisé et le trafic de drogue est omniprésent. Cette copropriété est devenue au fil du temps un véritable enfer pour ses habitants.

Aujourd'hui, le Parc Kalliste fait partie d'un plan de rénovation urbaine en raison de ses importants dysfonctionnements urbains.

Ce projet de rénovation prévoit de grands changements urbanistiques sur la cité. Tout d'abord, la démolition des bâtiments G et E qui concentrent à eux deux 390 appartements. Afin de permettre la destruction de ces deux barres, Marseille Habitat, bailleur social de Marseille, prévoit le rachat des logements. Cependant, le montant proposé lors de la reprise est souvent faible comparé à la valeur d'acquisition initiale du bien.

**« Marseille Habitat nous propose 30 000 € pour racheter notre T5 avec cave. C'est rien ! Et de nous reloger comme locataires juste à côté, au bâtiment G. On n'en peut plus de cette cité ! On voudrait s'installer dans un lieu plus calme et rester propriétaires. J'ai travaillé toute ma vie.<sup>91</sup> »**

<sup>91</sup> MANELLI Sophie, TESTA Sabrina, *Marseille : l'enfer d'un bidonville au parc Kalliste*, La Provence, janvier 2018.

<sup>92</sup> Métropole Aix-Marseille-Provence, *Fiche projet de renouvellement urbain*, 2020.

En compensation, le projet de rénovation urbaine prévoit la construction de 200 nouveaux logements dont 100 individuels. Une voirie traversera le projet en divisant complètement le parc en deux zones, fragmentant davantage le quartier.

Ces interventions ne répondent pas à la problématique de la place de la voiture et risquent même de l'aggraver. En la scindant en deux, l'identité même de Kalliste est remise en question, se retrouvant fragmentée en deux entités urbaines distinctes, perdant ainsi son unité de cité. Loin de promouvoir une réduction de l'usage automobile, l'accent mis sur l'habitat individuel tend à renforcer la dépendance à ce mode de transport.

Enfin, le centre de santé participatif « Le Château en Santé » installé dans l'ancienne bastide de Valcorme, représente une initiative positive en apportant des services médicaux à une population précarisée.<sup>92</sup>

Ainsi, l'ampleur des défis urbains auxquels la cité est confrontée dépasse la portée du plan de rénovation urbaine qui peine à apporter des réponses structurelles durables.



Fig. 102 : Bâtiment H en démolition  
©Verazo, Groupe Facebook Les anciens du Parc Kalliste





## C. Aménager la cité du Parc Kalliste

1. Ouvrages appuyant la réalisation de plans d'aménagements de la cité
2. Interventions sur la cité
3. Reconstruire du logement
4. Un parc sans voiture
5. Traitement des sols
6. Réaffectation des rez-de-chaussée
7. Trois épaisseurs pour le projet Kalliste

*7.a. L'épaisseur urbaine*

*7.b. L'épaisseur aménagée*

*7.c. L'épaisseur naturelle*



## 1. Ouvrages appuyant la réalisation de plans d'aménagements

Dans la première partie du mémoire, le désenclavement par la reconnexion constituait le cœur du projet. Une fois les cités connectées au reste de la ville, elles ont été équipées dans la seconde partie du TFE afin de favoriser leur épanouissement. Cette dernière partie s'intéressera au réaménagement auquel ces cités vont être soumises.

Connectées, équipées, aménagées. Chaque cité fera l'objet d'un projet de renouvellement urbain qui tentera de résoudre les problématiques évoquées précédemment : la place de la voiture dominante, le manque d'urbanité, les carences d'équipements de proximité. Ces besoins urbains sont soulignés par Henri Lefebvre dans son ouvrage *Le Droit à la Ville*, porteur du projet.

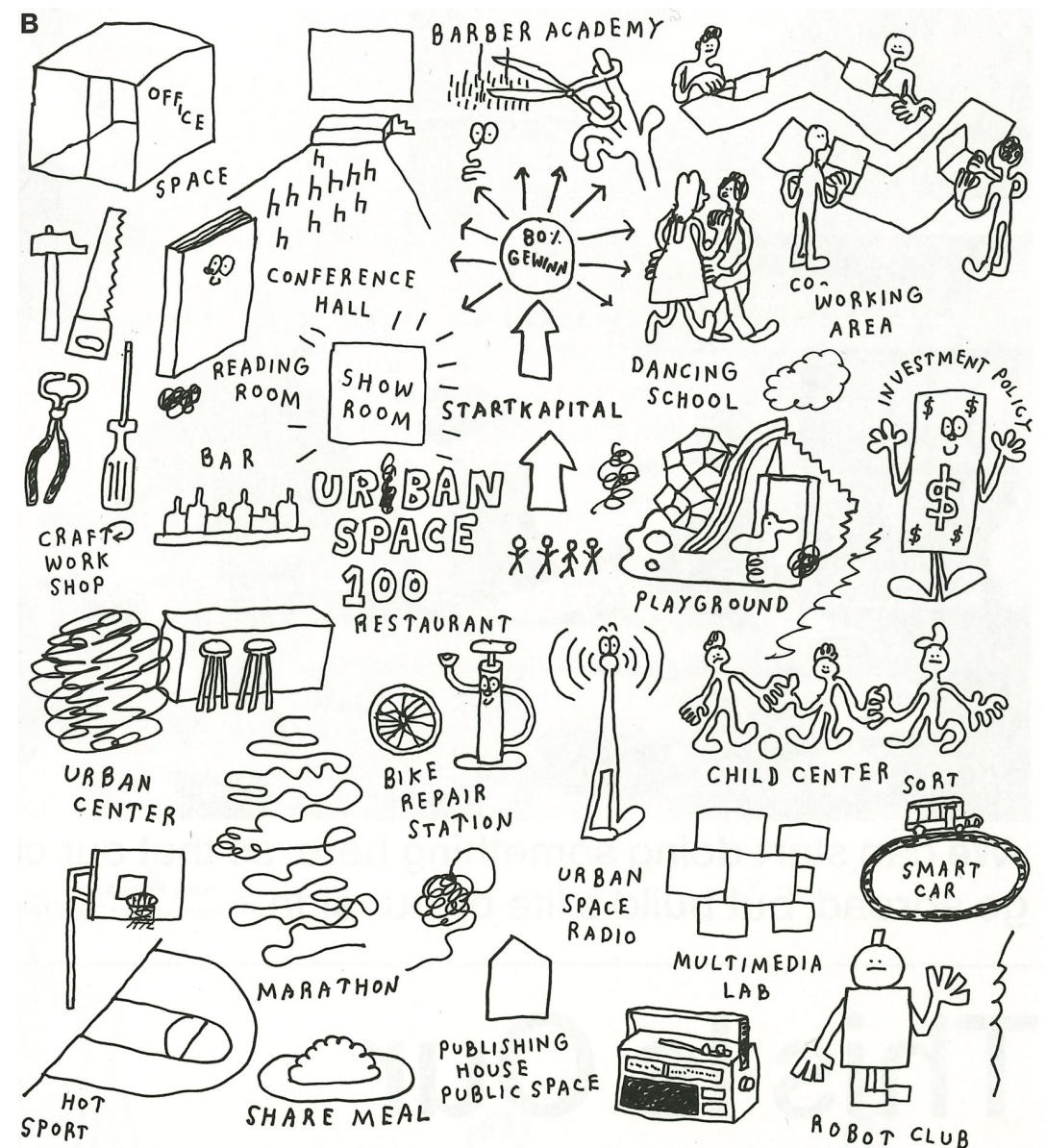
**« Les besoins urbains spécifiques ne seraient-ils pas besoins de lieux qualifiés, lieux de simultanéité et de rencontre, lieux où l'échange ne passerait pas par la valeur d'échange, le commerce et le profit ?<sup>93</sup> »**

Ces grands ensembles, qui partagent des similitudes frappantes, notamment en matière de disponibilité des sols, feront donc l'objet d'opérations similaires.

L'intervention architecturale portera sur la rencontre entre l'espace public, les bords de cité et son paysage. Paola Viganò souligne que le vide, ici faisant référence à la disponibilité des sols, peut devenir le point de départ d'un nouveau lieu de partage.

**« Le landscape urbanism s'occupe d'une condition urbaine diffuse dans laquelle le « vide » vient faire partie du dessin d'un nouvel habitat. L'espace public et le paysage s'y rencontrent et agissent, l'un et l'autre, comme de véritables infrastructures sociales.<sup>94</sup> »**

Afin d'illustrer le projet d'aménagement des sols et réurbanisation, la cité du Parc Kalliste sera prise comme un exemple emblématique. Face à cette réalité sociale difficile, marquée par un chômage important et une absence d'activité, la cité du Parc Kalliste est en détresse. Ses habitants, souvent sans emploi, sont confrontés à un environnement dégradé, avec peu de perspective d'avenir. Cette cité concentre l'ensemble des dysfonctionnements identifiés précédemment dans les analyses. Son positionnement stratégique face à la problématique de l'enclavement en fait un exemple pertinent.



<sup>93</sup> LEFEBVRE Henri, *Le droit à la ville*, édition Anthropos, 1968 et 1972, page 108.

<sup>94</sup> MASBOUNGI Ariella, *Métamorphose de l'ordinaire*, Paola Viganò, Grand Prix de l'urbanisme 2013, Édition Parenthèses, Saint-Etienne, 2013, page 83.

Fig. 104 : A Different Kind of City Kitchen  
©Stefan Marx

## 2. Interventions sur la cité

Face à l'état actuel de la cité, le projet portera plusieurs intentions architecturales, la première étant de connecter le parc de la cité Kalliste à la ville. Le terminus de tramway deviendra alors une véritable entrée, à la fois pour ce parc mais aussi pour la zone naturelle du massif de l'Étoile, répondant ainsi à l'objectif de continuité et de connexion.

Pour ce faire, la première intervention architecturale menée sur la cité sera la démolition des éléments parasites. L'école, aujourd'hui enclavée au sein de la cité, est déjà concernée par un projet de démolition. Elle sera reconstruite à proximité en lien avec la cité voisine, La Granière.

L'intervention de démolition envisagée dans le mémoire portera sur les socles situés à l'entrée de la cité. Cette arrivée est aujourd'hui brutalement marquée par un mur de soutènement de quatre mètres de haut créant une coupure franche, rompant tout lien avec l'environnement proche. Afin d'ouvrir le parc de la cité à la ville, cette démolition constitue une étape nécessaire.

AXONOMÉTRIE DES ÉLÉMENTS RETIRÉS

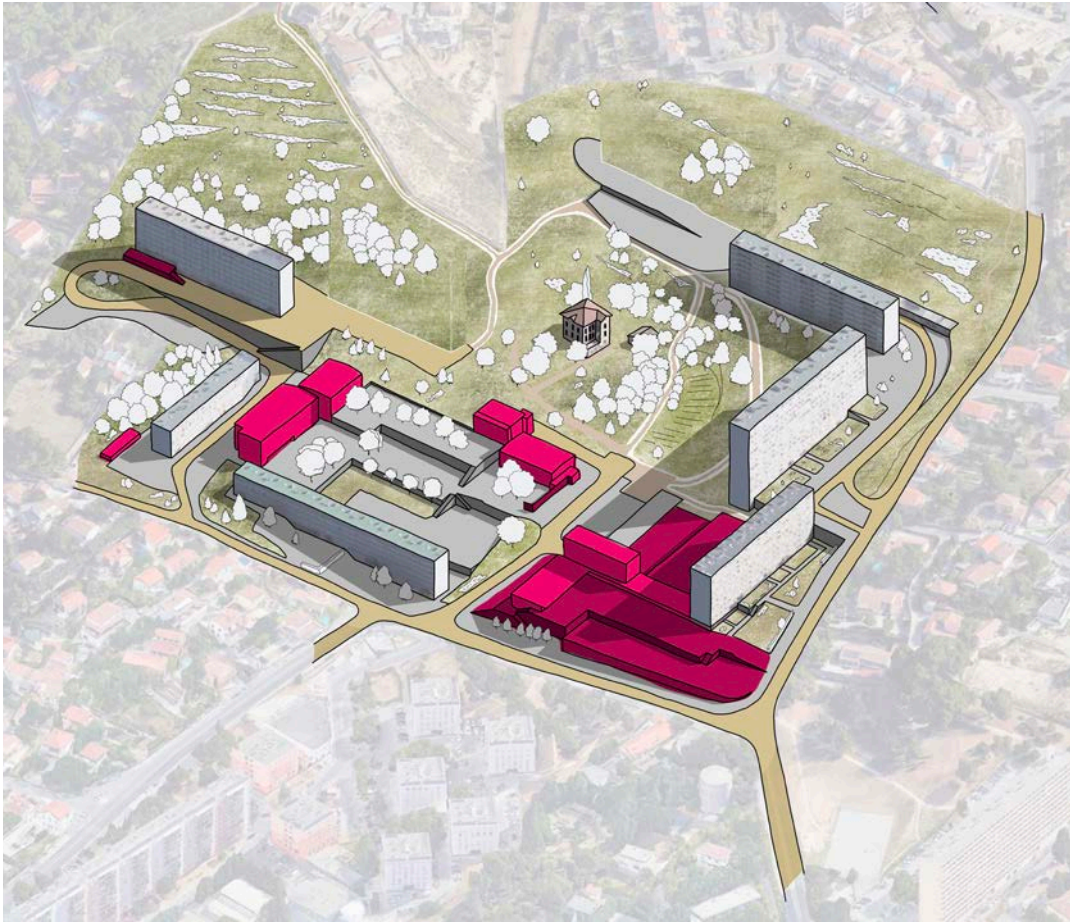


Fig. 105 : Axonométrie des éléments retirés  
©Carla Schneider



### 3. Reconstruire du logement

Une seconde intervention architecturale s'inscrit en réaction aux politiques de démolition menées sur les cités des quartiers Nord. La cité du Parc Kalliste a déjà vu deux de ses barres détruites. Aujourd'hui, c'est le bâtiment G qui est de nouveau menacé à disparaître. Démolir pour reconstruire, une logique critiquable, surtout lorsqu'elle ne prend en compte ni la cohérence urbaine du lieu, ni les besoins réels des habitants.

