

MARSEILLE, DU VIEUX PORT À LA STATUE DE DAVID : LA CORNICHE POUR TOUS.TES

PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS ACCESSIBLES ET INCLUSIFS, POUR UN LITTORAL
APAISÉ ET ADAPTÉ AUX USAGES DE TOUS.TES

DU 17 AU 28 NOVEMBRE 2025

ENSEIGNANTS ENCADRANTS : JEAN LUC LINARES, EMMANUEL MATTEUDI, OUISSAME EL-ASRI, HAKIM CHERKAOUI



REMERCIEMENTS

Nous tenons à adresser nos sincères remerciements à l'ensemble des partenaires, des personnes concernées et des enseignants qui ont contribué à ce projet.

Nous remercions tout particulièrement Madame Isabelle Laussine, adjointe au handicap de la Ville de Marseille, Monsieur Clément Rabiller, Directeur du Pôle inclusion et droits des femmes de la Ville de Marseille, Madame Anne Dionisi, fondatrice de My Easy Access, de l'Innovation Lab Michelin et de l'association

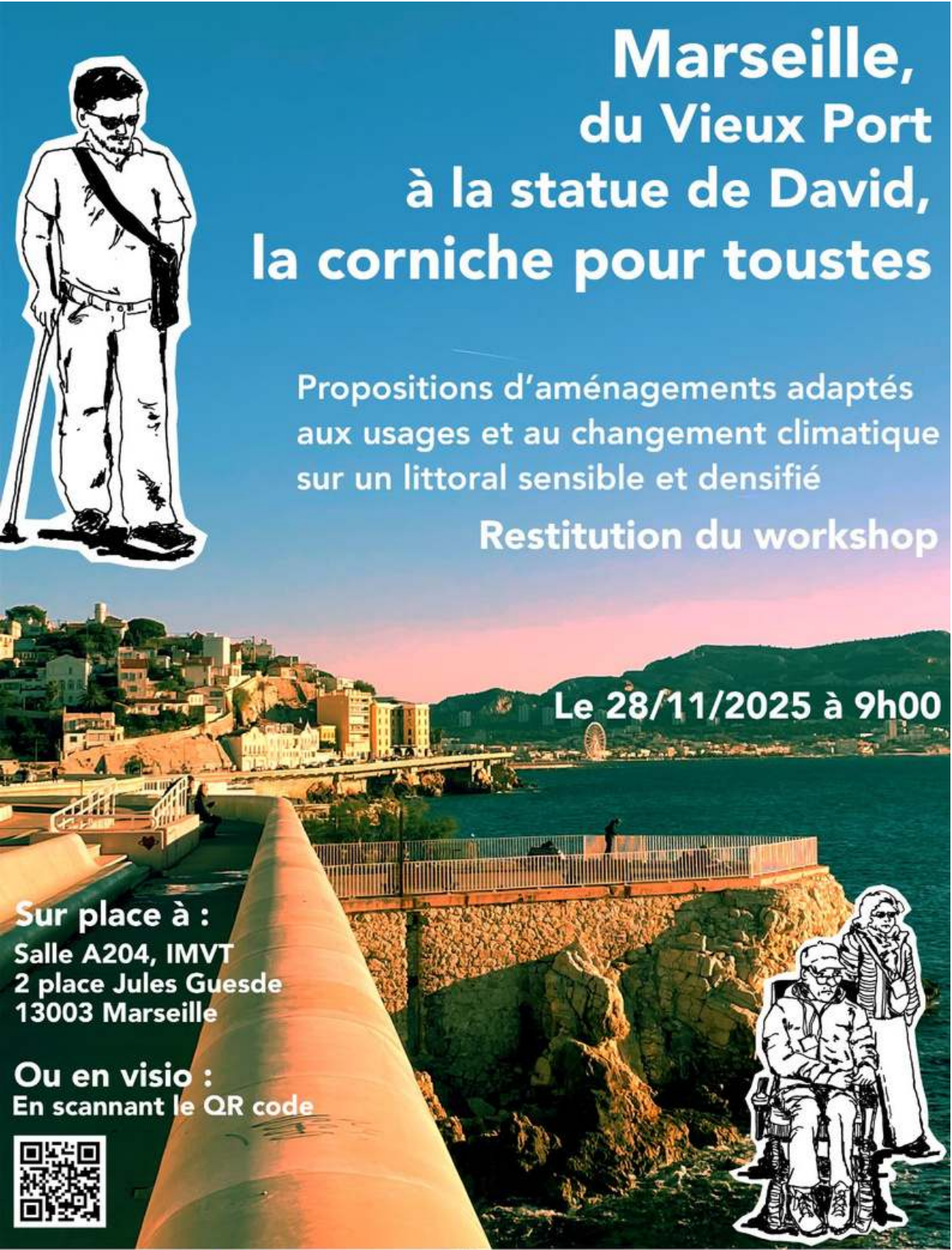
Tourisme et Handicaps, ainsi que Monsieur Fabrice Lopez, Chef de mission au sein de l'Unité Mission Accessibilité et Inclusion, Service Stratégie et planification de la mobilité durable (DGD Mobilités durables, Infrastructures et Voirie).

Nous souhaitons également exprimer notre gratitude à Éric, Sylvie, Pierre, Val, Nadine, Benjamin, Gérard, Stéphanie, Marco, Quentin et Philippe, dont l'accompagnement sur le terrain et les témoignages ont nourri nos réflexions, tant dans l'élaboration du diagnostic que dans

la conception des propositions de projet. Nous remercions également les enseignants encadrants pour l'organisation et la coordination du travail. Enfin, nous adressons nos remerciements au vidéaste Roméo Seys et à l'ingénieure du son Clélie de Witasse pour la réalisation des captations sonores et visuelles.



SOMMAIRE



PRÉSENTATION DU SUJET	4
MÉTHODOLOGIE	5
TRANSECT	6
DIAGNOSTICS PAR SÉQUENCE	9
ÉLÉMENTS DE CONTEXTE	10
PROJETS PAR SÉQUENCE.....	50
ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS GÉNÉRALES	51
CONCLUSION	87
PROPOSITIONS POUR MY EASY ACCESS	88
ANNEXES	89

PRÉSENTATION DU SUJET

Deux semaines d'atelier intensif autour de la thématique de l'accessibilité ont donné pour sujet "Marseille, du vieux port à la statue de David : la corniche pour tous et tous."

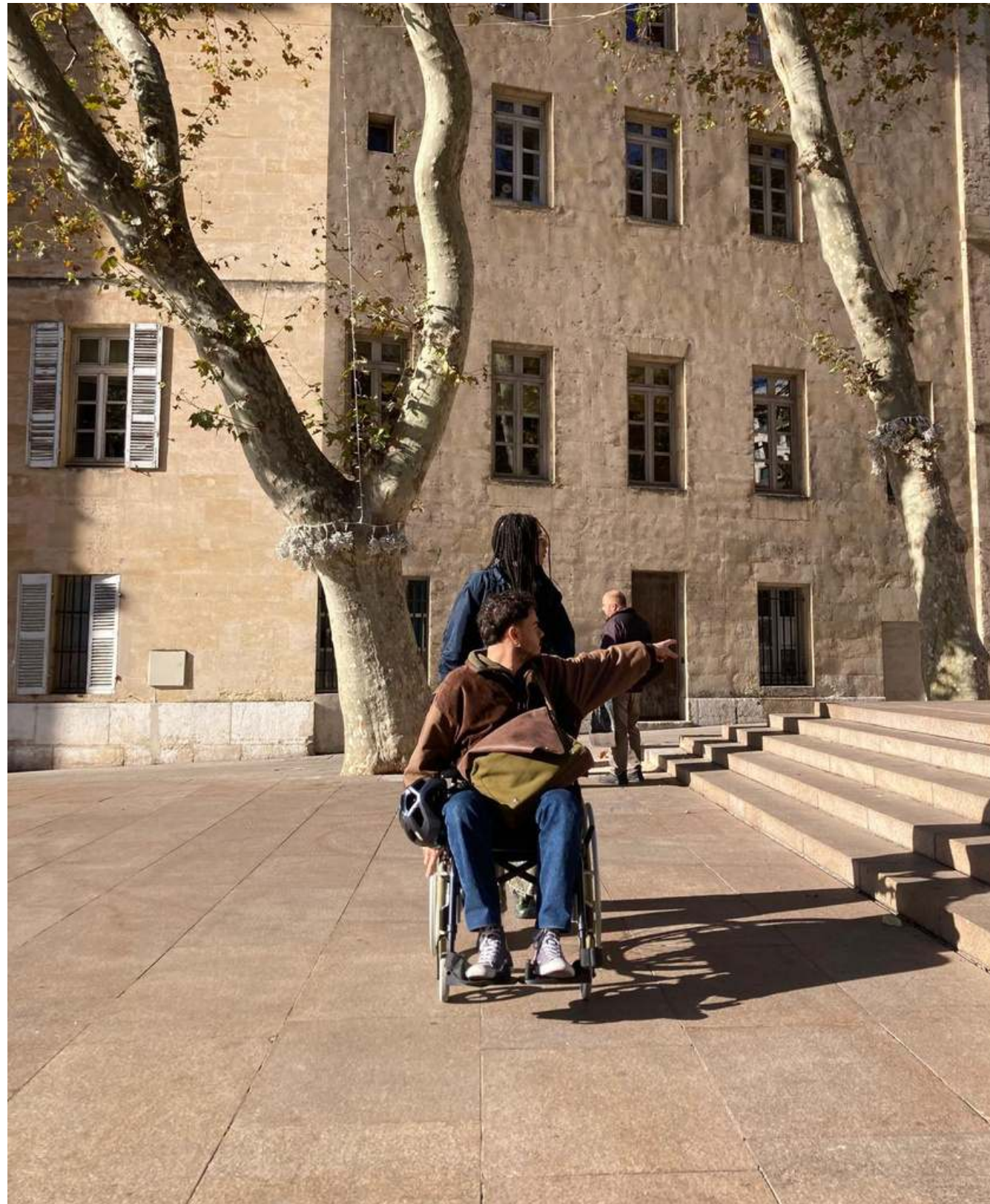
Ce sujet est né d'échanges autour de centres d'intérêts communs avec nos partenaires que nous tenons à remercier particulièrement c'est-à-dire : le pôle inclusion de la Ville de Marseille; Anne Dionisi, cheffe de projet au laboratoire d'innovation sociale de Michelin; ainsi que l'association Handicap et tourisme pour promouvoir l'application MyEasyAccess qui recense les lieux accessibles dans la ville de Marseille.

L'équipe de ce workshop est constituée d'étudiants du Master 2 "Transitions Urbaines et Coopération en Méditerranée" de l'institut d'urbanisme et d'aménagement régional et du Master 2 "Architecture et Urbanisation des territoires en Méditerranée" de l'Ecole Nationale d'Architecture de Rabat. C'est une équipe pluridisciplinaire composée d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes qui s'est donnée pour objectif d'appréhender le bord de mer de Marseille dans sa linéarité, ses ruptures et ses continuités au prisme de l'accessibilité. Ce bord de mer a été découpé sur 4 séquences : le Vieux Port, le vallon des Auffes, Malmousque et la Corniche, des séquences à fortes potentialités mais aussi très prisées en période estivale.

En partant de la place centrale de la ville de Marseille en passant par un village de pêcheurs pittoresque, traversant un noyau villageois et débouchant sur une longue et monumentale route qui surplombe la mer, nous nous proposons d'analyser le bord de mer au prisme de l'accessibilité des personnes en situation de handicap et d'en sortir des propositions d'aménagement permettant de rendre ce bord de mer praticable et agréable pour tous et toutes.



MÉTHODOLOGIE



En ce qui concerne la méthodologie de terrain, nous avons arpenté et observé chaque séquence du littoral marseillais avec des personnes en situation de handicap. Nous les remercions chaleureusement pour le temps qu'elles nous ont accordé. Leur participation nous a permis de mieux comprendre les usages de l'espace public et d'identifier, pour chaque type de handicap, les qualités du site mais aussi les obstacles rencontrés. Dans le cadre de notre workshop, la thématique de l'accessibilité n'est pas totalement une fin en soi, mais est plutôt appréhendée comme un critère utile afin d'évaluer la qualité des aménagements. Les personnes en situation de handicap que nous avons rencontrés, sont des témoins clés nous ayant aidé à appréhender la question d'accessibilité des sites, afin d'améliorer la qualité d'usage pour toutes et tous.

Pour compléter ces observations, nous avons réalisé des simulations de déficiences visuelles et motrices, grâce à des masques de réduction de la vue et des fauteuils roulants (cf. photo). Ces mises en situation nous ont permis de nous confronter aux difficultés présentes sur le terrain.

En parallèle, nous avons mobilisé des outils méthodologiques variés, notamment la vidéo et l'enregistrement audio, dans une logique de captation et de restitution des ambiances et des usages.

Ces dispositifs, mis en œuvre avec l'appui d'un vidéaste, Romeo Seys, et d'une ingénieure du son, Clélie De Witasse, ont complété les relevés techniques et sensibles réalisés sur site : mesures de largeurs et de hauteurs de trottoirs, analyses sonores et d'ambiances... Autant de données qui ont nourri nos diagnostics et affiné notre compréhension des enjeux d'accessibilité.

L'ensemble de ce travail nous a permis de produire :

- Un diagnostic détaillé sur le littoral dans son ensemble ainsi que sur les quatre séquences étudiées ;
- Des propositions de projets d'aménagement - imaginés par les étudiants - pour améliorer l'accessibilité du littoral marseillais ;
- Un transect animé ;
- Un film d'entretiens avec les personnes rencontrées, qui partagent leurs témoignages et expériences du littoral

Ces observations constituent par ailleurs une base pour le développement de l'application My Easy Access.

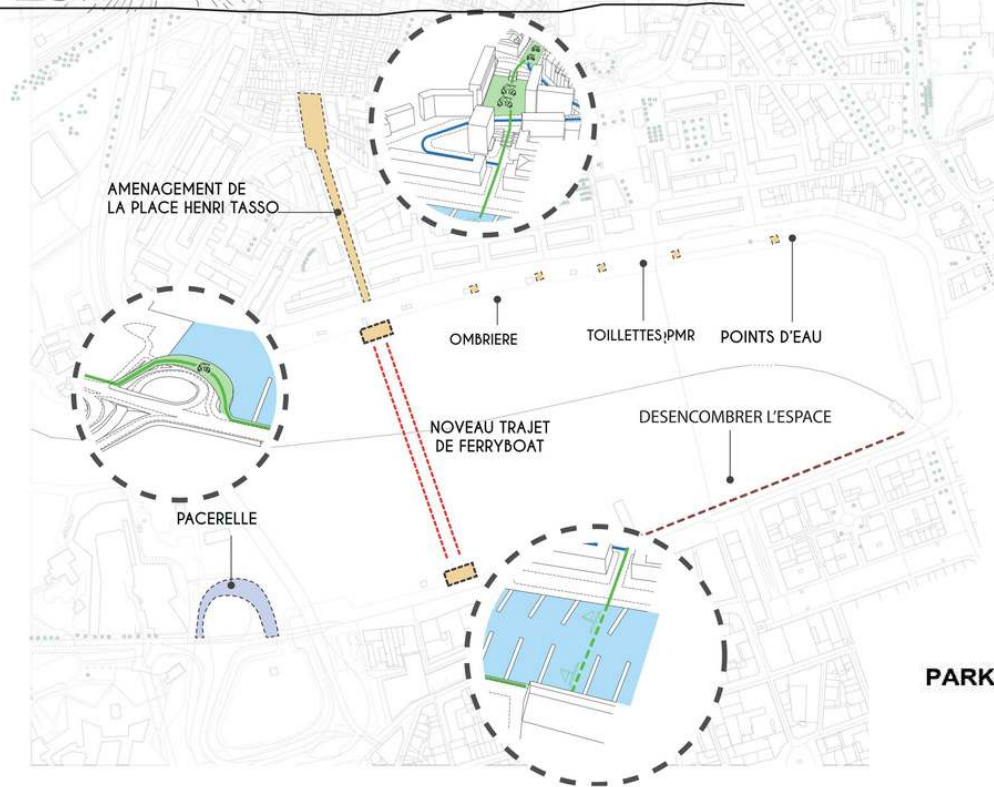
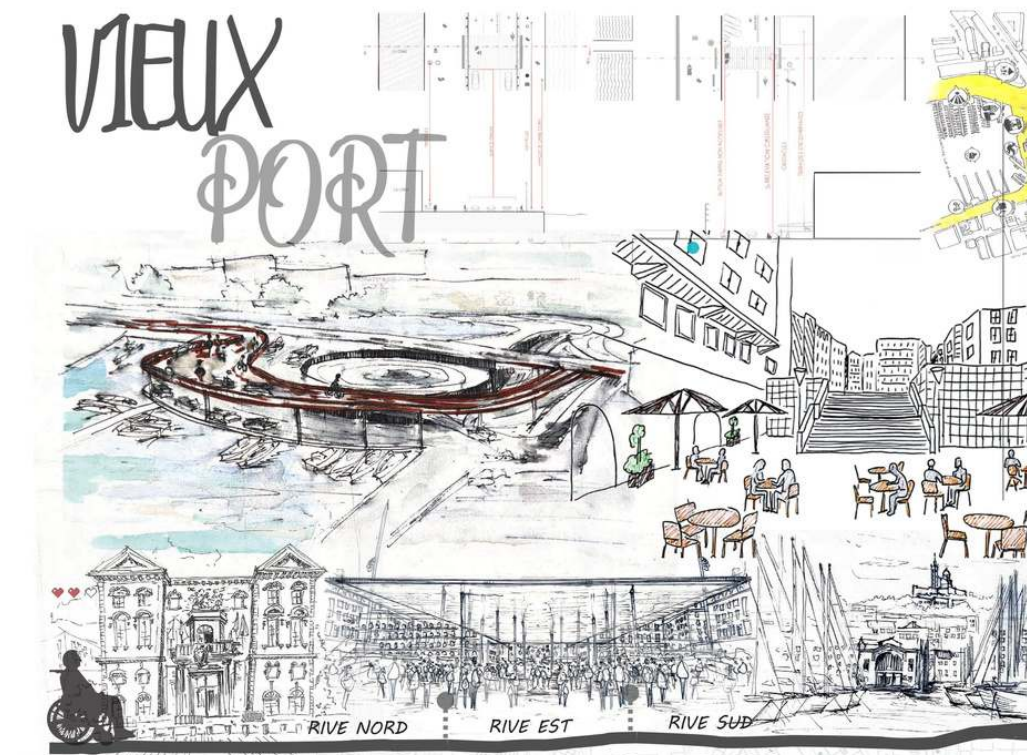
TRANSECT DU LITTORAL MARSEILLAIS

Le transect est un “dispositif d’observation de terrain ou la représentation d’un espace, le long d’un tracé linéaire et selon la dimension verticale, destiné à mettre en évidence une superposition, une succession spatiale ou des relations entre Phénomènes” (Marie-Claire Robic).

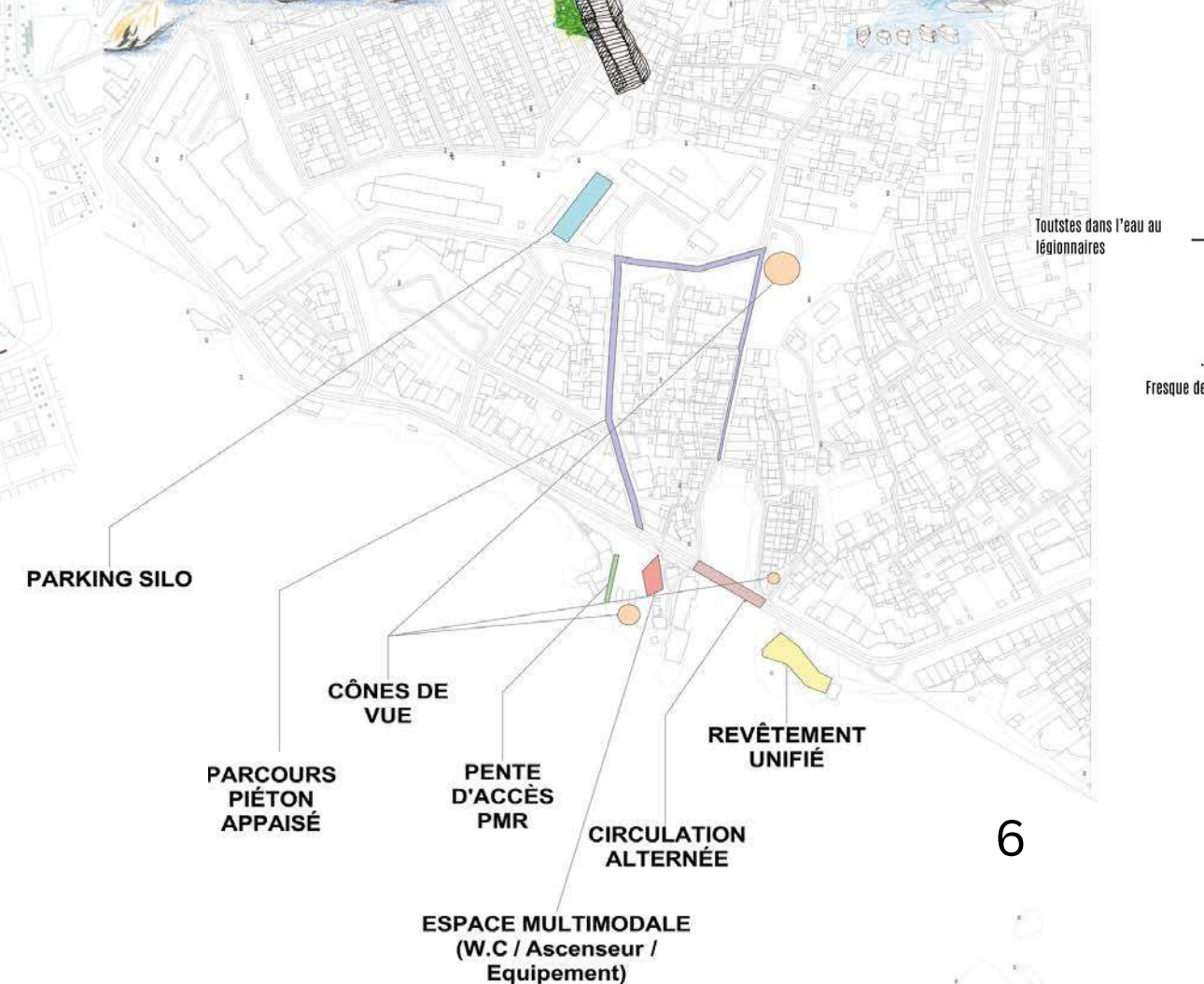
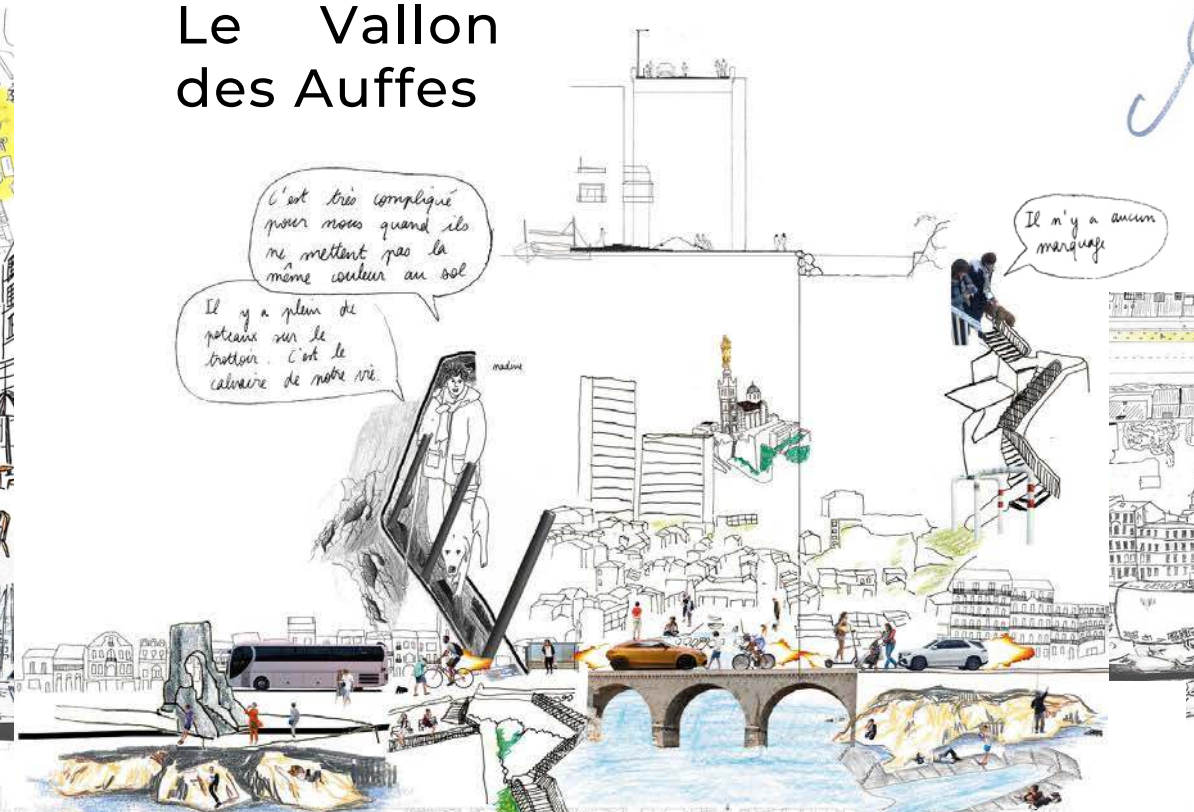
Ces deux semaines axées sur l’accessibilité ont été l’occasion de prélever autant que possible l’essence même de chaque séquence, des caractéristiques majeurs aux éléments de détails. Étudiants aux multiples parcours et regards, nous l’avons souhaité sensible, abrogé d’une quelconque échelle et surtout généreux en informations. D’une dimension finale approchant les trois mètres de long, notre l’objectif est d’en faire un support de discussion, ce qui a d’ailleurs été le cas lors de la présentation des projets aux différents acteurs.

Véritable projection et vue d’ensemble de ce Workshop, le transect qui suit fait se mêler éléments saillants du diagnostic ainsi que divers gestes du projet, et ce, sur l’ensemble des quatre séquences mises bout à bout.

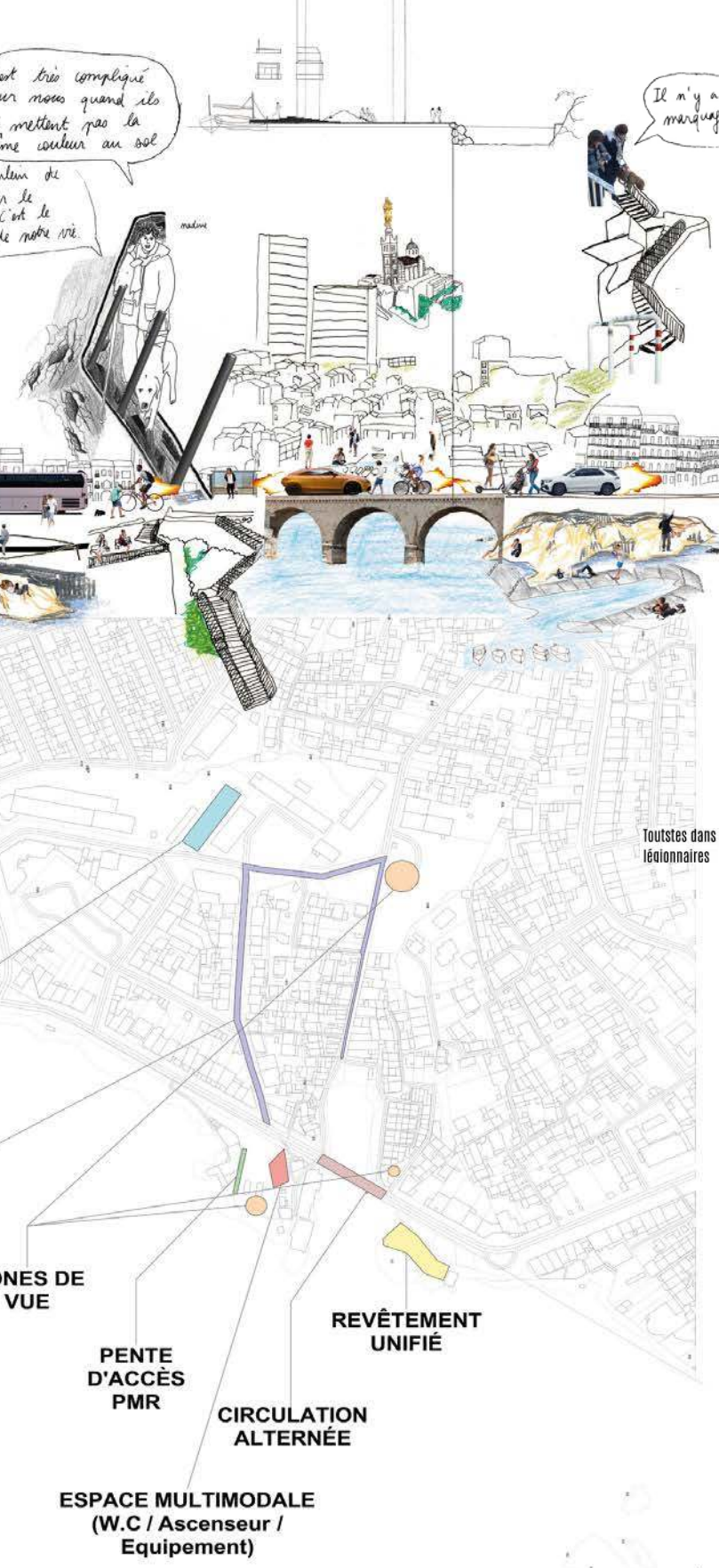
Lien vers le transect animé :
<https://www.urbamed-transitions.com/transect-anim%C3%A9>



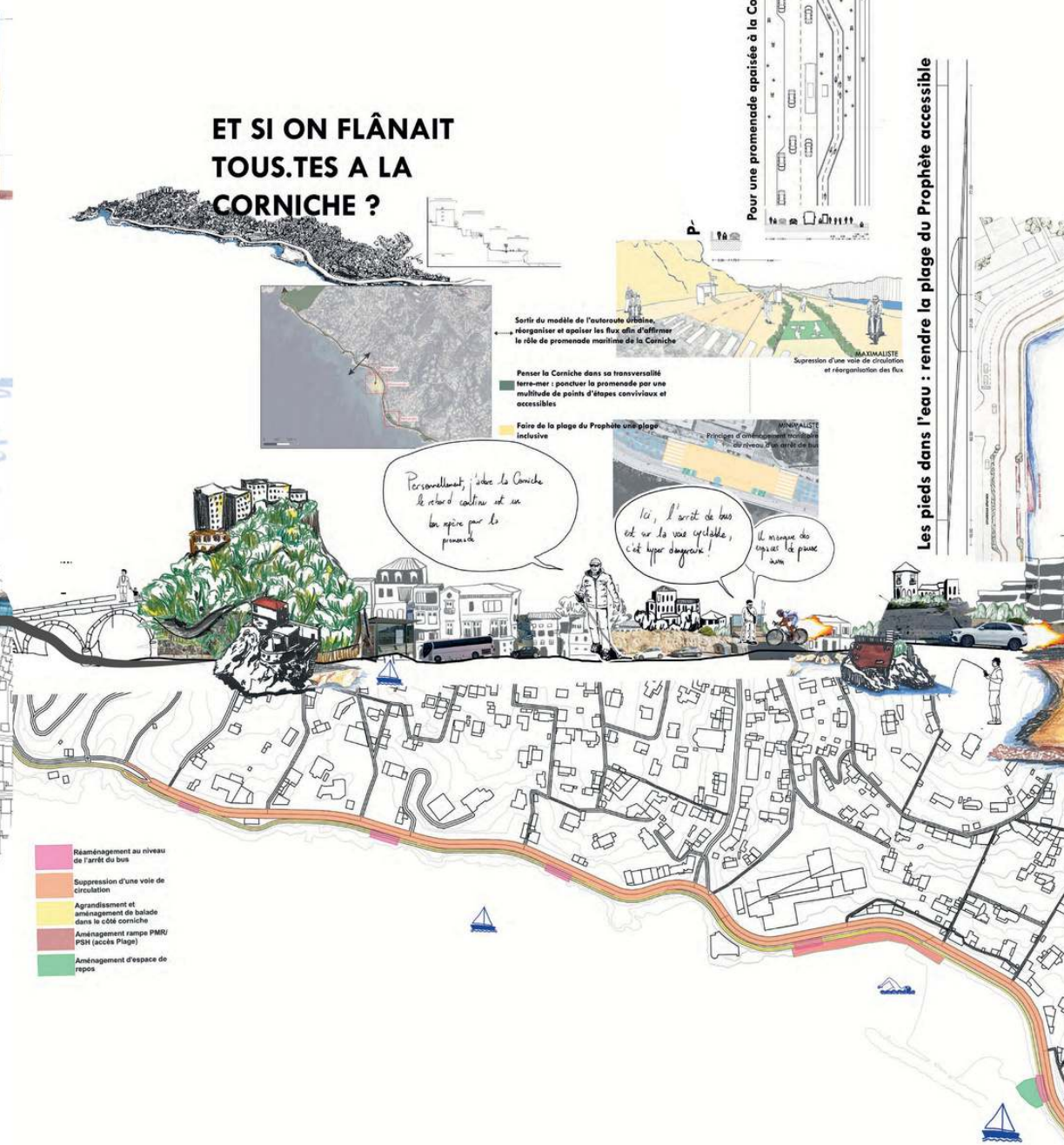
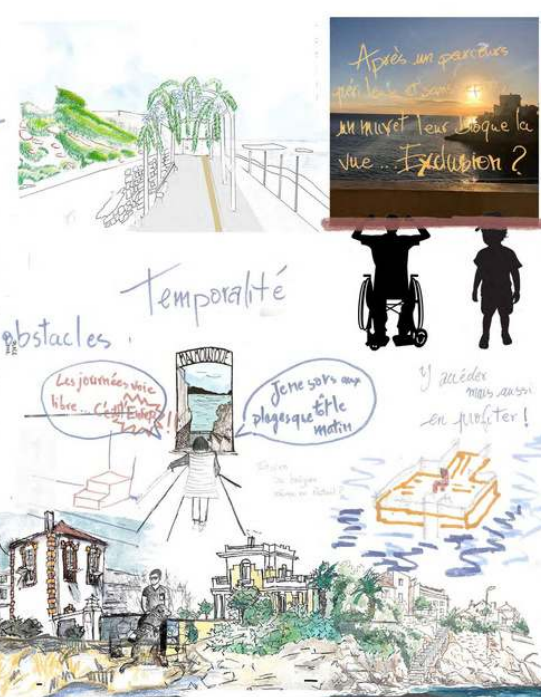
Le Vallon des Auffes



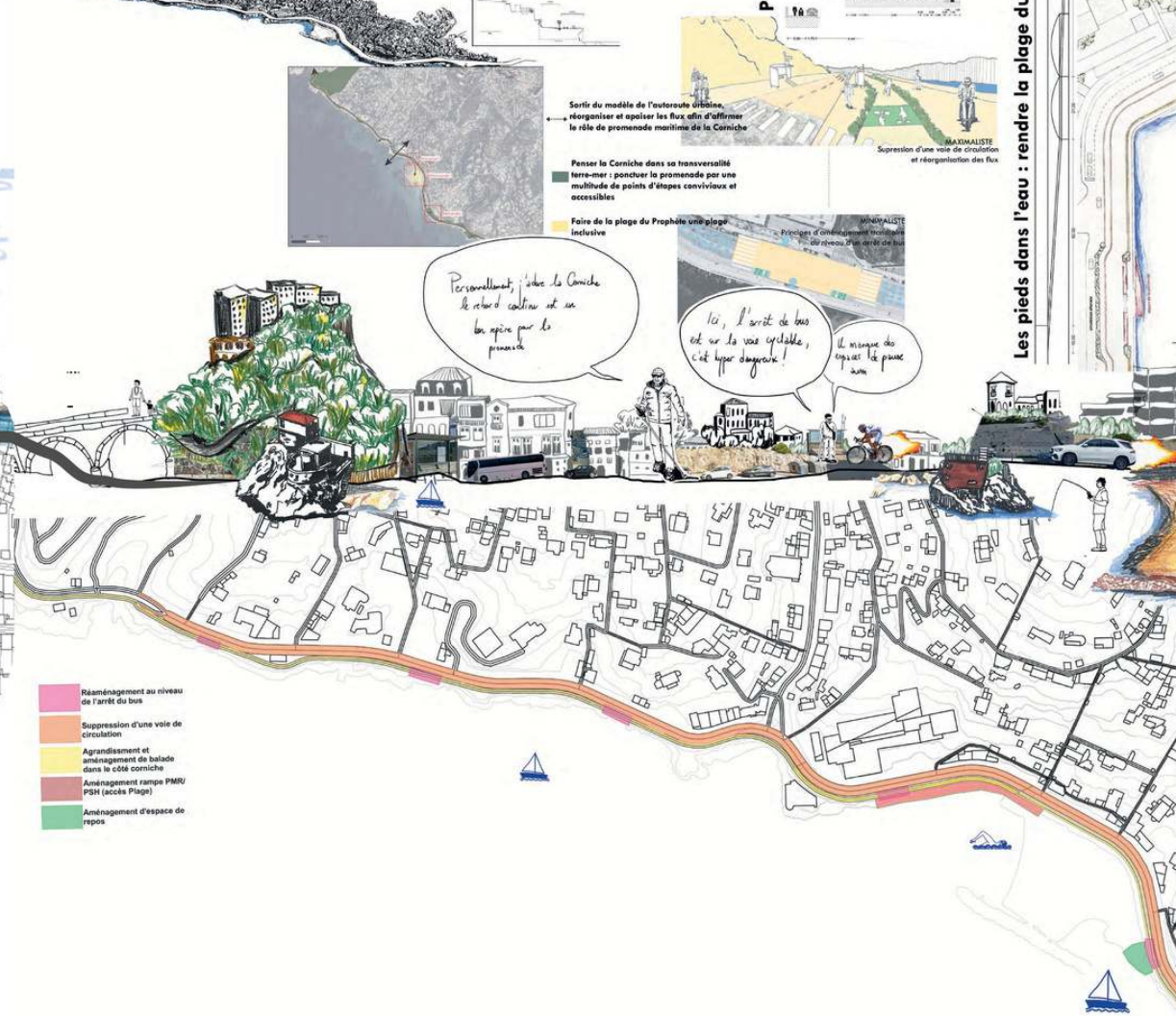
Vallon Auffes



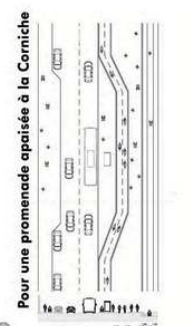
Malmouque



ET SI ON FLÂNAIT TOUS.TES A LA CORNICHE ?