Pour affirmer une position politique, le projet prévoit la construction d'une barre de logement sur les traces de l'ancien bâtiment B démoli en 2019.

Cette intervention ne vise pas seulement à faire acte de reconstruction, mais cherche à restaurer une continuité urbaine perdue. Elle redéfinira les bords de la cité marqués par l'organisation des bâtiments orientés vers le parc.

En re-construisant cette barre de logement, la cité retrouve une forme urbaine continue avec une structure renforcée.

Cette décision traduit également l'engagement de reconstruire là où on a trop souvent détruit sans proposer d'alternative durable. Ainsi, ce geste permettra de produire des logements de qualité intégrés dans un projet urbain qui pense l'avenir de la cité plutôt que sa disparition.

AXONOMÉTRIE DU LOGEMENT RECONSTRUIRE

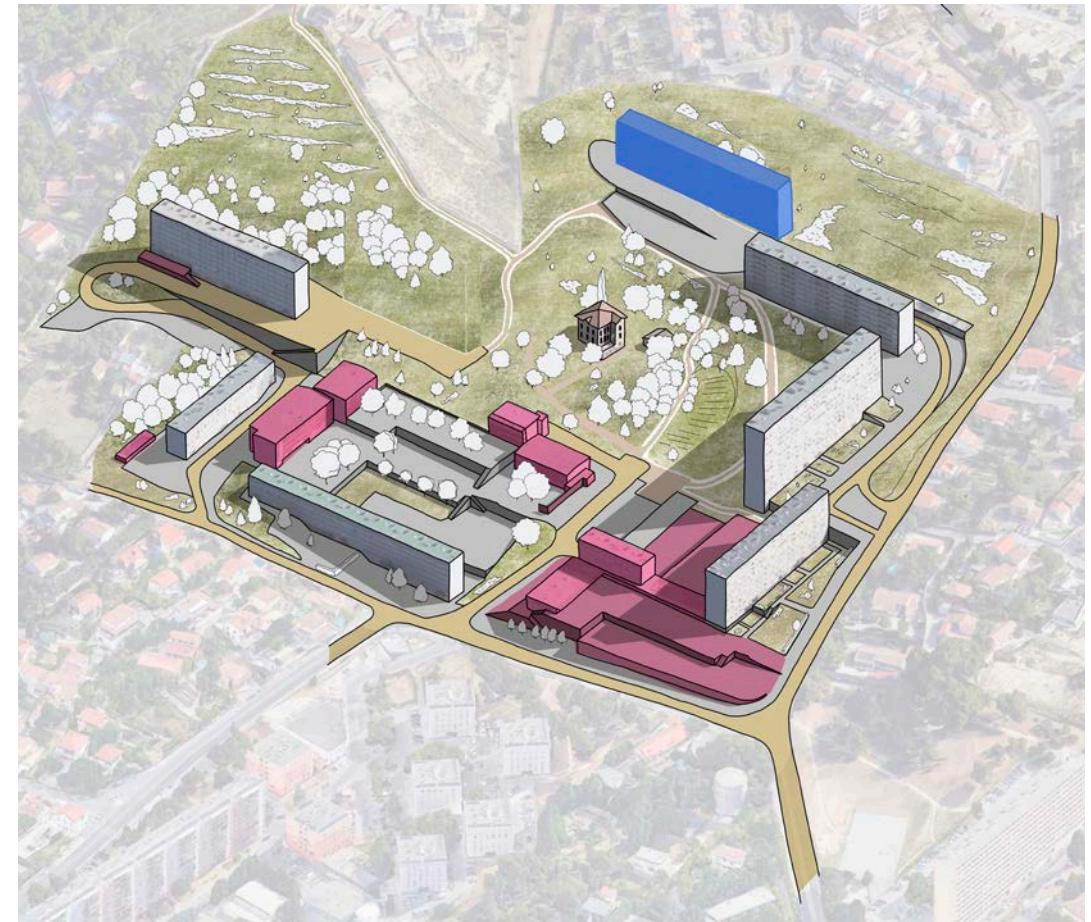


Fig. 106 : Axonométrie des logements reconstruits  
©Carla Schneider

## 4. Un parc sans voiture

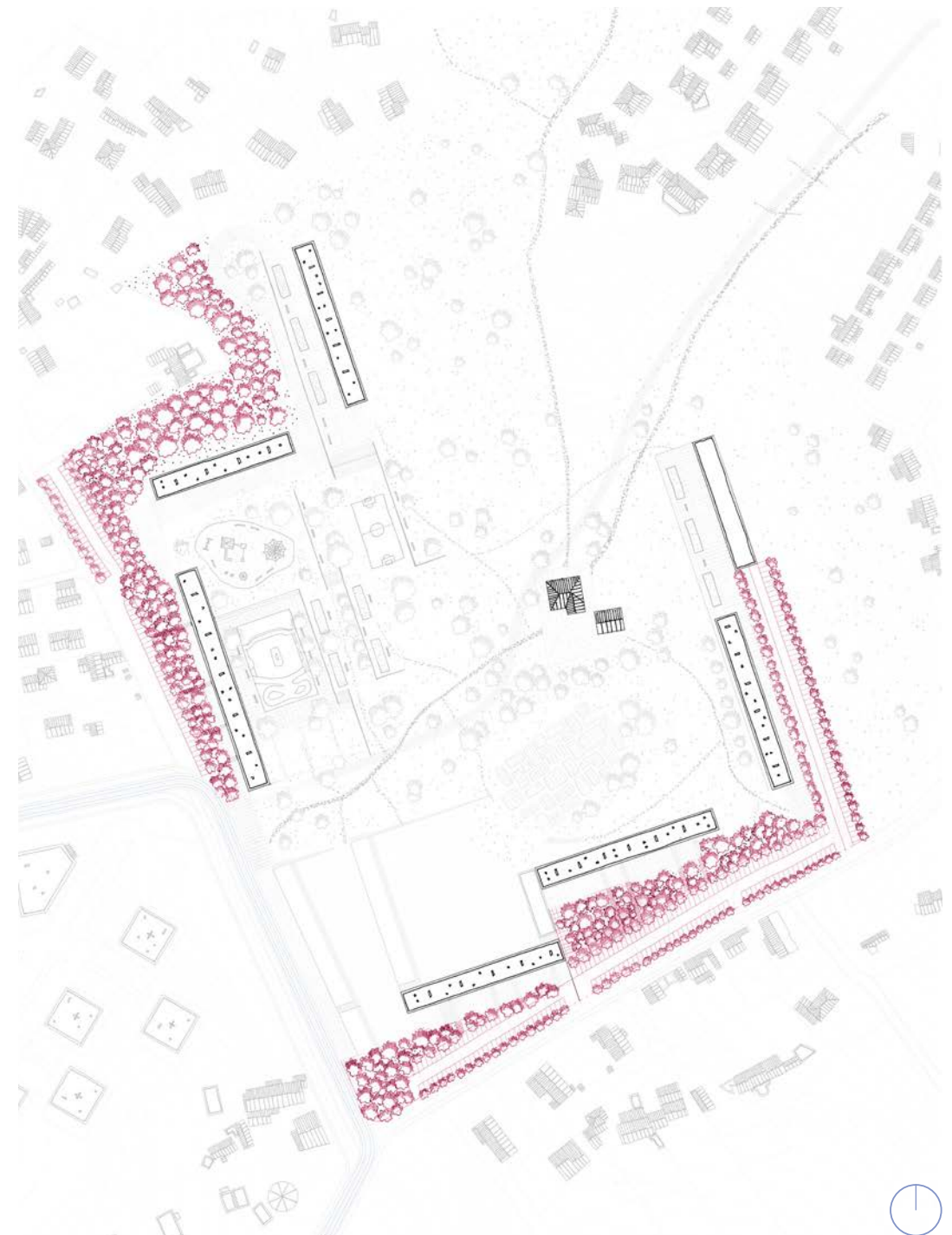
L'intervention suivante, dans cette volonté de libérer le parc, consiste à repenser la place de la voiture. Le tramway, mis en place dans la première partie, devient un véritable outil territorial permettant de réduire la dépendance à l'automobile.

À cette fin, une fois cette infrastructure mise en service, le besoin en stationnement pourra diminuer considérablement permettant la création de parkings adaptés et appropriés à la cité.

Les voitures seront alors délocalisées en périphérie, en bord de cité, constituant une limite urbaine. Les places de stationnement seront installées sous une canopée d'arbres afin de jouer un rôle filtrant entre l'urbanité et le parc. Au total, la bordure urbaine comptera 300 places de stationnement.

Cette masse végétale renforcera le paysage et prononcera davantage ce grand espace du cœur de la cité. Ainsi, il offrira un espace public dégagé et appropriable pour Kalliste. Ce lieu deviendra un sol commun disponible pour la vie collective traversé et non plus une zone minérale étouffée par la voiture.

MASSES VÉGÉTALES EN BORD DE CITÉ



0 m 10 m 50 m 100 m

Fig. 107 : Masses végétales en bord de cité  
©Carla Schneider



## 5. Traitement des sols

La cité du Parc Kalliste est aujourd'hui fortement minéralisée malgré une appellation évoquant le végétal. L'intervention précédente a permis de désengorger considérablement la cité de la voiture. Les démolitions ont également libéré une surface significative en son cœur, ouvrant de nouvelles pistes d'aménagement.

Le projet proposera un nouveau traitement des sols, dans la continuité des interventions déjà menées. En respectant la géométrie architecturale de la cité, des sols minéraux viendront accompagner les entrées dans les bâtiments, tandis que les autres sols seront déperméabilisés. Les surfaces minérales seront réduites à 1,59 hectare, contre 4,62 hectares avant le projet d'aménagement. Par ailleurs, les 0,6 hectare de voirie au cœur de la cité ont été supprimés. Ainsi, sur une emprise totale de 7,5 hectares, la quantité de sols perméables a été fortement augmenté.

Le parcours pour accéder à son logement sera ainsi séquencé : stationner son véhicule en limite de cité, traverser une canopée d'arbres par un chemin, puis atteindre son logement sur un sol minéral. Ce cheminement, entre ombre et soleil, sol végétal et minéral, adoucira l'arrivée quotidienne à son logement en redonnant de la qualité aux gestes ordinaires. Chaque immeuble d'habitation bénéficiera de son propre parvis dans une logique de continuité urbaine, venant souligner et amplifier le grand vide central.

À l'entrée de la cité, un grand espace public sera aménagé pour accueillir les événements de la vie collective de la cité tels que des activités du centre social, des fêtes de voisins, des marchés hebdomadaires, des brocantes du quartier Notre-Dame-Limite, des grandes ventes de vélos et plus encore. Cet

espace, facilement appropriable, marquera symboliquement l'arrivée dans la cité par l'arrêt du tramway, offrant une vue directe du grand Parc.

Les sols en restanques, vestiges de l'ancienne école, seront partiellement déminéralisés afin d'offrir des espaces partagés pour les habitants et de créer une transition douce vers le grand Parc. Ces lieux créés inviteront à de nouvelles pratiques collectives, aujourd'hui absentes à Kalliste.

Le potager collectif de Kalliste, déjà existant, est conservé et valorisé dans le cadre du projet. Intégré aux aménagements de l'espace central, il deviendra un support d'épanouissement pour les habitants de la cité. Ce lieu favorisera le développement de nouvelles activités intergénérationnelles autour d'une discipline proche de la nature. Des ateliers pourront y être organisés en lien avec les écoles ou le centre social en favorisant la sensibilisation à la biodiversité environnante et le contact avec la nature.

Ainsi les sols sont repensés à travers différentes échelles d'usage : le sol public, incarné par la diagonale ouverte à tous, le sol commun, constitué des circulations partagées et le sol le plus intime traduit par l'entrée dans les bâtiments pensée comme un seuil domestique.

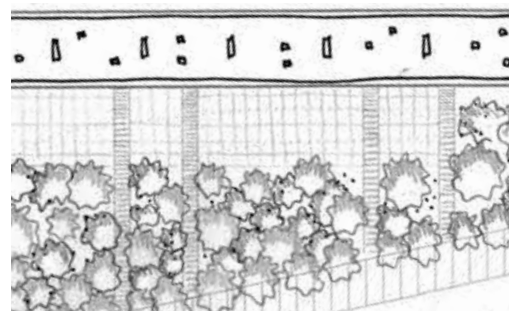
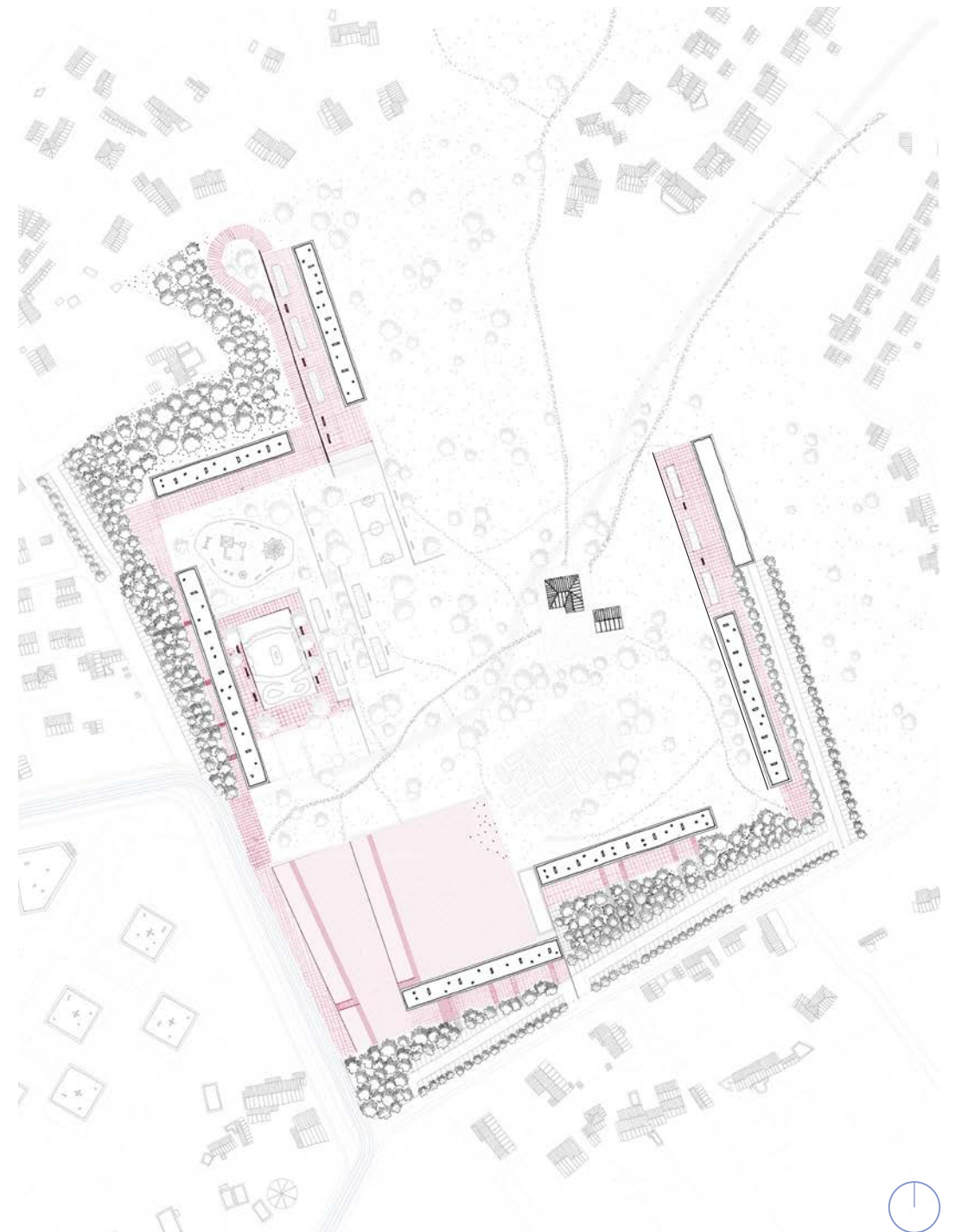


Fig. 108 : Seuils des logements  
©Carla Schneider

## LES SOLS MINÉRAUX



0 m 10 m 50 m 100 m

Fig. 109 : Les sols minéraux  
© Carla Schneider

## 6. Réaffectation des rez-de-chaussée

Les rez-de-chaussée actuels des barres de logements sont très peu qualitatifs. Ils souffrent d'un environnement dégradé, de fenêtres barricadées et d'un abandon général. Dans ce contexte, le projet proposera de réaffecter ces espaces, en leur donnant une fonction et une qualité d'usage.

L'analyse des plans révèle des halls d'entrées faiblement composés, se limitant à un sas donnant directement sur l'escalier et l'ascenseur, sans traitement spatial et architectural. Le projet suggérera de requalifier ces espaces communs pour améliorer l'accès au logement et transformer ces rez-de-chaussée en seuil vivant entre l'espace privé et public.

Chaque immeuble, accueillera en son premier niveau des fonctions partagées, tels qu'un hall de distribution fonctionnel, des locaux pour les vélos et les poussettes, ainsi que

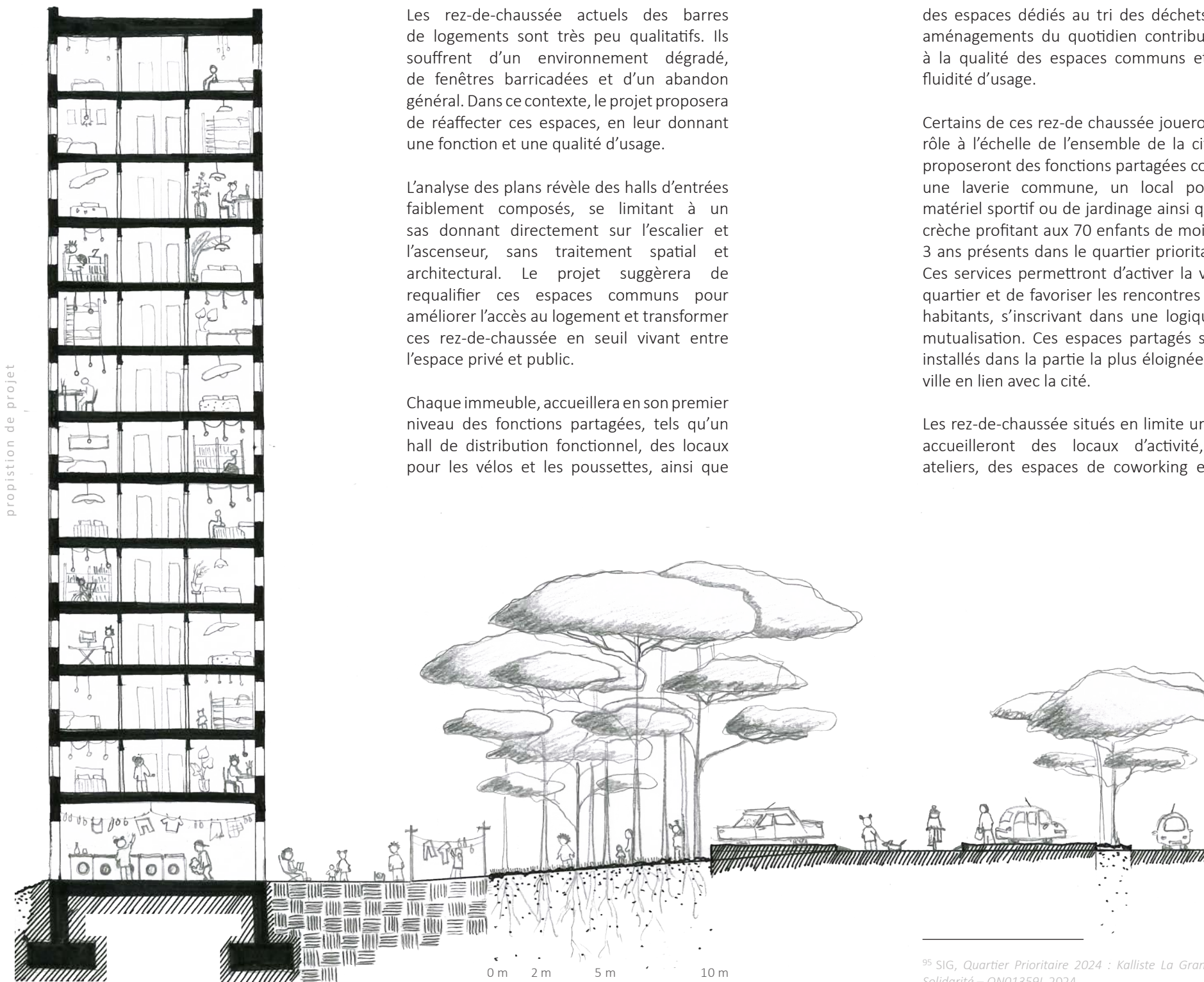
des espaces dédiés au tri des déchets. Ces aménagements du quotidien contribueront à la qualité des espaces communs et leur fluidité d'usage.

Certains de ces rez-de chaussée joueront un rôle à l'échelle de l'ensemble de la cité. Ils proposeront des fonctions partagées comme une laverie commune, un local pour le matériel sportif ou de jardinage ainsi qu'une crèche profitant aux 70 enfants de moins de 3 ans présents dans le quartier prioritaire.<sup>95</sup> Ces services permettront d'activer la vie du quartier et de favoriser les rencontres entre habitants, s'inscrivant dans une logique de mutualisation. Ces espaces partagés seront installés dans la partie la plus éloignée de la ville en lien avec la cité.

Les rez-de-chaussée situés en limite urbaine accueilleront des locaux d'activité, des ateliers, des espaces de coworking et des

bureaux. Connectés directement au tramway, la cité accueillera un pôle économique local permettant de réintroduire une dynamique productive et de participer à la revitalisation des quartiers Nord.

La réaffectation de ces socles bâtis participera à une mixité fonctionnelle et sociale, créant une cité vivante habitée, traversée et accueillante.



<sup>95</sup> SIG, Quartier Prioritaire 2024 : Kalliste La Granière La Solidarité – QN013591, 2024.



Fig. 110 : Coupe de l'entrée du bâtiment G, une laverie est partagée au rez-de-chaussée  
©Carla Schneider



## 7. Trois épaisseurs pour le projet d'aménagement de Kalliste

Les interventions énumérées jusqu'à présent s'inscrivent dans un plan d'ensemble pour la réurbanisation des cités. Elles donnent une direction à suivre pour rétablir un urbanisme humain, tentant de rompre avec l'enclavement continu subi par les quartiers Nord. Le schéma établi — retrait de la voiture du cœur des cités, traitement des sols à l'échelle humaine, réintroduction de services de proximité, création d'équipements activant la cité et les quartiers Nord — peut s'appliquer à toutes les cités étudiées et confrontées aux mêmes problématiques.

Dans le cas du Parc Kalliste, l'équipement unificateur est la bastide de Valcorme, transformée en centre médical participatif en 2018, nommée le château en santé. Situé en cœur de cité, cet équipement permettra de répondre aux enjeux de santé publique auxquels les habitants sont confrontés.

Une fois ces grands principes établis, le projet s'intéressera davantage aux spécificités de Kalliste pour construire un projet d'aménagement adapté, ancré dans le site et durable dans le temps.

La lecture préalable de la cité révèle trois grandes épaisseurs constituantes de Kalliste :

Une épaisseur urbaine qui articule le lien entre la ville et le paysage,

Une épaisseur aménagée et collective comprenant les vestiges de l'ancienne école,

Une épaisseur naturelle composée du grand Parc en fond de site.