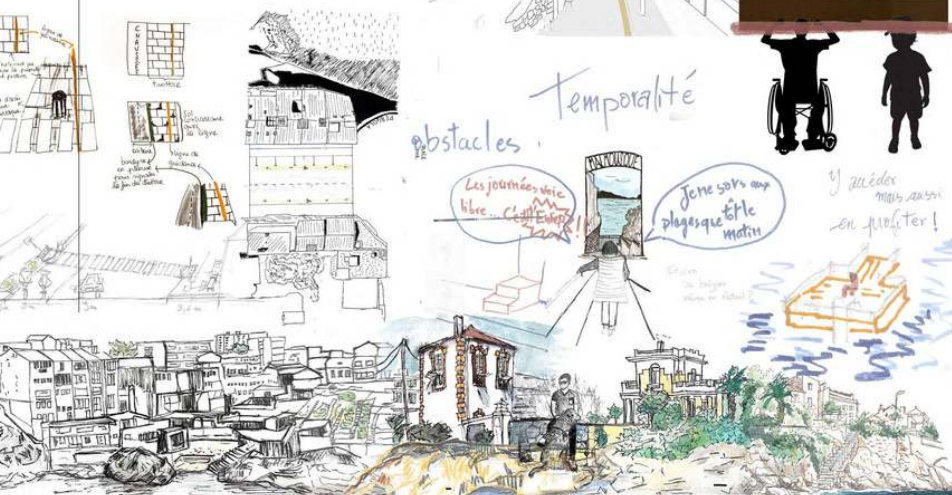


- Réaménagement au niveau de l'arrêt de bus
- Suppression d'une voie de circulation
- Agrandissement et aménagement de balade dans la cité corniche
- Aménagement rampes PMR/PSH (accès Plage)
- Aménagement d'espace de repos

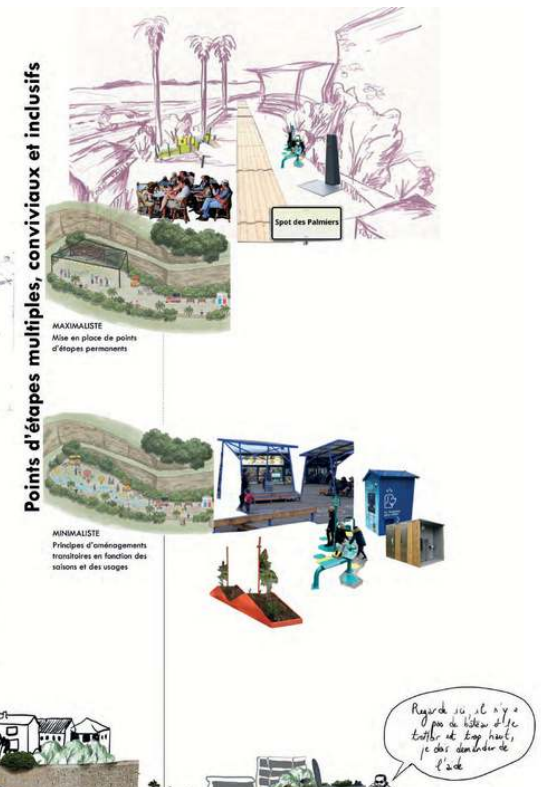
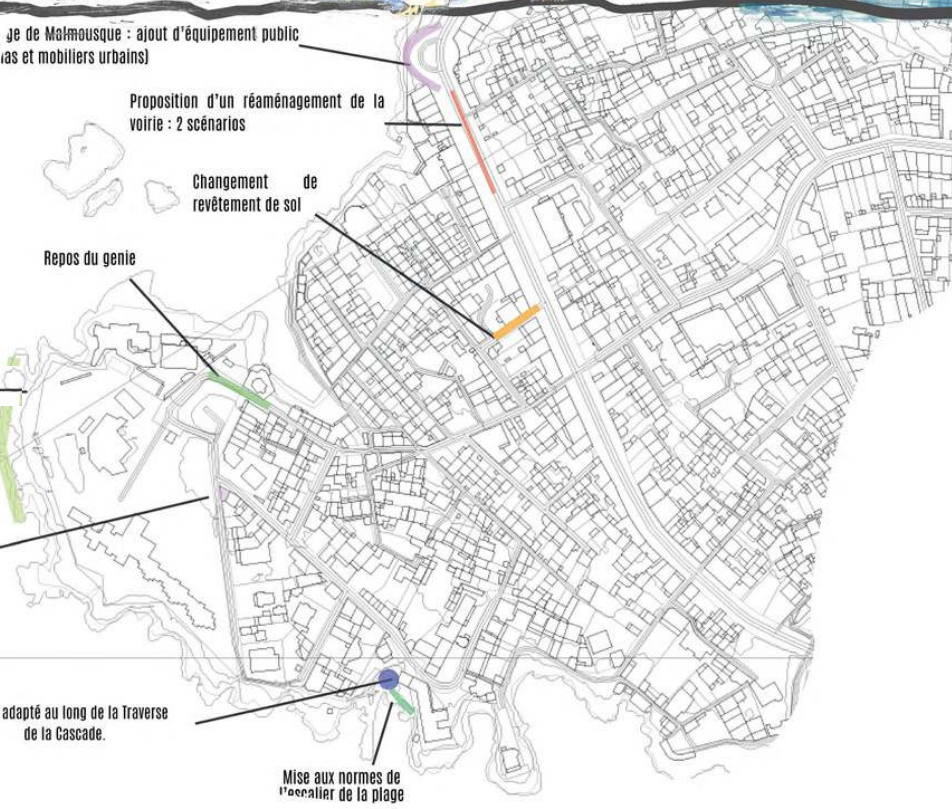


Les pieds dans l'eau : rendre la plage du Prophète accessible

mausque



ET SI ON FLÂNAIT TOUS.TES A LA CORNICHE ?



LES DIAGNOSTICS PAR SÉQUENCE



ELEMENTS DE CONTEXTE

Le littoral marseillais, du Vieux-Port à la statue du David, constitue un linéaire emblématique à forte valeur paysagère, patrimoniale et touristique, allant de secteurs très minéraux et urbains à des espaces villageois et résidentiels, en passant par des lieux fortement marqués par leur relation à la mer.

Pour appréhender cette diversité, le diagnostic a été mené en deux temps : une première lecture générale du linéaire pour identifier les constats et problématiques transversales, puis des diagnostics par séquence afin de détailler les spécificités locales de chaque secteur.

Un espace attractif mais fragmenté

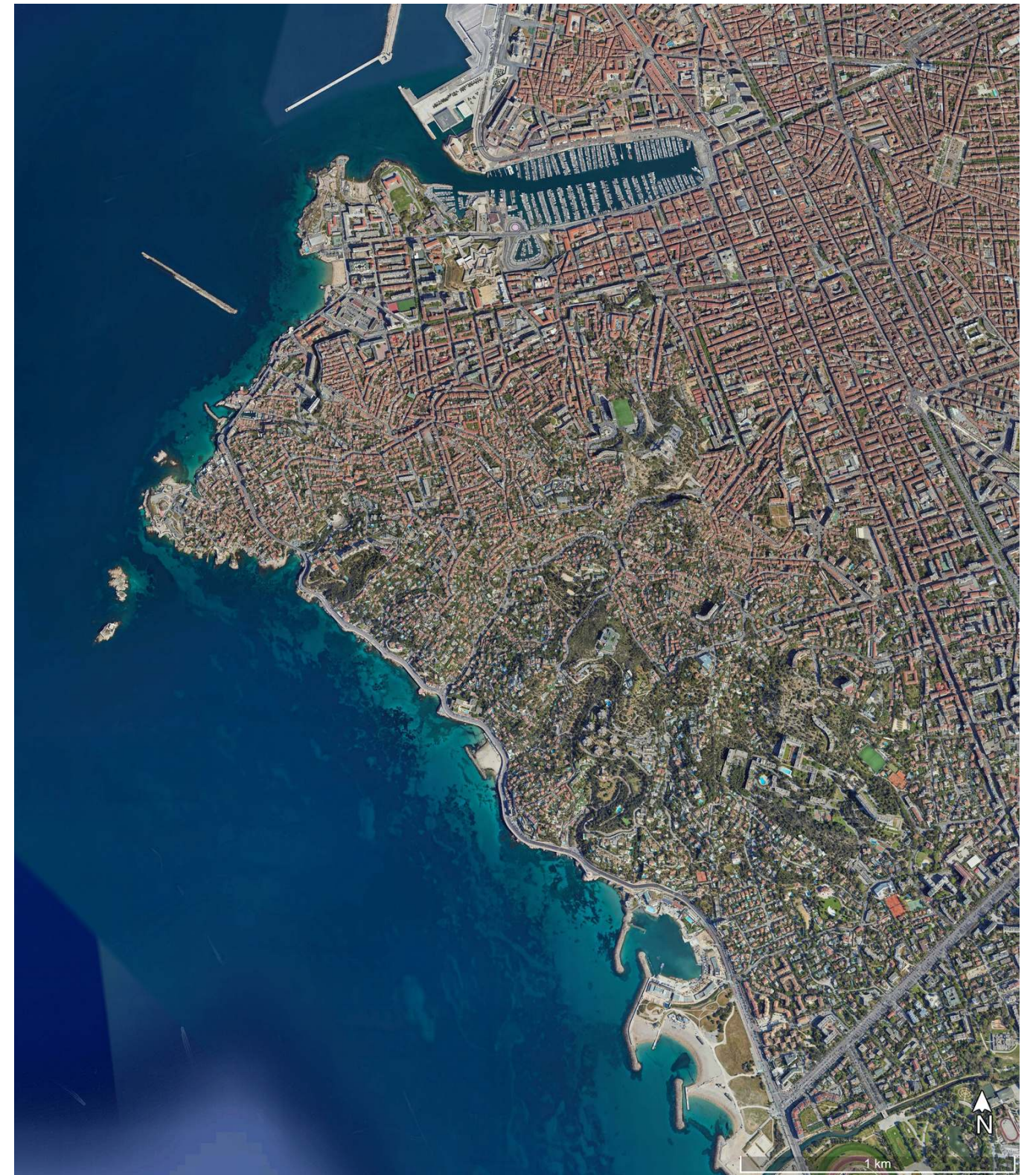
Si le littoral est largement fréquenté et identifié comme un espace public majeur de la métropole, il fonctionne davantage comme une juxtaposition de séquences que comme un linéaire continu et accessible. Les contraintes topographiques, la morphologie étroite de certaines voiries et l'héritage de certains aménagements produisent des cheminements discontinus et hétérogènes. C'est précisément cette organisation morcelée du linéaire qui a conduit à une analyse fine par séquence, permettant d'identifier les spécificités locales, tout en mettant en évidence les enjeux de connexion entre les secteurs.

Un littoral peu lisible et des usages concurrents

Le diagnostic transversal souligne un manque de lisibilité globale : signalétiques hétérogènes, accès à la mer inégalement accessible, interfaces terre/mer peu exploitées et rareté des espaces de pause. Cette situation contribue à une forme d'exclusion symbolique et fonctionnelle, limitant l'appropriation sociale du littoral comme espace public partagé. En parallèle, la forte attractivité du littoral génère des conflits d'usage entre circulation automobile, mobilités douces et usages récréatifs, impactant particulièrement les PSH mais aussi la qualité globale des espaces.

L'accessibilité comme révélateur des inégalités d'usages

L'accessibilité des PSH met en évidence des faiblesses structurelles : ruptures de cheminements, pentes importantes, revêtements hétérogènes, obstacles ponctuels... Ces limitations affectent non seulement la mobilité, la sécurité et le confort des PSH, mais mettent également en lumière des barrières à l'usage pour tous. En ce sens, l'accessibilité constitue une porte d'entrée privilégiée pour analyser la qualité de l'espace public et penser l'inclusivité du littoral marseillais.



DIAGNOSTIC PAR SÉQUENCE - LE VIEUX PORT



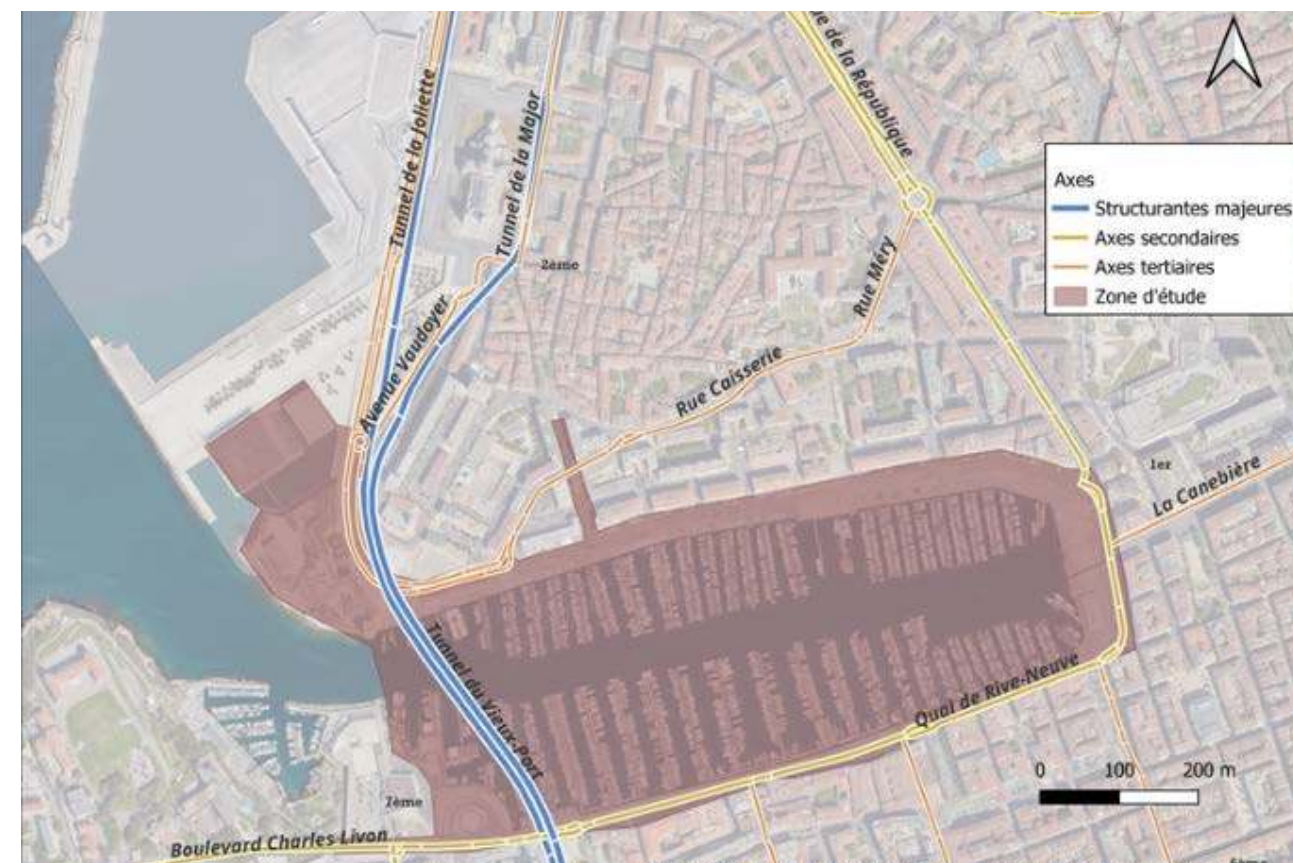
Contextualisation : Le Vieux-Port, centre névralgique et identitaire marseillais

Introduction et présentation de la séquence étudiée

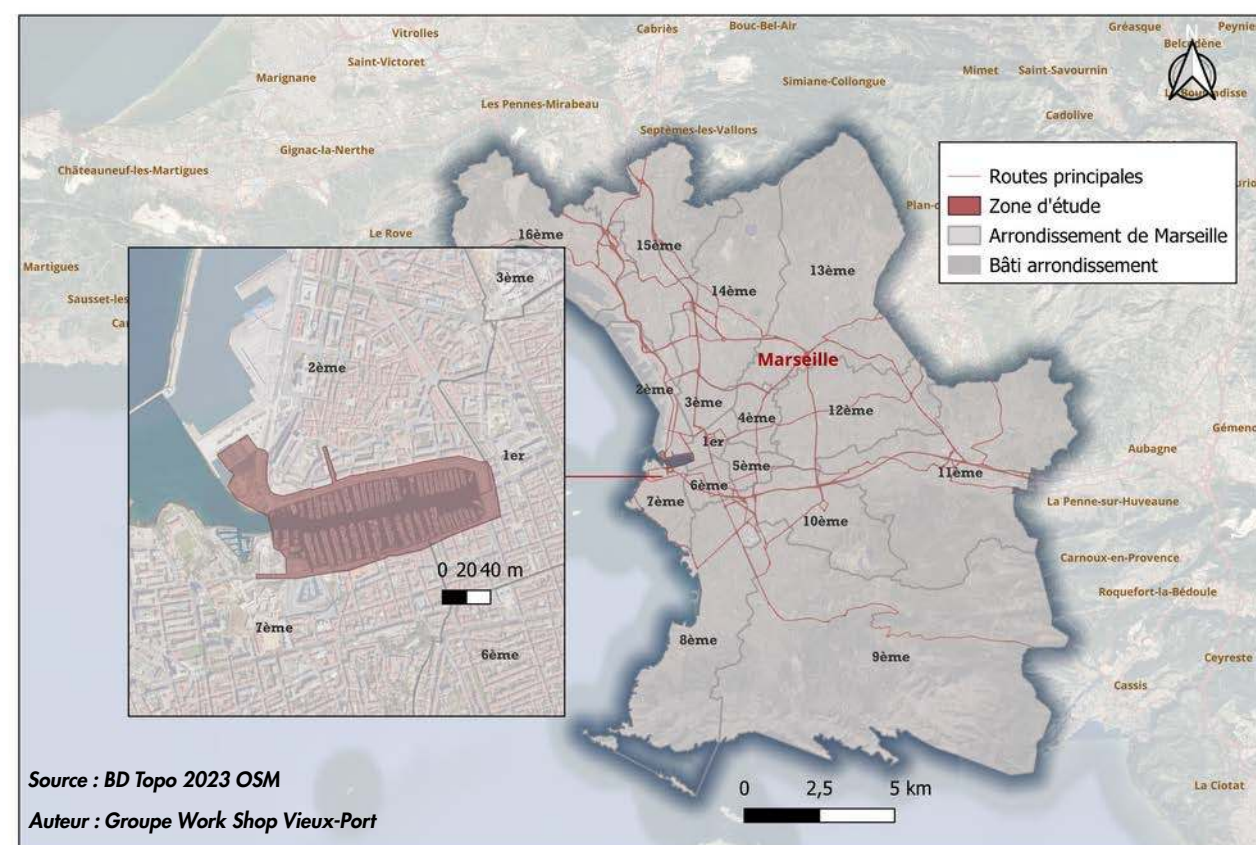
Le Vieux-Port constitue le centre historique et symbolique de Marseille, à la confluence des 1er, 2e et 7e arrondissements. Sa morphologie ouverte est composée de nombreuses artères qui assurent la jonction avec le reste de la ville, dont la Canebière, artère incontournable. À cela s'ajoute, en perpendiculaire, un tunnel sous-marin permettant la traversée routière vers le port et s'inscrivant dans un axe Nord-Sud reliant l'autoroute A55 (via le tunnel du Prado et la Porte d'Aix) à l'A50. Ces infrastructures, accompagnées du Quai des Belges à l'est et du Quai de Rive-Neuve au sud, structurent le secteur.

Ce rôle de nœud urbain se traduit également par une affluence piétonne constante : passants en transit, riverains, employés du port, usagers du marché aux poissons. De plus, et ce malgré les transformations récentes, une place conséquente reste accordée au trafic automobile, ce qui, au pic d'intensité, rend l'espace difficilement lisible en raison de la pluralité des modes qui s'y croisent. En matière de transports en commun, la densité est élevée : la ligne 1 du métro relie le centre-ville à la gare à l'est, et elle est accessible depuis 2024 aux personnes à mobilité réduite. De nombreuses lignes de bus desservent également le secteur, bien qu'environ un arrêt sur trois seulement soit entièrement accessible aux fauteuils roulants selon la RTM.

Des artères structurantes autour du Vieux-Port



Situation du secteur du Vieux Port dans Marseille



Le Vieux-Port accueille également des voies maritimes, notamment un ferry-boat électrique reliant les deux rives du port. Cette diversité modale en fait un espace de desserte majeur, traversé chaque jour par un flux hétérogène d'utilisateurs. Parallèlement, le Vieux-Port reste un espace public animé, marqué par une forte densité d'utilisateurs. Les quais accueillent terrasses, commerces, stands temporaires et files d'attente liées aux navettes maritimes, ce qui engendre une occupation importante de l'espace. Cette intensité provoque alors des cohabitations délicates : obstacles mobiles, rétrécissements et variations de confort selon les périodes d'affluence. L'accessibilité y est donc globalement assurée, mais demeure discontinue selon les secteurs.

C'est dans ce contexte qu'a été mené le workshop, dont l'objectif est d'évaluer la manière dont les personnes en situation de handicap se déplacent dans le Vieux-Port et accèdent à ses différents espaces publics. L'étude repose sur l'observation de parcours représentatifs reliant les principaux pôles du site : stations de transport, quais, traversées piétonnes et secteurs d'activité. Le rapport suivra un cheminement en cinq temps : il reviendra d'abord sur l'histoire du Vieux-Port, avant de présenter sa morphologie socio-économique. Il s'intéressera ensuite aux usages qui s'y développent, puis aux ambiances qui en découlent, pour enfin analyser les principaux obstacles affectant l'accessibilité du secteur.

Des origines grecques au port moderne : continuités, ruptures

Le Vieux-Port constitue depuis l'Antiquité un espace stratégique d'échanges et de sociabilité. Fondé par les Phocéens au VI^e siècle av. J.-C., le centre de la cité antique s'organise dans l'actuel quartier du Panier, où l'agora - située à l'emplacement de l'actuelle place de Lenche - structure les grands axes du cardo et du decumanus, reliant alors le port, l'acropole et l'arrière-pays. Réaménagé par les Romains, le Vieux-Port poursuit son rôle d'interface centrale, accueillant activités commerciales, artisanales et politiques, et devenant un moteur économique majeur. Du Moyen Âge à l'Époque moderne, il reste l'organe vital de Marseille, renforcé par des fortifications et par l'implantation d'institutions.

L'essor industriel du XIX^e siècle et les grands travaux d'aménagements transforment profondément ses contours : élargissement des accès, et déplacement progressif des activités portuaires vers des bassins plus adaptés. Si le Vieux-Port est partiellement détruit en 1943, le port est reconstruit après la Seconde Guerre mondiale selon de nouvelles normes urbaines, ouvrant la voie à une redéfinition des usages. Plus récemment encore, les projets de requalification engagés au XXI^e siècle - notamment la piétonnisation et la mise en valeur des espaces publics - ont réinterprété cet héritage pour faire du Vieux-Port un lieu de promenade. Aujourd'hui, ces strates historiques coexistent dans le paysage et les usages actuels, faisant du Vieux-Port de Marseille un espace d'expression de la mémoire de la ville.

Un cadre paysager unique entre terre, mer et monumentalités

Le Vieux-Port de Marseille forme un paysage urbain singulier, où le plan d'eau central agit comme une place publique ouverte sur la mer. Encaissé dans une topographie en amphithéâtre, puis bordé par des collines urbaines au nord et au sud, il constitue un repère paysager dans le cœur de la ville. L'entrée du port, cadrée par les deux forts Saint-Jean et Saint-Nicolas, crée une porte qui affirme le caractère historique et stratégique du site.

Autour du bassin, les façades des quais sont homogènes et constituent une continuité architecturale claire. L'activité maritime - à l'instar de la pêche - anime cet ensemble et maintient un lien vivant avec l'identité portuaire. Les réaménagements récents, notamment l'Ombrière de Norman Foster et la piétonnisation élargie, renforcent la lisibilité des espaces et valorisent l'ouverture du paysage. Entre patrimoine religieux, les fortifications historiques et les aménagements actuels, le Vieux-Port apparaît ainsi comme un repère identitaire de Marseille.



ANTIQUITE

Port antique qui se concentre au niveau du Centre Bourse actuel (13001). Un port de commerce, tourné vers la Méditerranée



MOYEN AGE

Développement de la pêche comme pilier de l'économie locale. Port encombré, quais étroits, forte densité



EPOQUE MODERNE

Début des petites industries maritimes, modernisation du port, mais la densité navale et humaine reste forte



XVII^e ET XIX^e SIECLE

La densité du port mène à des projets d'aménagement et d'extension (transbordeur, bassin de la Joliette, port du Frioul)



XX^e SIECLE

Destruction partielle en 1943. Après-guerre, la pêche décline et l'aménagement privilégie la circulation automobile



XXI^e SIECLE

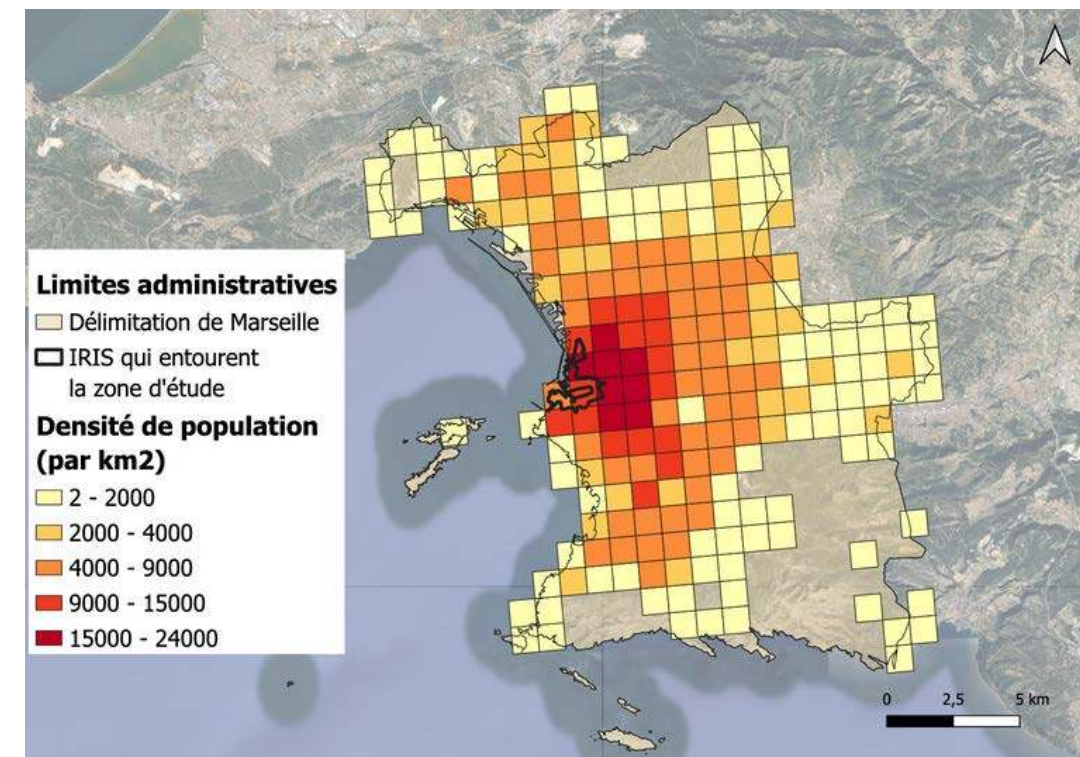
En 2013, requalification du Vieux Port. Les circulations sont limitées, les espaces publics élargis, le Vieux Port devient un espace de détente

Le profil socio-économique du Vieux-Port : entre mixité sociale, attractivité touristique et tensions urbaines

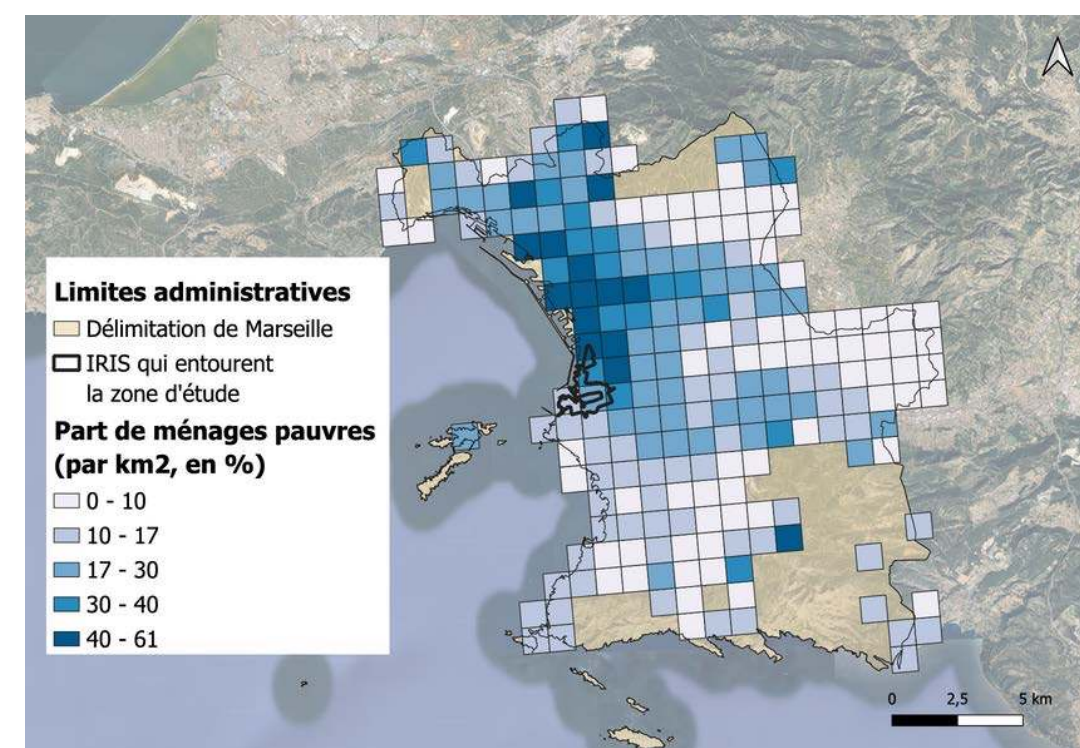
Les quartiers autour du Vieux-Port se caractérisent par une densité urbaine exceptionnellement élevée, avec environ 21 000 habitants/km² dans le 1er arrondissement et 23 000 habitants/km² dans le 2e arrondissement, ce qui en fait l'un des secteurs les plus densément peuplés de Marseille. La composition sociale y est particulièrement hétérogène : cohabitent des ménages modestes, des classes moyennes et des populations aisées. Cette mixité génère des tensions structurelles : l'accès au logement est limité, le turn-over des locataires est rapide et la hausse continue des loyers (prix moyen au m² dépassant 4 500€ en 2024) accentue la pression sur les habitants à revenus modestes. La coexistence entre activités traditionnelles, commerces touristiques et services de proximité est parfois délicate dans cet espace restreint, où le foncier est rare et où l'attractivité économique et symbolique du secteur attire investisseurs et promoteurs, accélérant les phénomènes de gentrification et de spéculation immobilière. Le parc de logements reflète cette situation : dans le centre-ville, plus de 60% des biens sont des appartements de petite taille avec seulement une ou deux pièces, renforçant la concentration des populations et la rareté du logement familial.

À ces enjeux locaux s'ajoute une dimension touristique : pôle d'attractivité majeur de l'hypercentre, le Vieux-Port s'inscrit dans une dynamique de forte fréquentation, notamment en raison des croisiéristes. Les escales se traduisent alors par des flux massifs de visiteurs débarquant dans la ville. Aussi, une part importante des touristes explore le centre-ville de Marseille, et le Vieux-Port se situe à la confluence d'un réseau de sites touristiques. Depuis le port, il est possible d'accéder au quartier du Panier, à la Canebière, au Mucem, au Fort Saint-Jean ou encore à la Basilique Notre-Dame de la Garde, faisant du Vieux-Port un point de départ privilégié et un espace de passage incontournable pour la majorité des visiteurs. Cette concentration alimente une économie locale orientée vers l'accueil et la restauration : les commerces et restaurants représentent 65 % des locaux commerciaux du périmètre. L'affluence touristique se superpose aux flux quotidiens des usagers du Vieux-Port, faisant de ce lieu un espace où convergent des publics aux temporalités et usages très différents. Cette multiplicité entraîne une intensification des usages de l'espace public, générant des phénomènes de saturation des espaces publics et des conflits d'usage. Ainsi, le Vieux-Port se présente comme un carrefour urbain stratégique, où le poids du tourisme s'ajoute à la vie quotidienne des usagers, créant un espace à forte intensité d'usage et révélant la nécessité d'une gestion attentive des flux pour maintenir la qualité de vie et l'attractivité du quartier.

Densité de la population marseillaise (par km²)
Source : IINSEE, 2022. Réalisation : Groupe Vieux Port



Part des ménages précaires marseillais (par km²)
Source : IINSEE, 2022. Réalisation : Groupe Vieux Port



Notre méthodologie d'étude

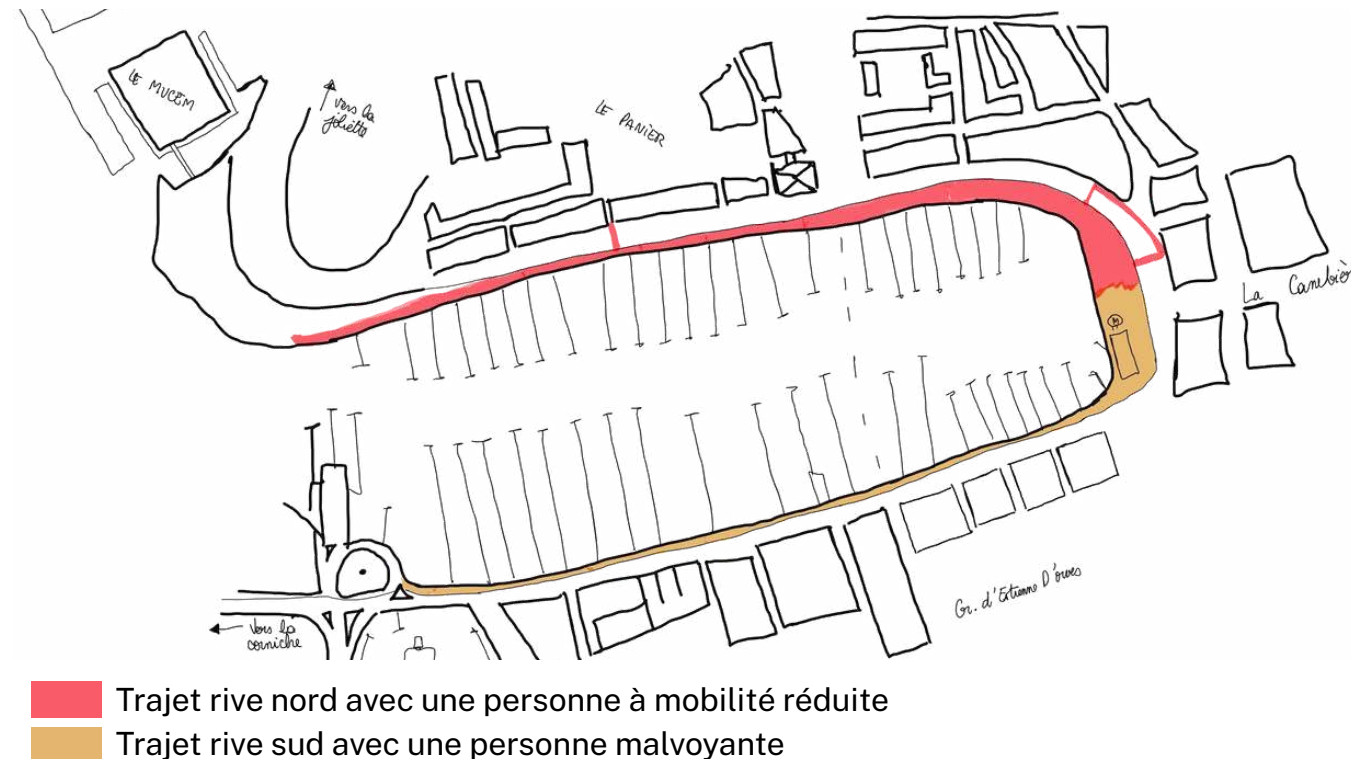
Une approche sensible du terrain...

Pour réaliser ce diagnostic, nous avons adopté une approche sensible du terrain. La première semaine a été consacrée à la découverte de notre espace d'étude, le Vieux-Port. Pour cela, nous étions accompagnés de personnes en situation de handicap. Le premier jour, nous avons parcouru la rive nord avec Marco, une personne à mobilité réduite ; le second jour, nous avons déambulé sur la rive sud avec Benjamin et Nadine, tous deux malvoyants. Lors de ces visites, l'objectif était de se déplacer à leurs côtés, d'échanger pour mieux comprendre leur expérience du Vieux-Port et recueillir leurs ressentis. Ces immersions nous ont permis d'aborder l'accessibilité à travers l'expérience vécue par des personnes en situation de handicap.

**Nos accompagnateurs
(Benjamin, Nadine et Marco)**



Les parcours réalisés au Vieux-Port



Ce prisme nous a servi de porte d'entrée pour comprendre plus largement les obstacles, les usages et les limites du site. Nous avons également arpenté les rues en nous mettant nous-mêmes en situation de handicap (fauteuil roulant, masques occultant la vision), afin de mieux percevoir les sensations, les contraintes et les dysfonctionnements rencontrés. Enfin, nous avons passé du temps à observer les différents usages, à nous poser dans différents espaces pour analyser les profils d'usagers, les pratiques qui coexistent et les ambiances qui se dégagent du lieu.