LES TROIS ÉPAISSEURS DE KALLISTE



Fig. 111 : Les trois épaisseurs de Kalliste  
© Carla Schneider

## 7. Trois épaisseurs pour le projet d'aménagement de Kalliste

### 7.a. L'épaisseur urbaine

La strate urbaine de la cité du Parc Kalliste incarnera la connexion retrouvée avec la ville. Grâce à la démolition du grand mur qui faisait barrage, l'entrée s'ouvrira désormais en continuité avec le parc. Le dénivelé prononcé du site permettra d'habiter les sols stratifiés et proposera des équipements de différentes échelles et pour divers usages.

Au plus bas, le niveau le plus urbain, le tramway s'arrêtera sur sa propre voie, après une découpe en deux de la voirie initiale afin de lui dédier un tracé indépendant, déplaçant la voiture à un niveau inférieur.

À proximité de l'arrêt Parc Kalliste, des locaux liés à la mobilité seront aménagés : un espace d'information pour la RTM (Régie

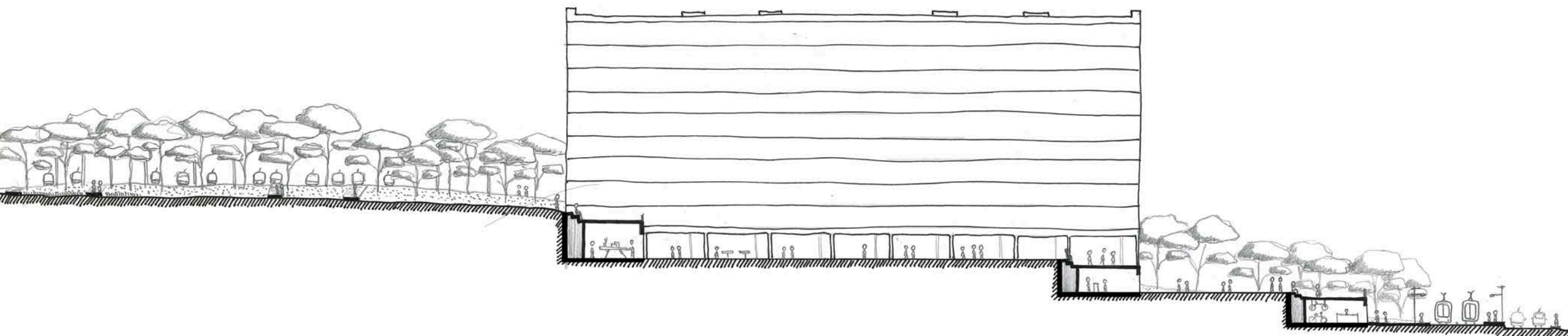
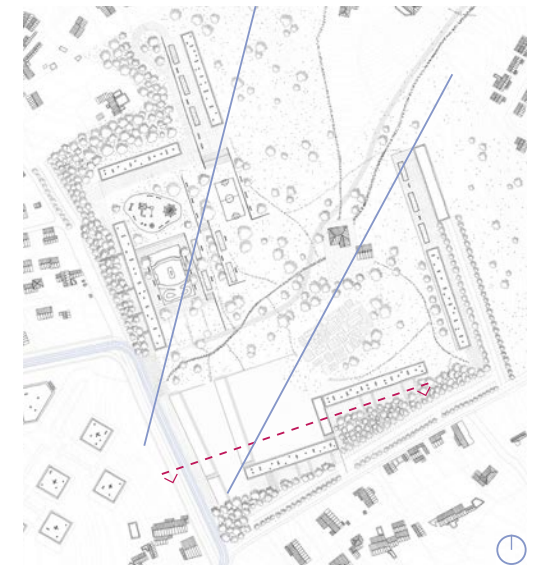
des Transports Marseillais), des garages à vélos partagés pour les habitants du quartier Notre-Dame-Limite, ainsi que des ateliers de réparation, de location et de vente de vélos.

Au second niveau, une première place se dessine. Une seconde strate bâtie vient accueillir des services de proximité essentiels à la vie quotidienne : coiffeur, primeur, pharmacie, épicerie, boulangerie, boucherie, café, barbier, snack... Cette ligne construite viendra réactiver la vie locale en répondant aux besoins directs des habitants.

Enfin, au dernier niveau, la place Kalliste, évoquée précédemment, prendra forme pour accueillir les événements de la cité, du

quartier et de la ville. Une bande habitée, en lien avec le rez-de-chaussée de la barre F, proposera des activités collectives et créatives. Cette strate abritera des locaux réservés aux discussions entre habitants, des ateliers d'exploration artistique pour le centre social, ainsi que des lieux réservés au jardin partagé (espace de stockage, de semis et d'organisation collective).

Ces différentes strates sont conçues comme des bandes habitées et gradinées, dont les toitures proposent des assises vers la ville ouverte sur le soleil couchant. Ces gradins jouent un rôle d'intégration des fonctions techniques et servantes, tout en jouant un rôle structurel.

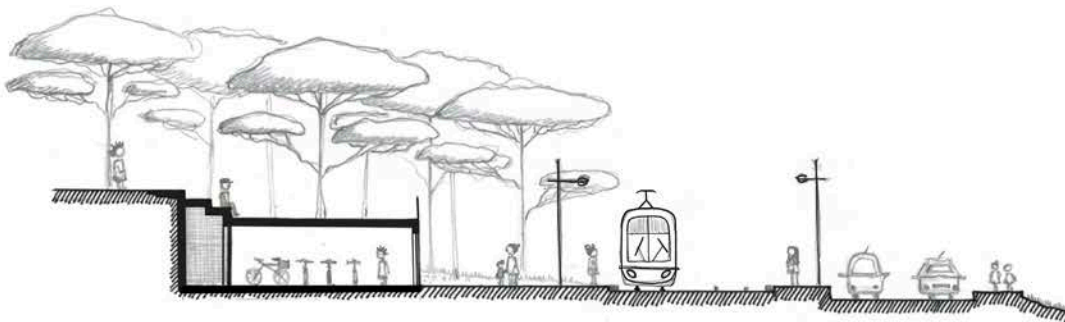
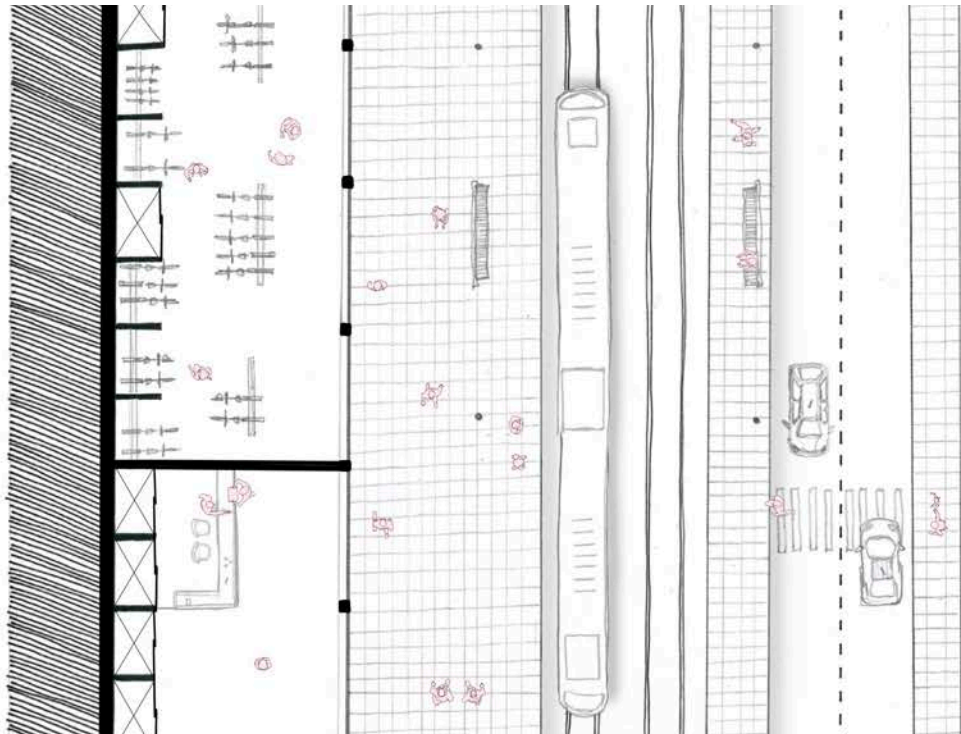


0 m 5 m 10 m 20 m 40 m

Fig. 112 : Coupe dans l'épaisseur urbaine en relation avec les bandes habitées dans la topographie  
©Carla Schneider



proposition de projet



0 m 5 m 10 m 20 m

Fig. 113 : Plan et coupe de l'arrivée du tramway en relation avec les services de mobilités dans sa bande habitée  
©Carla Schneider

proposition de projet



0 m 10 m 20 m 50 m 80 m

Fig. 114 : L'épaisseur urbaine  
© Carla Schneider



## 7. Trois épaisseurs pour le projet d'aménagement de Kalliste

### 7.b. L'épaisseur aménagée

L'épaisseur aménagée du projet s'installera dans les vestiges de l'ancienne école, dans la continuité de la zone urbaine. Le terrain disposé en restanques, structuré par des murs de soutènement conservés, permet d'accueillir un parc paysager équipé offrant une transition fluide entre l'urbain, l'aménagé et le naturel.

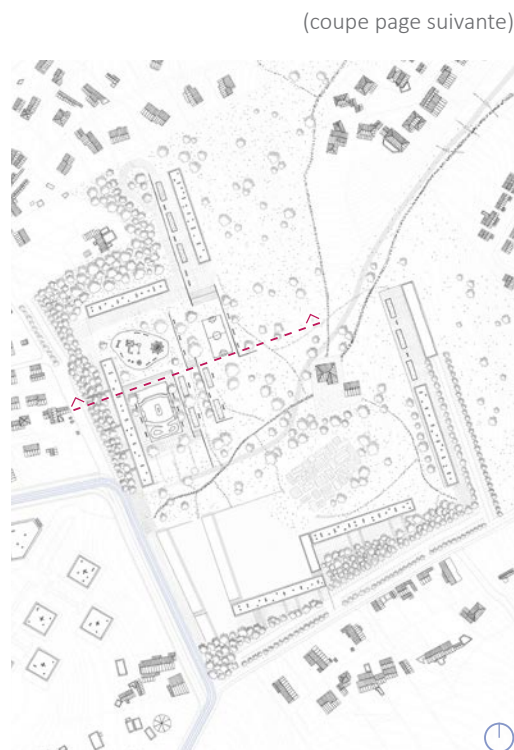
Le parc dessiné s'articule avec les rez-de-chaussée de la barre C — accueillant des locaux de stockage pour les équipements sportifs — et de la barre D — abritant bureaux et espaces de coworking.

Sur le premier niveau de la stratification, un skate-park trouvera sa place sur un sol minéral, profitant aux jeunes de Kalliste et des cités environnantes. Légèrement en surplomb, une aire de jeux dédiée aux enfants sera installée dans un environnement paisible, protégé par la géométrie de la cité. La balade au sein de ce parc se fera par glissement entre les murs de soutènement, rythmée d'escaliers pour passer d'une restanque à une autre.

Plus haut, à l'ombre des pins parasols conservés, des terrains de pétanque seront installés offrant des espaces conviviaux et abrités pour tous les âges.

À la lisière du grand Parc, l'aménagement dialogue avec le bâtiment A dont le socle massif lui offre un belvédère. Des escaliers gradinés y seront installés face à un nouveau city-stade pensé comme un lieu de rencontre pour la jeunesse du quartier Notre-Dame-Limite.

L'ensemble de ce parc stratifié sera ponctué de mobiliers urbains proposant des lieux de pause et de convivialité au cœur même de la cité.



### L'ÉPAISSEUR AMÉNAGÉE

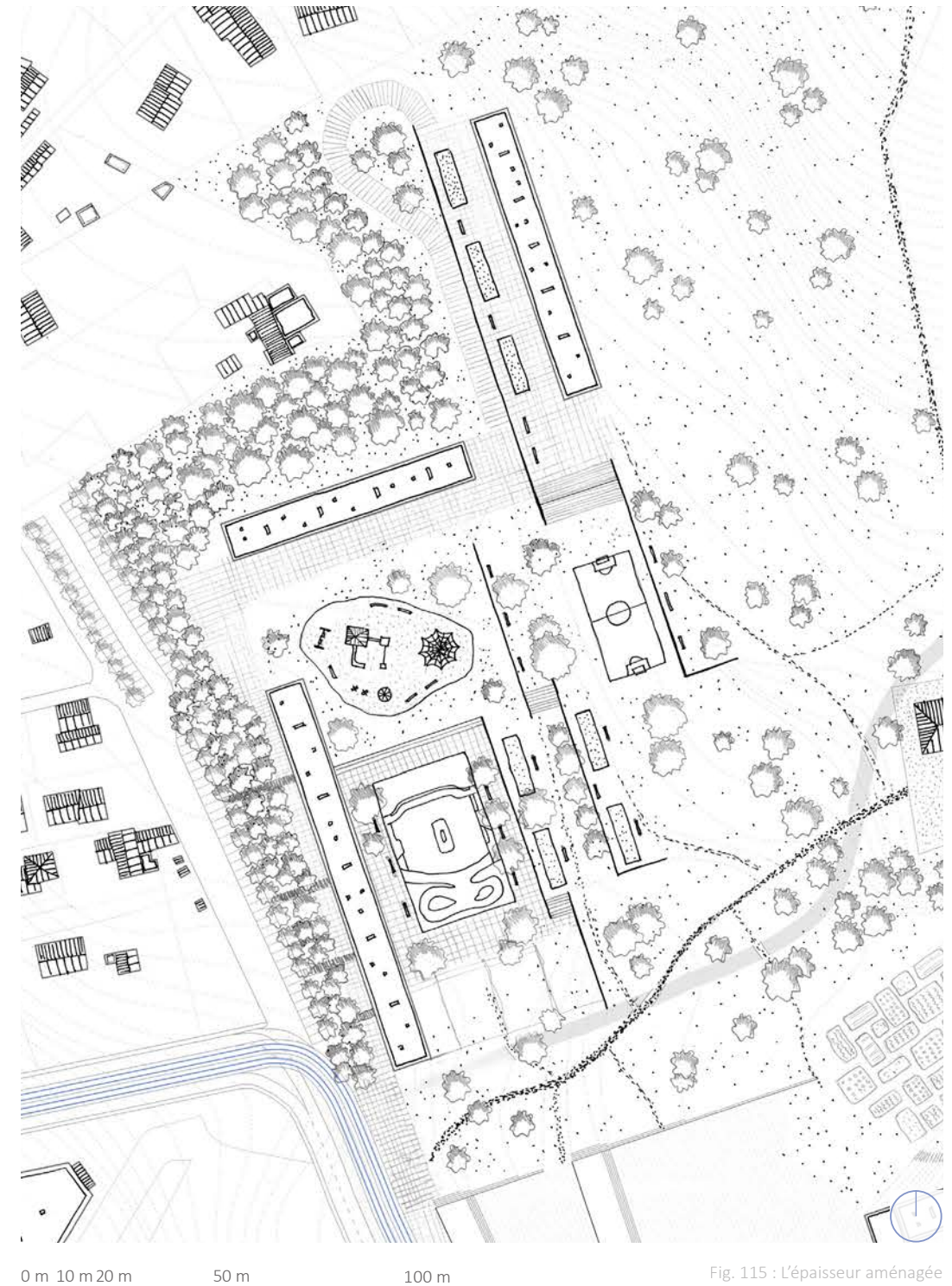


Fig. 115 : L'épaisseur aménagée  
©Carla Schneider



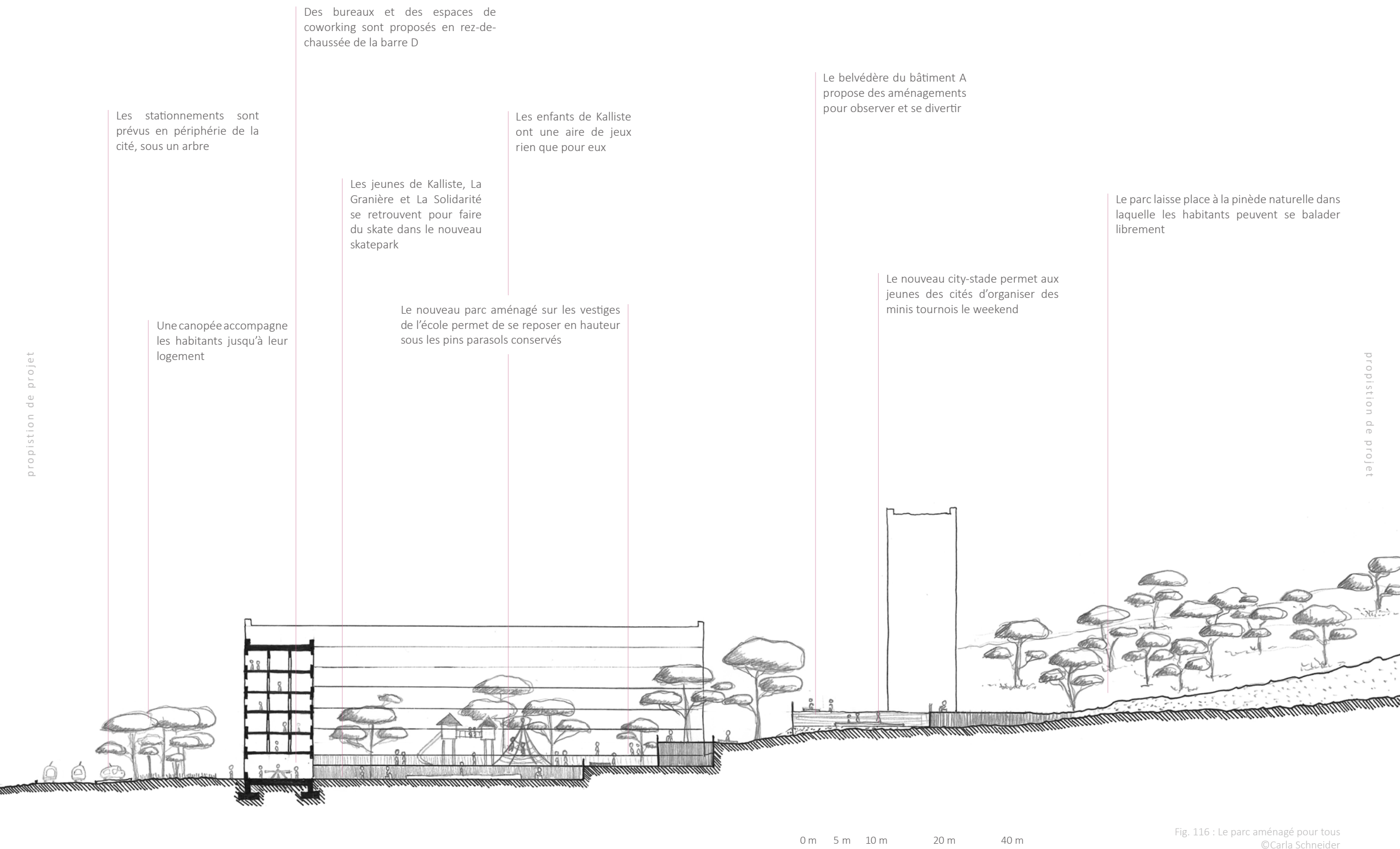


Fig. 116 : Le parc aménagé pour tous  
©Carla Schneider

## 7. Trois épaisseurs pour le projet d'aménagement de Kalliste

### 7.c. L'épaisseur naturelle

La dernière épaisseur de la cité sera celle du grand Parc. Les interventions précédentes ont permis de redonner du sens à l'appellation de la cité : Parc Kalliste. Cette large épaisseur végétale, qui s'étend dans le cœur de cité, est traversée par un ravin naturel qui recueille les eaux lors de fortes pluies. Ce ravin, traversant le site en deux, structure le parc en guidant un chemin principal qui le longe, desservant les aménagements transversaux.

Au pied de la cité, des bassins de rétention seront installés au niveau du skate-park pour recueillir les eaux de ruissellement et offrir une logique écologique au projet.

Le paysage du Parc se compose d'une pinède amorcée depuis l'épaisseur urbaine par des vues et des percées qui accompagnent sa descente et permettent de garder un lien constant entre le bâti et la nature.

Le grand Parc sera directement connecté à la gare, mise en place dans la première partie, par un sentier traversant la masse végétale. Ce chemin sillonnant le massif de l'Étoile offrira aux habitants de Kalliste un accès piéton vers la gare et ainsi une connexion directe avec les centres-villes de Marseille et d'Aix-en-Provence.

Cette continuité paysagère est aujourd'hui restreinte par l'urbanisation pavillonnaire fermée qui s'est implantée en surplomb de Kalliste vers 2010. Par sa position, elle exerce une forme de domination visuelle sur Kalliste et rompt la lecture naturelle du site. Cette intervention constitue un dommage paysager en compromettant une opportunité précieuse de prolonger plus largement le Parc Kalliste jusqu'au massif de l'Étoile.

L'ÉPAISSEUR NATURELLE

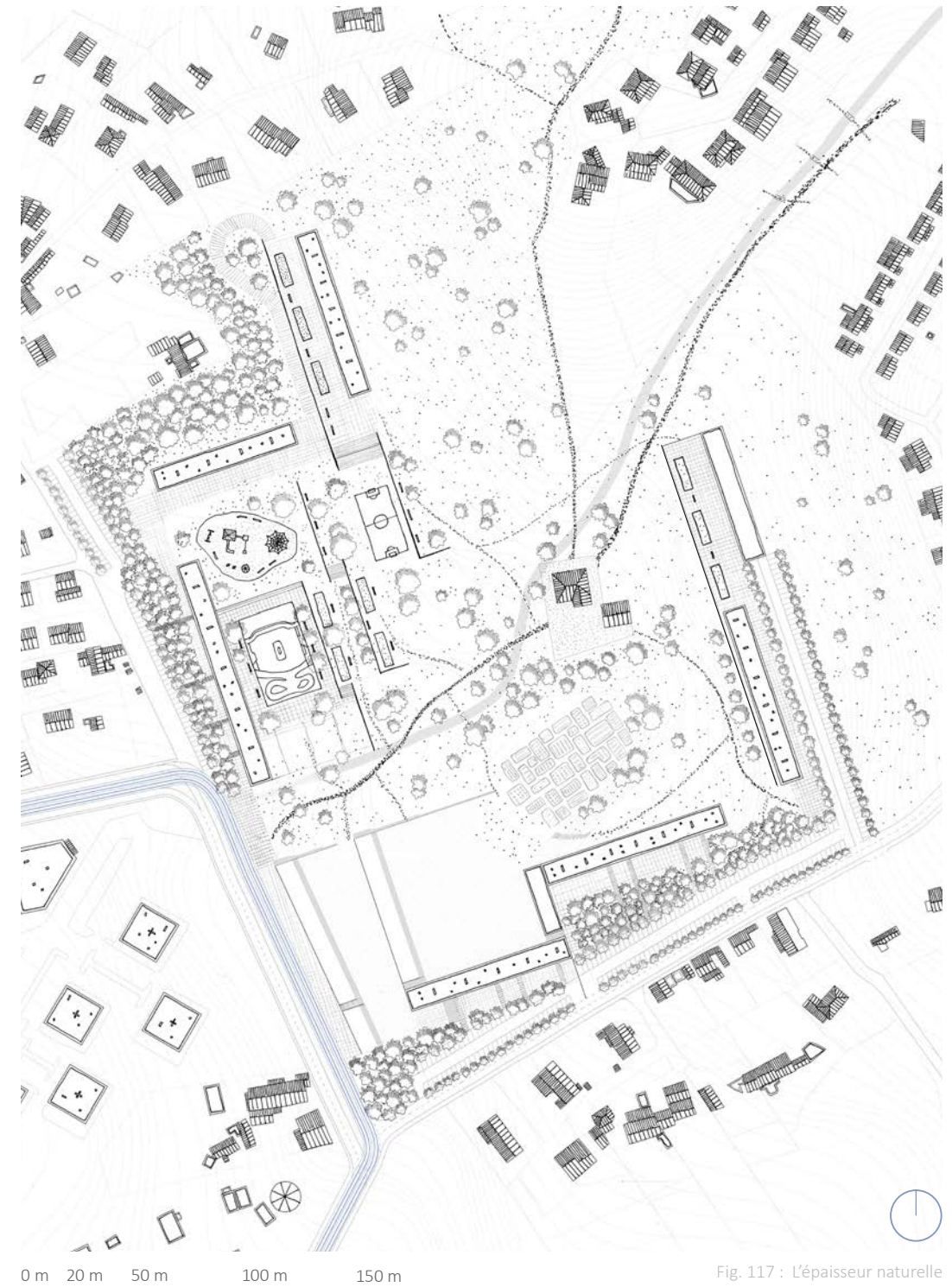


Fig. 117 : L'épaisseur naturelle  
©Carla Schneider





Fig. 118 : Vue satellite de la cité du Parc Kalliste avant le projet d'aménagement  
©Google Earth



Fig. 119 : Vue satellite de la cité du Parc Kalliste après avoir été connectée, aménagée, revitalisée  
©Carla Schneider





## D. L'impact de l'aménagement des cités



Pour suivre, après avoir été connectées puis revitalisées, les cités sont aménagées. L'évaluation du projet de réaménagement du Parc Kalliste doit s'appuyer sur différents critères.