...suivi d'un diagnostic...

Ces premières journées ont constitué l'axe sensible de notre travail : grâce au recueil des différents témoignages, nous avons pu établir nos pistes de réflexion, fondées à la fois sur nos propres ressentis et sur ceux des personnes en situation de handicap. Cette phase d'écoute a joué un rôle important, car elle nous a permis d'identifier les usages réels du quartier, les difficultés vécues au quotidien, mais aussi les attentes et les besoins exprimés directement par nos accompagnateurs.

Les deux journées suivantes ont été consacrées à la rédaction du diagnostic. Il s'agissait d'un travail dense et condensé, visant à aller à l'essentiel tout en dressant un portrait fidèle et nuancé de notre zone d'étude. Dans ce diagnostic, nous avons cherché à cristalliser nos premières observations, tout en développant des analyses plus précises et plus techniques, notamment autour des dysfonctionnements, des obstacles à l'accessibilité et des incohérences structurelles du territoire. Cette articulation entre ressentis de terrain et analyse urbaine nous a permis de proposer une lecture plus complète du site, étape indispensable avant d'aborder la phase de conception.

...pour une ébauche de projet

La deuxième partie de ce travail a été consacrée à la définition d'orientations et à la formulation de projets concrets, en réponse aux problématiques identifiées dans notre diagnostic. Ces propositions se déclinent selon différents types d'échelles et de finalités : des projets structurants visant à transformer l'organisation de l'espace, des micro-projets à valeur expérimentale, des interventions pour corriger certains dysfonctionnements, ainsi que des aménagements destinés à améliorer le confort de l'espace public pour tous les usagers. Pour illustrer ces propositions, des supports graphiques variés ont été réalisés, incluant croquis, photomontages, dessins et coupes.

Des usages variés au Vieux Port

Pour une typologie des usagers

Le Vieux-Port, par son histoire et sa localisation centrale, est l'un des espaces publics les plus fréquentés de Marseille. De nombreuses personnes l'empruntent au quotidien, avec des objectifs très divers. À partir de nos observations de terrain, nous avons pu identifier plusieurs catégories d'usagers.

- Premièrement, nous retrouvons les résidents, qui connaissent le lieu «par cœur». Ils utilisent le port comme espace de proximité et leurs usages sont réguliers (courses, promenade, déplacements domicile-travail).
- Deuxièmement, s'ajoutent les personnes de passage (travailleurs qui rejoignent le métro, les arrêts de bus, des usagers des services administratifs situés à proximité comme la mairie centrale). Beaucoup ne font que traverser, sans s'arrêter.
- À cela s'ajoute une forte présence touristique. Le caractère emblématique du lieu, les arrivées de bateaux de croisière ou les ferries vers les îles du Frioul attirent un public souvent peu familier des usages du site.
- De plus, nous observons également des usagers de loisirs, qui se baladent, se reposent et profitent du cadre maritime. La présence de nombreuses animations vient renforcer le caractère festif du lieu.

L'impact de la saisonnalité

D'une part, il y a une différenciation entre l'été et l'hiver. En été, l'affluence est beaucoup plus importante, portée par un tourisme de masse et un nombre élevé d'activités festives, de concerts et d'événements tels que les JO 2024 qui ont accueilli 225 000 personnes sur la journée(Office de tourisme de Marseille, 2025). En hiver, malgré une baisse du tourisme, le lieu reste fréquenté en raison de la continuité des croisières et de l'organisation d'événements comme la Foire aux Santons.

D'autre part, à l'échelle hebdomadaire et journalière, les variations sont également notables. Le matin, la présence du marché aux poissons crée un point de rencontre entre différents usagers. La journée est marquée par la déambulation et l'occupation de l'espace public, tandis que le soir se concentre davantage autour de la restauration et des activités nocturnes.



“ Un vélo m'a percuté la canne : je ne l'ai pas entendu arriver. Ici, je ne me sens jamais vraiment en sécurité. ”

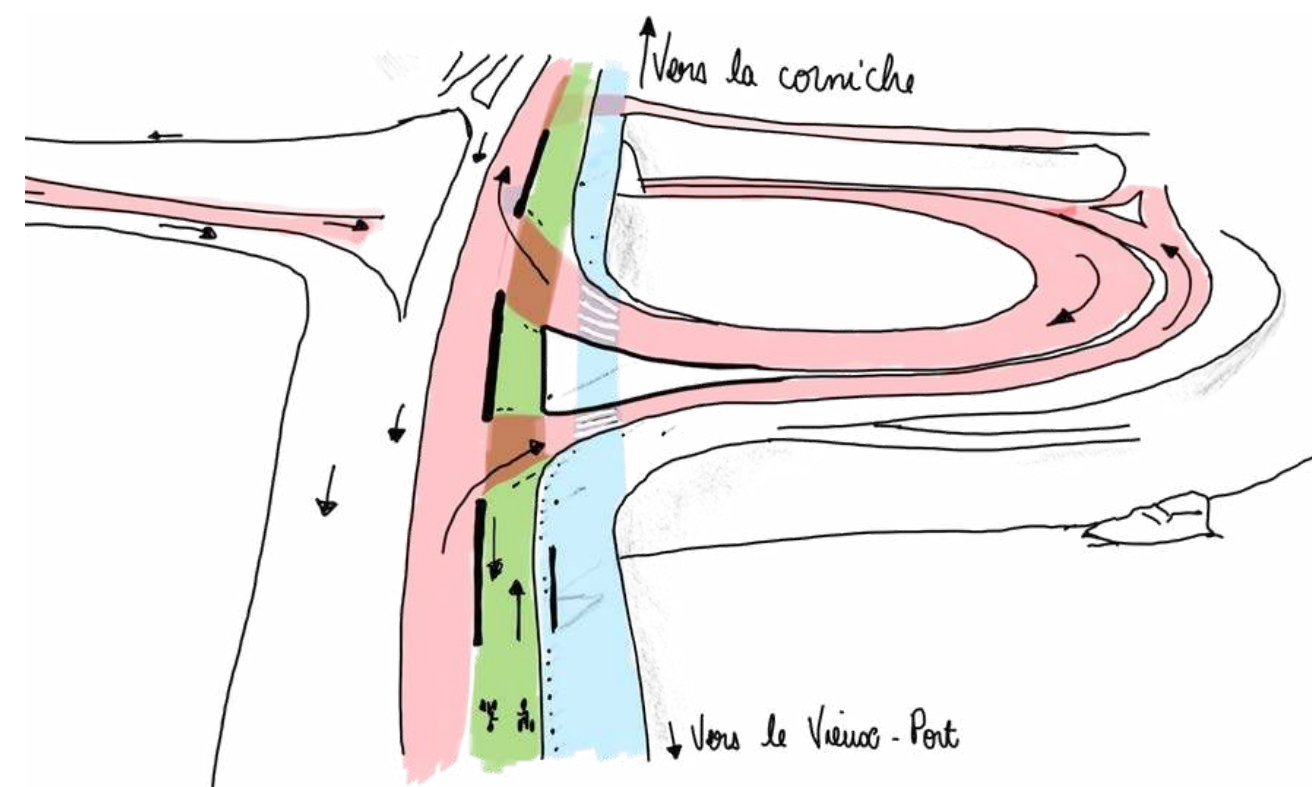
Propos d'une personne malvoyante

Un croisement d'usagers qui entraîne des conflits

Cette diversité d'usagers et d'usages entraîne un croisement de flux particulièrement important. La position centrale du Vieux-Port implique la coexistence de multiples mobilités : métro, bus, tramway à proximité, mobilités douces (vélos, trottinettes...) et flux piétons. À certaines heures, lors des entrées et sorties de bureau, nous remarquons une saturation des voies. Nos observations montrent également un manque de définition claire des espaces de circulation. Comme l'a exprimé l'une des personnes en situation de handicap rencontrées, il est parfois difficile de comprendre le sens de circulation et de savoir quelles voies sont dédiées à quel type de mobilité.

La signalétique, souvent insuffisante, renforce ces difficultés. Le croisement de ces mobilités génère ainsi des conflits d'usages, notamment sur l'esplanade du Vieux-Port, où vélos et trottinettes circulent dans tous les sens, en l'absence d'organisation lisible. Pour les personnes malvoyantes, cette situation crée un fort sentiment d'insécurité, un usager nous a notamment expliqué qu'un vélo avait tordu sa canne lors d'un choc. La déambulation piétonne est donc compliquée, et malgré le cadre agréable du port et de la mer, l'ambiance n'est pas toujours perçue comme sécurisante. D'autres conflits apparaissent au niveau des carrefours et échangeurs, où le croisement entre piétons, vélos et voitures est peu lisible et parfois dangereux, en particulier pour les personnes en situation de handicap.

L'échangeur, un carrefour sous tension



Ambiances et perceptions des usages : contrastes dans l'expérience du Vieux-Port

Au-delà des simples conflits d'usages, c'est surtout l'atmosphère générale du Vieux-Port qui ressort de nos observations : le sentiment de sécurité, le confort ressenti, la manière dont on circule d'un espace à l'autre... Tous ces éléments façonnent l'expérience quotidienne des usagers, et plus encore celle des personnes les plus vulnérables. À partir des échanges menés sur place et des situations que nous avons pu observer, nous avons ensuite élaboré une carte sensible qui restitue ces perceptions et met en lumière ce que peuvent vivre les personnes qui fréquentent le Vieux-Port.

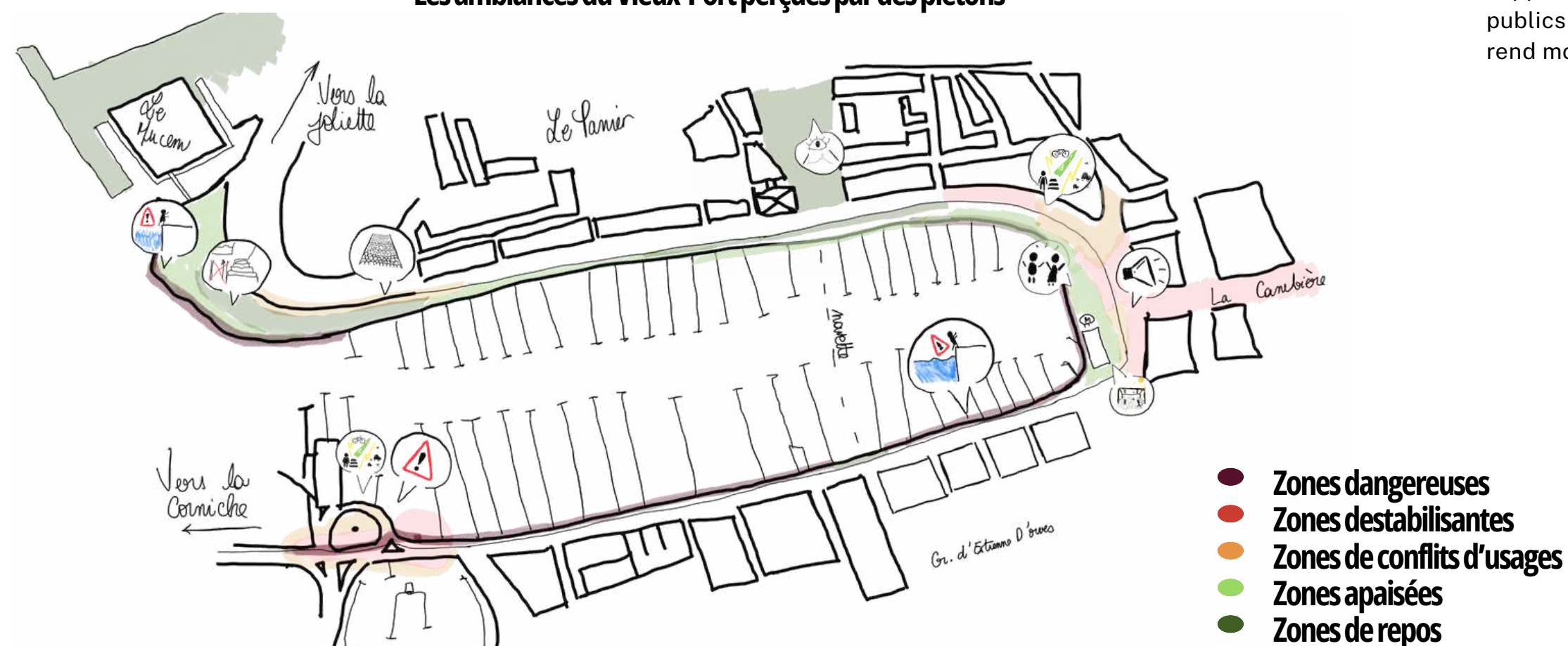
Elle fait ressortir trois ambiances distinctes sur le Vieux-Port, qui structurent fortement le ressenti des usagers. Du côté du Mucem, l'atmosphère reste globalement calme et lisible : la circulation est plus maîtrisée et l'on s'y déplace sans avoir à être constamment en vigilance. En avançant vers la place du métro, l'ambiance change nettement : les usages se croisent en permanence, le bruit monte et l'espace devient plus confus, parfois déstabilisant. Enfin, à hauteur de l'échangeur, les conflits d'usages se concentrent et l'absence de contrôle renforce l'impression d'un lieu bruyant et potentiellement dangereux.

Pour les personnes en situation de handicap, ces ressentis sont amplifiés. Ce qui peut nous paraître simplement inconfortable peut devenir pour elles un véritable obstacle se transformant en sentiment d'insécurité. Beaucoup expliquent qu'elles doivent rester en vigilance quasi permanente pour éviter un choc, un bruit soudain, une trajectoire imprévisible ou un trottoir mal marqué. Là où des personnes sont capables de "s'adapter" à certains conflits d'usage, d'autres peuvent perdre leurs repères beaucoup plus vite, surtout dans les espaces bruyants ou très fréquentés.

À l'inverse, les quelques zones plus calmes comme la partie proche du Mucem sont des espaces de respiration dans un parcours qui peut devenir fatigant ou stressant.

Donc un même espace n'a pas la même signification pour tout le monde. Ce qui est perçu comme une simple gêne pour certains peut devenir une zone déstabilisante voire dangereuse pour d'autres. Et c'est précisément ce décalage de perception qui rend le Vieux-Port, aujourd'hui encore, moins accessible qu'il n'en a l'air. Ainsi, même si le Vieux-Port est un espace très fréquenté et vivant, la configuration actuelle de l'aménagement urbain et de son mobilier devient un obstacle supplémentaire, notamment pour les publics les plus vulnérables, ce qui le rend moins accessible.

Les ambiances du Vieux-Port perçues par des piétons



Déambuler sur le Vieux-Port : obstacles et entraves au cheminement piéton

Une accessibilité en demi-teinte

En parcourant le Vieux-Port avec les personnes en situation de handicap, nous nous rendons vite compte que ce ne sont pas seulement les ambiances qui posent problème, mais ce qui vient s'ajouter sur leur chemin. Individuellement, chaque obstacle a l'air anodin. Mais mis bout à bout, cela complique certains déplacements et renforce ce sentiment d'insécurité. D'après le témoignage d'une personne en fauteuil roulant, certaines portions du Vieux-Port sont bien aménagées, mais il suffit d'un détail comme une poubelle disposée trop près du passage, une marche non signalée ou un revêtement de sol mal adapté pour rendre un trajet impraticable et parfois forcer à faire demi tour. L'exemple du ferry-boat illustre bien cette situation : il pourrait constituer une véritable alternative pour éviter de contourner entièrement le port. En pratique, son accès est impossible pour un fauteuil. Nous l'avons vérifié sur place : en l'absence de rampe ou d'un dispositif adapté, l'embarcation reste totalement inatteignable pour les usagers à mobilité réduite sans aide. Les personnes en fauteuils électriques, ne sont pas acceptées dû au poids que représente le fauteuil pour la navette. Ainsi, il s'agit de présenter les types d'obstacles que nous avons rencontrés, en s'appuyant sur des cas concrets, afin d'identifier clairement les conséquences que ces obstacles causent.

Des zones impraticables

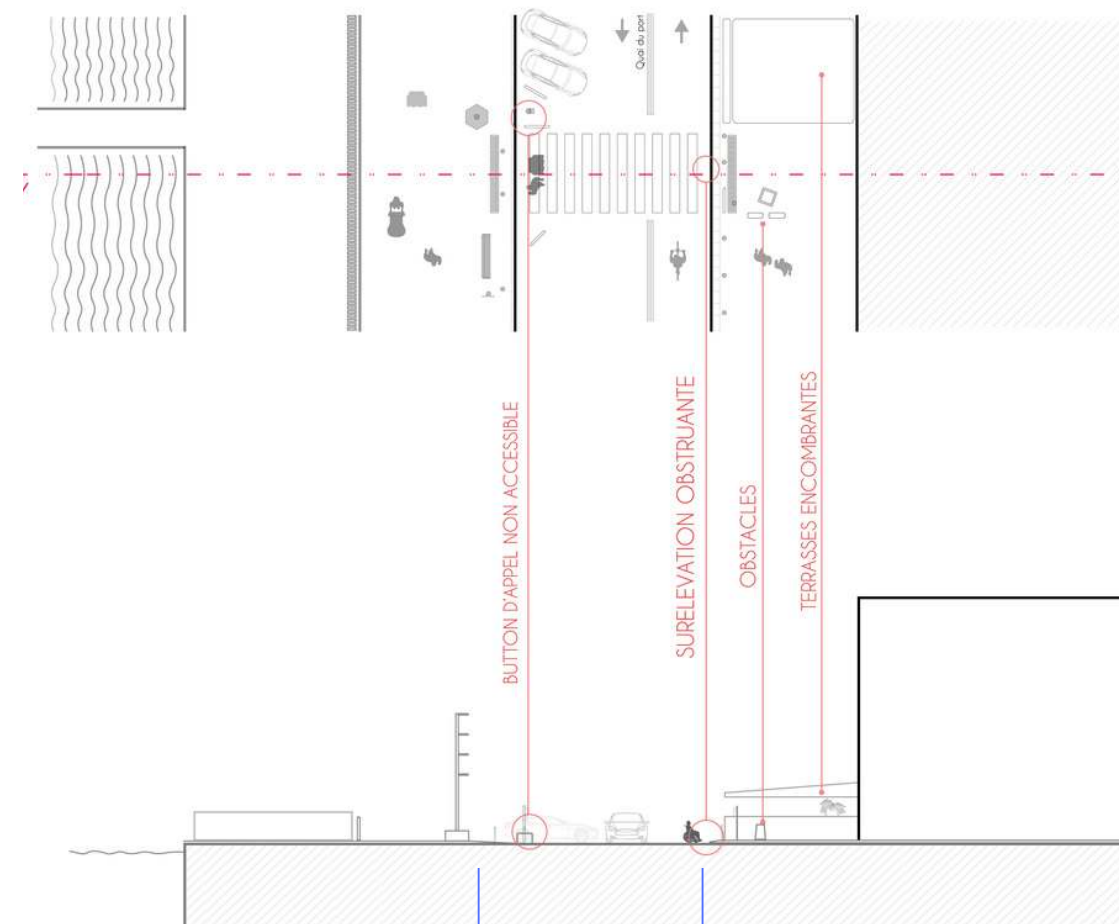
Prenons un exemple concret pour illustrer. Il s'agit d'un changement de trottoir, au niveau de la rive nord du Vieux-Port. Dans ce cas précis, la situation peut devenir impraticable en terme d'accessibilité. Le trottoir trop élevé empêche une personne en fauteuil de traverser et peut déstabiliser une personne malvoyante. Le bouton pour piéton n'est pas accessible et complique le cheminement. De plus, les espaces dédiés aux repos ne sont pas assez nombreux, ce qui empêche les pauses lors de cheminements fatigants.

“

Le Vieux-Port est mieux aménagé, il y a certains soucis encore quand même. ici, si j'avais continué sur ce trottoir, j'aurais du faire demi-tour. Je ne peux pas traverser, le trottoir ne me le permet pas du tout.

”

Propos d'une personne en fauteuil roulant



Plan de coupe et photographies identifiant les obstacles au niveau de la rive nord du Vieux Port (en rouge, les obstacles identifiés)

Des obstacles qui imposent des changements de parcours

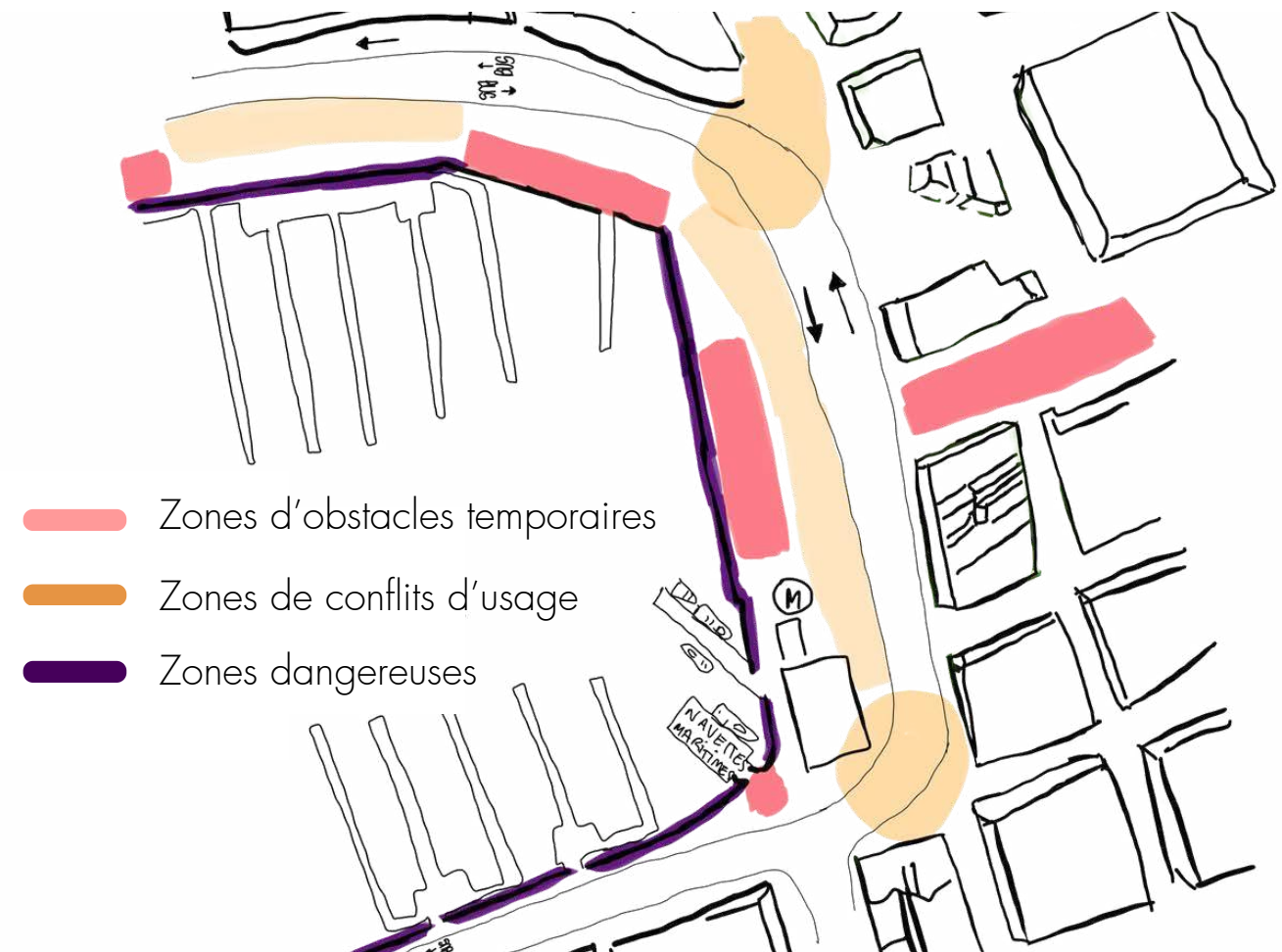
En addition aux obstacles qui créent des zones inaccessibles, on retrouve également des obstacles qui nécessitent des demi-tours. Reprenons l'exemple de la rive nord, un peu plus à l'ouest. Sur cette portion, les difficultés reviennent vite : des trottoirs étroits, des obstacles plantés en plein milieu de passages, des panneaux trop hauts ou mal placés, des boutons d'appel inexistantes ou impossibles à atteindre. Les revêtements de sols ne permettent pas une appropriation correcte du territoire et poussent parfois à emprunter les mauvais espaces qui ne sont pas dédiés à cet usage.



Si l'on continue encore plus loin, l'accès au Mucem et à l'esplanade J4 impose un détour total du chemin initial en raison de l'inaccessibilité via la mer. L'ascenseur est cassé et l'emprunt de l'escalier impossible : cela restreint l'accès aux zones de repos, à la mer et à la promenade reposante du bord du fort Saint Jean.

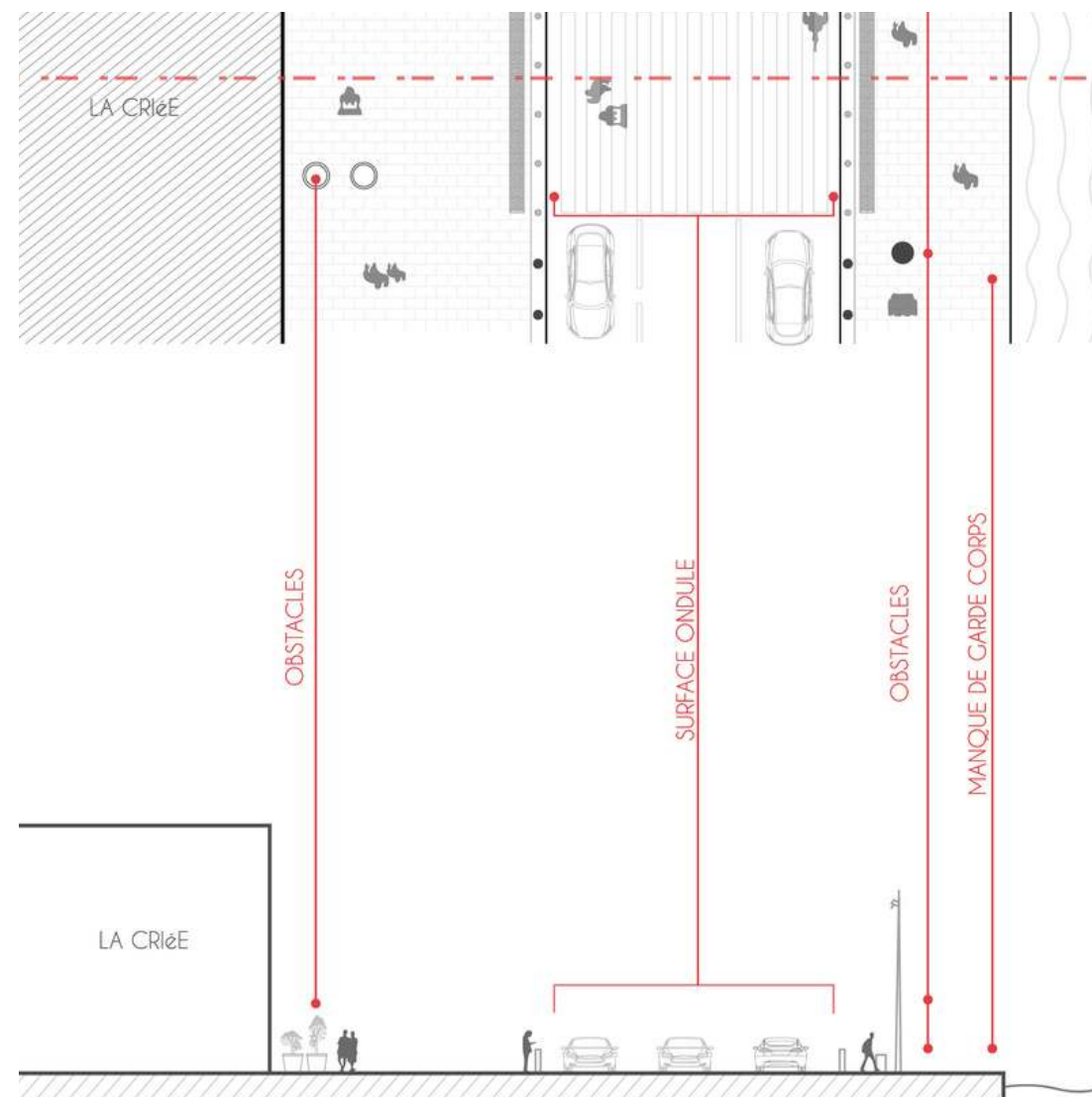


Des obstacles temporaires qui viennent perturber la perception du territoire



En ce qui concerne les personnes malvoyantes rencontrées, un point revient fréquemment : les obstacles temporaires qui viennent s'ajouter aux différents conflits d'usages existants, comme les barrières ou les stands installés ponctuellement qui perturbent fortement la compréhension de l'espace. Aucune signalétique ni délimitation ne permet d'anticiper un chemin sûr à emprunter pour faciliter et sécuriser le trajet.





Plan de coupe et photographies identifiant les obstacles au niveau de la rive sud du Vieux Port (en rouge, les obstacles identifiés)

Un peu plus loin, sur cette portion du Vieux-Port, l'espace dédié aux piétons à droite se resserre nettement. Cette partie se montre moins accessible et praticable que celle rive Nord du Vieux-Port. Ce rétrécissement, complique la cohabitation des différents usages, joggeurs, personnes en fauteuil, promeneurs, cyclistes occasionnels qui n'empruntent pas leur voie dédiée. Cette situation déjà fragile est d'autant plus difficile à gérer que de nombreux obstacles viennent encore réduire la largeur utile du cheminement. La solution est alors de se rabattre du côté du théâtre, où l'espace est bien plus large, ce qui impose un changement de trajectoire à cet endroit, puis de nouveau plus loin lorsque cette portion s'achève.

Enfin, le bord du quai : rien ne signale vraiment l'arrivée du vide/eau. La demande d'aménagement a déjà été formulée à plusieurs reprises auprès des institutions, mais les règles de protection du patrimoine limitent la possibilité d'installer des dispositifs de sécurisation.



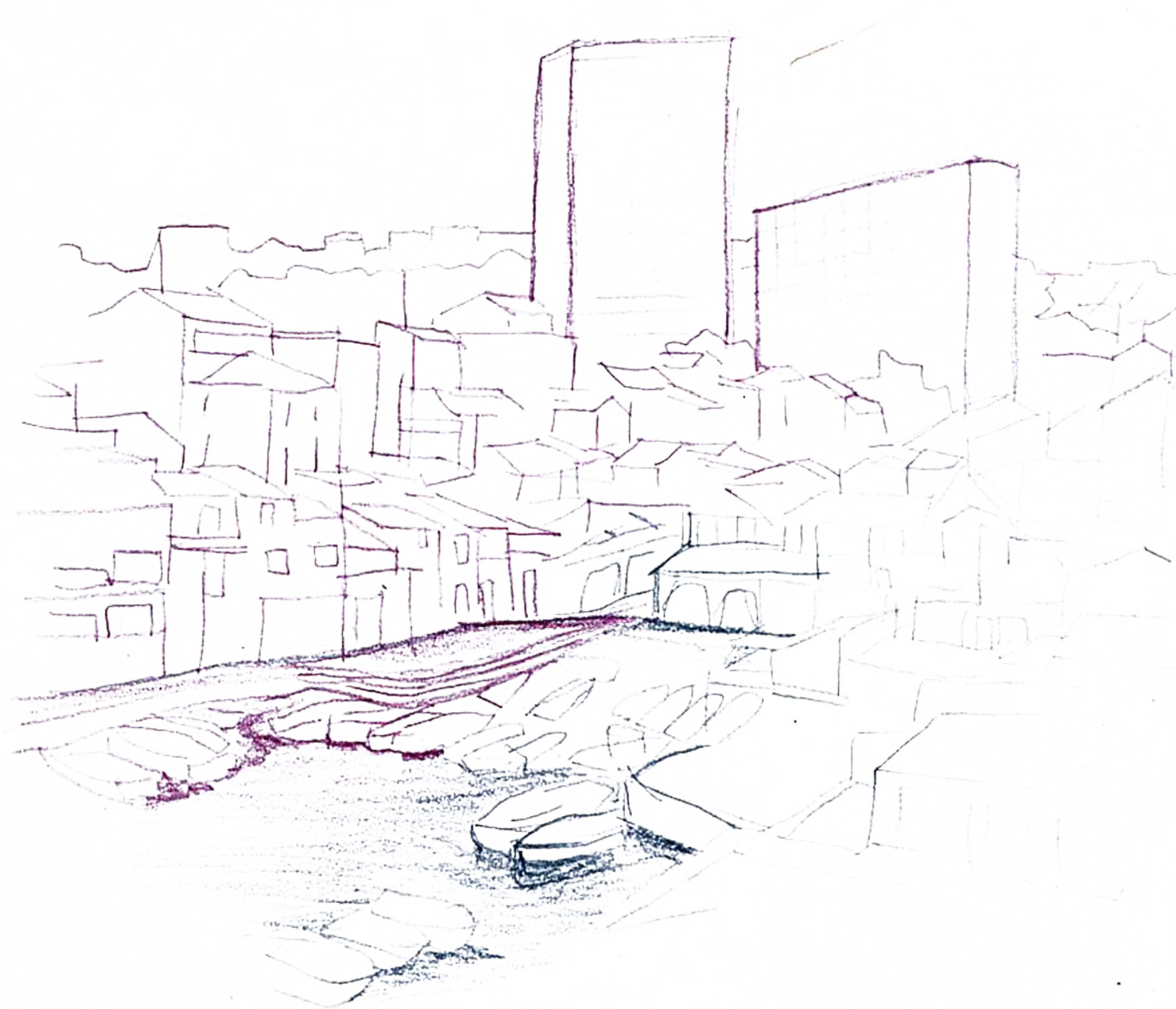
De plus, l'absence de signal sonore aux passages piétons, les bandes podotactiles mal contrastées ou l'absence de zone de repos compliquent encore les trajets, rendant le Vieux-Port moins accessible. Cet obstacle rend également le trajet compliqué pour les personnes en fauteuil qui ne peuvent pas atteindre le bouton d'appel du feu piéton.



“ Les feux sonores sont supers, mais à Marseille, la moitié ne fonctionnent pas. Alors j'y vais à l'instinct, j'écoute les voiture, j'attends au passage piéton parfois 5 minutes pour savoir quand elles sont arrêtés. ”

DIAGNOSTIC PAR SÉQUENCE - LE VALLON DES AUFFES

VALLON DES AUFFES



Le Vallon des Auffes, un site influencé par son histoire...

Fondé au 16ème siècle, le vallon des Auffes est un petit port de pêche marseillais. Les pêcheurs (au départ marseillais puis plus tard rejoints par des pêcheurs génois) et les ouvriers travaillant la corde s'y côtoient.

L'agrandissement de la Corniche entre 1861 et 1863, de laquelle il se situe aux pieds, constitue un vrai tournant pour ce port, qui passe d'un territoire isolé à un territoire accessible depuis le centre où sont concentrés les commerces. Cette extension de la Corniche s'explique par une volonté de connecter le centre de Marseille aux quartiers du sud et du littoral, bien plus paysans. Pour se faire, le Pont du Vallon des Auffes est construit par J.-F. Mayor de Montricher, permettant ainsi de meilleurs déplacements. L'arrivée du tramway sur la Corniche dès 1878 a encore davantage renforcé l'accessibilité du sud littoral.

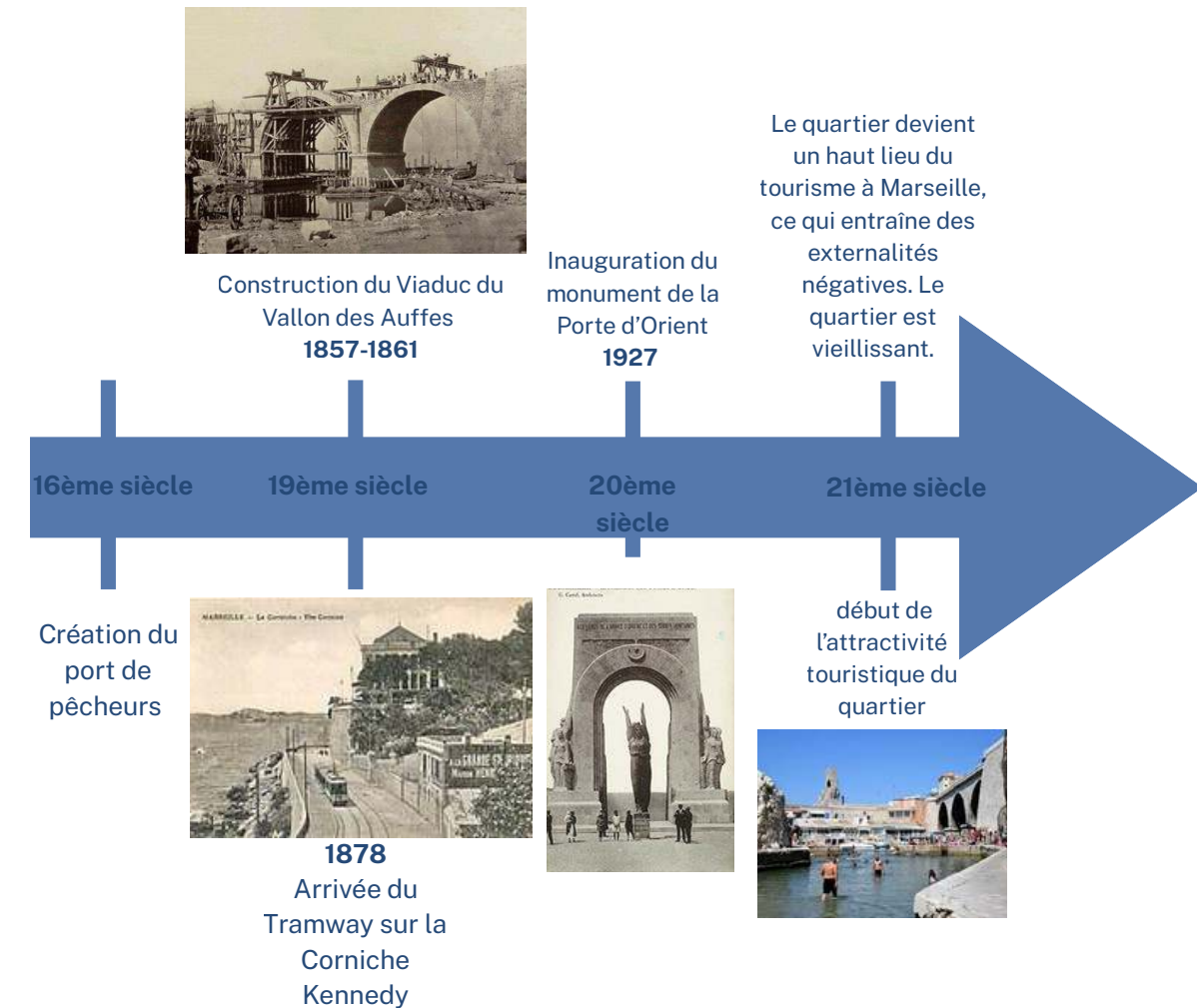
Le vallon devient peu à peu attractif. Le chantier naval Toche s'installe par exemple dans le Vallon, et construit des pointus, les petits navires traditionnels marseillais. Le Vallon devient un lieu privilégié pour la construction de cabanons de pêcheurs, de petites maisons de villégiature marseillaises. La construction d'un monument, la porte de l'armée d'Orient en 1927 parachève l'ouverture du quartier sur le reste de la ville. Ce monument de 5 mètres de haut est aujourd'hui classé aux Monuments historiques et est indissociable du Vallon des Auffes.