Le projet vise à améliorer le cadre de vie urbain des cités en réduisant la place de la voiture tout en augmentant les espaces verts conviviaux, favorisant la cohésion sociale. Cette intervention spatiale répond à des enjeux présents dans l'ensemble des cités des quartiers Nord. Ainsi, la requalification des espaces publics permettra de recréer des lieux de rencontre, essentiels pour renforcer le lien social et le sentiment d'appartenance des habitants, aujourd'hui affaibli par la dégradation de leur cadre de vie.

Le second axe abordé concerne l'accessibilité. La cité du Parc Kalliste s'inscrit dans une démarche de désenclavement plus large grâce à l'arrivée du tramway T4 et sa proximité avec la gare. Les aménagements de voies piétonnes et cyclables favoriseront des déplacements plus doux au sein du quartier en reculant la place de la voiture. Cette connexion améliorée contribuera à réduire l'isolement social et économique subi par les habitants.

De plus, le projet prévoit la reconstruction de logements en réaction aux politiques de démolitions menées sur la cité du Parc Kalliste. Cette intervention est pensée comme un projet militant qui s'oppose aux logiques urbaines visant à **« empêcher la consolidation des ghettos.<sup>96</sup> »**

Cependant, la construction d'une nouvelle barre de logements, sur les vestiges de la barre B, devra s'accompagner d'une politique équilibrée afin d'éviter les phénomènes de gentrification. Ce projet vient en contre-pieds au projet de renouvellement urbain actuel à Kalliste visant à construire de l'habitat individuel quasi pavillonnaire, accentuant la dépendance à la voiture, une problématique récurrente dans les cités des quartiers Nord.

Le projet d'aménagement porte également un enjeu environnemental par la transformation des sols minéraux en des espaces verts perméables, améliorant la gestion des eaux pluviales et la biodiversité. Cette végétalisation permettra également d'atténuer les îlots de chaleur et à mettre en valeur le cadre paysager, entre vue sur mer et proximité avec le massif de l'Étoile. La continuité paysagère proposée contrastera avec l'urbanisation pavillonnaire en surplomb récente qui par son enclosure et position dominante représente un dommage paysager pour Kalliste.

Pour conclure, le projet proposé sur la cité Kalliste est conçu comme un projet type proposant des directions à suivre pour contribuer au désenclavement des cités et leur réintégration dans la ville. Cette intervention offre une réponse ambitieuse aux défis urbains, sociaux et environnementaux de la cité, cherchant à réduire la fragmentation spatiale à laquelle elle est confrontée.



Fig. 121 : Collage de la cité du Parc Kalliste après avoir été connectée, aménagée, revitalisée  
©Carla Schneider

<sup>96</sup> ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, édition Parenthèses, 2022, page 50.

# 4. CONCLUSION

Ce mémoire est né d'un drame urbain et humain, celui de la rue d'Aubagne, le 5 novembre 2018. Face à cet évènement tragique, le travail de fin d'études a débuté par une immersion dans le territoire marseillais pour comprendre la composition de la ville et identifier les éléments spatiaux contribuant à sa fragmentation. Le constat établi est qu'une ville qui n'est pas pensée pour tous, produit inévitablement de l'exclusion. Des injustices se créent alors en marginalisant et en enclavant certaines populations.

À Marseille, la fragmentation spatiale et sociale est brutale, opposant les quartiers Nord – tenus à l'écart du centre-ville, privés d'équipements et dépourvus de structures urbaines – aux quartiers Sud. Face à la complexité de la réalité marseillaise, ce travail de fin d'études m'a permis d'explorer les leviers que l'architecture peut mobiliser pour proposer des solutions concrètes. Le projet est ici proposé comme une tentative de réponse et non pas comme une solution miracle à ces problématiques de division du territoire.

Le projet s'est articulé autour de trois échelles, du territoire aux quartiers Nord, jusqu'à la cité même. Mais ce n'était pas le point de départ. Initialement, l'idée était de s'implanter dans une cité et d'y proposer un projet de réurbanisation pour tenter d'y résoudre les problèmes propres à son échelle. Cependant, en entamant le processus de conception et le choix d'un site, j'ai été confrontée à des dizaines de cités en grande précarité, appelant à l'aide. J'ai alors « dézoomé » : que sont ces quartiers Nord ? De quoi sont-ils constitués ? Pourquoi sont-ils marginalisés ? C'est ainsi que la compréhension spatiale de Marseille a commencé. En élargissant encore le regard, à

l'échelle du territoire, voire de la métropole, de nouvelles structures sont apparues. C'est par ce processus et cette approche que le projet, présenté dans ce mémoire, a pris cette forme urbaine et territoriale.

Ainsi, pour chaque échelle, un levier d'action a été proposé : connecter l'échelle territoriale, revitaliser celle des quartiers Nord et aménager celle des cités. Trois façons d'intervenir, trois échelles de projet, mais une même volonté : réparer la ville par l'architecture.

**Connecter**, c'est rendre le droit à la ville aux habitants du Nord. Cette partie s'est concentrée sur les infrastructures de transports. Le projet propose la mise en place d'un tramway structurant des quartiers Nord, accompagné d'une nouvelle gare à la limite nord de la ville. Ces interventions sur la mobilité visent à redonner aux habitants des cités la capacité de circuler librement et d'accéder à la ville.

**Revitaliser**, c'est permettre à ces habitants l'épanouissement nécessaire à leur bien-être. Dans la deuxième partie, des équipements mutualisés sont installés dans les cités afin d'offrir à tous le droit à la culture, à l'apprentissage, à la santé, à la création. Desservis par le réseau de tramway, outils de transformation urbaine, ces équipements profiteront à l'ensemble des habitants du Nord. Cette proposition leur donne accès aux conditions favorisant leur développement, leur épanouissement et l'amélioration de leur cadre de vie.

**Aménager**, c'est réparer les espaces dégradés et les repenser pour habiter autrement. La dernière partie du projet propose une démarche pour restructurer les

cités délaissées des quartiers Nord. Après une approche globale, le mémoire prend l'exemple de la cité Kalliste et lui propose une formule propre et unique, dans le but de transformer son quotidien sans effacer son histoire. Un projet d'aménagement est alors présenté en trois épaisseurs pour répondre au mieux aux problématiques spécifiques de Kalliste.

Ainsi, ce mémoire est aussi une prise de position. Il affirme que l'architecture peut être un levier social, un outil de justice et une pratique politique. À travers cet écrit, il défend la posture de l'architecte comme une personne à l'écoute, présente sur le terrain et en contact direct avec les réalités sociales et territoriales.

La réalisation de ce mémoire m'a transformée en me permettant de relier mes engagements personnels à ma pratique future. J'ai compris que l'architecture est une discipline très vaste et riche et que l'analyse ainsi que la compréhension d'un territoire sont essentielles au bon déroulement d'un projet. J'ai aussi appris que notre métier ne se réduit pas à la construction, mais qu'il participe à l'homogénéité de la ville, à la fabrique des sols, des communs et qu'il agit fortement sur le futur. Ce n'est pas un métier de l'instant, mais une profession du long terme. Cette affirmation peut sembler déroutante pour nous, étudiant.es, souvent précipité.es, qui voulons voir les choses changer rapidement.

Ce mémoire m'a fait prendre conscience de la valeur du temps pris pour trouver une réponse pertinente et adéquate, plutôt qu'une solution miracle. Les propositions présentées ici ne sont pas des solutions définitives mais doivent être comprises comme des pistes, des questions ouvertes et

des directions suggérées. Ce sont les lectures de la ville et de son urbanité qui ont conduit à ces outils, qui ne sont peut-être pas les meilleurs.

Ce mémoire se clôture donc plus par un commencement que par une fin, appelant à continuer d'observer, d'expérimenter et d'essayer. En construisant ensemble, nous pouvons repenser la ville et la manière dont les habitants y vivent. Ce projet ne réparera pas Marseille mais porte une question simple : à quoi sert l'architecture si elle ne sert pas à améliorer le cadre de vie de celles et ceux qui en ont le plus besoin ?



# 4. RÉFÉRENCEMENT

## [BIBLIOGRAPHIE]

ANGÉLIL Marc, MALTERRE-BARTHES Charlotte, *Immigration et ségrégation spatiale : L'exemple de Marseille*, Marseille, Édition Parenthèses, 2022.

CHAVANON Morgane, CHEVALLIER Thomas, COLLET Victor, DELFINI Antonio, GEISSER Vincent, TALPIN Julien, VULBEAU Janoé, *Démobiliser les quartiers : enquêtes sur les pratiques de gouvernement en milieu populaire*, Éditions des Presses Universitaires de Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2021.

COLLECTIF ROSA BONHEUR, *La ville vue d'en bas : travail et production de l'espace populaire*, Édition Amsterdam, Paris, 2019.

DORIER Elisabeth, DARIO Julien, *Marseille 2018-2019 : de la crise du logement à la crise humanitaire...*, [Rapport de recherche] Haut Comité au Logement pour les Personnes Défavorisées (HCLPD), 2020.

DORIER Elisabeth, DARIO Julien, *Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme ?*, L'Espace géographique, Tome 47(4), pages 323 à 345, 2018.  
<https://doi.org/10.3917/eg.474.0323>

HARVEY David, *Le capitalisme contre le droit à la ville : néolibéralisme, urbanisation, résistances*, Édition Amsterdam, Slovénie, 2011.

LEFEBVRE Henri, *Le droit à la ville*, Édition Anthropos, Paris, 1968 et 1972.

MASBOUNGI Ariella, *Métamorphose de l'ordinaire, Paola Viganò, Grand Prix de l'urbanisme 2013*, Édition Parenthèses, Saint-Étienne, 2013.

NEZ Héloïse, *Urbanisme : la parole citoyenne*, Édition Le Bord de l'eau, Lormont, 2015.

ORFEUIL Jean-Pierre & RIPOLL Fabrice, *Accès et mobilité : nouvelles inégalités*, Édition In Folio, 2015.

PUJOL Philippe, *La fabrique du monstre, 10 ans d'immersion dans les quartiers Nord de Marseille*, Éditions Points, 2017.

RDG (Renaissance Du Groux), APPUI (Alternative Pour de Projets Urbains Ici et à l'Intérieur), Collectif Tenaces, *Lutter pour la Cité : habitant.es face à la démolition urbaine*, Éditions de la dernière lettre, Condé-sur-Noireau, 2022.

URBAINSERRE, *Variations sur le renouvellement urbain : Les 4000 de La Courneuve, Lyon-La-Duchère, les quartiers Nord de Marseille*, Étude-témoignage soutenue par l'Institut CDC pour la Recherche, la SCET et l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence, 2014-2016, synthèse comparative réalisée par SERRE Jean-François

avec la collaboration de JACQUINOT Bernard, JULLIEN Jacques et PAILHÈS Bernard, 2017.  
<https://citadinite.home.blog/2021/03/28/variations-sur-le-renouvellement-urbain-4000-de-la-courneuve-lyon-la-duchere-les-quartiers-nord-de-marseille/#3-les-quartiers-nord-de-marseille-un-menage-a-deux-face-a-une-multiplicite-d-operateurs>

## [ARTICLES]

AFP, *Habitat indigne à Marseille : un immeuble des quartiers Nord bientôt évacué*, Le monde avec AFP, novembre 2018.  
[https://www.lemonde.fr/societe/article/2018/11/26/habitat-indigne-a-marseille-un-immeuble-des-quartiers-nord-bientot-evacue\\_5388875\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2018/11/26/habitat-indigne-a-marseille-un-immeuble-des-quartiers-nord-bientot-evacue_5388875_3224.html)

ARNAUD Tristan, *Le projet communiste pour désenclaver les quartiers Nord*, La Marseillaise, janvier 2022.

ASSÉNAT Nelly, VINCENEUX Mathilde, *Quatre ans de prison ferme pour l'ancien policier qui louait des logements indignes à Marseille*, France Bleu, janvier 2024.  
<https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/quatre-ans-de-prison-ferme-pour-l-ancien-policier-qui-louait-des-logements-indignes-a-marseille-7471156>

BOILAIT Eugénie, *Elisabeth Dorier : « De véritables frontières urbaines se constituent à Marseille »*, Le Figaro, août 2021.  
<https://www.lefigaro.fr/vox/societe/elisabeth-dorier-de-veritables-frontieres-urbaines-se-constituent-a-marseille-20210831>

BOUNAB Amine, MAASKRI Kaltouma, *Et si ?*, Le Ravi, n°179, décembre 2019.  
<https://www.leravi.org/politique/quartiers-populaires/education-transport-des-propositions-pour-mieux-vivre-dans-les-quartiers/>

CASANOVA Christophe, *#BalanceTonTaudis ! Les mal-logés ont la parole*, La Marseillaise, décembre 2018.  
<https://www.lamarseillaise.fr/societe/balancetontaudis-les-mal-loges-ont-la-parole-FM5196403>

CHARBONNIER Coline, *À Marseille, des quartiers Nord oubliés et isolés*, 15-38 Méditerranée, avril 2019.  
<https://www.ritimo.org/A-Marseille-des-quartiers-nord-oublies-et-isoles>

COQUILLE David, *Il louait une mansarde inhabitable à une mère isolée*, La Marseillaise, mai 2024.  
<https://www.lamarseillaise.fr/societe/il-louait-une-mansarde-inhabitable-a-une-mere-isolee-KN15909003>

DAL (Droit Au Logement), *Loi Borloo et renouvellement urbain : 20 ans pour un échec*, communiqué à Paris, 1er août 2023.  
<https://www.droitaulogement.org/2023/08/loi-borloo-et-renouvellement-urbain-20-ans-pour-un->

echec/#:~:text=Les%20principaux%20effets%20ont%20été,logement%2C%20particulièrement%20en%20zon-es%20tendues.

DELABROY Caroline, *Marseille : Pourquoi la ville compte deux fois moins de bibliothèque que Lyon ?*, 20minutes, octobre 2018.  
<https://www.20minutes.fr/arts-stars/culture/2353451-20181013-marseille-pourquoi-ville-compte-deux-fois-moins-bibliotheques-lyon>

ELZIERE Loïs, *Les quartiers Nord au cœur des débats sur l'habitat indigne à l'Assemblée nationale*, MadeInMarseille, juin 2018.  
<https://madeinmarseille.net/37471-loi-elan-parc-corot-habitat-indigne/>

GAIRAUD Michel, *Grande Tchatche sur les quartiers populaire : Il faut prendre notre destin en main !*, entretien avec BOUAROUA Fathi, ERGA Jean-Marc, FÉRIEL Sakina et RACHEF Hayette, Le Ravi n°205, mars 2022.  
<https://www.leravi.org/politique/quartiers-populaires/grande-tchatche-avec-fathi-bouaroua-lapres-m-jean-marc-ega-comite-mamega-hayette-et-sakina-la-baguettemagique/>

KIEFER Cécile, *Leur cité va craquer*, CQFD, novembre 2019.  
<https://www.cqfd-journal.org/Leur-cite-va-craquer>

LE MEST Julie, *Quartiers sur la ligne de crête*, La Ravi, avril 2020.  
<https://www.leravi.org/politique/quartiers-populaires/photographie-de-labandon-des-quartiers-nord-de-marseille-avant-pendant-et-apres-la-crise-du-covid-19/>

MANELLI Sophie, TESTA Sabrina, *Marseille : l'enfer d'un bidonville au parc Kalliste*, La Provence, janvier 2018.  
<https://www.laprovence.com/article/papier/4781740/a-kalliste-un-bidonville-vertical.html>

MAX Adrien, *Le prolongement du tram à Marseille, symbole des disparités Nord/Sud*, 20 minutes, juillet 2017.  
<https://www.20minutes.fr/marseille/2049627-20170413-marseille-prolongement-tram-symbole-disparites-entre-nord-sud>

MIGUET Éric, *Plus de 30% des élèves marseillais en 6ème ne savent pas nager : la Ville veut sortir la tête de l'eau*, La Provence, septembre 2022.  
<https://www.laprovence.com/article/edition-marseille/6888761/natation-la-fin-de-la-honte.html>

ROF Gilles, *À Marseille, la crise de l'habitat indigne toujours aigüe*, Le Monde, novembre 2024.  
[https://www.lemonde.fr/societe/article/2024/11/07/a-marseille-la-crise-de-l-habitat-indigne-toujours-aigue\\_6380944\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2024/11/07/a-marseille-la-crise-de-l-habitat-indigne-toujours-aigue_6380944_3224.html)

ROF Gilles, *Le cycle sans fin des expulsions de squatteurs à Marseille*, Le Monde, mai 2022.  
[https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/05/10/a-marseille-le-cycle-sans-fin-des-expulsions-de-squatteurs\\_6125518\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/05/10/a-marseille-le-cycle-sans-fin-des-expulsions-de-squatteurs_6125518_3224.html)

ROUBAUD Mireille, *Transport en commun : vers le Nord mais pas trop*, La Marseillaise, décembre 2024.  
<https://www.lamarseillaise.fr/societe/transport-en-commun-vers-le-nord-mais-pas-trop-HN16932731>

VERGENEFRE Annie, *Infographie. Quartiers Nord : radiographie à Marseille d'une banlieue parmi les plus pauvres de France*, France 3, décembre 2021.  
<https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/bouches-du-rhone/marseille/mafrance2022-immersion-dans-les-quartiers-nord-de-marseille-2367283.html>

Z. Julia, *14 quartiers marseillais sélectionnés pour une rénovation prioritaire*, Made In Marseille, décembre 2014.  
<https://madeinmarseille.net/urbanisme-marseille/urbanisme/877-anru-marseille-quartier-renovation-urbaine/>

## [SITOGRAFIE]

AGAM, [l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise].  
<https://www.agam.org>

AMU, *Graphite : Les jeunes et la Ville*, 2025.  
<https://scienceotheque.univ-amu.fr/fr/graphite-jeunes-ville>

INSEE, [Institut National de la Statistique des études économiques]  
<https://www.insee.fr/fr/accueil>

INSEE, *Définition du Taux de pauvreté monétaire*, 2021.

INSEE, *Quartier prioritaires de la politique de la ville*, 2024.  
<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2114#:~:text=Les%20quartiers%20prioritaires%20de%20la,de%20développement%20entre%20les%20quartiers>

Métropole Aix-Marseille-Provence, *Extension Nord-Sud du tramway à Marseille*, Description du projet.  
<https://ampmetropole.fr/wp-content/uploads/2025/02/presentation-projet-tram-nord-sud.pdf>

Métropole Aix-Marseille-Provence, *Le tramway rapproche le Nord et le Sud de Marseille*, Dossier de concertation préalable.  
<https://www.marseillechange.fr/extension-tramway-t3-2eme-phase/>

# 4. RÉFÉRENCEMENT

Métropole Aix-Marseille-Provence, *Fiche projet de renouvellement urbain*, 2020.

<https://www.marseillechange.fr/wp-content/uploads/2021/07/Fiche-PNRU-Kalliste-2020.pdf>

Ministère de la culture, *Notice monographique des 80 ensembles et résidences étudiés (1/80), 1.1544 – Parc Kalliste*.

<https://www.culture.gouv.fr/regions/Drac-Provence-Alpes-Cote-d-Azur/politique-et-actions-culturelles/architecture-contemporaine-remarquable-en-paca/les-etudes/marseille-ensembles-et-residences-de-la-periode-1955-1975/ensembles-residences-selection-des-80-ensembles-et-residences/Notices-monographiques-des-80-ensembles-et-residences-etudies/1544-Parc-Kalliste>

RTM, *Chiffres Clés 2022*, 2022.

[https://www.rtm.fr/sites/default/files/docs/RTM\\_en\\_chiffres\\_2022\\_compressed.pdf](https://www.rtm.fr/sites/default/files/docs/RTM_en_chiffres_2022_compressed.pdf)

SIG, *Quartier Prioritaire 2024 : Kalliste La Granière La Solidarité – QN013591*, 2024.

<https://sig.ville.gouv.fr/territoire/QN013591>

Ville de Marseille, *Éradication de l’habitat indigne*.

<https://www.marseille.fr/logement-urbanisme/renover-construire>

Ville de Marseille, *Politique de la Ville*, 2024.

<https://www.marseille.fr/social/politique-de-la-ville>

WIKIPÉDIA, *15e arrondissement de Marseille*, 2024.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/15e\\_arrondissement\\_de\\_Marseille#Résultats\\_électoraux](https://fr.wikipedia.org/wiki/15e_arrondissement_de_Marseille#Résultats_électoraux)

WIKIPÉDIA, *Loi d’orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine*, 2025.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Loi\\_d%27orientation\\_et\\_de\\_programmation\\_pour\\_la\\_ville\\_et\\_la\\_rénovation\\_urbaine](https://fr.wikipedia.org/wiki/Loi_d%27orientation_et_de_programmation_pour_la_ville_et_la_rénovation_urbaine)

WIKIPÉDIA, *Massif de l’étoile*, 2025.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Massif\\_de\\_l%27Étoile](https://fr.wikipedia.org/wiki/Massif_de_l%27Étoile)

WIKIPÉDIA, *Quartiers de Marseille*, 2024.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Quartiers\\_de\\_Marseille](https://fr.wikipedia.org/wiki/Quartiers_de_Marseille)

WIKIPÉDIA, *Urbanisme à Marseille*, 2025.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Urbanisme\\_à\\_Marseille#:~:text=Grands%20ensembles%2C%20résidences%20surveillées%20et%20cités%20sensibles,-La%20Rouvière%2C%20construit&text=Dans%20les%20années%201960%20et,nombreux%20grands%20ensembles%20d%27habitation](https://fr.wikipedia.org/wiki/Urbanisme_à_Marseille#:~:text=Grands%20ensembles%2C%20résidences%20surveillées%20et%20cités%20sensibles,-La%20Rouvière%2C%20construit&text=Dans%20les%20années%201960%20et,nombreux%20grands%20ensembles%20d%27habitation)

## [FILMOGRAPHIE]

AGAM (l’agence d’urbanisme de l’agglomération marseillaise), *L’évolution du réseau de tramway marseillais depuis 2004*, YouTube, octobre 2023.

<https://www.youtube.com/watch?v=mxFSidskUR4>

PAPILLAUT Anne, DARS Jean-François, *Vertu des grands ensembles (La)*, CNRS Images media FEMIS, 1996.

<https://images.cnrs.fr/video/822>



# 4. ICONOGRAPHIE

Figure 1 : **Première de couverture** – ©Carla Schneider – Collage de l'évolution du projet – 2025.

Figure 2 : **Le territoire Marseillais** – artiste inconnu – photographie de Marseille depuis Notre-Dame de La Garde – à Marseille – date inconnue.

Figure 3 : **Comprendre les enjeux de Marseille** – ©Belhassen Pierre – Un jeune sur une plage de la corniche avec la grande roue en arrière-plan – à Marseille – date inconnue.

Figure 4 : ©Carla Schneider – Rapport entre Marseille, Paris et Lyon, inspiré de La Provence – 2025.

Figure 5 : ©Carla Schneider – Graphique de la pauvreté par villes en France, inspiré de France 3 – 2025.

Figure 6 : ©Carla Schneider – Graphique de la pauvreté par arrondissements en France, inspiré de France 3 – 2025

Figure 7 : ©Carla Schneider – Cartographie taux de pauvreté à Marseille par arrondissement, inspiré d'Elisabeth Dorier – 2025.

Figure 8 : ©Yohanne Lamoulère/Tendance Floue – Appartement – cité Parc Kalliste à Marseille – 2015.

Figure 9 : ©Davis Coquille/La Marseillaise – Incendie dramatique au Parc Kalliste – cité Parc Kalliste à Marseille – 2024.

Figure 10 : ©Boris Horvat – Façade – cité Parc Kalliste à Marseille – date inconnue.

Figure 11 : ©Carla Schneider – Cartographie des logements sociaux à Marseille par arrondissement, inspiré d'Elisabeth Dorier – 2025.

Figure 12 : ©Carla Schneider – Évolution de l'enclosure des résidences à Marseille, inspiré d'Elisabeth Dorier et Julien Dario – 2025.

Figure 13 : ©Emmanuel Tete – Illustration Dégage, Le Droit à La Ville – à Bruxelles – 2019.

Figure 14 : ©Carla Schneider – Cartographie des espaces résidentiels actuellement fermés à Marseille, inspiré d'Elisabeth Dorier – 2025.

Figure 15 : **Une mobilité inégale** – artiste inconnu – Photographie de marseillais dans la rue à côté d'un plan des transports en communs – à Marseille – 1991.

Figure 16 : ©Carla Schneider – Caractéristiques des différents réseaux de transport en commun marseillais, inspiré de la RTM – 2025

Figure 17 : ©Carla Schneider – Cartographie des transports en commun à Marseille, inspiré de la RTM – 2024.

Figure 18 : ©Carla Schneider – Plan du territoire marseillais, Les grands ensembles des quartiers Nord dépourvus de transports en commun – 2024.

Figure 19 : ©Carla Schneider – Le train côteau : plan des gares de ligne Aix-Marseille – 2025.

Figure 20 – 27 : ©AGAM – Évolution du tramway marseillais – 2023.

Figure 28 : ©LAMÉTROPOLE – Dossier de concertation préalable, extension Nord et Sud de la ligne de tramway T3 – 2022.

Figure 29 : **Connecter les quartiers Nord au centre-ville** – ©Michel Setboun – photographie d'un enfant à vélo à la cité Bellevue – à Marseille – 2000.