Les constructions vont se multiplier aux alentours du vallon, au fil de l'explosion démographique que connaît la ville, qui se fonde peu à peu dans le tissu urbain marseillais.

Un quartier victime de surtourisme

Après la Seconde Guerre mondiale, le Vallon se transforme peu à peu en lieu touristique majeur. Le tourisme y augmente considérablement à l'entrée des années 2000 et surtout 2010 avec la tenue à Marseille d'événements culturels et populaires importants. Fort de son patrimoine exceptionnel, ce port de pêche se transforme en port de plaisance, au détriment des bateaux de pêcheurs. En 2018, seuls 4 bateaux sur 104 sont destinés à la pêche. Les commerces de proximité sont entièrement remplacés par les restaurants et troquets, prisés des visiteurs. L'été, la fréquentation explose, bien que le Vallon reste prisé tout au long de l'année pour sa paisibilité. Des programmations comme "la Voie est libre", où la Corniche est piétonne le temps d'une journée, rendent ce lieu encore plus attractif aux yeux des marseillais.

Le lieu reste touristique malgré sa difficulté d'accès liée notamment à sa topographie : des escaliers très escarpés, empêchent un bon nombre de personnes de descendre au port sans être accompagnés. Néanmoins, il est bien desservi par les transports en commun avec des arrêts de bus à proximité (bus 83) mais aussi de vélo de la métropole. Ce tourisme amène son lot d'externalités négatives notamment pour les résidents qui souffrent par exemple du bruit induit par ce surtourisme ou encore d'une pression immobilière importante faisant drastiquement augmenter les prix de l'immobilier. Pour répondre à ce problème les mairies du 1er et du 7ème ont pris des mesures de restrictions de la circulation et du stationnement. L'été entre 18H et 1H, la circulation des véhicules motorisés est interdite dans le vallon (sauf pour les résidents).



La Corniche pose quant à elle toujours problème : le partage de la voirie, entre voitures, trottinettes, coureurs peut poser problème en période de forte affluence.

Un quartier aisé et vieillissant

Le Vallon des Auffes se situe dans un quartier aisé du 7ème arrondissement : Endoume. C'est un quartier de cadres et de diplômés : 48,8% des habitants du quartier sont cadres contre 22% à l'échelle de la ville de Marseille et 34,3% pour le 7ème arrondissement. 56% des habitants du quartier sont également diplômés de l'enseignement supérieur, contre 36% pour Marseille. Les habitants sont également plus motorisés dans le quartier (77%) que dans le reste de la ville (67%),

prouvant une aisance ou une dépendance à la voiture. De plus, selon les données carroyées de l'INSEE datant de 2019 permettant une analyse plus fine du niveau des habitants au niveau même du vallon le niveau de vie médian des individus est de 28 200€ en 2019. En France il est de 22 040€. Le Vallon des Auffes comprend 0% de logements sociaux.

Ce quartier apparaît comme un quartier vieillissant : il y a 27,5% de personnes âgées de plus de 65 ans dans les mailles utilisées, contre 20,5% en France. Au niveau de l'Iris du Vallon des Auffes, l'indice de jeunesse est de 27 ce qui est assez bas. Il est par exemple de 86 dans les bouches du Rhône. Ce quartier apparaît donc comme un quartier vieillissant.

Le Vallon des Auffes, un quartier marqué par la topographie

Le Vallon abrite plusieurs cabanons de pêcheurs très colorés. Ces cabanons sont des maisons basses de deux à trois étages, avec une architecture vernaculaire, adossées à la roche. Il y a donc une structure d'habitat compacte, liée à la topographie: les maisons se serrent autour du port, appuyées sur la roche, en une trame densifiée, comme un village, en contraste avec les grands immeubles modernes en arrière-plan.

Auparavant, les paysages étaient ouverts sur la mer, mais maintenant le pont et la corniche marquent une rupture visuelle. Ainsi, le viaduc encadre le vallon comme un village urbain emprisonné dans la ville, et sépare physiquement la corniche routière (flux et nuisance) du vallon en contrebas (calme et apaisement). Ce caractère de village est préservé, l'habitat à gabarit réduit (cabanons) est protégé dans un cadre patrimonial très marqué.

D'autre part, l'arrière-plan du vallon est densément urbanisé par des immeubles de grande hauteur. Ce contraste entre les maisons de pêcheurs au bord de l'eau et les immeubles modernes en arrière-plan représente un élément fort de la morphologie urbaine.

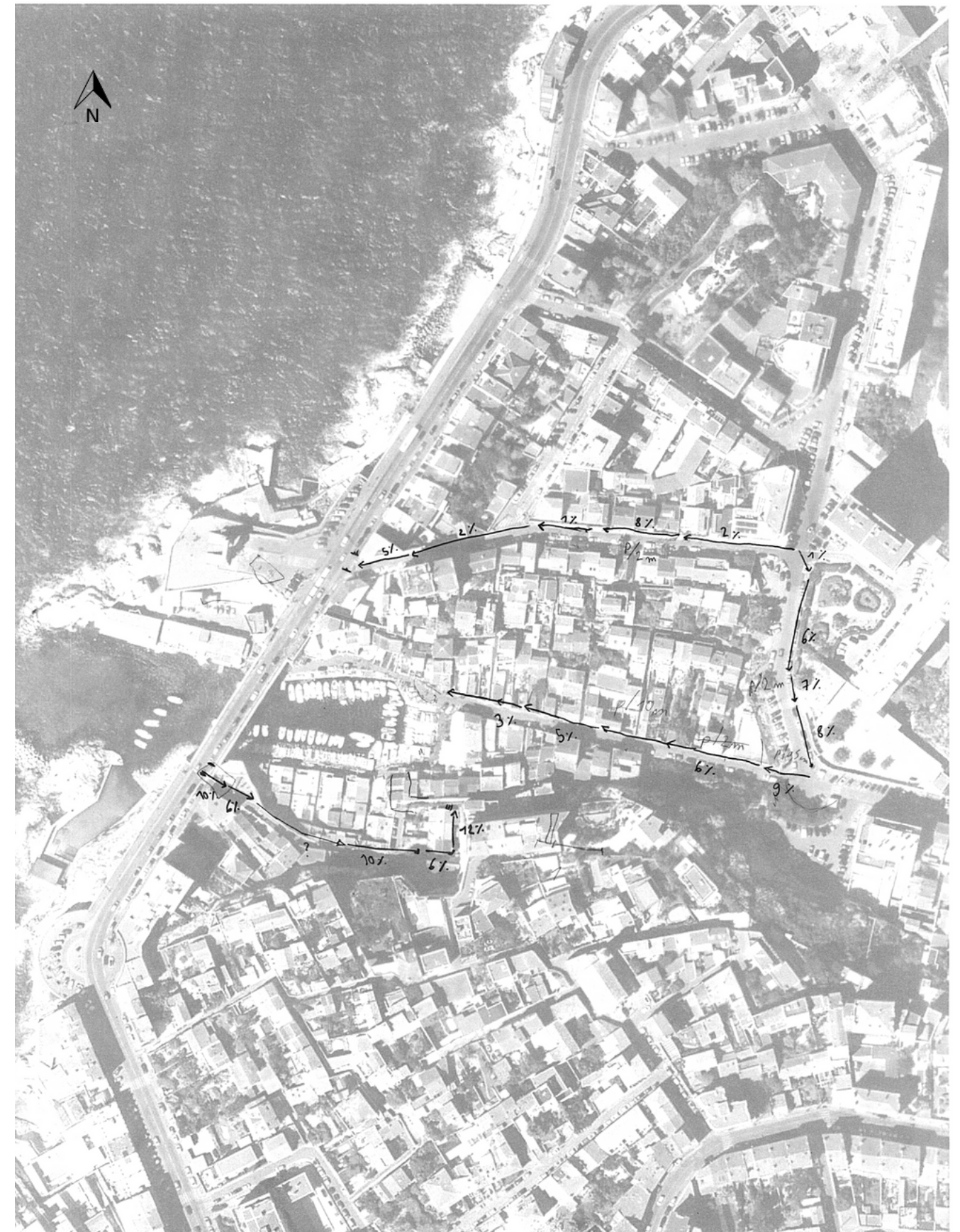
Le Vallon des Auffes est un lieu caractérisé par une mixité d'activités. On y trouve de nombreux restaurants et cafés terrasses, dont certains ne sont pas accessibles à toutes les personnes souhaitant y accéder. Le Monument aux Morts domine le Vallon avec son esplanade offrant une vue directe sur la mer.

On y retrouve également un espace de baignade, soit au niveau des rochers, soit dans ce que les locaux appellent "la piscine du Vallon". La voie principale d'accès au Vallon est la rue du Vallon des Auffes, une rue assez étroite, d'une largeur d'environ 7 m, et avec une pente moyenne de 6%, ou par des escaliers à côté du Monument aux Morts.

Une fois arrivé au Vallon, l'accès à la mer se fait par des escaliers. Les ruelles sont étroites, typiques d'un village de pêcheurs, avec une topographie très marquée et des différences de niveau, ce qui mène à la conception d'escaliers pour accéder à la mer.

Le Vallon des Auffes figure parmi les endroits catalogués comme praticable pour PMR et PSH. Toutefois, cela ne garantit pas que tous les cheminements sont adaptés; cela signifie qu'il existe des visites ou des circuits accessibles, et d'autres moins accessibles voire dangereux pour certaines personnes en situation de handicap. L'accès depuis la ville est facile vu que les transports en commun (bus, tram) sont accessibles aux personnes en situation de handicap. Il est possible d'accéder en voiture et de faciliter l'accès aux personnes en situation de handicap, même s'il existe un dispositif de barriérage mis en place en été pour limiter le trafic et la densité de stationnement, et donc l'accès est restreint aux véhicules motorisés (sauf les résidents).

Carte des pentes



Un site à forte valeur paysagère et avec de nombreux espaces de respiration

Le Vallon des Auffes constitue un paysage de littoral inséré dans la continuité bâtie de la Corniche Kennedy. Il se développe dans une dépression naturelle du rivage, suffisamment profonde pour accueillir un petit port traditionnel. Cette configuration topographique en cuvette est renforcée par un socle bâti varié. Sur les premières lignes de front, nous retrouvons des maisons variant du R+1 au R+3, tandis qu'en hauteur, de grands immeubles se dressent et donnent de la verticalité à l'ensemble urbain.

Le port occupe le fond du vallon, formant un plan d'eau calme et protégé autour duquel s'organise encore une activité de petite pêche et de loisirs nautiques. Les bâtiments, de faible hauteur et disposés de manière irrégulière, s'adaptent au relief et composent un ensemble à l'échelle intime. L'ensemble forme un paysage enclavé, partiellement fermé par les parois rocheuses, mais ouvert vers la mer par une brèche orientée au sud-ouest.

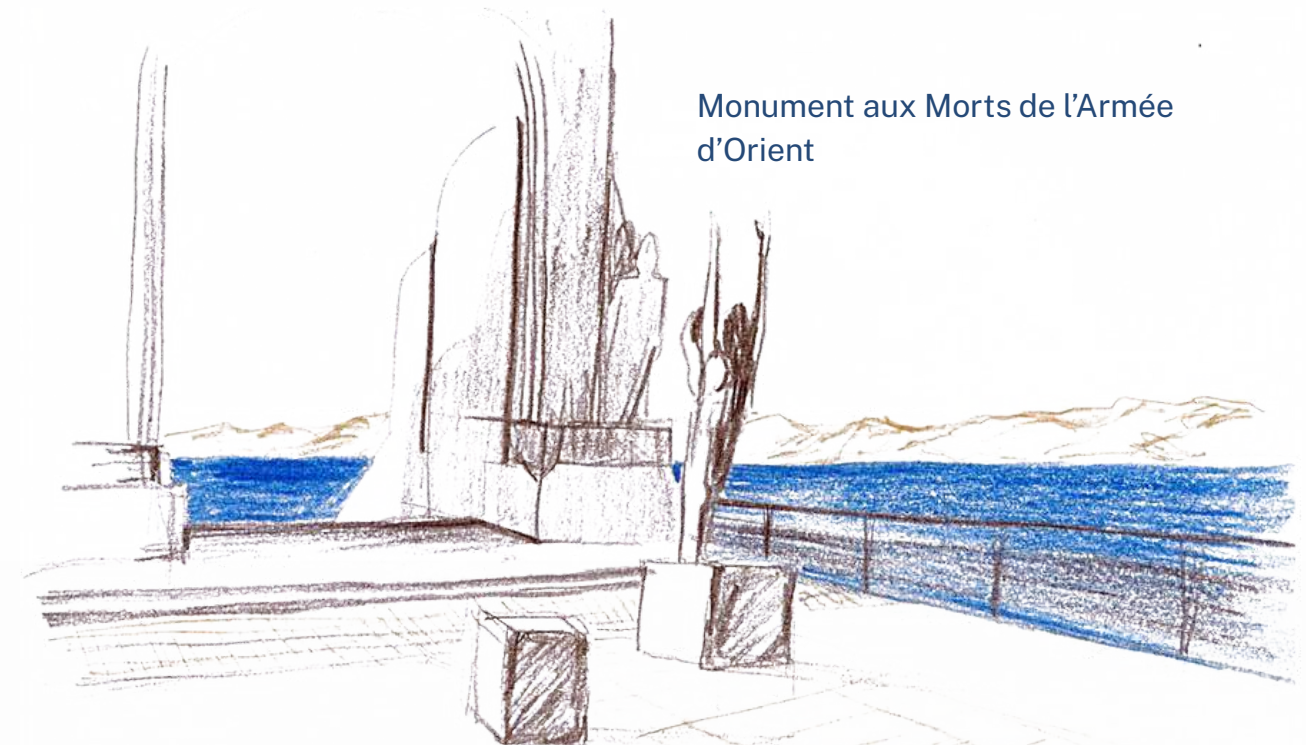
À ce niveau là, la proximité de la corniche ne se traduit que faiblement dans l'ambiance sonore, atténuée par le relief et par l'organisation du bâti. Le site reste marqué par un contraste permanent entre le calme intérieur du port, l'exposition aux éléments marins en façade sud, et le pont plus animé. Les variations de lumière jouent un rôle essentiel : les arches du pont projettent de larges ombres, tandis que le centre du bassin capte directement les reflets du soleil et les éclats de l'eau, accentuant la perception du relief.

Le Monument aux Morts de l'Armée d'Orient et des Terres Lointaines se situe en surplomb du vallon. Sa position stratégique accentue son rôle de repère visuel majeur, perceptible depuis la mer, depuis la corniche et depuis certaines séquences du vallon. Constitué d'une arche monumentale de pierre, orientée vers l'horizon, il installe une verticalité forte.

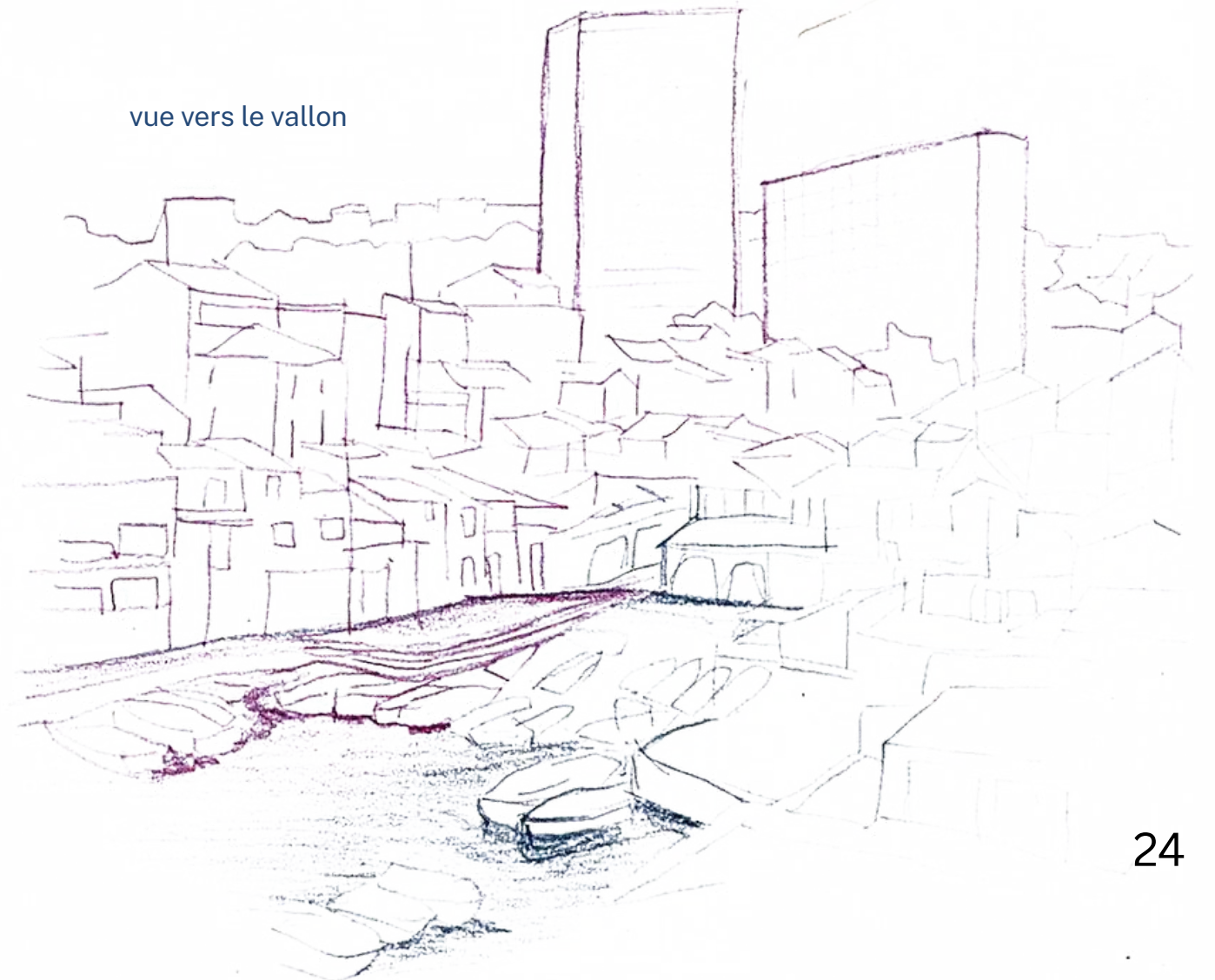
Depuis le pont, la vue s'oriente davantage vers l'horizon et les îles, tandis que le vallon reste pour partie dissimulé sous les arches, contraint par un accès au trottoir compliqué.

Depuis le fond du port, les trois arches dominent la perspective et deviennent le repère principal, contrastant avec l'échelle modeste du port et des habitations. Les circulations latérales, souvent constituées d'escaliers et de cheminements étroits, donnent accès à des vues plus fragmentées.

La piscine du Vallon des Auffes s'inscrit directement dans la continuité de dépression naturelle du plateau calcaire du littoral. La roche est équipée d'un bassin aménagé, stabilisé par des interventions en béton permettant un accès sécurisé à l'eau. Ce bassin à ciel ouvert forme une avancée horizontale entre le vallon et la mer. Il offre un plan d'eau très calme, ouvert sur la mer mais protégé des houles directes, jouant un rôle d'interface entre l'espace du port et le large. Il constitue un repère spatial dans la lecture de la façade littorale.



Monument aux Morts de l'Armée d'Orient



vue vers le vallon

Le Vallon des Auffes, des ambiances sonores diverses qui contraignent les usages

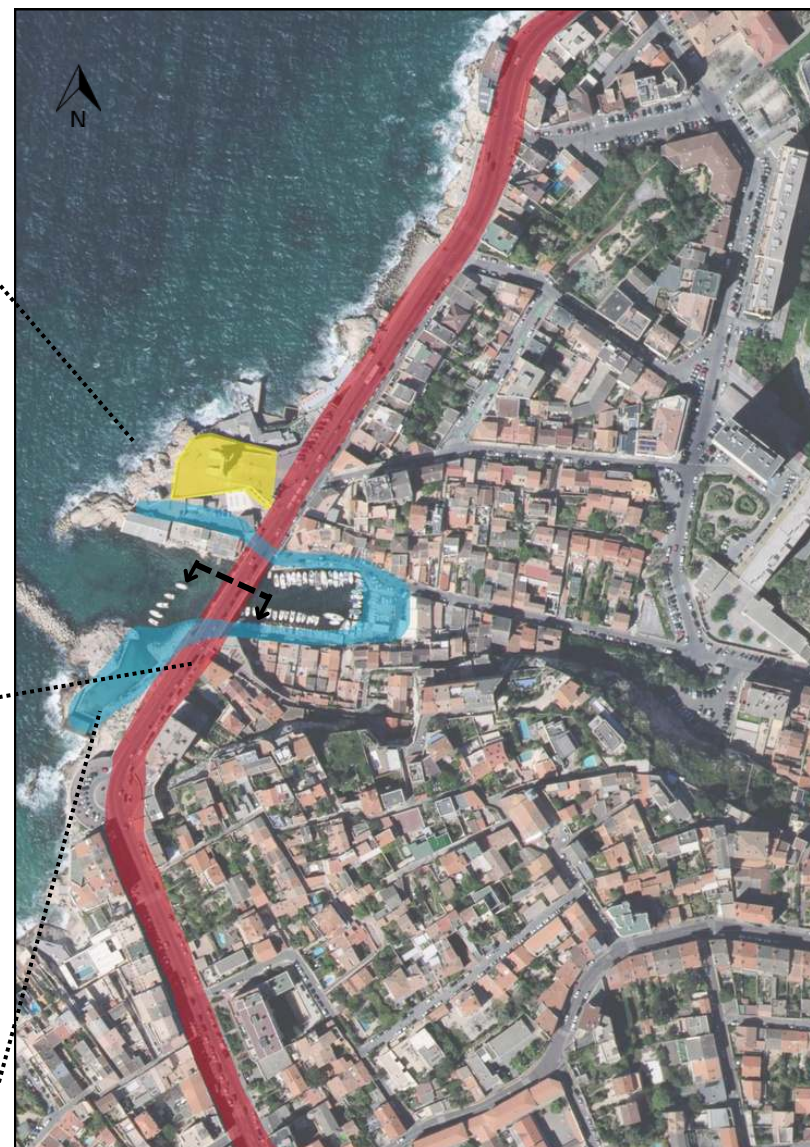
Monument aux morts, un espace de contemplation 60 - 70 dB



La corniche, un lieu de passage 80



Le port, un espace calme 50 - 60 dB



- La corniche, espace bruyant + 80 dB
- Le monument aux morts 60 - 70 dB
- Le port du Vallon des Auffes, 50 - 60 dB
- Trait de coupe du pont du Vallon des Auffes

Grâce à nos observations de terrain, et notamment les relevés sonores que nous avons réalisés, nous avons pu identifier trois espaces aux ambiances contrastées et accueillant des usages diversifiés.

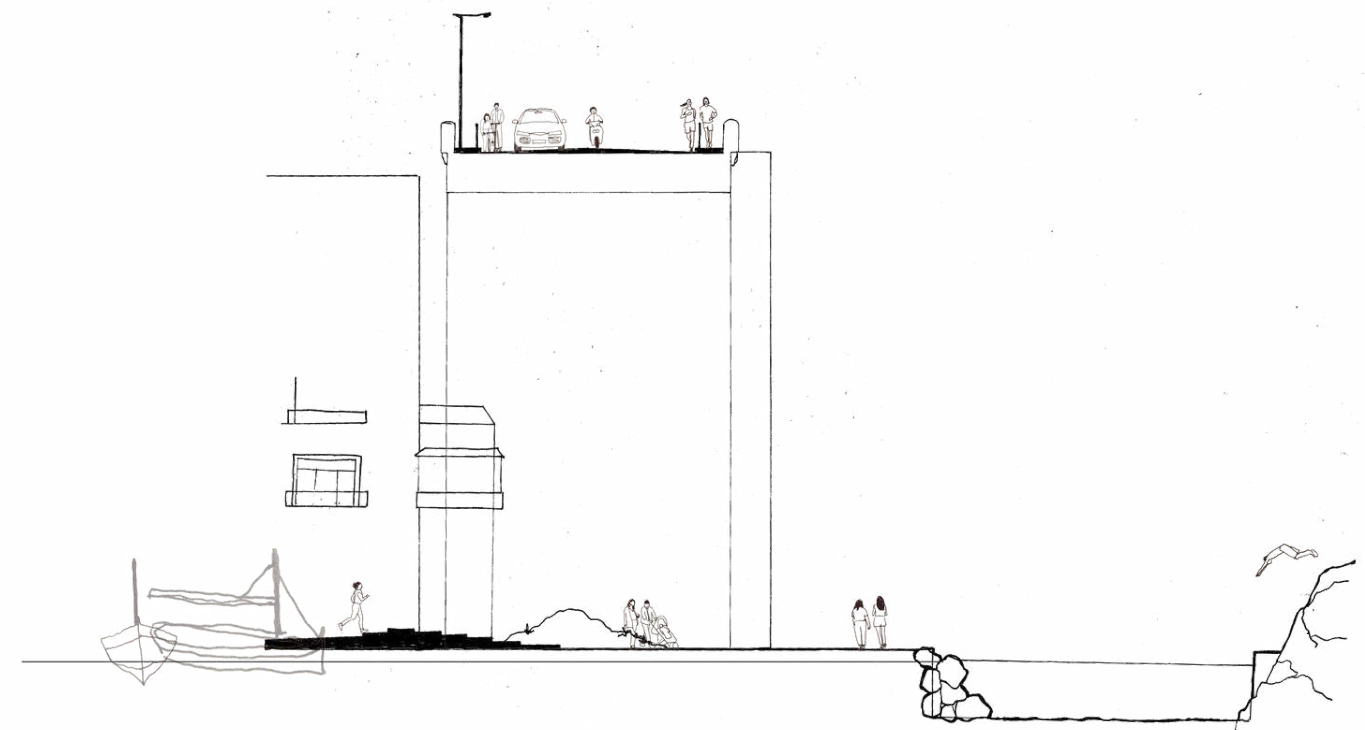
La corniche est très bruyante en raison du trafic automobile intense. Elle est souvent lieu de conflits d'usages car s'y croisent des voitures, trottinettes, vélos, promeneurs, joggeurs.

Ensuite, le Monument aux Morts avec son esplanade directement au niveau de la corniche, est à l'abri du bruit des voitures. Cet espace peut être un lieu intermédiaire, de contemplation et de pause face à la mer.

Toutefois, il est actuellement inaccessible pour les personnes en situation de handicap et il est peu praticable l'été par manque d'ombre.

Le bas du Vallon, dans cet *"ancien village de pêcheurs"*, l'ambiance est très calme, complètement préservée du trafic automobile et de l'agitation de la corniche. Les usages sont fortement liés aux loisirs : baignade, restaurants et bars, mais aussi la pêche.

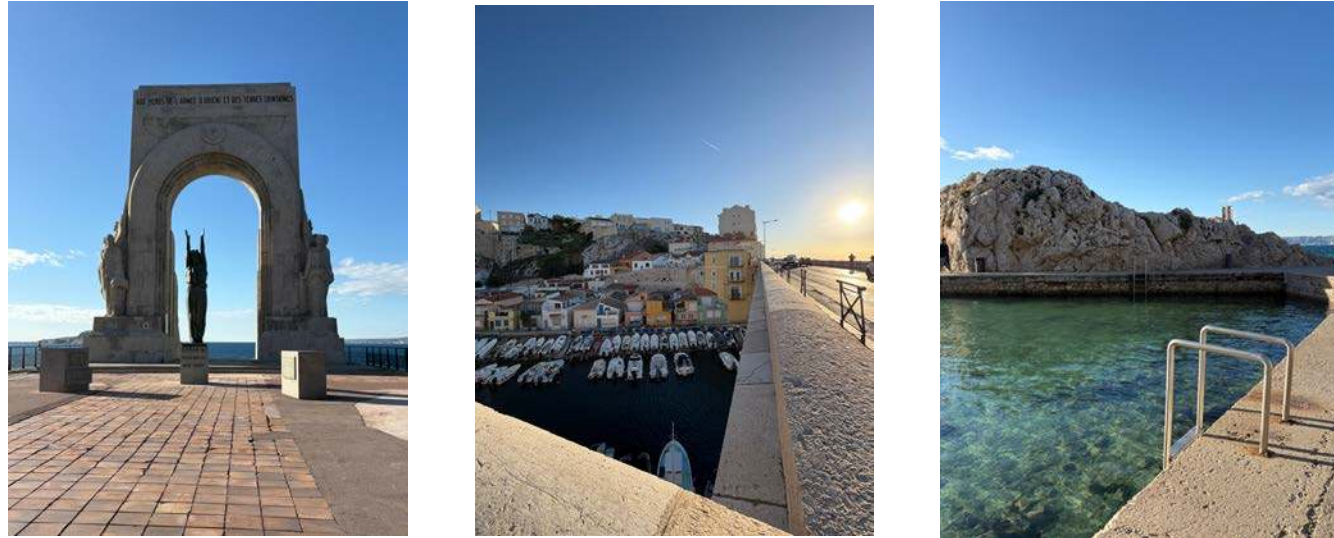
Toutefois, l'été, le Vallon est victime de surfréquentation touristique, qui entraîne des conflits d'usages entre les habitants et les touristes.



coupe du pont du Vallon des Auffes : un espace contraignant avec de nombreux conflits d'usage

Le Vallon des Auffes, un lieu difficile d'accès pour tous, contraint par de nombreux obstacles

Une fragmentation architecturale de différents niveaux

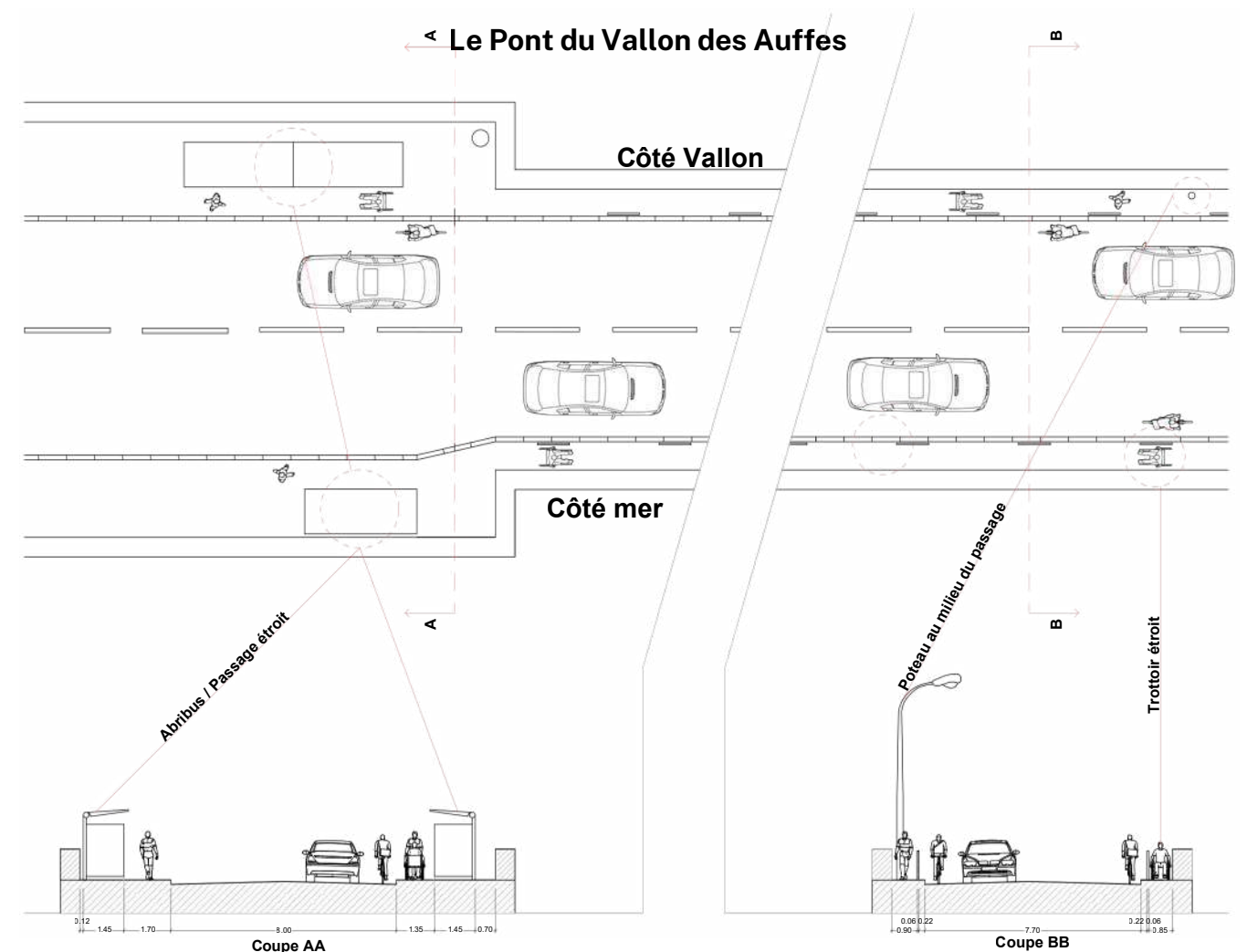


Les trois sites emblématiques du Vallon ne sont pas tous identifiés par les visiteurs. En effet, les entrées et cheminements sont peu lisibles de la corniche, dû à un manque de signalétique. La **complexité de lisibilité et de compréhension des accès** et cheminements vient drastiquement limiter l'accès. Ainsi, au-delà d'un handicap, l'âge, la condition physique, le fait d'être accompagné d'enfants ou de seniors ou encore les fortes chaleurs en période estivale sont tant d'éléments qui viennent modifier la capacité d'accès de tous au Vallon des Auffes.

L'omniprésence des escaliers pour descendre au port de pêcheurs s'explique par la topographie et l'encaissement historique du quartier. Près de quatre escaliers et de nombreuses petites marches ou trottoirs hauts sont présents rendant le lieu particulièrement difficile d'accès à tous. Une barrière sélective (anti vélo, anti scooter) est également installée

aux abords des ruelles menant à la piscine maritime. Ce dispositif vient à nouveau réduire l'accès des poussettes ou toute personne ayant des difficultés de mobilité dans des espaces restreints, que cela soit les personnes âgées, les personnes ayant des chargements encombrants ou lourds (courses, etc.).

L'absence d'alternative douce aux escaliers (rampe, pente douce) rend difficile la circulation. La seule alternative envisageable est de passer par le Boulevard des Dardanelles, il s'agit d'un détour de 500 mètres, très pentu et peu sécurisé pour les piétons (contre 100m pour le chemin avec escaliers). Ce parcours alternatif nécessite en grande partie un débordement piéton sur la route puisque les trottoirs sont étroits, encombrés ponctuellement (poteaux, poubelles), en travaux ou utilisés massivement comme un espace de stationnement des véhicules.



Des espaces de circulation restreints

Des **ruelles et trottoirs étroits** limitent la circulation à deux personnes rendant les croisements difficiles. L'étroitesse des trottoirs du Pont du Vallon des Auffes ne permet pas de s'y arrêter, de contempler le port d'un côté ou la piscine maritime et les Iles du Frioul de l'autre. Ce pont n'est finalement qu'une zone de passage temporaire, et l'envie de vite le traverser s'y fait ressentir afin de retrouver un

espace plus large et sécurisé, bien que la vue y soit imprenable. Les croisements sont difficiles, voire impossibles et nécessite soit l'arrêt pour laisser passer, soit la nécessité de marcher sur la route.

Pour toutes ces raisons, le Vallon des Auffes se présente comme un lieu emblématique du paysage marseillais non accessible à tous.

Le Vallon, un lieu inaccessible aux personnes en situation de handicap

Les caractéristiques morphologiques observées réduisent l'accès de tous au Vallon, mais deviennent en réalité véritablement bloquants pour les personnes en situation de handicap. Ces obstacles sont démultipliés et conduisent parfois à une incapacité totale d'accès, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Nous avons parcouru le Vallon des Auffes avec Nadine, déficiente visuelle et son chien guide. Cela nous a permis d'identifier une diversité d'obstacles sur notre parcours. De nombreux éléments sont liés aux usages ou aux aménagements non adaptés, qui viennent réduire ou brouiller ses repères.

Au niveau de la Corniche, les contraintes sont majeures et réduisent la sécurité des traversées. En effet, le **trafic routier et notamment son bruit**, à près de 80dB(A) à toute heure de la journée, contraint énormément les déficients visuels qui se repèrent généralement grâce aux sons pour anticiper et éviter tout obstacle ou danger. Les **comportements dangereux des automobilistes** ont eux aussi des impacts sur la confiance et le sentiment de sécurité des personnes malvoyantes. Suite à un accident de la route, où un véhicule n'a pas respecté le feu rouge et a manqué de renverser Nadine et son chien, elle a totalement perdu confiance aux abords des passages piétons. Sa pratique des espaces publics est ainsi perturbée à long terme. Cette situation soulève un second point, le manque de fiabilité des balises sonores des feux de signalisation.

Au delà des comportements des automobilistes qui réduisent en partie la fiabilité de ces indications sonores, celles-ci ont elles-mêmes leur lot de dysfonctionnements. Nadine munie de sa télécommande a pu bénéficier d'une indication sonore "rouge pour piéton", mais pas d'indications lors du passage au vert de ce même feu. De plus, de nombreux passages piétons de la Corniche ne disposaient pas de balises sonores fonctionnelles, supprimant la possibilité pour les déficients visuels de se repérer par l'usage de signaux sonores, et rompant ainsi la chaîne de déplacements.

De même, l'**absence de bandes podotactiles ou de nez de marches** vient compromettre les déplacements. Ce type de dispositif est conçu pour prévenir les déficients visuels de la présence de marches ou d'un passage piéton. L'ensemble des escaliers du Vallon n'en est pas doté, et ne respecte pas les normes de hauteur et largeur de marche, ce qui brouille la lecture du sol et augmente les risques de chutes. Aux abords de la piscine, certaines marches faisaient entre 12cm et 15cm, sans cohérence les unes aux autres, et ne respectant pas les conventions NEUFERT. Lors de la balade avec Nadine, il était impératif de la prévenir de la présence de marches afin d'éviter son déséquilibre.

L'**éclairage insuffisant** est à la tombée de la nuit et au lever du jour. Il pénalise en rendant moins aisé la perception des contrastes, des obstacles et les zones de sécurité des piétons.

"J'ai failli tomber...ils ont mis tout le long des trottoirs, des petits... je ne sais pas comment on appelle ces petites boules, qui mettent si bas. (...) Alors ça, c'est pire qu'un poteau. Ça, c'est pour bloquer les voitures. Ça ne sert à rien. Même pour nous, c'est dangereux."

crevasses et fissures



poteaux



poteaux anti-stationnements



hétérogénéité des revêtements



escaliers non conformes



Couleurs pour indiquer les obstacles



"Ça, c'est très compliqué pour nous. En fait quand ils font des travaux, ils ne mettent pas la même couleur de sol et... il y a quelques années, je suis tombée."

Les cheminements et revêtements non adaptés

De plus, un dernier obstacle a pu être identifié : les revêtements du sol. Les **cheminements piétons** présentent une diversité de revêtements, de niveaux et de micro détails qui, s'ils sont peu perceptibles pour une personne sans difficulté de mobilité, deviennent de véritables obstacles pour les personnes à mobilité réduite ou de déficience visuelle. Ces discontinuités matérielles, visuelles ou géométriques perturbent la lecture du sol et entravent les déplacements et les usages.

Les **crevasses, fissures et petits trous**, fréquemment présents sur les zones anciennes ou en bordure d'enrobé, bloquent facilement les roues des fauteuils roulants, ralentissent un déambulateur ou accrochent la canne d'une personne non-voyante. Ces défauts, souvent minimes pour une personne sans difficulté de mobilité, peuvent entraîner un arrêt brut, une perte d'équilibre ou l'obligation de contourner l'obstacle, ce qui rompt la fluidité du cheminement.

À ces discontinuités s'ajoute **l'hétérogénéité des revêtements**, résultant de réparations ponctuelles ou de petits travaux localisés. Les patchworks d'enrobés, de dalles, de béton et de bandes de pierre remplacent la surface d'origine, créant un sol irrégulier sur le plan perceptif. Pour les personnes malvoyantes qui se repèrent largement grâce aux contrastes et à la continuité

tactile du sol, cette multiplicité de textures brouille les informations. Les transitions ne sont plus lisibles, les ruptures de niveaux se confondent avec les joints, et la notion même de cheminement principal devient ambiguë.

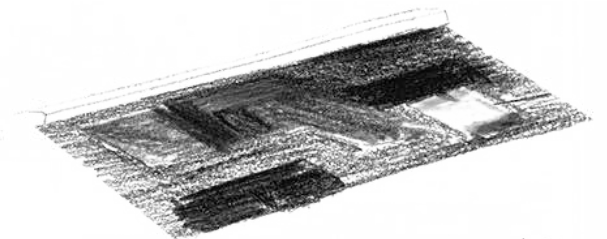
Une autre difficulté tient à **l'usage de codes visuels non conformes**, comme les passages piétons peints en bleu et blanc au lieu du noir et blanc réglementaire. Si la modification peut paraître anecdotique, elle altère la reconnaissance immédiate d'un passage protégé et réduit le contraste visuel, élément essentiel pour les personnes malvoyantes. Le risque est alors d'entraîner une confusion dans la compréhension du cheminement sécurisé.

Certains **aménagements décoratifs** créent une ambiguïté majeure dans la lecture du sol. Sur site, un chemin est rythmé à intervalles réguliers par de larges bandes de pierre transversales, uniquement destinées à structurer visuellement l'espace. Pour une personne malvoyante, cette répétition horizontale évoque une série de nez-de-marche. Chaque bande est potentiellement interprétée comme une montée d'escalier, provoquant hésitations, ralentissements et perte d'équilibre. Ce qui constitue un simple motif décoratif pour un usager voyant devient alors un leurre visuel qui altère le ressenti de sécurité et complique la progression d'une personne ayant une déficience visuelle.

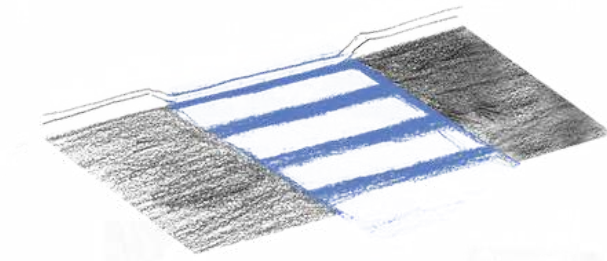
L'ensemble de ces éléments illustre comment des détails jugés insignifiants dans la conception ou l'entretien d'un espace public peuvent créer des obstacles majeurs pour les publics PMR. La qualité d'un cheminement accessible repose autant sur la continuité géométrique et matérielle que sur la cohérence des informations visuelles et tactiles. Cette cohérence garantit une lecture claire, une progression fluide et un usage équitable pour tous.

Il y a donc un enjeu majeur d'améliorer l'accessibilité du Vallon, par de grands projets structurants, mais également des micro-projets touchant davantage aux revêtements des sols. Ces micro-projets sont essentiels au bon fonctionnement du projet global. Pour penser une amélioration de qualité d'usage et d'accessibilité à tous, les détails de revêtement et de micro relief comptent énormément.

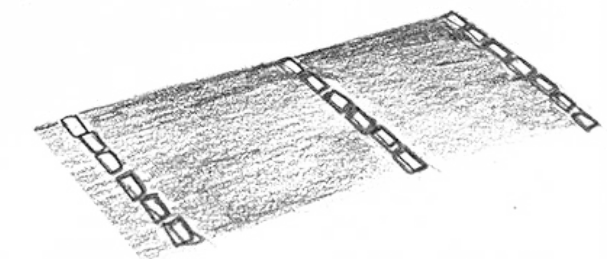
hétérogénéité des revêtements



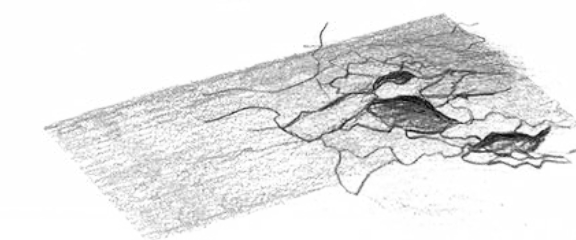
codes visuels non conformes



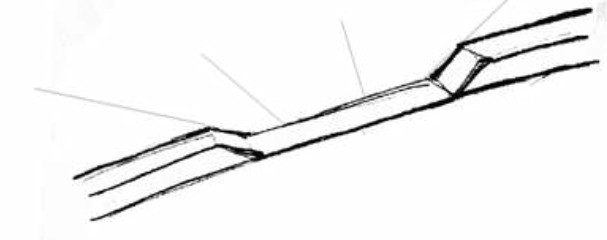
aménagements décoratifs



crevasses, fissures et petits trous



bateaux raides



DIAGNOSTIC PAR SÉQUENCE - MALMOUSQUE



Contextualisation

Malmousque est un quartier littoral du 7ème arrondissement de la Ville de Marseille, rattaché administrativement au quartier d'Endoume. Délimité par la Corniche Kennedy et la mer Méditerranée, la "presqu'île" de Malmousque est caractérisée par ses ruelles sinueuses et ses escaliers, par son littoral rocaillieux et par des espaces patrimoniaux emblématiques touristiques comme le Port de Malmousque, et des espaces de baignade informelle comme petites criques et plages urbaines.

Le secteur est étudié dans le cadre d'un workshop, dont le but est de questionner l'accessibilité du quartier pour les personnes en situation de handicap (PSH), notamment à mobilité réduite (se déplaçant en fauteuil roulant) et malvoyantes.

Situation du secteur de Malmousque en 2025



L'étude d'accessibilité a été faite par un parcours connectant la Corniche JFK aux espaces publics littoraux du quartier, avec la Mouillette de Malmousque comme point de départ. Ce parcours a été décliné en deux sous parcours.

- Le premier qui accède au port de Malmousque et à la promenade des légionnaires à partir de la rue Boudouresque et passant par le chemin du génie.
- Le second qui a pour objectif d'accéder aux plages de Malmousque et à la plage de la batterie des lions, fait un retour sur la Corniche pour réaccéder au quartier par la Traverse de la Cascade.

Caractérisé par la présence de roche calcaire et des points de vue privilégiés sur les îles Degaby et à l'archipel du Frioul, en font un paysage typique du littoral marseillais et de la rive nord de la Méditerranée. Ce qui en fait un endroit très prisé par les marseillais.es et touristes, avec une forte fréquentation en période estivale.

Parcours prédéfinis dans le secteur de Malmousque



Cependant, l'histoire et la morphologie urbaine de Malmousque peuvent créer des inégalités quant à son accessibilité. Ce rapport présentera, dans un premier temps, une analyse historique du quartier et de l'évolution de son occupation urbaine, à l'origine de sa forme actuelle, qui détermine la circulation au sein du quartier. Cela sera suivi par un diagnostic détaillé de la mobilité des personnes PMR pour accéder et utiliser ces espaces publics à des fins récréatives et de flânerie.

Le secteur est étudié dans le cadre d'un workshop, dont le but est de questionner l'accessibilité du quartier pour les personnes en situation de handicap (PSH), notamment à mobilité réduite (se déplaçant en fauteuil roulant) et malvoyantes. L'étude d'accessibilité a été faite par un parcours connectant la Corniche JFK aux espaces publics littoraux du quartier, avec la Mouillette de Malmousque comme point de départ.

1.1. Histoire du quartier et de son littoral

Le nom "Malmousque" trouve ses origines dans un ancien toponyme provençal occitan "Malmosca", qui signifierait "mauvaise-mouche". Initialement développé autour d'un petit port de pêche, aujourd'hui nommé Port de Malmousque, avec des cabanons modestes dédiés à l'activité maritime.

Ce village de pêcheurs a progressivement évolué dans un quartier résidentiel, avec l'arrivée de bastides bourgeoises notamment à partir du XIXe et XXe siècles. Au cours du XXe siècle, notamment dans les années 1950, des constructions résidentielles plus modernes sont apparues.

- **Présence militaire dans le quartier**

Au XVIII^e siècle plusieurs batteries côtières à usage défensif sont construites sur le littoral marseillais, dont la Batterie d'Endoume et la Batterie des Lions sur la "presqu'île" de Malmousque. En contrebas de cette batterie sont installées les "Bains militaires" en 1846, équipement balnéaire réservé au personnel militaire.

Cette présence militaire fige une partie du quartier en domaine réservé (accès limité, contrôlé), ce qui freine la densification immobilière directe en front de mer, mais introduit une occupation structurée et durable du rivage avec bâtiments de détente, équipements nautiques et cheminements internes.

En ce qui concerne l'ancienne batterie des lions, son emplacement est aujourd'hui occupé par la Station Marine d'Endoume, fondée en 1882, fonctionnant comme centre historique et majeur de recherche en océanographie et biologie marine à Marseille.

Elle a abrité l'un des premiers aquariums publics de France et est aujourd'hui intégrée à l'Institut Méditerranéen de Biodiversité et d'Écologie (IMBE) et au Centre d'Océanologie de Marseille, unités de recherche.

À partir des années 50, le quartier s'enrichit d'activités commerciales et touristiques, marquées par des restaurants emblématiques pour Marseille tels que Le Canotier et La Grande Terrasse, toujours en activité. Certains ayant disparu, tel que Le Buffet Terrasse des Bains, remplacé par une dalle béton, témoigne du passé balnéaire et gastronomique du quartier et de la concentration progressive des commerces sur la Corniche Kennedy



XVI^e siècle

Développement des petits ports et calanques pour la pêche.



XVIII^e siècle

Installation des bastides et villas bourgeoises dans le quartier

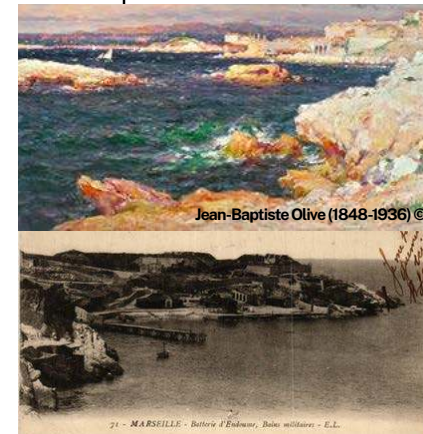
- Villa Petite Ourse
- Villa Boudourèsque
- Villa Mosca



XX^e siècle

Développement d'activités commerciales et touristiques

- Station de balnéothérapie
- Petit Nice Passedat
- La Grande Terrasse



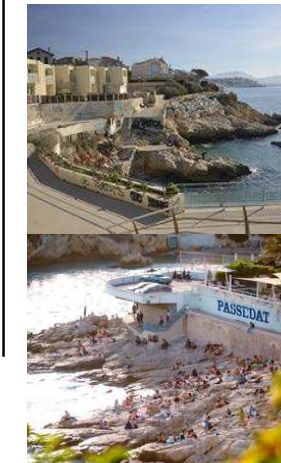
XVII^e siècle

Installation des batteries militaires d'Endoume et des Lions sur la presqu'île



XVII^e siècle

Développement des petits ports et calanques pour la pêche.



XXI^e siècle

Quartier à usages et morphologie diversifiés

1.2. Morphologie urbaine et paysagère

Les types d'urbanisation littorale présents dans le quartier se déclinent en plusieurs catégories :

- **Balnéaire et récréatif**, porté par les usages de baignade et de détente ;
- **Portuaire**, avec des activités de petite pêche encore existantes, notamment dans les ports de Malmousque, des Auffes et de Maldormé, ce dernier étant le plus important de ce tronçon littoral ;
- **Résidentiel littoral**, marqué par un habitat dense et étagé suivant la topographie ;
- **Patrimonial et écologique**, caractérisé par la présence de criques, d'éléments naturels préservés et d'un bâti ancien à forte valeur identitaire.

D'un point de vue paysager, le quartier de Malmousque et son littoral s'inscrivent dans une typologie caractéristique des rivages méditerranéens urbanisés. Il s'agit d'un paysage littoral urbain intermédiaire, résultant d'une forte interaction entre la mer, les falaises calcaires escarpées, les petites criques et calanques naturelles et un tissu urbain discontinu hérité d'anciens noyaux villageois, qui constituent aujourd'hui les principaux éléments structurants du paysage. Enfin, le quartier est structuré par des pentes importantes supérieures à 5%, qui influencent autant la disposition des immeubles et des voies d'accès que les déplacements au sein du quartier.

- **Un manque d'équipement qui réduit le confort des espaces publics**

L'espace public présente aussi des manques importants. Bien que certains aménagements, tels que les points d'eau potable ou les bancs, soient présents, leur nombre reste insuffisant et leur répartition inégale. Les points d'eau potable, cependant, sont plutôt bien répartis dans le quartier, notamment dans les zones touristiques et le long du littoral, facilitant l'accès à l'eau pour les habitants et les visiteurs lors de leurs promenades. La situation des sanitaires publics en est un exemple, avec seulement deux installations pour l'ensemble du quartier et ce dans un contexte de forte fréquentation estivale, se manifestent les tensions entre l'attractivité touristique et les capacités d'accueil. Ce manque d'équipements essentiels affecte directement le confort des usagers et la qualité de vie dans l'espace public.

1.3. Composition sociale

Malmousque n'étant pas catégorisé comme un quartier administratif de la Ville de Marseille, les données (extraites de la base de données de l'AGAM), se rattachent au quartier d'Endoume.

Malmousque est une enclave qui se situe à l'extrémité ouest du quartier d'Endoume, séparée du reste du quartier par l'axe routier de la Corniche JFK.

- **Un quartier résidentiel doté d'un fort potentiel touristique**

La presqu'île de Malmousque bénéficie d'un accès privilégié à la mer, ponctué de petites plages et calanques, publiques ou privées, qui en font un site attractif pour les visiteurs, en particulier durant la période estivale. Ce potentiel touristique s'appuie également sur la qualité de ses paysages littoraux, son patrimoine bâti traditionnel et son ambiance de village méditerranéen.

Pour autant, Malmousque demeure avant tout un quartier résidentiel. Dans le secteur d'Endoume, auquel il appartient, on comptait en 2018 2690 résidences principales sur 3128 logements : une proportion élevée qui souligne la place centrale des habitants permanents dans la vie locale. Les logements, souvent spacieux — 67 % disposent de trois pièces ou plus — traduisent une certaine stabilité résidentielle et un attachement durable au quartier. La typologie variée entre appartements et maisons renforce l'image d'un secteur où une véritable vie de quartier s'est développée, loin d'une logique exclusivement touristique.

- **Une population vieillissante, stable et plutôt aisée**

La structure démographique confirme cette vocation résidentielle : 46 % des habitants ont plus de 55 ans, et près d'un tiers sont retraités.

Cette population plus âgée, souvent installée depuis plus d'une décennie, contribue à la tranquillité du quartier mais reflète également une certaine sociologie aisée, liée à la cherté du foncier en bord de mer et à l'attractivité du cadre de vie.

La mobilité des habitants repose majoritairement sur l'usage de la voiture (51 % pour les déplacements domicile-travail), signe d'une moindre dépendance aux transports en commun et d'un mode de vie plus individuel. À l'inverse, les jeunes sont peu représentés : seuls 20 % ont moins de 24 ans, ce qui nuance l'idée d'un quartier familial malgré la présence de grands logements.

Enfin, le territoire compte une particularité notable : la présence de militaire de la Légion étrangère, hébergés dans deux bâtiments dédiés — notamment le Centre des Convalescents et des Permissionnaires — pouvant accueillir environ 100 personnes, ce qui ajoute un élément singulier à la composition sociale locale.

- **Une fréquentation estivale contrastée et dynamique**

À côté des habitants permanents, la presqu'île connaît une affluence saisonnière importante. Bien qu'elle soit difficile à quantifier précisément, cette fréquentation transforme fortement l'atmosphère du quartier aux beaux jours.

Les calanques, rochers et lieux de sauts attirent un public souvent jeune, en quête d'activités informelles au bord de l'eau. Les plages, notamment celle de Maldormé, ainsi que les panoramas de la promenade des Légionnaires ou du Petit Nice, constituent autant de points d'attraction pour des visiteurs marseillais de tous âges.

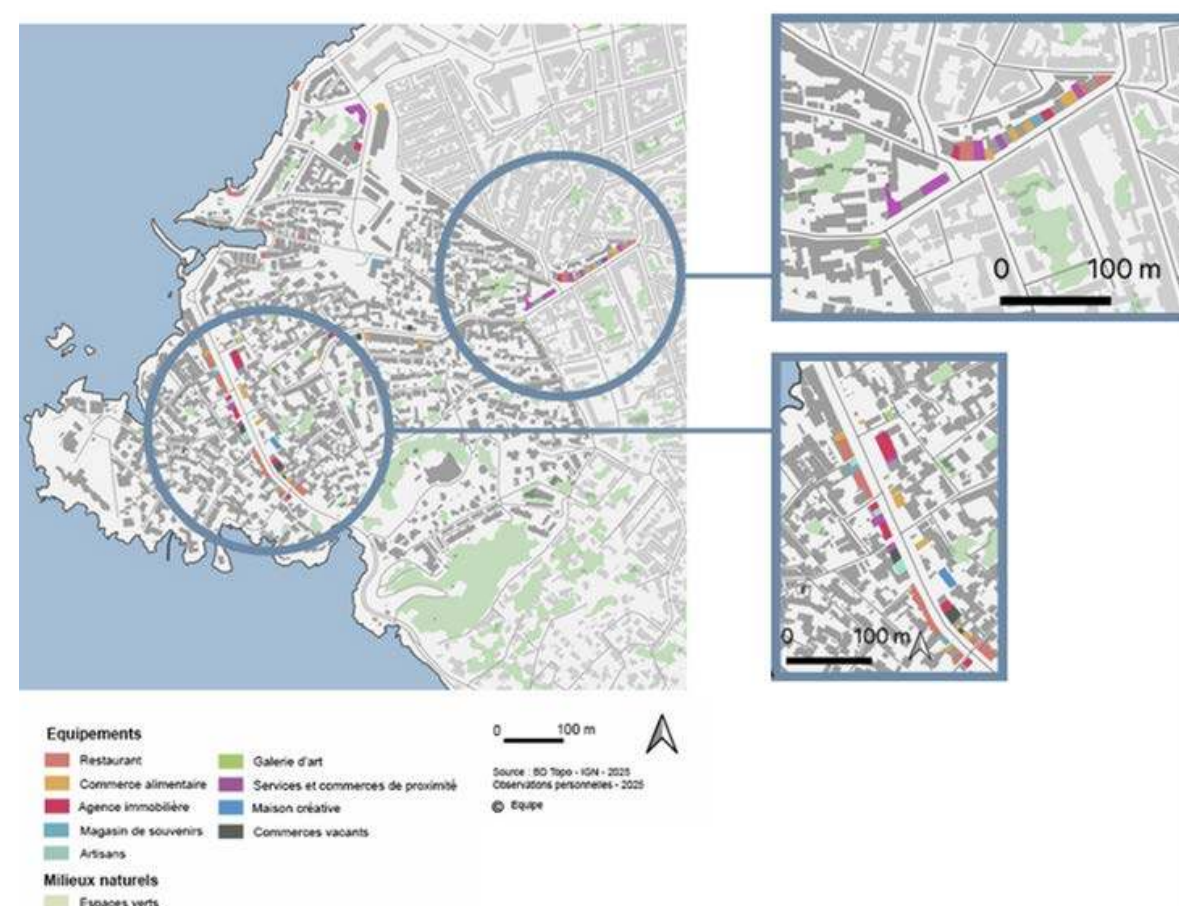
Cette population estivale, aux profils variés et parfois très éloignés de la sociologie résidente, injecte une forte dynamique ponctuelle dans le quartier. Elle crée un contraste marqué entre la tranquillité propre aux habitants à l'année et l'effervescence générée par les usages récréatifs estivaux, en renforçant la tension entre préservation du cadre de vie et valorisation touristique.

Se rendre, se déplacer, vivre Malmousque : un diagnostic sensible d'accessibilité

2.1. Présentation de la séquence

L'accessibilité à Malmousque révèle plusieurs problématiques structurelles. Le quartier est desservi par le bus 83, dont seulement un tiers des véhicules disposaient d'une rampe fonctionnelle lors de nos observations de terrain, et par la Corniche, axe très fréquenté et structurant du secteur.

Les habitants qualifient Malmousque de "presqu'île", terme géographiquement inexact mais révélateur de l'enclavement ressenti.





Cet isolement se manifeste concrètement par une concentration des commerces le long de la Corniche et un unique accès carrossable via la rue Boudouresque. Toutes les autres voies descendant dans le quartier sont constituées d'escaliers, rendant ces trajets inaccessibles aux personnes en fauteuil roulant et difficiles pour les personnes déficientes visuelles en raison du manque de signalétique adaptée.

La rue Boudouresque, axe central et seule voie d'accès carrossable au quartier, concentre de nombreux conflits d'usage liés à sa centralité mais aussi à sa configuration spatiale. Cette problématique a été mise en lumière par un post Instagram du compte - @vivre_malmousque - qui remercie la Mairie centrale d'avoir entendu les difficultés des habitants, étouffés par la surfréquentation des véhicules en période estivale. Le post explique que la configuration en cul-de-sac de la calanque ne permet pas de gérer l'afflux des véhicules qui s'engouffrent trop nombreux chaque été dans la calanque, occasionnant dans la rue Boudouresque (seule rue d'accès et de sortie) des bouchons très importants, des accrochages, des comportements dangereux et des esprits qui s'échauffent.

Suite à cette mobilisation des habitants, l'accès à la calanque est désormais interdit en période estivale aux véhicules qui ne disposent pas d'accréditation, tout en garantissant l'accueil des visiteurs qui viennent profiter de ce "coin de paradis" à condition de respecter le voisinage et la propreté du lieu.

Toutefois, lors de notre visite en période estivale, malgré l'usage important de la voiture tant par les usagers venant profiter de la proximité de la mer que par les résidents du quartier, il restait possible de circuler à pied sur la route de manière relativement sereine.

• Déficit de signalétique et d'aménagements adaptés

Grâce à des entretiens et des visites du quartier avec des personnes à mobilité réduite (PMR), nous avons identifié plusieurs enjeux qui permettraient d'améliorer l'accessibilité de Malmousque.

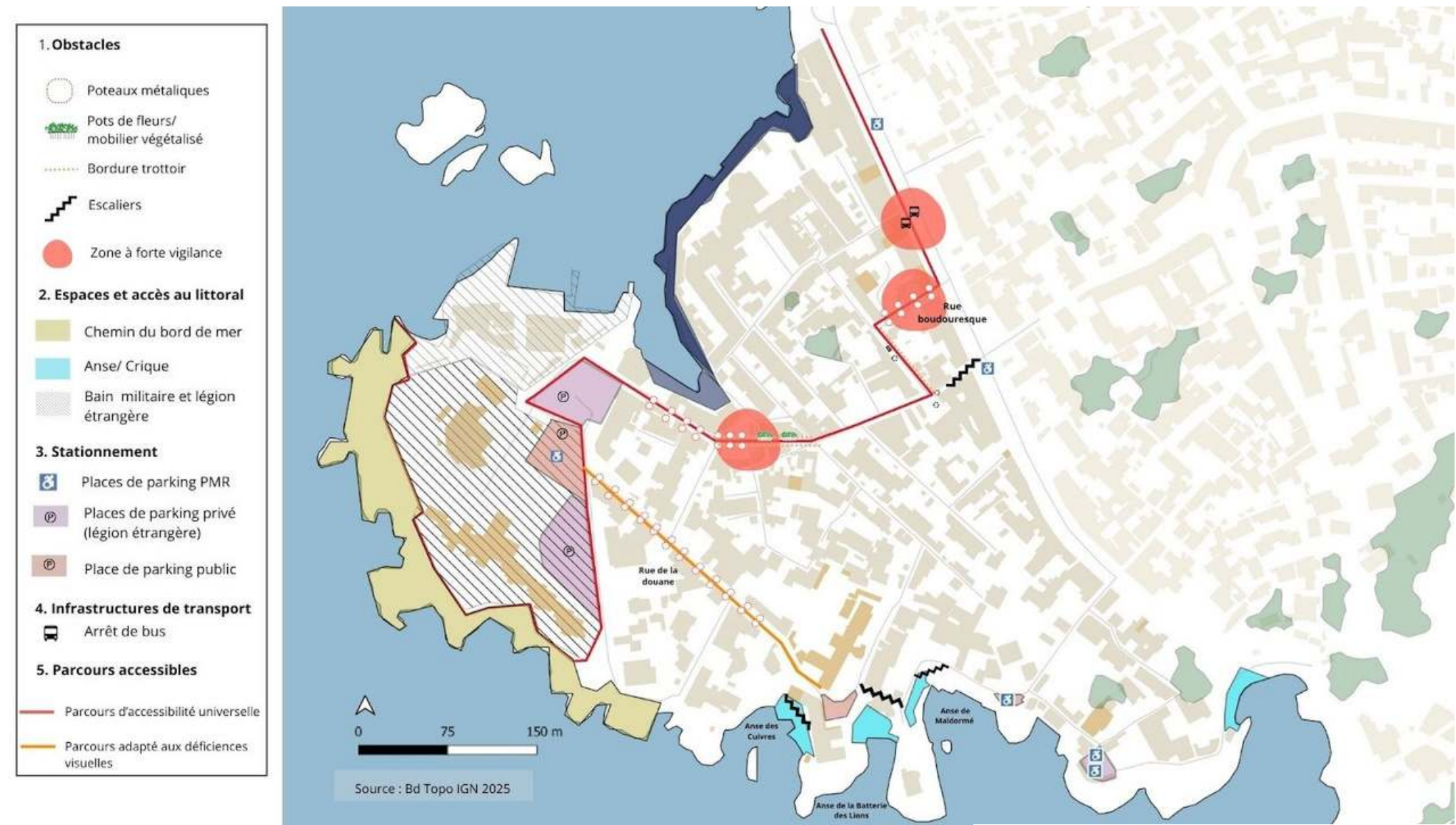
Le quartier souffre d'un manque criant de signalétique adaptée, qui constitue un obstacle majeur pour les personnes en situation de handicap, notamment celles présentant une déficience visuelle :

- Absence de bandes de guidage : Les personnes malvoyantes ne disposent d'aucun repère tactile au sol pour se déplacer de manière autonome dans le quartier.
- Feux tricolores non équipés de signaux sonores : L'absence de signalisation sonore aux traversées piétonnes empêche les personnes déficientes visuelles de traverser en sécurité.
- Clous podotactiles manquants : Le manque de dispositifs d'éveil de vigilance à la traversée des voies complique davantage les déplacements.

- Signalement des escaliers insuffisants : Les nombreux escaliers du quartier, mal signalés, représentent un danger pour les personnes malvoyantes et une barrière infranchissable pour les personnes en fauteuil roulant.
- Lignes de guidage limitées aux arrêts de bus : Si des lignes de guidage existent aux arrêts de bus, elles servent uniquement à monter dans le véhicule. Mais qu'en est-il de la personne qui souhaite se rendre à la mer ou accéder à d'autres points du quartier ?

Ces lacunes constituent une problématique majeure pour les personnes en situation de déficience visuelle, qui ont du mal à trouver leurs repères dans l'espace urbain.

Les obstacles et les accessibilités à Malmousque



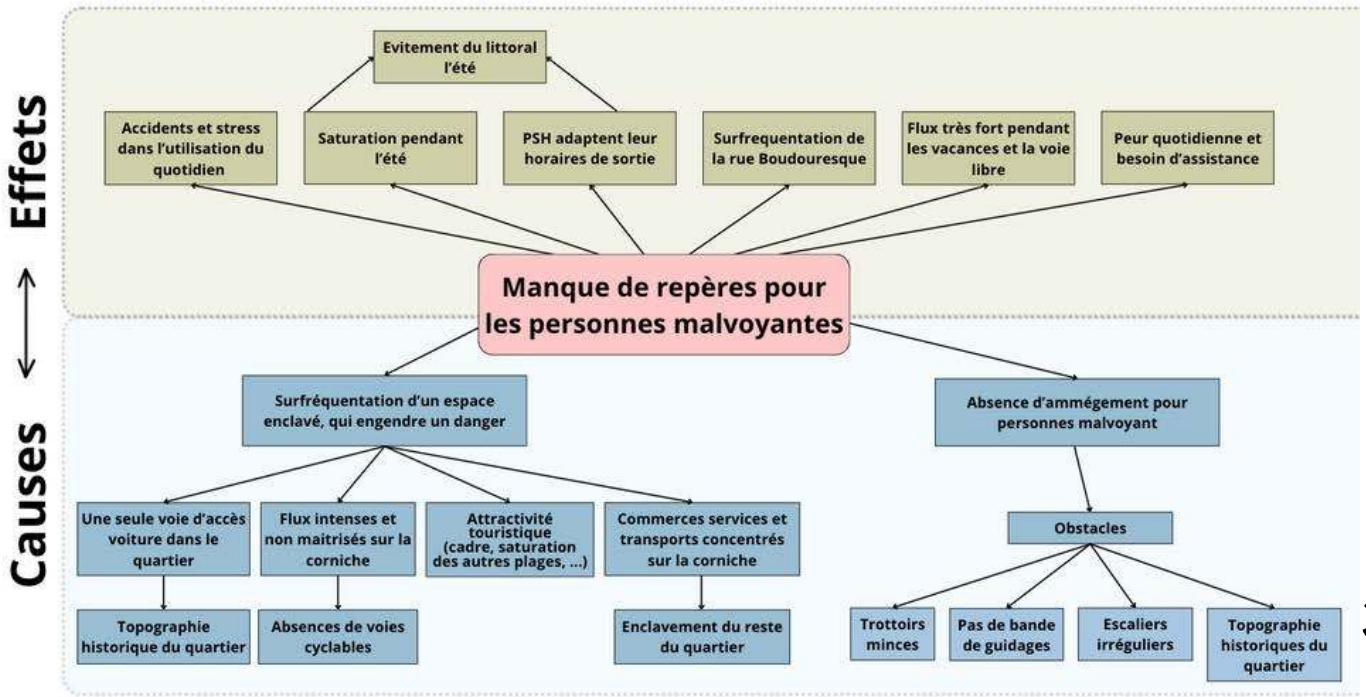
Le schéma diagnostic permet de comprendre comment les différentes problématiques d'accessibilité à Malmousque sont interconnectées. Il révèle que les obstacles physiques identifiés précédemment (trottoirs étroits, escaliers mal signalés, absence de bandes de guidage) et la surfréquentation du quartier ne sont pas des problèmes isolés mais s'inscrivent dans un système complexe. Le manque de repères pour les personnes malvoyantes constitue la cause centrale de nombreux effets observés : l'évitement du littoral en période estivale, l'adaptation forcée des horaires de sortie par les personnes en situation de handicap, ou encore la peur quotidienne nécessitant une assistance. Cette situation résulte de la combinaison entre un espace enclavé dont l'unique voie d'accès carrossable se trouve saturée par l'attractivité touristique, et l'absence criante d'aménagements adaptés que nous avons cartographiés.

Toutefois, ces difficultés d'accessibilité ne sont pas constantes tout au long de l'année. Les ambiances et les conditions de circulation à Malmousque varient considérablement selon les temporalités, révélant des problématiques spécifiques à chaque période.

La rue Boudouresque (en rouge sur la carte) pose également des problèmes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Ses trottoirs sont en grande majorité très étroits : ils sont impraticables en fauteuil roulant, et même totalement impraticables pour la plupart d'entre eux. La situation est si problématique que même les chiens guides considèrent ces passages comme dangereux et préfèrent guider leurs maîtres sur la chassée plutôt que sur le trottoir.

Le schéma ci-joint permet de comprendre les liens entre les différentes problématiques d'accessibilité à Malmousque. Il distingue les effets observables sur le terrain des causes structurelles qui les produisent.

Schéma de diagnostic - PSH



2.2. Ambiances et temporalités

- **"La voie est libre" : une initiative contrastée**

L'initiative "La voie est libre", qui piétonnise la Corniche un dimanche par mois, transforme l'ambiance du quartier. Cette piétonisation attire jusqu'à 35 000 personnes et crée un espace où les piétons peuvent circuler librement sur toute la chaussée, sans délimitation entre les différents modes de mobilité douce.

Cette initiative est particulièrement appréciée par les personnes en fauteuil roulant, car elle rend l'espace plus sûr pour elles en supprimant la circulation automobile. Cependant, elle s'avère beaucoup plus complexe pour les personnes malvoyantes : la foule, l'absence de régulation des flux et le mélange des piétons avec les mobilités douces (vélos, trottinettes) dans le même espace sans séparation des voies leur fait perdre leurs repères habituels. Ce constat met en évidence la nécessité de faire attention aux besoins spécifiques de chaque type de déficience, car ce qui améliore l'accessibilité pour certains peut la dégrader pour d'autres.

- **La période estivale : attractivité et saturation**

Durant la période estivale, la forte fréquentation de Malmousque crée des conflits d'usages multiples entre usagers ponctuels, touristes et riverains. Les trottoirs, déjà très étroits en temps normal, deviennent des parkings sauvages pour vélos et trottinettes. Ainsi, des rues qui sont de base très peu praticables deviennent tout à fait inaccessibles. Cette situation pousse certains habitants à modifier radicalement leur quotidien, comme en témoigne Madame [nom] qui nous confie qu'elle se renferme chez elle pendant l'été, ne pouvant plus circuler librement dans son propre quartier.

- Les qualités du lieu : un rapport privilégié à la nature et à la mer

Malgré ces difficultés, Malmousque possède des qualités paysagères et d'ambiances qui en font un lieu apprécié, y compris par les personnes en situation de handicap visuel. Le quartier offre un calme relatif, une proximité immédiate avec la mer et des lieux conviviaux propices aux moments entre amis. Ses rues pittoresques, bien qu'étroites, sont agréables à parcourir. Si la végétation publique dans les rues est quasiment absente, la présence d'une végétation abondante au sein des résidences privées donne une impression de respiration dans la ville et contribue à une atmosphère apaisante. Cette question de la nature en ville, perceptible même pour les personnes qui ne voient pas à travers les sons, les odeurs et la fraîcheur qu'elle procure, participe pleinement à l'attrait du quartier.

Le quartier dispose de plusieurs espaces qui permettent un contact direct avec le littoral :

- La promenade des légionnaires, qui offre un cheminement le long de la côte
- Deux plages accessibles au public.

Toutefois, ces lieux souffrent d'un problème majeur : il existe peu de connexions entre eux, ils ne sont pas facilement accessibles et surtout, ils ne sont pas correctement indiqués. Cette absence de signalétique renforce les difficultés d'orientation déjà évoquées, particulièrement pour les personnes déficientes visuelles.