Figure 30 : ©Théo Giacometti – L'état nous laisse tomber – Cité des Marronniers, à Marseille – 2021.

Figure 31 : ©Mathieu Mondoloni – Qui aura la dernière part du Ghetto ? – graffé par l'artiste Selor – Quartier du Panier, à Marseille – 2020.

Figure 32 : ©Carla Schneider – Mise en place d'une nouvelle gare dans les quartiers Nord sur la ligne Aix-Marseille – 2025.

Figure 33 : ©Carla Schneider – Tracé du nouveau tramway T4 des quartiers Nord – 2025.

Figure 34 : ©Carla Schneider – Implantations de la nouvelle ligne de tramway et de la nouvelle gare de quartiers Nord – plan 1/15000 – 2025.

Figure 35 : ©Carla Schneider – Relation entre le tramway, la gare et les cités des quartiers Nord – plan 1/15000 – 2025.

Figure 36 : ©Carla Schneider – Insertion du tramway dans les quartiers Nords, chemin de Saint-Antoine, sous le viaduc ferroviaire de Saint-Antoine – collage – 2025.

Figure 37 : ©Carla Schneider – Insertion du tramway dans les quartiers Nords, rond-point de la cité Fontvert au-dessus de la voie ferroviaire – collage – 2025.

Figure 38 : ©Carla Schneider – Insertion du tramway dans les quartiers Nords, coupe chemin du Littoral – coupe 1/50 – 2025.

Figure 39 : ©Carla Schneider – Insertion du tramway dans les quartiers Nords, coupe chemin des Bourrely – coupe 1/50 – 2025.

Figure 40 : **L'impact du tramway sur le territoire marseillais** – artiste inconnu – Un enfant attendant le tramway – 2023.

Figure 41 : ©Carla Schneider – Graphique de l'évolution des établissements créés sur les lignes de tramway avant et après sa mise en place, inspiré de l'AGAM – 2024.

Figure 42 : ©Carla Schneider – Cartographie taux de pauvreté à Marseille par arrondissement croisée avec la nouvelle ligne de tramway – 2025.

Figure 43 : **Les quartiers Nord de Marseille** – ©Anne-Christine Poujoulat – autoroute L2 vers les quartiers Nord – à Marseille – date inconnue.

Figure 44 : **Genèse des grands ensembles marseillais** – ©Clément Mahoudeau – vue des quartiers Nord vers la mer – à Marseille – date inconnue.

Figure 45 : ©Braun et Hogenberg – Plan ancien de la ville de Marseille – gravure – 1596.

Figure 46-49 : ©Carla Schneider – axonométrie des premières solutions d'après-guerre – 2025.

Figure 50 : ©Carla Schneider – Cartographie des opérations située en relation avec la carte du taux de pauvreté – 2025.

Figure 51 : ©Archives nationales – Pose des murs préfabriqués sur le chantier des 200 logements à Creil – Creil – 1951.

Figure 52 : ©Pierre Ciot – Marche pour l'égalité – Marseille – 1983.

Figure 53 : ©Jacques Windenberger – 1 Français sur 4 a un grand-parent immigré – lieu inconnu – date inconnue.

Figure 54 : ©Albert Martens, modifiée par Carla Schneider – Le plan Manhattant ou Que crèvent les expulsés ! – 1974.

Figure 55 : ©Anne-Christine Poujoulat – Habitat indigne – à Marseille – date inconnue.

Figure 56 : ©Corrine Blotin – La cité du Petit Séminaire – à Marseille – 2020.

Figure 57 : ©Nicolas Vallauri – La cité Corot, une des résidences les plus dégradées de Marseille – à Marseille – 2022.

Figure 58 : **Les cités des quartiers Nord** – ©Pierre Ciot – Cité Bassens – à Marseille – 1979.

Figure 59 : ©Carla Schneider – Les 111 quartiers de Marseille – 2025.

Figure 60 : ©Carla Schneider – Cartographie des cités du XVème et du XIVème arrondissement de Marseille – 2025.

Figure 61 : ©Carla Schneider – Tableau de données des cités des quartiers Nord – 2025.

Figure 62 : ©Carla Schneider – Tableau de données des analyses spatiales des cités des quartiers Nord – 2025.

Figure 63-64 : ©Carla Schneider – Fiches types des cités des quartiers Nord – 2025.

Figure 65 : ©Carla Schneider – Cartographie de l'accessibilité au littoral – 2025.

Figure 66 : ©Carla Schneider – Les établissements culturels à Marseille, inspiré de l'AGAM, la ville créative – 2025.

Figure 67 : **Revitaliser : créer la communauté des cités** – ©Gilles Favier – Les Marseillais du Nord – à Marseille – 1992.

Figure 68-69 : ©Gwenaël Breës, Élise Debouny, Matthys Kobe, Marco Schmitt – Collage Le Droit à la Ville – 2019.

Figure 70 : ©Carla Schneider – Plan des différents arrêts du tramway T4 – 2025.

Figure 71 : ©Carla Schneider – Dessins monstre des cités équipées avec le passage du tramway – 2025.

Figure 72 : **L'impact de l'équipement des quartiers Nord** – ©Marine Samzun – école maternelle et primaire au Cours Ozanam – à Marseille – 2023.

Figure 73 : ©auteur inconnu – La Paternelle – à Marseille – date inconnue.

Figure 74 : **Le Parc Kalliste** – © – vue aérienne de la cité Kalliste – à Marseille – date inconnue.

Figure 75 : **Le quartier Notre-Dame-Limite** – © – vue de la cité Kalliste – à Marseille – date inconnue.

Figure 76-77 : ©Verazo – Les enfants dans l'ancien parc de jeux et sur les trottoirs de Kalliste – à Marseille – date inconnue.

Figure 78 : ©Carla Schneider – vue satellite du rapport entre Notre-Dame-Limite et Marseille – 2025.

Figure 79 : ©Carla Schneider – Situation du quartier Notre-Dame-Limite dans le XVème arrondissement de Marseille – 2025.

Figure 80-83 : ©IGN – vues satellites du quartier Notre-Dame-Limite – 1960 à 2015.

Figure 84 : ©Carla Schneider – Plan du tissu urbain de Notre-Dame-Limite – 2025.

Figure 85 : ©Carla Schneider – Portion du TER Aix-Marseille traversant le quartier Notre-Dame-Limite – 2025.

Figure 86 : ©Carla Schneider – Plan des infrastructures de transports de Notre-Dame-Limite – 2025.

Figure 87 : ©AGAM – Les quartiers prioritaires de la Ville de Marseille – date inconnue.

Figure 88 : ©Carla Schneider – Plan des équipements et des quartiers prioritaires – 2025.

Figure 89 : ©Carla Schneider – Plan du quartier Notre-Dame-Limite – 2025.

Figure 90 : **Le Parc Kalliste, copropriété dégradée avec vue sur mer** – © – barre de logement de la cité Kalliste – à Marseille – date inconnue.

Figure 91-92 : ©Groupe Facebook Les anciens du Parc Kalliste – Vue satellite de la construction de la cité – à Marseille – 1958.

Figure 93 : ©Carla Schneider – plan des sols de la cité Kalliste – 2025.

Figure 94 : ©Carla Schneider – axonométrie de la cité Kalliste – 2025.

Figure 95 : ©Carla Schneider – Plan de logements 1/200 – 2025.

Figure 96 : ©Carla Schneider – Plan programmatique des logements – 2025.

Figure 97-100 : ©Verazo – Photographies des logements du bâtiment H pendant sa démolition – date inconnue.

Figure 101 : ©Carla Schneider – Tableaux de données sur la population du quartier prioritaire Kalliste, La Granière, La Solidarité – 2024.

Figure 102 : ©Verazo – Le bâtiment H en démolition – date inconnue.

Figure 103 : **Aménager la cité du Parc Kalliste** – © – vue sur le cœur de Kalliste – à Marseille – date inconnue.

Figure 104 : ©Stefan Marx – A Different Kind of City Kitchen – date inconnue.

Figure 105 : ©Carla Schneider – axonométrie des éléments retirés – 2025.

Figure 106 : ©Carla Schneider – axonométrie des logements construits – 2025.

Figure 107 : ©Carla Schneider – Masses végétales en bord de cité – 2025.

Figure 108 : ©Carla Schneider – Les seuils des logements – 2025.

Figure 109 : ©Carla Schneider – Les sols minéraux – 2025.

Figure 110 : ©Carla Schneider – Coupe de l'entrée du bâtiment G, une laverie est partagée au rez-de-chaussée – 2025.

Figure 111 : ©Carla Schneider – Les trois épaisseurs de Kalliste – 2025.

Figure 112 : ©Carla Schneider – Coupe dans l'épaisseur urbaine en relation avec les bandes habitées dans la topographie – 2025.

Figure 113 : ©Carla Schneider – Plan de coupe de l'arrivée du tramway en relation avec les services de mobilités dans sa bande habitée – 2025.

Figure 114 : ©Carla Schneider – L'épaisseur urbaine – 2025.

Figure 115 : ©Carla Schneider – L'épaisseur aménagée – 2025.

Figure 116 : ©Carla Schneider – Coupe dans le parc aménagé pour tous – 2025.

Figure 117 : ©Carla Schneider – L'épaisseur naturelle – 2025.

Figure 118 : ©Carla Schneider – Vue satellite de la cité du Parc Kalliste avant le projet d'aménagement – 2025.

Figure 117 : ©Carla Schneider – Vue satellite de la cité du Parc Kalliste après avoir été connectée, aménagée, revitalisée – 2025.

Figure 118 : ***L'impact de l'aménagement des cités*** – © – photographie des cheminements dans Kalliste – à Marseille – date inconnue.

Figure 119 : ©Carla Schneider – Collage de l'évolution du projet – 2025.



## 4. ANNEXES

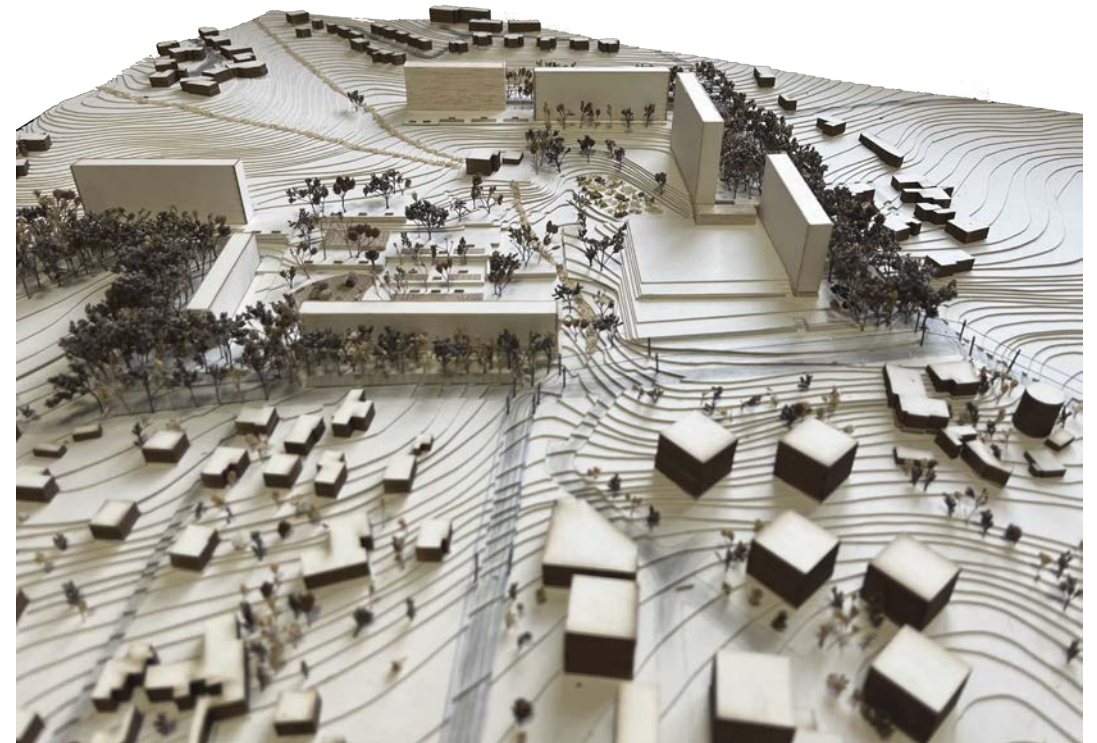


Fig. 122-123 : Photo de maquette de Kalliste, 1/1000  
©Carla Schneider

MERCI





Université Catholique de Louvain  
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme

LOCI  
Site Tournai

Travail de Fin d'Études réalisé par Carla Schneider  
Année académique 2024/2025