- **Des aménagements urbains inadaptés**

L'analyse des aménagements urbains révèle une conception tournée prioritairement vers la voiture : de nombreuses places de stationnement jalonnent la Corniche, des rues étroites sont aménagées en double sens, et l'on constate une absence quasi-totale de zones de repos ou de bancs avant d'arriver vraiment sur le littoral. Cette configuration crée un lien direct entre aménagement urbain et ambiance : l'espace public n'est pas pensé pour accueillir confortablement les piétons, encore moins les personnes à mobilité réduite qui auraient besoin de pouvoir faire des pauses régulières lors de leurs déplacements.

Pour conclure, ces constats révèlent que l'accessibilité à Malmousque n'est pas seulement une question d'obstacles physiques, mais aussi de temporalités et d'aménagements qui façonnent des ambiances plus ou moins accueillantes selon les périodes et les profils d'utilisateurs.

2.3. Se connecter au littoral en tant que PSH / PMR à Malmousque

La réalisation du diagnostic s'est appuyée sur un ensemble de rencontres formelles et informelles avec des PMR et des PSH, afin de partir du vécu et des expériences des personnes directement concernées par les aménagements urbains. Pendant trois jours, nous avons déambulé dans le quartier de Malmousque. Une première exploration en fauteuil roulant nous a permis de ressentir concrètement les principales difficultés auxquelles sont confrontées les personnes à mobilité réduite : relief marqué, obstacles réguliers, passages étroits ou irréguliers... Cette immersion a constitué une base de compréhension à partir de laquelle nous avons formulé des hypothèses ensuite confrontées aux retours des personnes en situation de handicap rencontrées les jours suivants.

Deux déambulations formelles ont ainsi été menées. La première avec Benjamin, chercheur en neurosciences cognitives, habitant à Aubagne, malvoyant (0,5/10), accompagné de son chien-guide Hubble. La seconde avec Stéphanie, cadre bancaire, utilisatrice d'un fauteuil électrique en raison d'une maladie neurodégénérative. À ces rencontres s'est ajouté un entretien chez Bénédicte, malvoyante souffrant d'une perte de vision périphérique, rencontrée lors de notre première journée sur la Corniche et qui a accepté de partager plus en détail son expérience du quartier.

Notre démarche a également été nourrie par de nombreux témoignages informels échangés au fil des parcours : discussions avec des personnes âgées ayant des difficultés de mobilité, échanges avec des parents circulant avec des poussettes, ou encore retours spontanés d'habitants sur leur perception des cheminements du quartier.

Ces apports ont permis d'élargir le regard porté sur les usages du quartier, en révélant que certaines problématiques d'accessibilité concernent bien au-delà du seul public en situation de handicap.

L'ensemble de ces observations, croisées avec les récits recueillis, a donné lieu à l'élaboration de plusieurs cartographies sensibles. Ces cartes offrent un outil précieux : elles rendent visibles les ambiances, les obstacles, les points de repère sensoriels ou encore les zones de stress ou de confort. Elles permettent de comprendre finement la manière dont l'espace est vécu et parcouru, et constituent ainsi un support d'analyse particulièrement riche pour imaginer des aménagements plus inclusifs et adaptés aux différents usagers du quartier.

- **Topographie, voirie : expériences de nombreux conflits d'usages**

Les échanges et déambulations avec les PMR/PSH ont confirmé les hypothèses formulées lors du premier terrain. Deux obstacles principaux à l'accès à la mer ont été identifiés : la topographie enclavée et vallonnée du quartier, et les difficultés de circulation liées à l'aménagement de la voirie.

Le relief accidenté bride les déplacements des personnes en fauteuil roulant et diminue la confiance des personnes malvoyantes dans leur environnement. Toutefois, cette difficulté d'accessibilité dépasse la seule question du handicap et constitue un problème bien plus universel.

Extrait carnet de terrain
De manière informelle, nous avons pu observer une personne âgée en déambulateur être obligée de se rendre en voiture au point de départ de la promenade des Légionnaires.

"C'est difficile Malmousque" (mère avec sa poussette).

Une mère avec sa poussette nous a spontanément exprimé ses difficultés.

Les obstacles évoqués précédemment contraignent les PMR/PSH à circuler sur la chaussée. Cette situation est particulièrement dangereuse pour les personnes en fauteuil roulant, qui ne peuvent pas toujours se dégager au passage des voitures. Les personnes malvoyantes se retrouvent également exposées à des risques qui auraient pu être évités par un meilleur aménagement.

Google Street View, Virage Rue Boudouresque soulignant les enjeux de conflits d'usage



Extrait carnet de terrain

Hubble, le chien-guide de Benjamin refusait de faire circuler son maître sur le trottoir car il estimait que ce dernier n'était pas conforme.

L'emprunt de la rue Boudouresque a confirmé les multiples conflits d'usages qui pouvaient s'y dérouler. De par sa configuration, il est difficile pour les usagers, valides ou pas, de savoir où se placer dans la rue. Régulièrement, une multitude d'usagers aux mobilités variées se retrouvent sur un périmètre restreint, accentuant le caractère accidentologique de la situation.

Extrait carnet de terrain

Stéphanie était régulièrement contrainte d'effectuer des manœuvres délicates avec son fauteuil, des accélérations qui auraient pu la mettre en danger.

Un autre problème constaté concerne le faible nombre de places PMR. Les places existantes sont souvent occupées, y compris par des véhicules de travaux publics, comme nous l'avons observé à l'Anse de Malmousque et au niveau de la Traverse de la Cascade, limitant encore l'accessibilité.

Enfin, la promenade elle-même, longue d'environ 700 mètres depuis le mouillage de Malmousque (soit 10 minutes pour une personne valide), peut devenir rapidement pénible pour une personne PSH/PMR. Avec des aménagements adaptés, elle pourrait toutefois constituer une promenade agréable et accessible.

Deux niveaux d'accessibilité distincts possibles:

- Une accessibilité universelle vers la Promenade des Légionnaires
- Une accessibilité des personnes malvoyantes à Plage à côté du P'tit Nice, ainsi que quelques aménagements pour faciliter le droit à la mer et au paysage, pour les personnes en fauteuil (aménagement du muret qui bloque vue des personnes en fauteuil).

Extrait carnet de terrain

“On cherche désespérément un banc au bord de la mer” (Dame en deambulateur)

Cette citation illustre un enjeu essentiel : le droit à la mer ne se résume pas à la baignade. Il inclut le droit de contempler le paysage maritime, de profiter de l'air marin et de pouvoir s'installer face à la Méditerranée. Pour les personnes à mobilité réduite, l'absence de bancs accessibles et les obstacles visuels comme les murets trop hauts les privent de ces moments que d'autres considèrent comme acquis. Aménager des espaces de repos accessibles constitue donc un enjeu d'égalité d'accès à ce patrimoine commun qu'est le littoral marseillais.

• Anse de Maldormé

L'Anse de Maldormé présente un fort potentiel, notamment dans le cadre estival. La rue - Traversée de la Cascade - propose un point de vue sur la Méditerranée très apprécié. La plage de Maldormé, rocheuse, dispose d'un petit banc de sable pouvant faire office de lieu de repos et d'eaux turquoises.

Le diagnostic a permis d'interroger le rapport à la mer - et plus particulièrement à la baignade, des PMR/PSH rencontrées. Deux des personnes avec qui nous avons échangé ne se baignent plus, soit en raison d'une perte de capacités physiques, soit parce que leur handicap rend la baignade en mer trop risquée. Pour autant, leurs témoignages révèlent un attachement profond au milieu marin.

L'Anse de Maldormé, déjà très appréciée, pourrait devenir un lieu de flânerie estivale accessible aux PMR et aux PSH. Aujourd'hui, deux accès permettent de rejoindre l'Anse de Maldormé :

- Le plus pratique consiste à descendre la Traverse de la Cascade depuis la Corniche. Cette voie carrossable laisse suffisamment d'espace aux fauteuils roulants, qui peuvent ainsi se rendre aisément vers le Petit Nice et la plage.
- Le second accès est l'escalier situé rue de la Batterie des Lions. Nous l'avons emprunté avec Benjamin, qui en a souligné à la fois l'utilité et les limites pour une personne malvoyante. S'il a pu le descendre, c'est grâce à notre accompagnement ; seul, l'exercice aurait été bien plus complexe. Plusieurs améliorations pourraient faciliter la descente pour les personnes malvoyantes : régulariser les marches, renforcer les contrastes visuels, installer une rambarde continue ou encore ajouter une bande d'éveil signalant l'approche de l'escalier.

Extrait carnet de terrain

Stéphanie, qui aime se baigner, fréquente l'été les plages du Prado, où des aménagements spécifiques (fauteuils amphibies, assistance de maîtres-nageurs formés) lui permettent encore d'accéder à l'eau.

Benjamin, ancien véliplanchiste, reste très lié à la Méditerranée : s'il ne peut plus pratiquer la planche à voile, il continue à se baigner régulièrement sur les plages de La Ciotat, proches de son domicile et moins fréquentées.

Bénédicte, autrefois nageuse assidue (*“1 à 2 km par jour au Cercle des Nageurs”*), a dû renoncer à la baignade dans les calanques qu'elle juge désormais trop dangereuses en raison de sa baisse d'acuité visuelle. Elle conserve néanmoins un lien fort à la mer et se promène souvent seule le matin le long des plages.

Bénédicte ne peut pas accéder à la promenade qui traverse le Petit Nice sous le parking et remonte habituellement par la Traverse de la Cascade lors de ses sorties.

« Les marches sont irrégulières, c'est difficile pour moi »
Benjamin

L'accès reste impraticable pour les personnes en fauteuil. La présence de l'escalier coupe l'Anse de Maldormé du reste de la promenade, obligeant ces usagers à remonter jusqu'à la Corniche pour rejoindre l'entrée de la Traverse de la Cascade.

Dans ces conditions, il est difficile d'envisager l'Anse comme partie intégrante d'une séquence continue pour les personnes en fauteuil. Ainsi, il nous a été impossible d'emprunter cet accès avec Stéphanie, le mistral ne facilitant pas nos déplacements.

Pour autant, comme évoqué, l'Anse de Maldormé dispose d'un potentiel important et est très apprécié par les PSH/PMR que nous avons rencontrés. Bénédicte s'y promène régulièrement le matin, quand il n'y a pas trop de monde. Benjamin est descendu sur la plage de Maldormé avec nous. Ces derniers se sont cependant confrontés à des obstacles qui auraient pu être évités.

Là aussi, quelques ajustements pourraient grandement faciliter l'accès et multiplier les usages de ce lieu pour les PMR/PSH. La rénovation de l'escalier (ajout des marches manquantes, mise en place de couleurs contrastées, régularisation des intervalles) permettrait aux personnes malvoyantes d'accéder à la plage de Maldormé en toute sécurité. Si la baignade reste difficile à mettre en place, cette plage pourrait néanmoins devenir un nouveau lieu de sortie estivale pour les personnes déficientes visuelles. Par ailleurs, l'installation d'un muret plus bas, ou transparent, le long de la Traverse de la Cascade offrirait aux personnes en fauteuil la possibilité de profiter pleinement du panorama phocéen. Ces aménagements bénéficieraient à un public beaucoup plus large : les personnes âgées gagneraient en confort lors de la descente vers la plage, et les enfants profiteraient eux aussi d'un muret rénové et plus agréable.

- **Une accessibilité universelle possible vers la Promenade des Légionnaires**

L'accès au port de Malmousque, possible via la rue Va à la Calanque puis la rue Boudouresque, reste difficile pour les personnes en fauteuil en raison de la forte pente. Une fois au port, le quai le plus fréquenté, étroit et peu sécurisé, manque de repères clairs pour distinguer sa limite avec la mer.

Bien qu'une petite promenade aménagée sur les quais pourrait offrir un espace de repos, ce besoin n'a pas été exprimé comme prioritaire par les PMR/PSH. Si des aménagements de sécurité étaient envisagés, la réflexion concernant l'inclusivité devrait être poussée. Une bordure utile aux malvoyants munis d'une canne pourrait indiquer la fin du quais pour être néfaste pour d'autres personnes PMR.

Extrait carnet de terrain

"Je déteste les bordures"

Benjamin

Benjamin, qui lui se déplace sans canne et un chien guide, n'apprécie pas les bordures, car si elles ne sont pas indiquées de façon contrastée il peut se prendre les pieds dedans. Un signal sonore pourrait également être envisagé.

La promenade des Légionnaires a été très appréciée par les personnes avec qui nous avons déambulé dans Malmousque.

Les aménagements sont particulièrement bien adaptés à l'accessibilité de PMR/PSH. Les pentes sont douces, les escaliers disposent de bandes d'éveils et de rambardes, et l'espace de circulation est assez large pour permettre la circulation d'un (ou plusieurs) fauteuils.

C'est un lieu calme, qui offre un accès à la mer universel et privilégié. Ce cadre peut offrir un lieu de repos et de promenade sécurisé pour les personnes en fauteuil.

Les personnes malvoyantes bénéficient de l'air de la mer et du calme sonore qui y règne. Le cadre de vue n'est pas à négliger. La promenade dispose d'une vue qui s'ouvre sur les îles du Frioul, un cadre emblématique marseillais. Ce paysage peut également plaire aux personnes malvoyantes, qui pour leur grande majorité n'ont pas de cécité totale.

Extrait carnet de terrain

"C'est agréable de se sortir de la pollution sonore"

Benjamin

Cependant, l'accès à cette promenade est rendu complexe par sa distance avec l'entrée du quartier Malmousque (Rue Boudouresque), celle-ci se situant à l'opposée. Cette accessibilité réduite peut induire du stationnement sauvage aux abords de l'entrée de la promenade pas forcément mal intentionné mais conséquence d'un manque d'option.

Le parking situé à côté du centre des permissionnaires offre l'accès le plus pratique à la promenade et comprend deux places PMR. Sa situation permet aux personnes à mobilité réduite de se garer et de rejoindre, à pied ou en fauteuil, la promenade en descendant le plateau de Malmousque. Lors de nos visites, le parking n'était pas complet, mais ses quarante places pourraient rapidement se remplir en période estivale, accentuant le problème du stationnement sauvage.

Le plateau d'accès présente plusieurs difficultés pour les PMR/PSH : la rigole centrale d'évacuation des eaux de pluie déséquilibre les fauteuils et peut désorienter les malvoyants, tandis que la circulation sur la voie des voitures les expose à un danger. La circulation automobile offre peu d'avantages, hormis un accès rapproché pour les riverains, et certains PMR l'utilisent pour se rapprocher de la promenade, bloquant cependant l'accès aux autres.

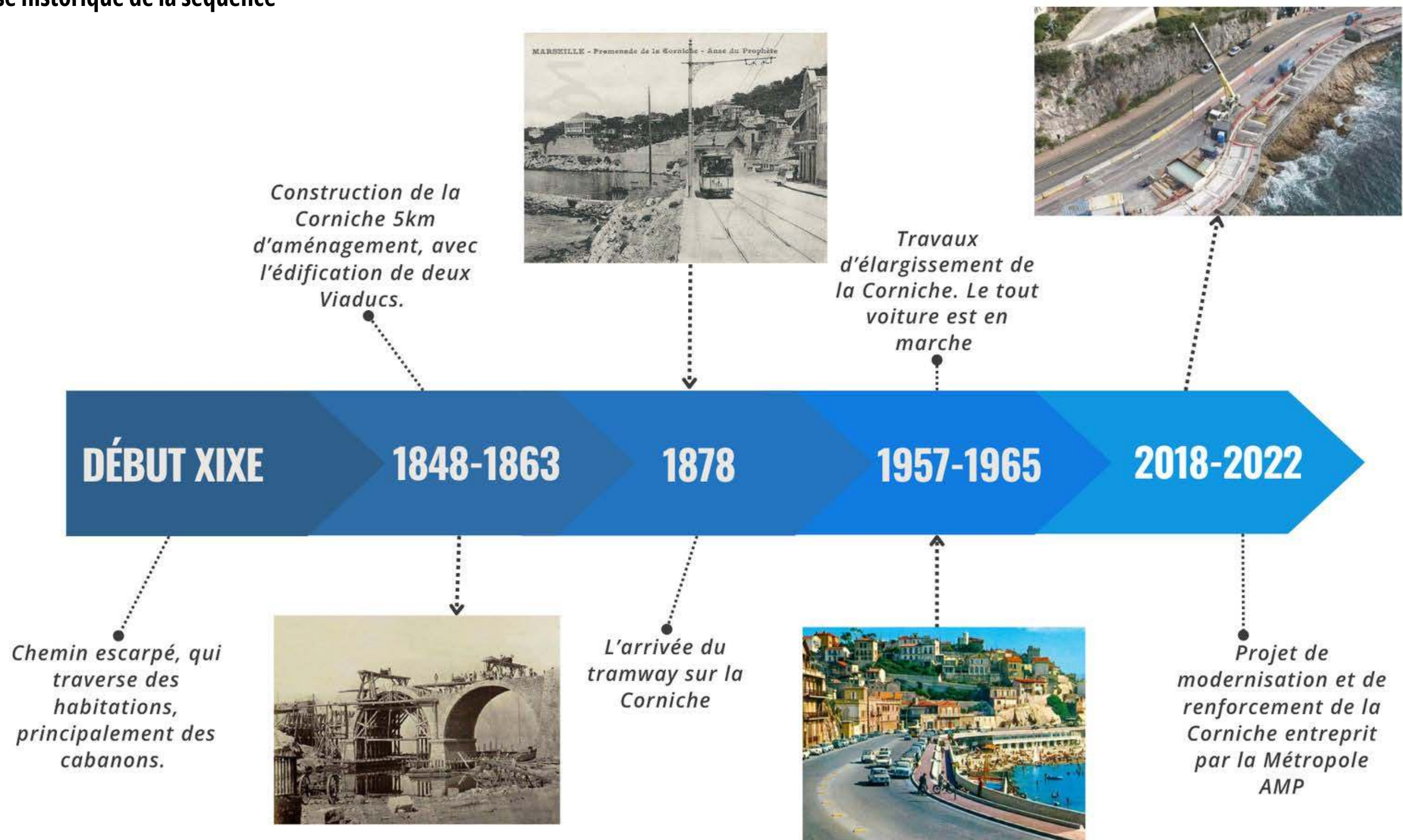
Une alternative proposée par les PMR/PSH serait la piétonnisation du plateau de Malmousque, avec des aménagements adaptés. Cela prolongerait la promenade et offrirait un accès sécurisé depuis le parking. Pour limiter les désagréments aux riverains, deux options pourraient être envisagées : la gratuité du parking pour eux ou l'installation de bornes électriques restreignant l'accès aux seuls riverains.

DIAGNOSTIC PAR SÉQUENCE - LA CORNICHE



Marseille rejoint la mer par la Corniche

Frise historique de la séquence



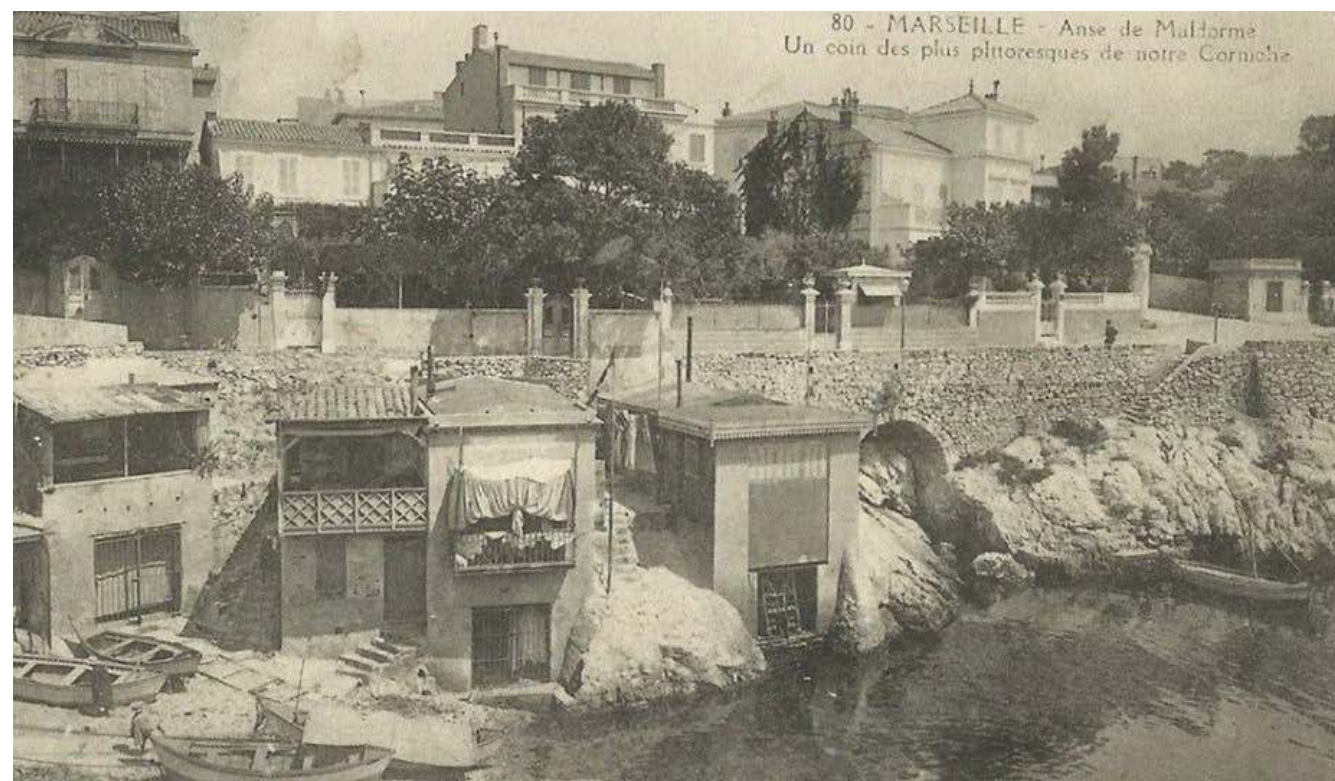
Marseille rejoint la mer par la Corniche

Au XIXe siècle, les corniches sont à la mode et renvoient au nouvel attrait des urbains pour les plaisirs de la mer et du bain. Cette forte volonté de mise en relation de la ville avec la mer donna lieu au percement de cette nouvelle voie. Ce nouveau rapport à la mer est alors progressivement encouragé par les médecins hygiénistes de la fin du XVIIIe siècle qui vantaient les bénéfices de l'air marin pour la santé. Les habitants de Marseille étaient d'ailleurs assez ouverts à ces nouvelles recommandations alors que la ville subissait encore des épidémies meurtrières de choléra et de variole.

La Corniche est cet aménagement de route réalisé sur 5 kilomètres longeant une partie du littoral sud marseillais allant de la plage des Catalans jusqu'au rond point du David. La Corniche rejoint l'avenue du Prado, aménagée avant elle, et permet ainsi la liaison du centre ville aux quartiers sud en donnant un accès rapide à l'autoroute du littoral en direction de l'aéroport, de

Montpellier ou de Lyon. La Corniche s'est construite en deux phases : tout d'abord de 1848 à 1851 entre le rond-point du David et l'anse de la Fausse Monnaie puis, de 1861 à 1863, entre l'anse de la Fausse Monnaie jusqu'aux Catalans. Cette seconde partie était plus difficile et vouteuse à réaliser, puisqu'elle obligea la construction des viaducs de la Fausse Monnaie et du Vallon des Auffes, contrairement à la première partie qui ne nécessitait que l'aménagement de la route.

Avant ce chantier, ce n'était qu'un chemin escarpé sur la roche. Lorsque la Ville de Marseille décida de réaliser la Corniche, il fallut exproprier de nombreuses propriétés du bord de mer, afin de percer cette large route. Ces grands travaux permirent la création de nombreux emplois et à la Ville de réduire le chômage. Ainsi, près de 6 000 personnes sans emploi vont travailler à la réalisation de la Corniche.



Facebook Groupe Vieux Marseille



Facebook Groupe Vieux Marseille

En 1878, le tramway - très présent à Marseille à cette époque - commença à desservir. À partir de ce moment, la Corniche confirme véritablement son statut d'axe structurant. Le réseau de tramway fut cependant abandonné après la Seconde Guerre mondiale en raison de la détérioration du réseau et de l'avènement de la voiture.

Lors des grands travaux d'après Guerre des années 1950, la voiture est placée au centre, cela s'observe sur la Corniche qui voit sa partie routière s'élargir entre 1957 à 1965. Les travaux sont effectués en deux parties. De 1957 à 1959, la route est agrandie du Marégraphe à la plage du Prophète et de 1962 à 1965 du Prophète à la plage du Prado. La route n'est pas élargie en amont au niveau de Malmousque jusqu'aux Catalans, cela aurait nécessité de trop nombreuses expropriations sensibles qui auraient concernées beaucoup d'habitants. Au cours de ces travaux, en 1963, la Corniche est renommée Corniche John Fitzgerald Kennedy en hommage au président américain tout juste assassiné.

En 2016, des études sont réalisées sur la Corniche démontrant quelques fragilités de l'édifice dû notamment à la brise marine

mais aussi à sa forte fréquentation routière. Des travaux de renforcement sont alors entamés par la Métropole Aix-Marseille-Provence. De plus, après plus d'un demi-siècle de tout voiture, la Métropole se fixe des objectifs, la vocation de promenade sur la corniche doit être retrouvée, l'accessibilité renforcée, le banc et les ouvrages rénovés et le parcours aménagé d'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée. Les travaux ont été réalisés en 2018 à partir du Marégraphe et ont été terminés au printemps 2022 à proximité de l'hôtel Nhow.

Le banc de la corniche est le plus long du monde à savoir 3 kilomètres. Il est d'ailleurs présent sur notre terrain d'étude. Une partie de ce banc a d'ailleurs été décoré par des mosaïques représentant Marseille et la Méditerranée, réalisé par des élèves des écoles marseillaise et des résidents de maisons de retraite. Au départ de notre terrain d'étude, est d'ailleurs présent le marégraphe installé depuis 1883, il est le point zéro de l'altitude en France et c'est de là que partent toutes les mesures.



Paris ZigZag

Une séquence aux caractéristiques paysagères exceptionnelles

Contexte paysagé - la Rade sud de Marseille

Notre site d'étude se situe au sein de l'entité paysagère de la rade sud de Marseille, qui s'étend de la Corniche au Parc Balnéaire du Prado. Celle-ci est caractérisée par une bande littorale ouverte sur la mer, par de nombreux aménagements publics de type balnéaire ainsi que par la présence de nombreux espaces végétalisés publics (Parc Valmer, Parc Borély, Parc de Bagatelle, Parc Henri Fabre) comme privés (grandes propriétés privées, villas et vastes jardins). On note d'ailleurs dans ce secteur un taux d'artificialisation plutôt bas de 23% (Agam, 2016).

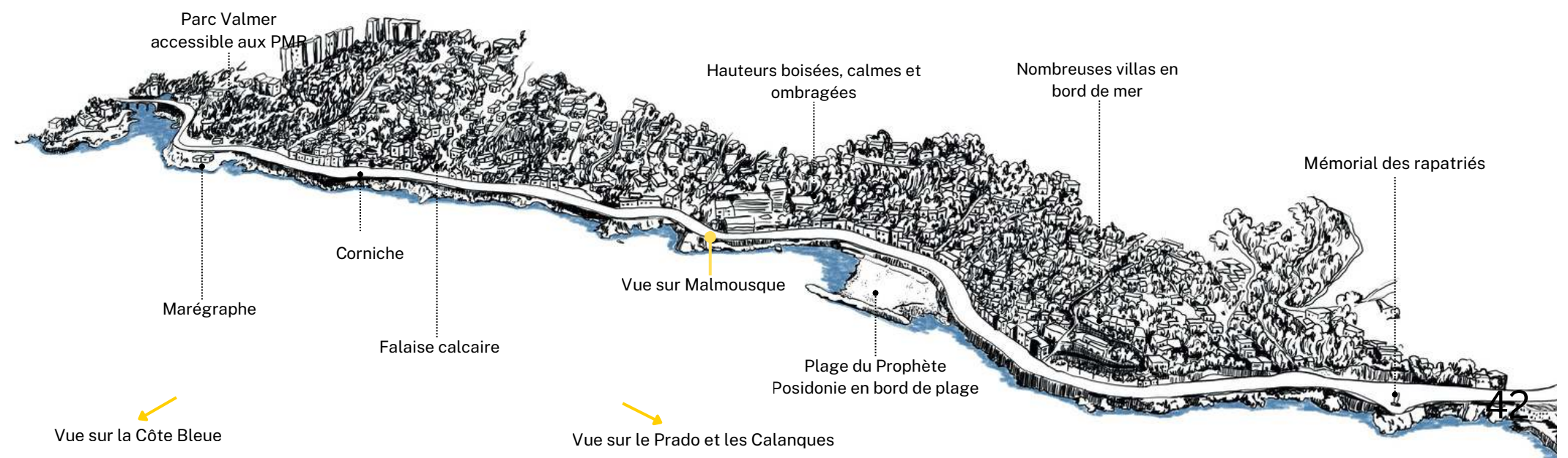
A l'instar de la Côte Bleue, la rade sud de Marseille présente des enjeux écologiques importants. A titre d'exemple, la préservation des herbiers de Posidonie, espèce endémique des côtes méditerranéennes aujourd'hui menacée par l'activité humaine, est essentielle. En plus d'être bénéfique à la biodiversité marine, elle permet notamment une stabilisation des fonds marins, une réduction de la vitesse des courants ainsi qu'une limitation de l'érosion côtière. Nous retrouvons d'ailleurs des banquettes de posidonie sur la plage du Prophète.

De manière plus globale, cette entité paysagère fait partie des zones à enjeux vis-à-vis du changement climatique. En 2024, plusieurs objectifs ont ainsi été définis afin de valoriser la bande littorale

et la rade, d'améliorer la capacité d'accueil du public, l'offre balnéaire, et de garantir la sécurité des personnes et des biens le long du littoral.

Du Marégraphe au Mémorial - un itinéraire entre terre et mer

La Corniche constitue aujourd'hui un linéaire d'exception. En venant épouser la sinuosité du trait de côte, cette infrastructure est un indicateur géographique local : elle marque la rencontre entre la terre et la mer. D'un côté, on retrouve les quartiers d'Endoume, Bompard et Roucas Blanc établis sur une colline boisée et bordés des falaises calcaires du bord de mer. De l'autre, les dernières pointes rocheuses, la plage du Prophète, la rade de Marseille et ses îles du Frioul, d'If, de Gaby et d'Endoume, et au loin la Côte Bleue. La Corniche offre ainsi une véritable ouverture sur le paysage marseillais, et en permet la lecture.





Un jardin privé s'épanchant légèrement sur la Corniche

Au nord de notre site d'étude, le Parc Valmer constitue l'unique espace végétalisé accessible au public et aux personnes à mobilité réduite de notre secteur d'étude. On y retrouve une végétation méditerranéenne riche et de nombreux espaces calmes et ombragés. Le reste de la colline privée est lui aussi doté d'une végétation importante, favorisée par la disposition éparse du bâti : on retrouve notamment de grands jardins arborés au niveau de la villa Gaby et de l'EHPAD Le Soleil. Les hauteurs de la Corniche sont ainsi composées d'une multitude de zones de quiétudes et de continuités pour les espèces animales et végétales. Cela contraste fortement avec la composition bétonnée, encombrée par les flux automobiles et vivement ensoleillée que représente aujourd'hui l'infrastructure de la Corniche.

Au-delà de l'ouverture sur la mer de l'axe est-ouest, le tracé nord-sud surprend aussi par ses multiples vues, qui sont valorisées par la structure élancée de la Corniche : Malmousque, la plage du Prophète, le Prado ou encore les Calanques se révèlent chacun leur tour au fur et à mesure de la promenade.



Vue sur le Prado et les Calanques

Malgré son allure contemporaine, la Corniche s'est constituée au fur-et-à-mesure du temps, des besoins et des désirs des marseillais. Le long de la séquence, plusieurs éléments patrimoniaux rappellent le lien fondamental que la Corniche a avec la Méditerranée, comme le marégraphe (1883) qui fixe l'altitude 0 de la France métropolitaine. Plusieurs éléments de la Corniche du XIXe siècle sont encore visibles dont les anciens ponts qui soutiennent en partie le tablier de béton armé du XXe siècle. Au niveau des rochers, quelques traces de fondations nous rappellent que des cabanons de pêcheurs ont longtemps existés en contre-bas du Roucas Blanc.



Anciennes fondations visibles depuis la plage du Prophète

Perchées sur leur rocher, villas contemporaines et les "folies" architecturales du XIXe siècle cohabitent. En un regard, nous embrassons la réussite de la bourgeoisie marseillaise scellée dans la pierre et le béton sur près de deux siècles. Les bastides résidentielles bâties par la grande bourgeoisie négociante et industrielle de la seconde moitié du XIXe siècle rivalisent d'originalités décoratives et d'ostentation. A l'image de leur siècle l'ensemble est composite : de la sobriété du manoir néoclassique au faste de l'architecture "à l'italienne", qui est notamment représentée par la villa Gaby Deslys qui nous transporte sur le lac de Côme. Tandis que le style néo-renaissance du château Berger nous amène sur les bords de Loire en pastichant le château d'Azay-le-Rideau. Le mélange des genres perdurent avec l'héritage du XXe siècle, des villas art-déco, art nouveau, modernes et contemporaines ont également trouvé leur place ; la cohérence d'ensemble n'est pas ce qui fait la beauté des pentes du Roucas.

Deux uniques exigences semblent contraindre les projets architecturaux : avoir la meilleure vue possible et répondre aux désirs d'ostentation de leurs riches commanditaires. La pression foncière alimentée par un attrait croissant pour ces quartiers prestigieux ont mené au lotissement de certains grands domaines, notamment pour la construction de grandes résidences de haut standing composées de logements collectifs. Ces résidences sont fermées et internalisent de nombreux services, que ce soit des services de sécurité, de conciergerie, des salles de sport, des piscines ou de beaux espaces verts communs que nous devinons derrière les hautes palissades.



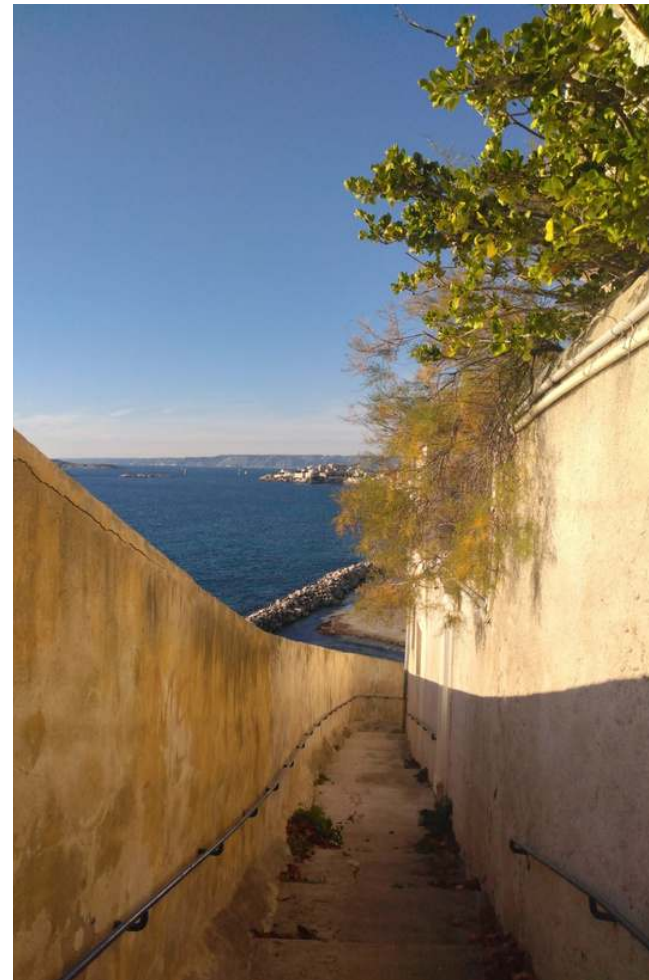
Villa Gaby sur les hauteurs végétalisées de la Corniche

Série d'étonnements

Outre les différents éléments présentés plus haut, notre journée de diagnostic sur le terrain nous a permis d'être surpris à plusieurs reprises. Ci-dessous une série photographique des différents éléments que nous avons relevés à l'occasion de ces observations.



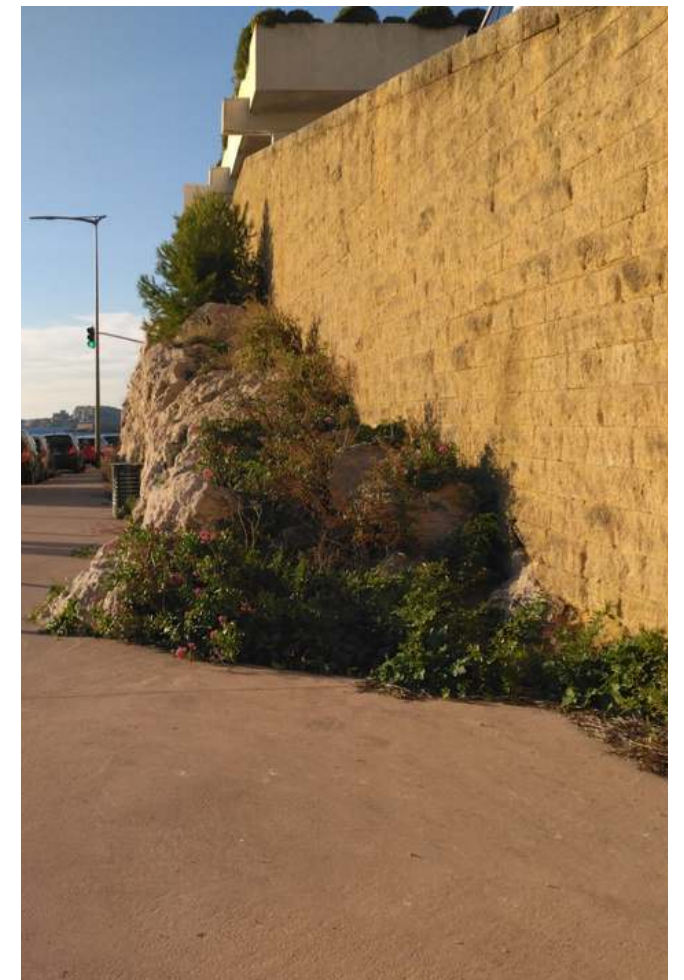
Falaises calcaires et murs de pierre ponctuent le tracé de notre séquence du côté terre de la Corniche. Ils apparaissent par intermittence entre les fronts bâtis et constituent pour nous des éléments à valoriser.



De multiples escaliers accessibles depuis le trottoir côté terre permettent de s'extraire de la Corniche. En plus de plonger les usagers dans une atmosphère radicalement différente (dédale de ruelles étroites et ombragées), ils lui permettent de prendre de la hauteur et d'accéder à de nouvelles vues, notamment sur le linéaire formé par la Corniche.



Nous considérons la Corniche uniquement en tant que linéaire. A plusieurs reprises, elle présente une épaisseur insoupçonnée qu'il est important de considérer, que ce soit au niveau des parkings côté terre ou des belvédères côtés mer.



Les falaises calcaires présentent des interstices rocheux dans lesquels divers végétaux ont su trouver leur place.

Des quartiers prisés par les classes supérieures

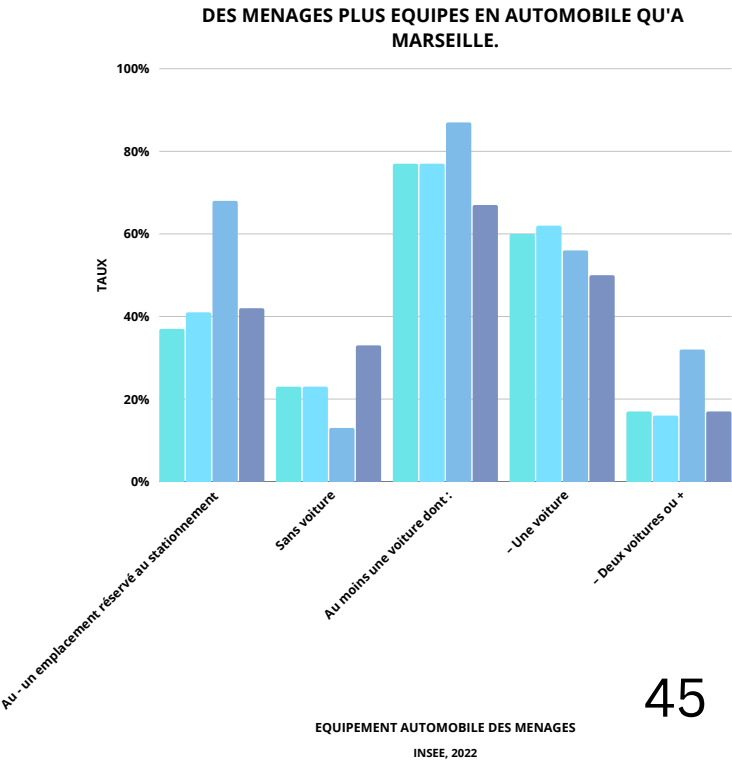
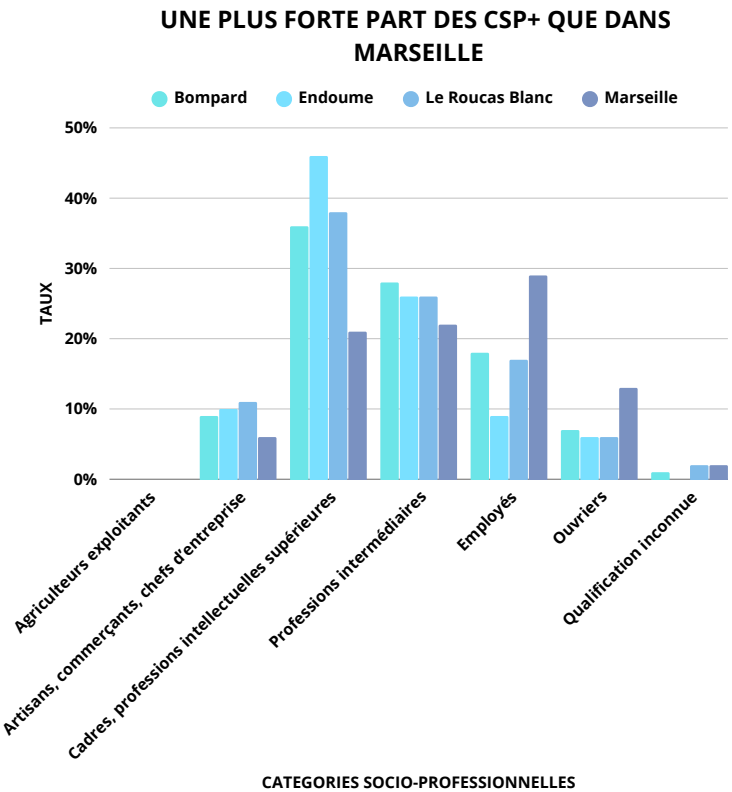
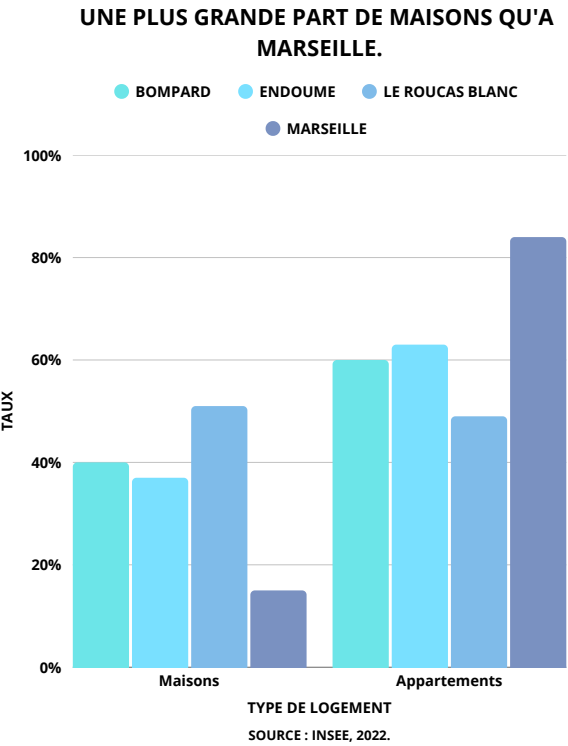
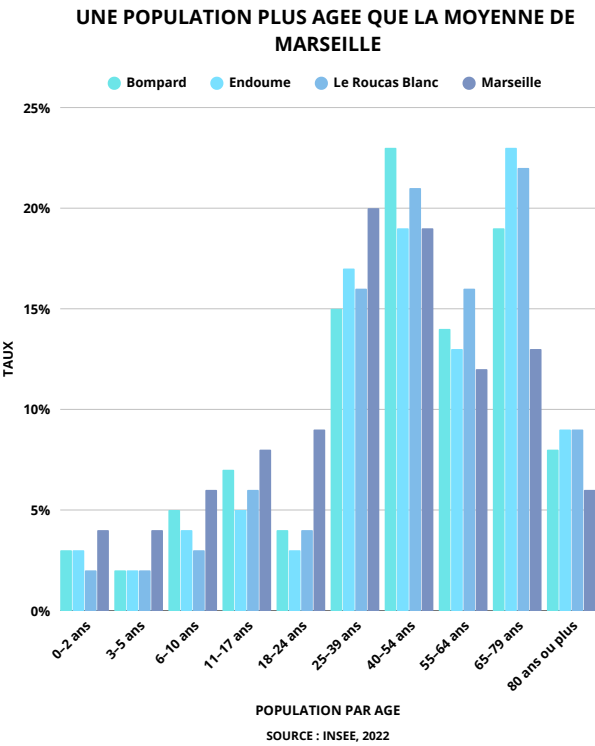
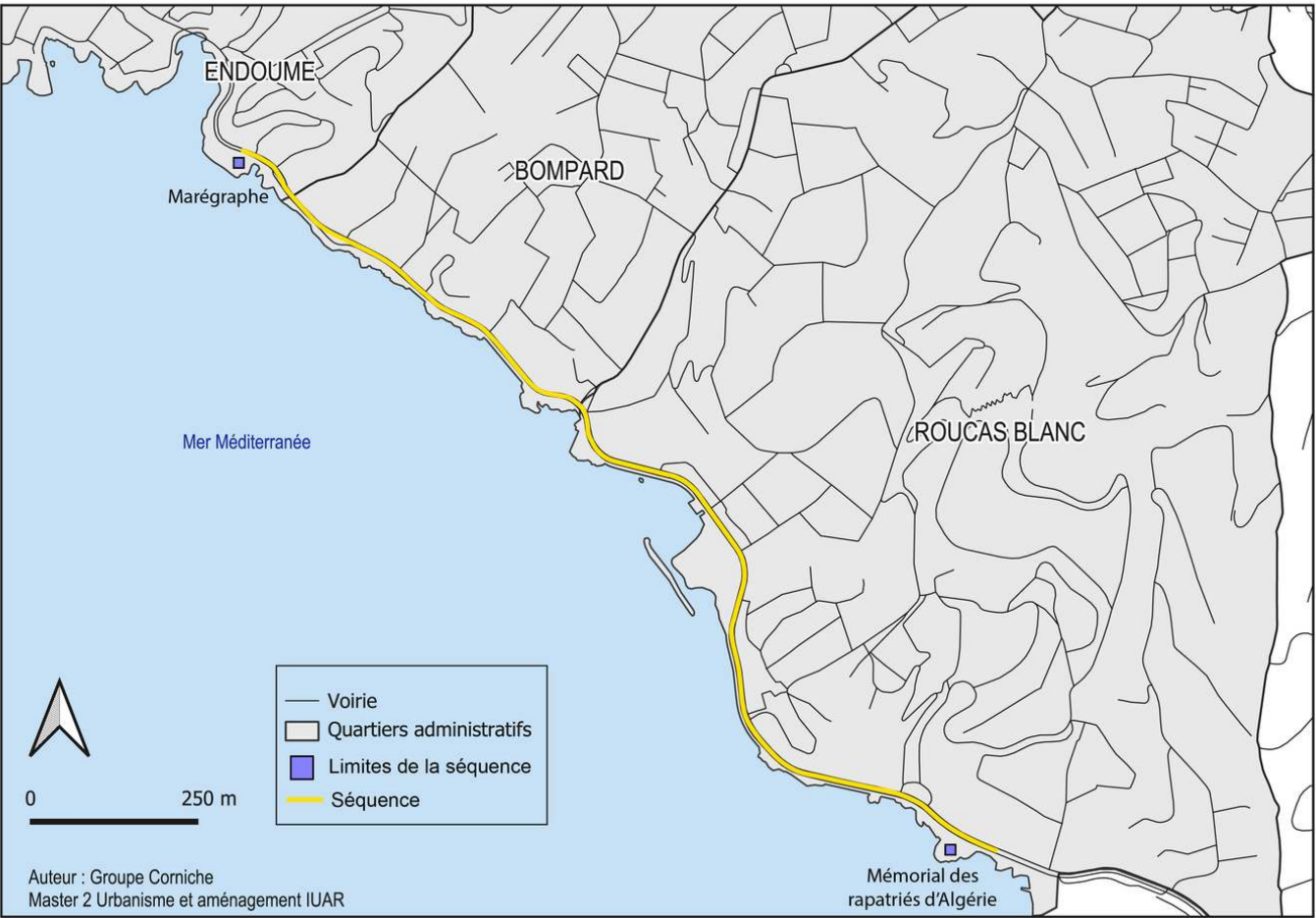
Notre séquence de la corniche qui part du marégraphe pour rejoindre le mémorial de l'armée coloniale est à cheval sur 3 quartiers administratifs du 7ème arrondissement de la ville de Marseille : Endoume, Bompard et le Roucas Blanc. Ces quartiers sont réputés pour faire partie des plus aisés de la ville.

Ces quartiers présentent des structures d'âges plus élevées que dans la ville de Marseille. A Bompard, 19% de la population a entre 65 et 79 ans. A Endoume, cette part est de 23% et au Roucas Blanc elle est de 22%. A Marseille, cette part n'est que de 13%.

Pour preuve, la proportion de "Cadres, professions intellectuelles supérieures" parmi les actifs de 15 à 64 ans est de 36% à Endoume, 46% à Bompard, de 38% au Roucas Blanc, alors qu'elle n'est que de 21% dans la ville de Marseille. Ces différences mettent en exergue le fait que ces quartiers sont les privilégiés des classes supérieures, en partie par leur emplacement et le cadre de vie qu'ils proposent.

La typologie des logements nous renseigne sur le cadre de vie. A Endoume, 40% des logements sont des maisons. A Bompard, ce taux est de 37%. Au Roucas Blanc, ce taux monte à 51%. À titre comparatif, 15% des logements à Marseille sont des maisons. Ces statistiques montrent que les habitants de ces quartiers possèdent de plus larges espaces avec des jardins, qui leur permettent d'internaliser leurs loisirs (piscines, jardins).

Cette typologie des logements implique donc un équipement automobile des ménages. A Endoume et à Bompard, 77% d'entre eux possèdent au moins une voiture. Au Roucas Blanc, cette part est de 87%. A Marseille, elle est de 67%. Ainsi, dans ces quartiers, les ménages sont mieux équipés que la moyenne de la ville de Marseille en termes d'équipement automobile. Ce fort équipement implique l'accessibilité routière de la corniche comme axe majeur du quartier.



Les usages et pratiques : la Corniche populaire

Notre terrain d'étude correspond à l'élargissement de la Corniche réalisé sous l'égide de Gaston Defferre entre 1957 et 1965. Du pont de la fausse monnaie jusqu'à la Marina Olympique, ce tronçon de la Corniche est celui où la chaussée est la plus large. Il était inenvisageable pour la mairie d'élargir la voie à Malmousque, cela aurait nécessité de trop nombreuses expropriations puis le noyau villageois en aurait été défiguré. Cet espace accroché en flanc de falaises, surplombé par de luxueuses villas, nous renvoie aux rapports variés et différenciés que les marseillais ont avec la mer.

La vue pour tous à la vue de tous

Côté terre, perchées sur les pentes du Roucas Blanc, les demeures bourgeoises profitent d'une vue imprenable sur la mer, tout en demeurant bien à distance de l'agitation de la Corniche. Ces villas parfois extravagantes sont autant pensées pour voir que pour être vues. Elles rivalisent de prouesses architecturales pour profiter au mieux des divers points de vue offerts par leur situation, mais également elles visent à démontrer aux passants la réussite de leur propriétaire. Tandis que les usages populaires de la côte font toujours écho aux pratiques anciennes de subsistance qui existaient sur la côte : les cabanons de pêcheurs ont certes disparu. Mais de nombreux pêcheurs lancent leur ligne au niveau du monument des rapatriés d'Algérie, installés sur le "plus long banc du monde", ils pêchent dorades, calamars et poissons de roche.

Des loisirs contemporains

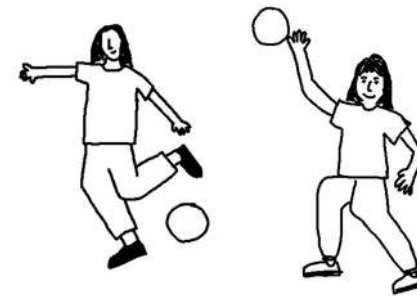
Des pratiques plus contemporaines prennent place sur la Corniche, les joggeurs ont pleinement investi le lieu, pour une pratique occasionnelle ou quotidienne, en toute saison, qu'ils vivent dans le sud de Marseille ou dans le centre-ville, les coureurs se rendent sur la Corniche pour profiter d'un cadre exceptionnel. Selon l'affluence, ils naviguent entre le trottoir du haut et du bas, zigzaguant entre les badauds. Les cyclistes bénéficient d'une place privilégiée depuis les nouveaux aménagements de 2021. Située côté mer, la piste cyclable de la Corniche permet un semblant de continuité cyclable de la fin du vieux port à l'escale Borély, malgré une interruption entre les Catalans et le port de la fausse monnaie. En période estivale, l'affluence est plus intense et les pratiques balnéaires s'intensifient sur la Corniche. La plage du Prophète accueille de nombreux usages : toute l'année, les joueurs de beach volley s'y exercent, puis lorsque arrive la période estivale, les plagistes et les baigneurs viennent en nombre profiter de l'une des rares plages ensablée de Marseille.



quelques bateaux stationnés sur la plage du Prophète



beaucoup de joggeurs



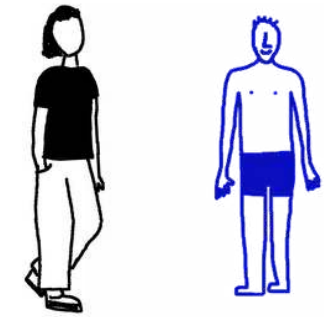
des jeux collectifs notamment du beach volley



beaucoup de touristes en été



des pêcheurs de dorades, calamars et de poissons de roche



de simples promeneurs et baigneurs



énormément de plagistes sur la plage du Prophète



des nageurs sportifs toute l'année



la jeunesse marseillaise se retrouve en bas de la Corniche sur les rochers

Parcours aux côtés de personnes en situation de handicap

Pierre et Eric - PMR en fauteuil

Pour Éric et Pierre, la Corniche est un lieu agréable pour se promener et profiter des vues sur la mer. Toutefois, un problème majeur demeure: l'inaccessibilité des plages. Aucune rampe, ni ascenseur, ne leur permet d'atteindre le rivage (1). Le constat est le même pour le petit belvédère qui surplombe la Méditerranée, dont l'accès se fait par des escaliers (2).



De manière globale, la circulation le long de la Corniche, côté mer, reste relativement simple pour une personne en fauteuil : le cheminement est accessible, et les rampes facilitent le passage entre les trottoirs, les bancs et les arrêts de bus.

Pour se rendre sur place, Éric a utilisé le Handibus — système de transport sur réservation réservé aux PSH — tandis que Pierre est venu en voiture.

Selon Pierre, une Corniche idéale passerait par une restructuration de la voirie. Il propose de transformer l'aménagement actuel (deux voies côté terre, une voie côté mer) en un schéma 2x1 voie. L'espace ainsi libéré de la voiture pourrait accueillir des zones d'ombre, des commerces, ou encore du stationnement.



Gérard - déficient visuel

Pour Gérard, la Corniche constitue un espace plaisant et relativement simple à parcourir: le mur et le long banc forment un guide qui lui permet d'avancer en alignant sa canne sur le rebord.

En revanche, il souligne un manque important de signalisation adaptée : absence de bandes d'éveil à l'approche des escaliers (3 et 4) ; absence de garde-corps en bas de certains escaliers, ce qui représente un danger majeur, particulièrement près de l'eau ; manque de mains courantes, ou mains courantes trop courtes : Gérard doit parfois se pencher et tendre le bras pour les attraper, au risque de perdre l'équilibre (3).

Nous avons demandé à Gérard s'il se rend à la Corniche lors de l'événement « La Voie est Libre ». Il nous a expliqué qu'il préfère ne pas y aller, car ces journées perturbent ses repères. L'espace, habituellement bien organisé entre piétons, cyclistes et automobilistes, devient alors très fréquenté et plus difficile à lire. Avec le bruit, les enfants qui courent et les mouvements imprévisibles, il lui est plus difficile d'anticiper les dangers. Dans ces conditions, il ne se sent pas en sécurité. Pour venir, Gérard a emprunté le bus.



Quentin - PMR, se déplace à l'aide d'une canne

Quentin quand à lui ne rencontre pas trop de difficultés pour se déplacer mais il a besoin d'endroit pour s'asseoir et des zones d'ombre se reposer. Il dénonce un manque de point d'eau pour se rafraîchir et une quantité insuffisantes de toilettes le long de la Corniche.

En conclusion

Cette balade nous a permis d'affiner notre regard sur l'espace public en identifiant des éléments auxquels les personnes en situation de handicap sont quotidiennement confrontées. Elle a révélé des obstacles ou points de vigilance souvent imperceptibles pour des usagers valides. Cette immersion souligne ainsi l'importance de prendre en compte la pluralité des besoins et des parcours dans l'analyse et la conception des aménagements urbains.

Concernant notre séquence, chacun décrit la Corniche comme un lieu agréable, et ce, quelque soit le type de handicap. Son panorama exceptionnel — entre mer, îles et architecture — en fait un espace très apprécié. De plus, l'organisation de la voirie, où cohabitent piétons, cyclistes et automobilistes, leur procure un sentiment de sécurité.



Deux rives, deux parcours

Côté mer :

Une promenade accessible

Les aménagements récents du côté mer offrent une promenade relativement accessible, partagée entre piétons, cyclistes. De nombreux escaliers et quelques rampes permettent de passer du banc au trottoir.

Les limites observées :

- Transports en commun : les PSH doivent parfois effectuer un détour pour trouver une rampe et un arrêt de bus accessible ;
- Manque de point d'eau : un seul sur toute la longueur côté mer ;
- Manque de zones d'ombre notamment pour les jours chauds en été ;
- Des accès à la mer impossibles pour les personnes en fauteuil : aucune rampe ou ascenseur pour atteindre la plage/le belvédère
- Rétrécissements : A certains endroits la Corniche est plus étroite. Il est difficile voire impossible pour deux fauteuils de se croiser.
- Obstacles et/ou dangers ponctuels : les vélos qui passent à toute vitesse ou les motos qui se garent sur le trottoir constituent un danger pour les personnes en situation de handicap (risque de se faire percuter ou bien de circuler sur la piste cyclable bien qu'interdit par la nouvelle loi).

Dans l'ensemble, ce côté reste praticable pour les personnes en situation de handicap, mais l'accessibilité n'est pas continue et peut devenir risquée à certains endroits.

Côté terre :

Un parcours quasi impossible

L'accessibilité côté terre est très limitée, voire impossible pour les personnes en situation de handicap, qu'il s'agisse de déficience visuelle ou de mobilité réduite.

Le trottoir est étroit, en mauvais état et obstrué par divers obstacles :

- Les lampadaires et poubelles sont souvent placés au milieu du trottoir, créant des points de blocage pour un fauteuil ou de dangers pour une personne malvoyante.
- Le revêtement de sol : certains endroits présentent des différences de niveau suffisantes pour provoquer des chutes.
- Les sorties de garage et villas créent des dévers et rendent la progression complexe pour un fauteuil roulant.

Par ailleurs, sur toute cette portion, on ne trouve que deux bancs et un seul point d'eau situé à l'entrée du Parc Valmer. Ce parc est particulièrement apprécié, on peut s'y rendre sans difficulté et profiter de la vue dégagée sur la mer.



Un axe routier imposant

La voiture occupe depuis les années 60 une place dominante, avec deux à trois voies de circulation. L'urbanisme fonctionnaliste a fait de la Corniche un espace repensé pour la mobilité automobile. La présence de nombreuses voies larges, prenant la majorité de la place de la Corniche, crée une prédisposition aux vitesses excessives.

De cette large voirie dédiée au flux routier découlent de nombreux conflits d'usages dans les cheminements piétons entre les deux trottoirs, des modes actifs, des piétons et de l'accès aux bus.

La corniche Kennedy concentre des usages multiples (automobilistes, bus, cyclistes, joggeurs, familles, touristes, riverains) dans un espace littoral contraint, ce qui génère des tensions structurelles.

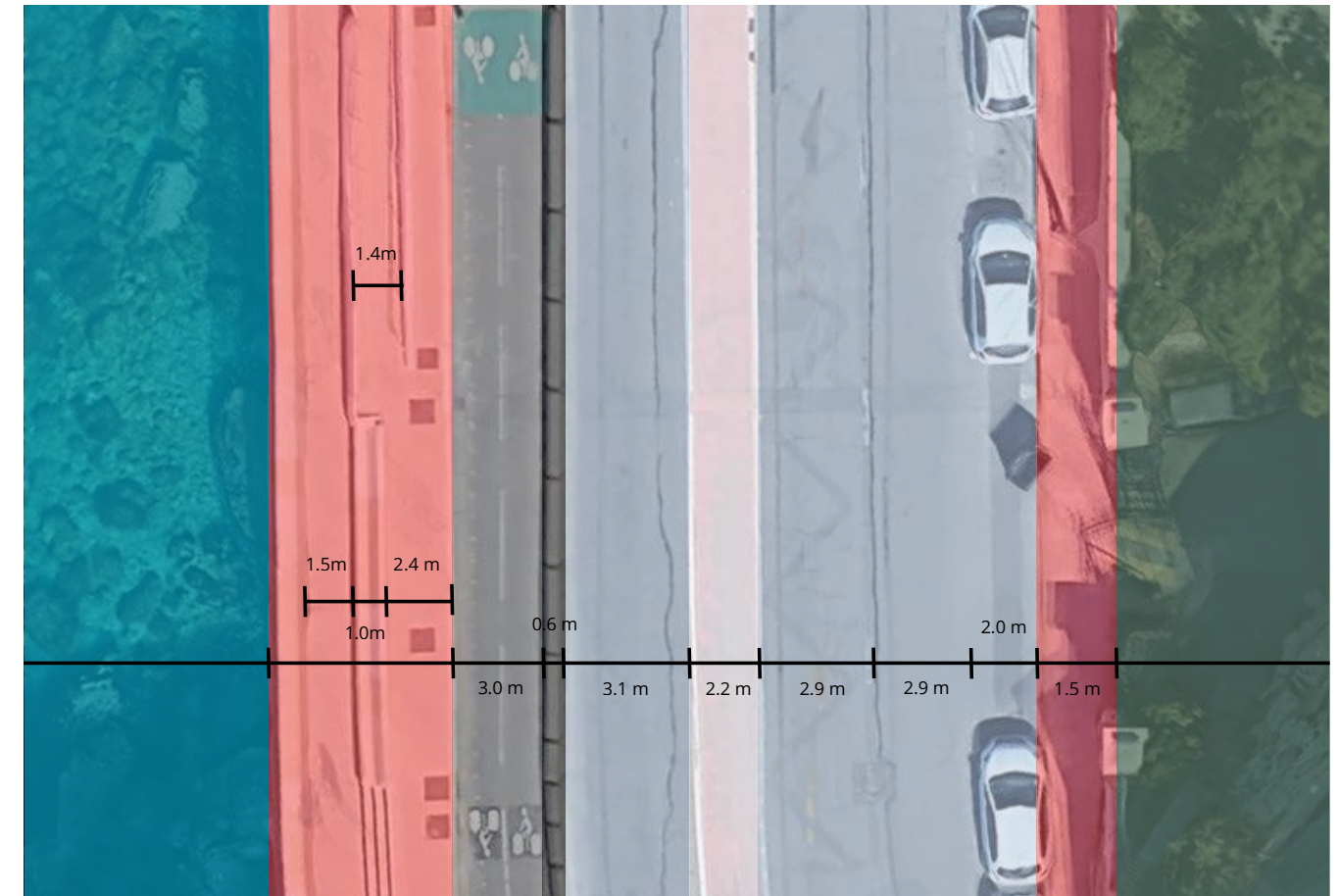
Cette prépondérance réduit l'espace dédié aux mobilités actives et fragilise la cohabitation, en particulier lors des pics touristiques. En 2018, la métropole AMP décide de moderniser la Corniche. Comme dit précédemment ces travaux insèrent une voie cyclable bidirectionnelle. Cependant, des problèmes vont apparaître rapidement. L'aménagement cyclable entre en conflit direct avec les arrêts de bus, ce qui augmente l'accidentologie pour les piétons. De plus, les zones de traversée sont souvent mal sécurisées, avec une faible visibilité entre véhicules et piétons, surtout de nuit de fait de l'éclairage.

Côté piéton, la situation est contrastée : le côté mer est très attractif mais souvent saturé, étroit tandis que le côté terre bénéficie d'un usage nettement moindre marqué par des obstacles dans le parcours (poteaux, poubelles...), créant une inégalité d'attractivité et de confort entre les deux rives de la corniche. La proximité du littoral expose aussi à des risques spécifiques : glissades, absence de garde-corps adaptés, engorgements au niveau des escaliers et des accès à la mer.

De plus, lors des journées « La Voie est Libre », la corniche est piétonne : voitures interdites, et l'axe devient un espace de promenade, pour vélo, trottinette, rollers, etc. Ce type d'événement montre bien l'ambition d'un espace partagé, mais aussi la tension permanente avec la domination de l'automobile qui reprend le dessus une fois cette journée finie.



Piste cyclable accolée à l'arrêt de bus



- Passage piéton
- Piste cyclable
- Passage voiture

LES PROJETS PAR SÉQUENCE



ORIENTATIONS GÉNÉRALES DES PROJETS

Bien que nous ayons travaillé par séquence, notre méthode fondée sur une approche sensible, au plus près de l'expertise d'usage des personnes en situation de handicap, nous a tous menés vers des orientations générales communes.

Mise en valeur des lieux

Ce tracé que nous avons étudié comprend certains des lieux les plus touristiques et pittoresques de Marseille : du Vieux-Port urbain et minéral à la Corniche par-dessus la mer, en passant par les ambiances villageoises du Vallon des Auffes et de Malmousque. Ainsi, nous avons orienté nos projets pour rendre accessibles ces lieux uniques ; pour que tous puissent profiter des vues et des plaisirs balnéaires qu'ils offrent, et qu'ainsi tous puissent découvrir dans de bonnes conditions - ce patrimoine maritime exceptionnel qui marque l'identité de la cité phocéenne.

Apaiser la circulation

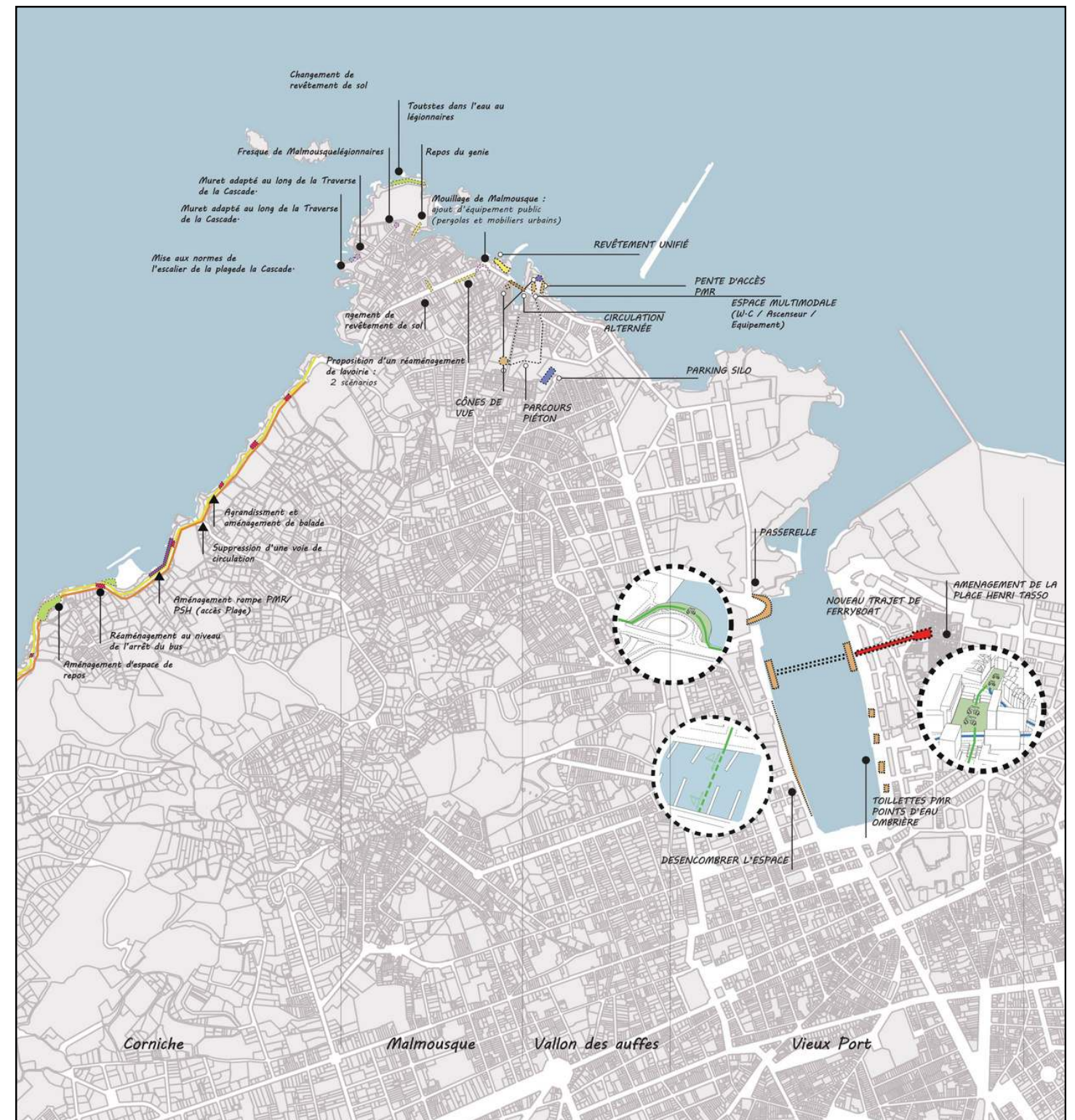
Notre attention s'est d'abord portée sur la circulation et les conflits d'usages nombreux sur la Corniche. Pour apaiser l'ensemble, nous proposons un plan qui vise à refaire de la Corniche et du Vieux-Port des lieux de promenade sécurisée. Nous avons opté pour une large panoplie d'aménagements, que ce soit la réduction des voies dédiées à l'automobile (Corniche), la mise en place de voies à circulation alternée (Vallon-des-Auffes) ou par la réduction du nombre de places de

parking sur la voirie (Malmousque). Travailler par séquence, à l'échelle des quartiers, nous a permis de penser ces espaces dans leur transversalité et d'envisager le report d'un nombre significatif de places de stationnement dans les terres (Vallon-des-Auffes). Néanmoins, nos aménagements ont pour objectif de dissuader les automobilistes d'emprunter la Corniche pour leurs trajets de transit. Pour résumer, la Corniche perd en efficacité routière mais gagne en inclusivité et s'apaise pour les piétons.

L'accessibilité comme opportunité

Nous ne voulons pas que le pittoresque des lieux et les contraintes de la topographie demeurent un obstacle à l'accessibilité. Notre seconde proposition est d'offrir de nouveaux espaces orientés vers la Méditerranée pour élargir l'offre de loisirs balnéaires. En résumé, il s'agit de ne plus considérer la mise en accessibilité comme une contrainte mais comme l'occasion de créer de nouveaux espaces publics qui ouvrent de nouvelles perspectives paysagères et qui proposent des équipements d'une meilleure qualité et stratégiquement positionnés.

L'ensemble de ces projets a été pensé suivant quatre principes fondamentaux : l'inclusivité, l'esthétisme, l'adaptabilité et l'apaisement que nous avons essayé de respecter tout du long de la conception de nos propositions.



Cartographie de l'ensemble des projets



Nos propositions d'aménagements pour le Vieux-Port

Suite à notre diagnostic, plusieurs enjeux sont apparus comme déterminants : difficultés de connexion entre les rives, circulation automobile encore trop présente malgré la piétonnisation partielle du Vieux-Port, ruptures de niveaux et obstacles sur les cheminements, ainsi qu'un manque de confort et de repères pour les usagers. Nous nous sommes alors interrogés : comment faire pour que chacun puisse traverser, longer et profiter pleinement de ce lieu emblématique de Marseille ? Quatre types de projets ont émergé au fil de nos discussions :

- Reconnecter les rives et apaiser les mobilités. L'objectif est de créer un axe structurant à l'ouest du Vieux-Port, reliant le quartier du Panier à la rive sud. Il s'agit notamment de sécuriser les flux.
- Expérimenter un franchissement piéton innovant. Au sein de l'axe structurant, nous proposons un micro-projet à valeur expérimentale : une passerelle piétonne passant au-dessus des voies routières.
- Améliorer l'accessibilité et corriger les dysfonctionnements. Il s'agit de corriger les obstacles existants, de réduire les ruptures de niveaux et d'améliorer la signalétique.
- Renforcer la qualité d'usage du Vieux-Port. Nous proposons des aménagements de confort adaptés à tous.

Ainsi, l'ensemble de ces interventions contribue à rendre le Vieux-Port plus lisible, plus agréable et plus accessible pour l'ensemble des usagers.

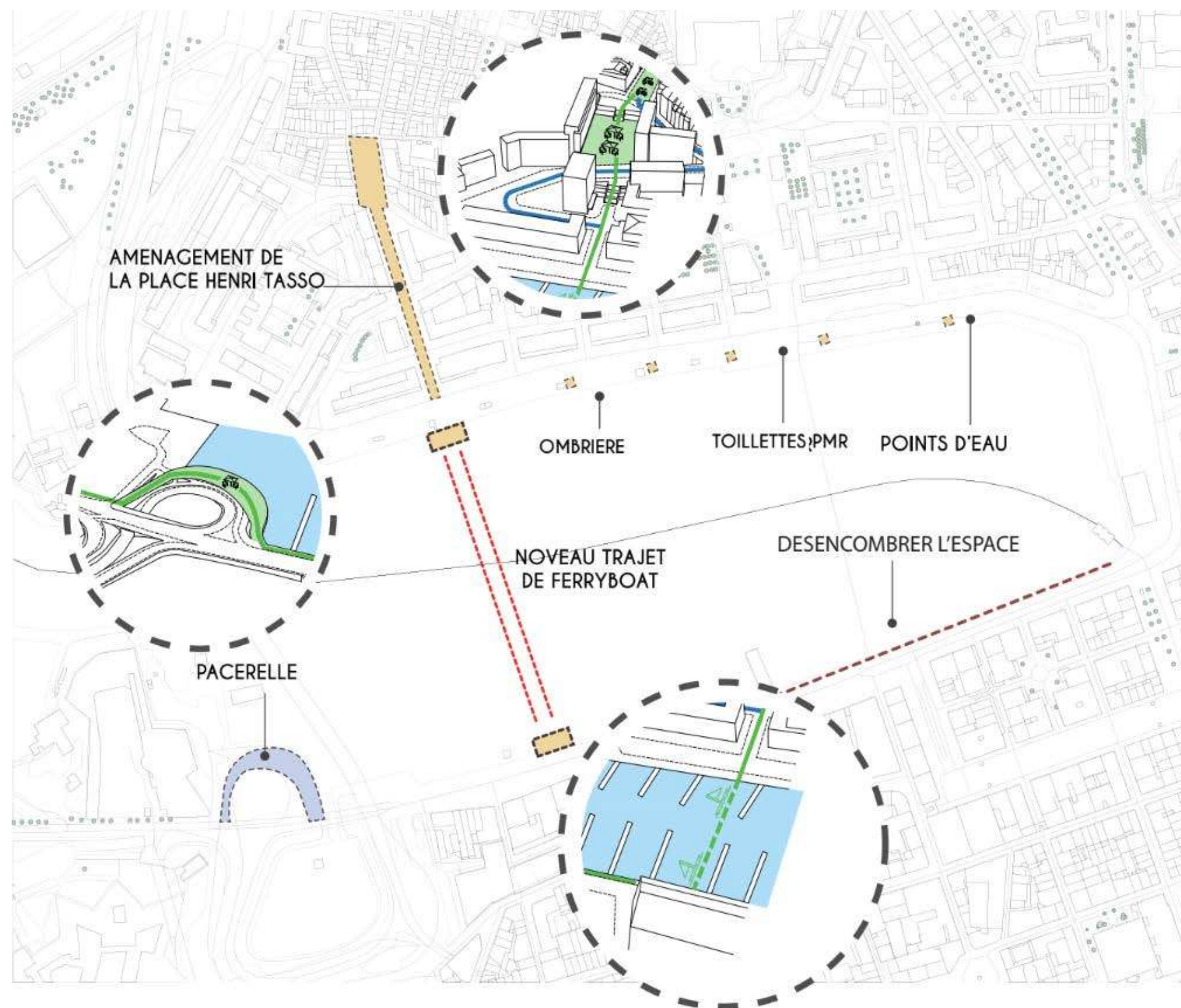


Schéma global des propositions d'aménagements

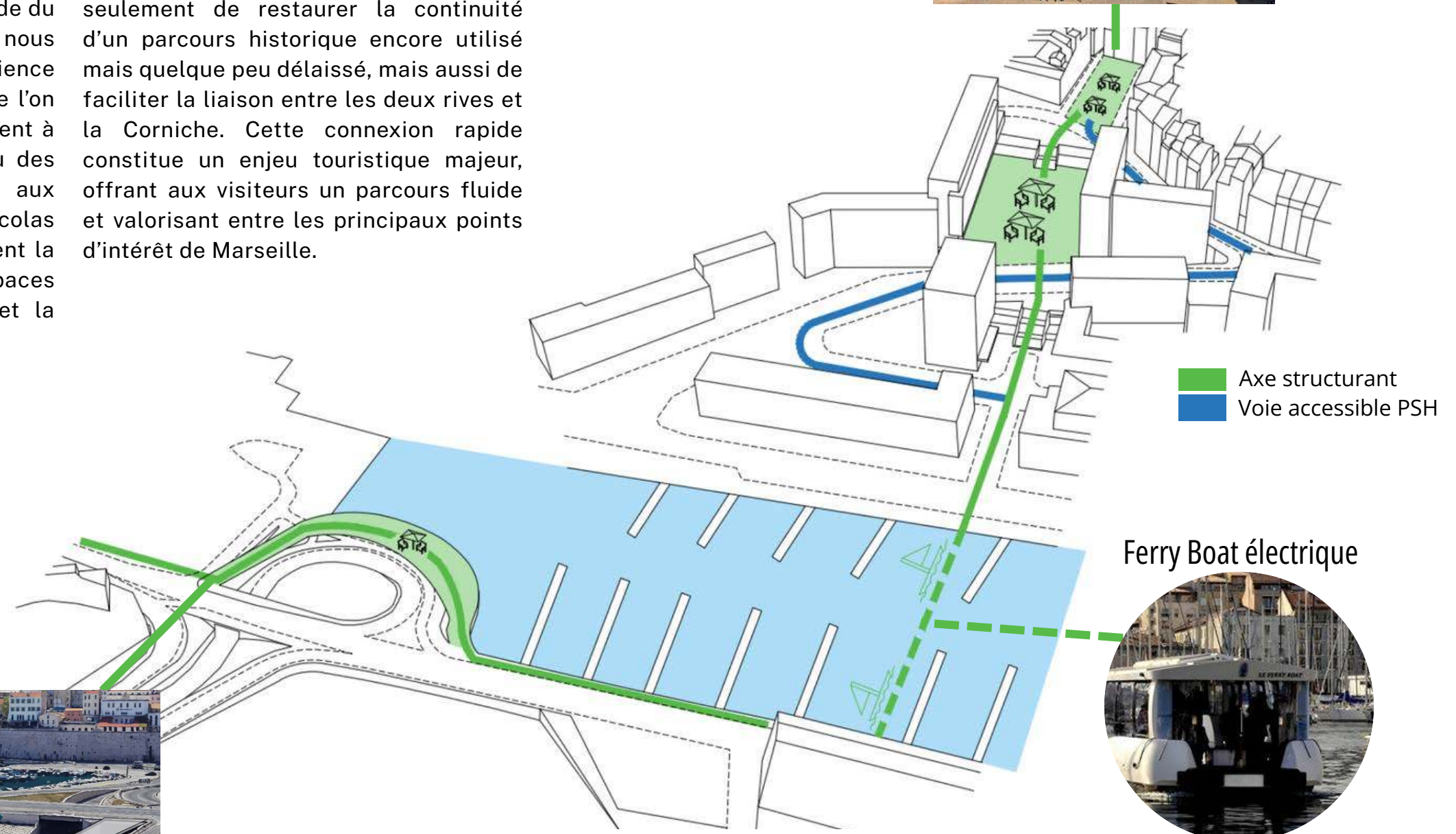
Projet 1 : Apprécier le Vieux-Port dans son entièreté, du Panier jusqu'à Saint Nicolas

Présentation du nouvel axe structurant à l'ouest du port

Comme présenté dans les éléments de contextualisation, le quartier du Panier - en tant que cœur historique de Marseille - constitue un élément majeur du tissu urbain de la ville. Cependant, lors de nos déambulations à partir de l'esplanade du Vieux-Port et de son ombrière, nous avons constaté que l'expérience piétonne se détériore à mesure que l'on s'en éloigne. Les parcours se heurtent à des dysfonctionnements au niveau des connexions urbaines, notamment aux abords du Fort Saint-Jean, Saint-Nicolas et du Panier. Ces constats soulignent la nécessité de reconnecter ces espaces pour en améliorer l'accessibilité et la cohérence urbaine.

Ainsi, dans la mesure où l'esplanade du Vieux-Port bénéficie déjà d'un aménagement relativement plat et agréable pour le piéton, l'objectif est de se concentrer davantage sur les extrémités citées précédemment, afin de renforcer la continuité et la cohérence du parcours. Relier les deux rives par l'eau permettrait, non seulement de restaurer la continuité d'un parcours historique encore utilisé mais quelque peu délaissé, mais aussi de faciliter la liaison entre les deux rives et la Corniche. Cette connexion rapide constitue un enjeu touristique majeur, offrant aux visiteurs un parcours fluide et valorisant entre les principaux points d'intérêt de Marseille.

La Place de Lenche (13002)



Passerelle Saint Nicolas (13007)



Un nouvel axe structurant à l'ouest du Vieux-Port

Projet 1 : Apprécier le Vieux-Port dans son entièreté, du Panier jusqu'à Saint Nicolas

Zoom sur les installations du nouvel axe structurant

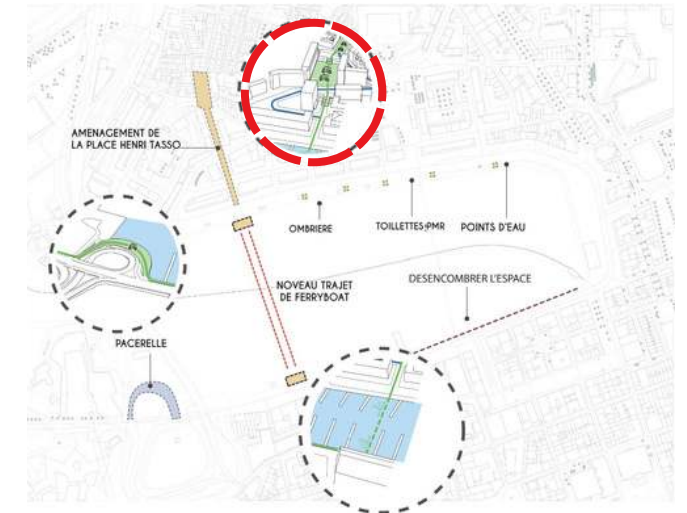
Concrètement, la proposition commence par la transformation de la rue Henri Tasso en une place piétonne, en remplaçant l'actuel parking. Cette intervention vise à créer un espace public de qualité, comparable à la place de Lenche actuelle, offrant une vue dégagée sur le Vieux-Port et la Basilique Notre-Dame de la Garde. Au-delà de l'aspect paysager, cette requalification permettrait de redynamiser l'axe reliant le quartier du Panier au Vieux-Port, en favorisant la circulation piétonne et la convivialité.

Ensuite, dans une logique de continuité spatio-fonctionnelle, il est également proposé de déplacer, voire de doubler, l'embarquement du ferry-boat plus en amont sur le Vieux-Port. Une liaison pareille a déjà existé, notamment entre Saint-Jean et Rive-Neuve, avant d'être abandonnée en raison de la construction du pont transbordeur. Ce dernier ayant été détruit, la réintroduction d'une telle ligne pourrait être envisagée. Cette modification rendrait accessible le parcours touristique. Elle permettrait un accès rapide aux espaces balnéaires et à la Corniche, renforçant la cohérence de l'itinéraire touristique le long du Vieux-Port.

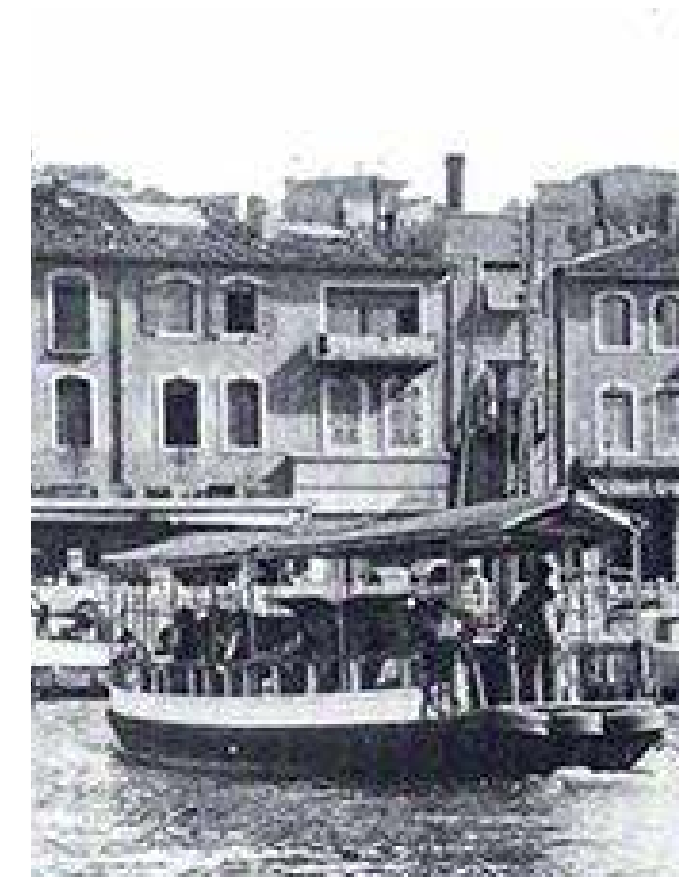
Ces deux interventions combinées visent à améliorer à la fois la fluidité des déplacements piétons et l'expérience touristique, et ce en consolidant la connexion entre le centre historique et les rives du port.



Transformer le parking rue Henri Tasso en place animée



Croquis de la future place aménagée



**Réintroduire la ligne Ferry-Boat
Saint-Jean / Rive-Neuve**

Projet 2 : La passerelle Saint Nicolas, un point de passage sûr et apaisé

Au regard de l'étroitesse de la rive sud au niveau de la Criée et du besoin incompressible de maintenir trois voies automobiles, il a été décidé de ne pas réduire l'accès automobile à cet endroit. Pour répondre à la fois aux contraintes de circulation et aux besoins des piétons, la proposition consiste à aménager une passerelle au niveau de l'échangeur. Celle-ci serait située sur la droite de l'échangeur, légèrement au-dessus de l'eau, au-dessus des voitures et du parking militaire.

La passerelle, d'une largeur comprise entre 10 et 15 mètres et d'une hauteur de 5 mètres, s'inspirerait d'une trame architecturale comparable à celle de la Corniche, créant un espace à la fois fonctionnel et esthétique. Elle constituerait un point de passage sécurisé et accessible pour les piétons, permettant de relier le Vieux-Port aux Catalans, puis à la Corniche. En plus de sa fonction de liaison, elle offrirait un véritable lieu de respiration dans la ville, avec un cône de vue imprenable sur le Vieux-Port. Grâce à sa largeur, il serait même possible d'envisager des aménagements à la manière des "ramblas" espagnoles, combinant promenade, espaces de détente et animations urbaines.

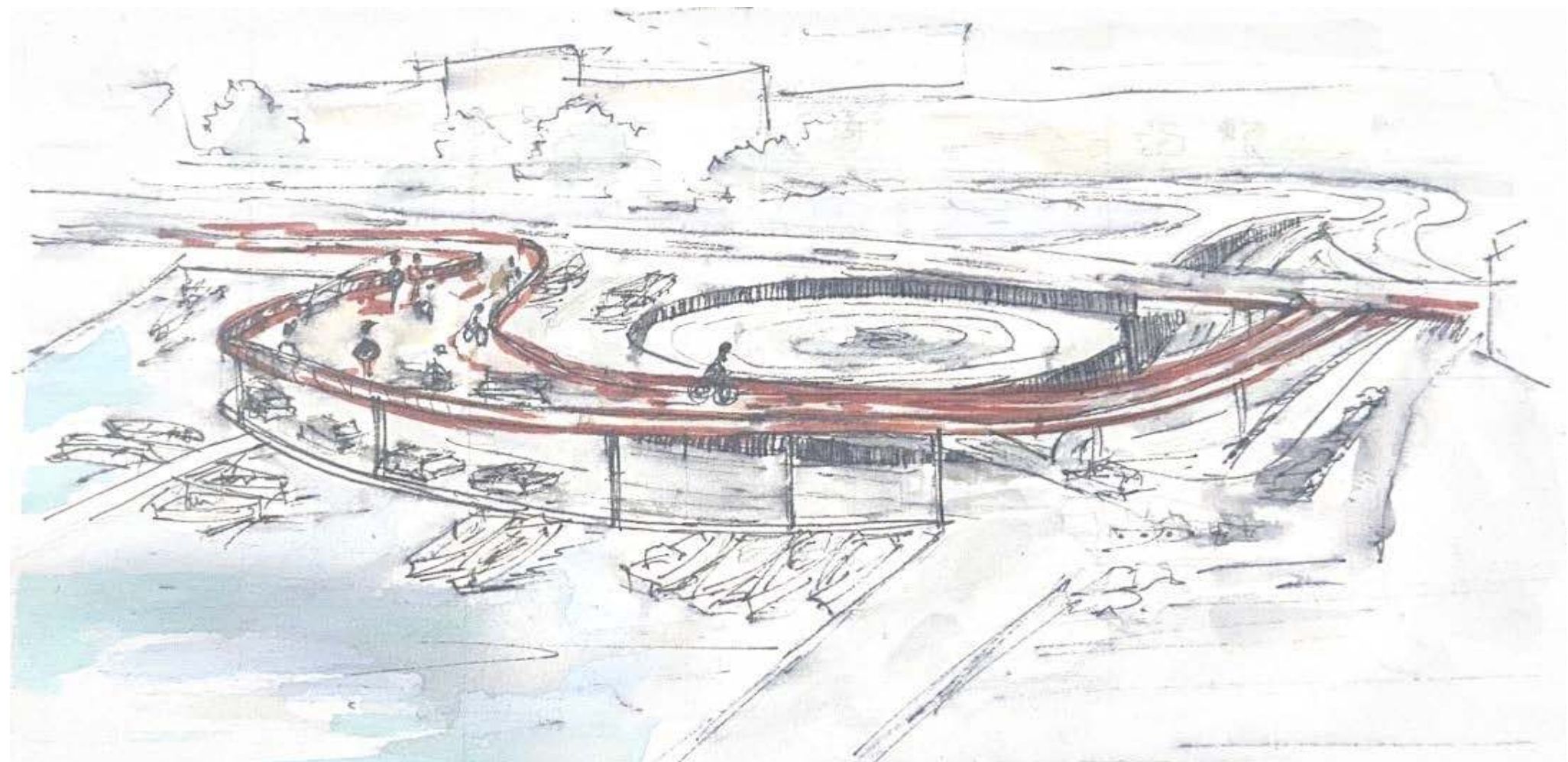
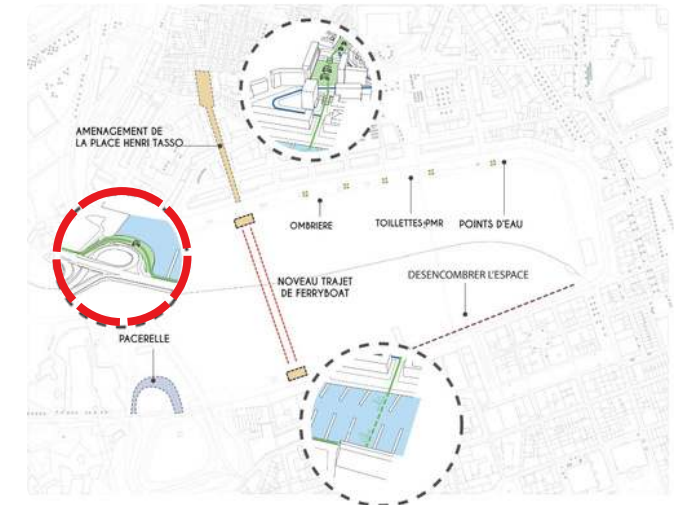
Cette intervention permettrait ainsi de concilier fluidité de la circulation automobile et qualité des espaces publics, tout en offrant aux piétons une expérience urbaine valorisante et panoramique.



Trame architecturale similaire à la Corniche Kennedy



Animation et mobilier urbain à la manière des Ramblas espagnoles



Croquis de la passerelle au niveau de l'échangeur

Projet 3 : Renforcer la qualité d'usage du Vieux-Port, apaiser l'espace public

L'objectif du projet est de transformer le Vieux-Port en un véritable espace de vie et non plus uniquement un lieu de passage ou de déambulation touristique. Pour cela, l'aménagement prévoit d'introduire des usages plus confortables, plus lisibles et accessibles à tous, tout en apaisant les circulations.

Un mobilier urbain pensé pour tous

L'ajout de bancs ergonomiques, de sièges adaptés et de zones d'attente ombragées permet d'offrir de vraies haltes pour les personnes âgées, les familles, mais aussi les personnes à mobilité réduite, souvent contraintes de traverser de longues distances sans point de repos.

Le mobilier est conçu pour faciliter l'assise, le relevé et la présence prolongée, répondant aux besoins identifiés lors des observations de terrain.

Des services essentiels intégrés

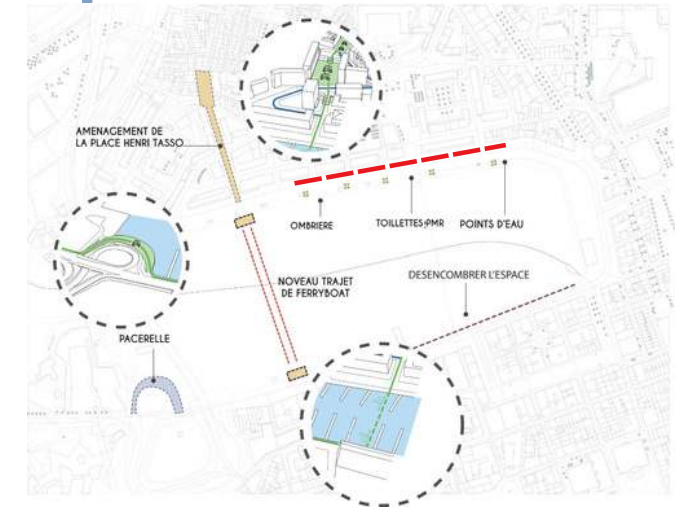
L'installation de points d'eau et de toilettes accessibles participe directement au confort d'usage. Ces équipements renforcent l'hospitalité du lieu, aujourd'hui insuffisante malgré la forte fréquentation du site.

Ils soutiennent l'idée d'un Vieux-Port pensé comme un espace public complet et fonctionnel, capable d'accueillir différents publics dans la durée.

Un espace public plus lisible et apaisé

En recomposant les circulations et en clarifiant les usages, le projet cherche à réduire les conflits d'usages (piétons, joggeurs, PMR, flux touristiques).

L'aire centrale devient un espace plus fluide, mieux organisé, où chacun peut se déplacer sereinement.



AVANT



APRES



Projet 4 : Corriger les dysfonctionnements pour une meilleure accessibilité du port

Gérer les obstacles pour assurer l'accessibilité, en sécurité

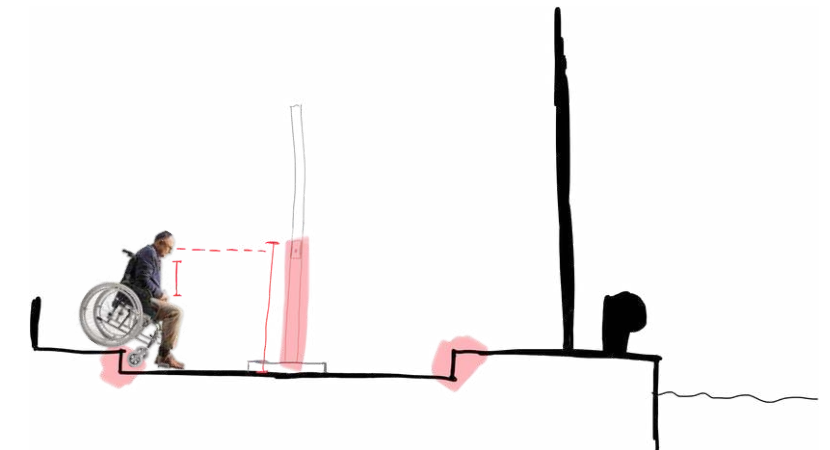
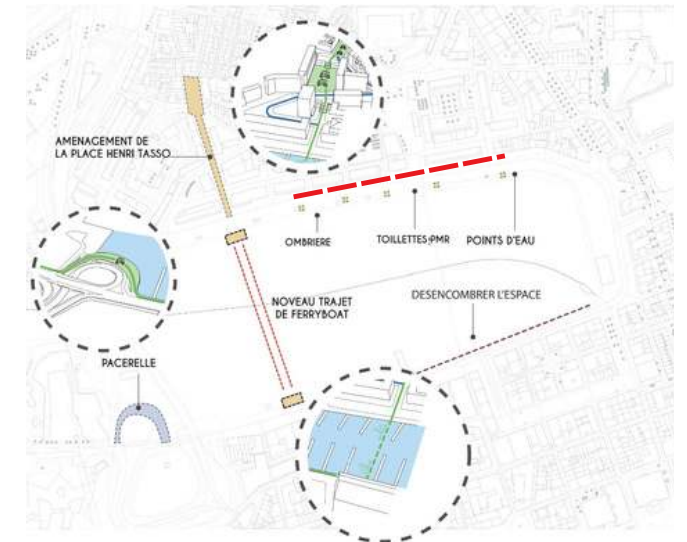
Le premier objectif est de supprimer les obstacles qui rendent les déplacements difficiles ou risqués. Certains secteurs présentent encore des ruptures de niveau, des revêtements irréguliers ou des équipements peu adaptés. Le projet vise donc à harmoniser le sol pour assurer une continuité plus confortable, à compléter les bandes podotactiles manquantes et à rendre les traversées réellement accessibles grâce à des feux

sonores équipés de boutons larges et situés à la bonne hauteur. La réduction de l'encombrement au sol participe également à la sécurité, tout en préservant les éléments patrimoniaux, comme les bittes d'amarrage, dont il faut sécuriser l'environnement sans les dénaturer.

Pour une meilleure lisibilité de l'espace

Le second axe consiste à rendre les usages plus clairs et intuitifs, afin que chacun puisse se repérer facilement.

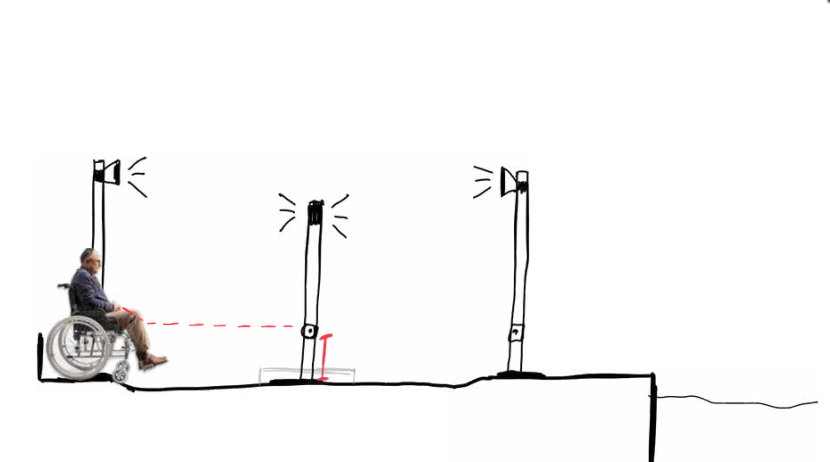
Un marquage au sol plus contrasté et des bandes de guidage permettent de définir les cheminements sans recourir à des barrières qui altéreraient le paysage du port. La signalétique est renforcée pour mieux expliquer la place de chacun — piétons, cyclistes, personnes en mobilité réduite — en combinant rappel des règles et sensibilisation. L'objectif est de créer un espace plus lisible et apaisé, où les différents usages coexistent sans conflits.



AVANT

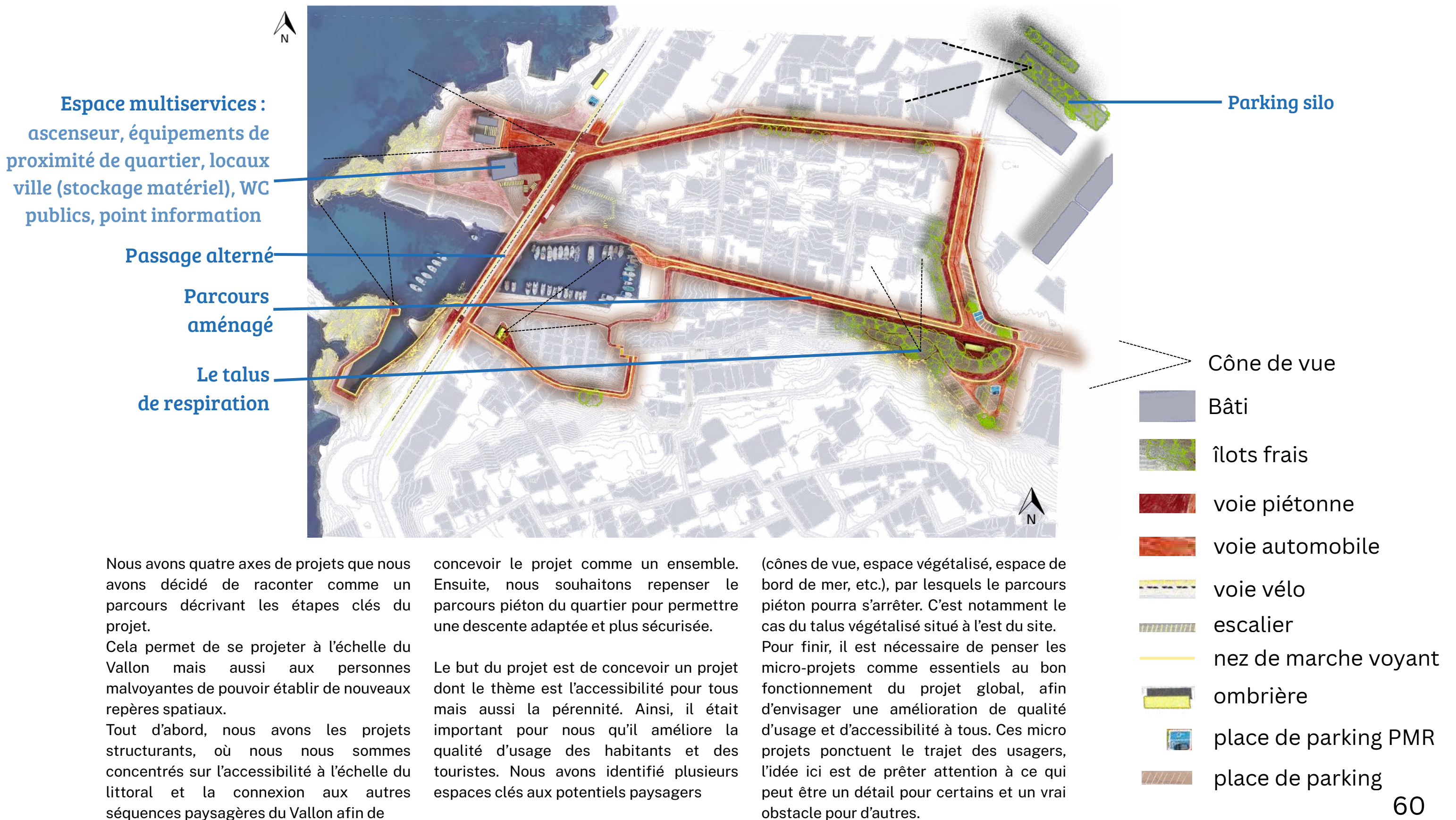


APRES



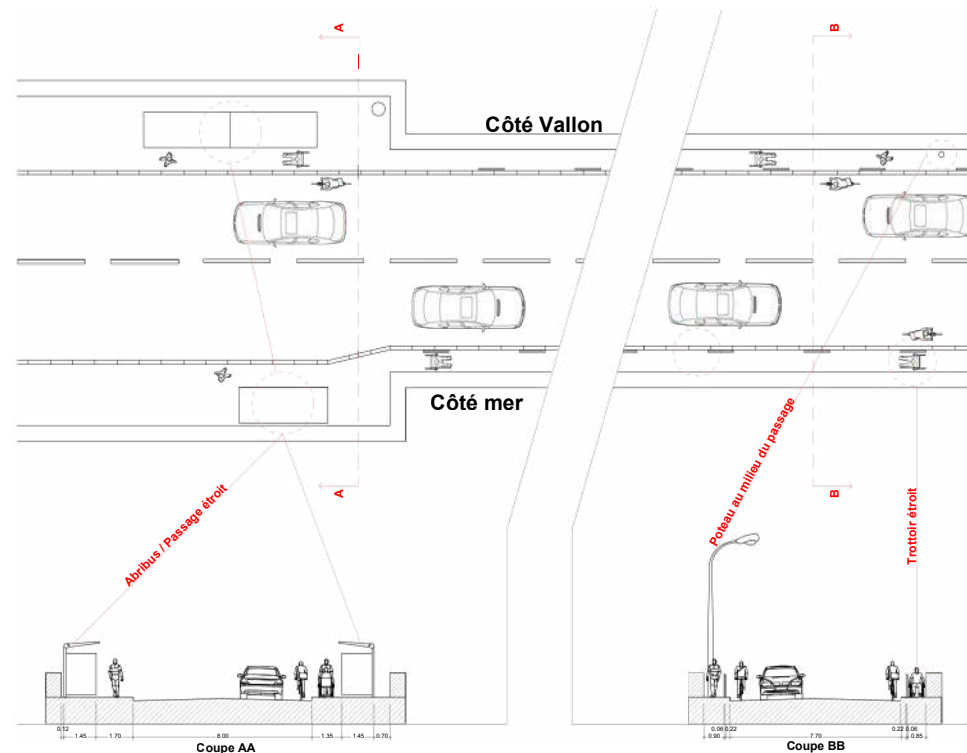


PROPOSITIONS : LE VALLON DES AUFFES



PROJET 1 : Partager le pont

Situation actuelle



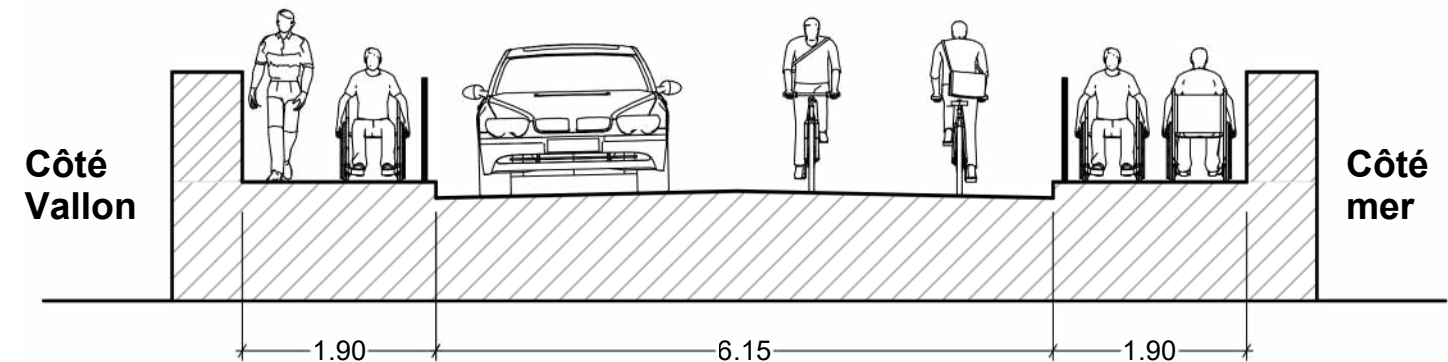
Coupe



En arrivant au vallon, le passage par la corniche est souvent désagréable. L'environnement y est très bruyant et le flux important de voitures, trottinettes et vélos crée des conflits d'usages et brouille la pratique piétonne. La voirie priorise la place de la voiture au détriment de celle du piéton. De plus, les espaces de cheminement piétons sont souvent contraints par divers obstacles, allant des abribus aux poteaux, ou lampadaires.

Pour répondre à cette problématique et améliorer la qualité d'usage des cheminements piétons, nous voulons instaurer une modification de la voirie. Cela commence par la mise en place d'une circulation alternée au niveau du pont du Vallon des Auffes et de la corniche, afin de réduire la vitesse des automobilistes et le flux du trafic.

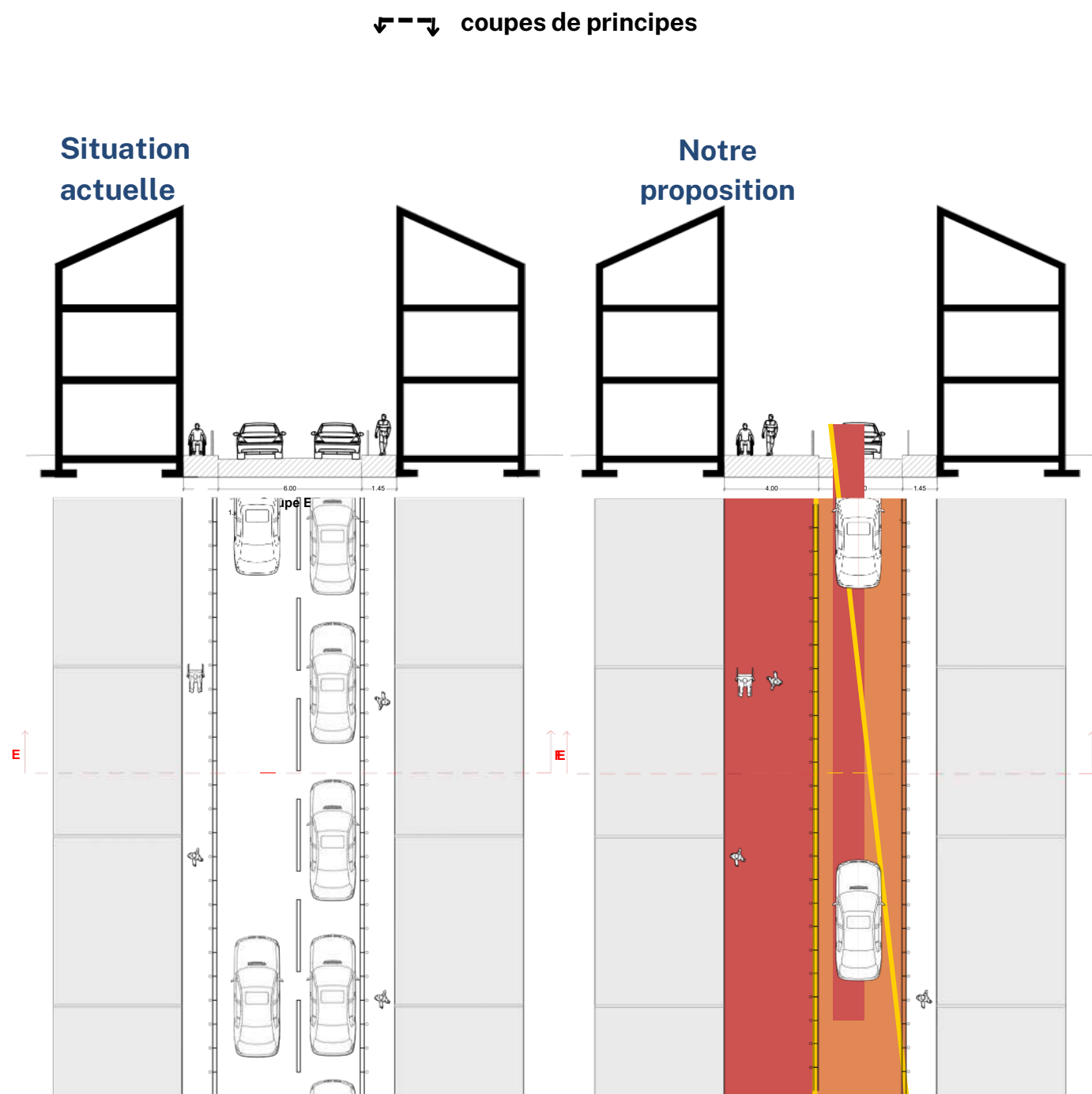
Notre proposition



Des feux situés de part et d'autre du pont régulent le passage des voitures, de sorte que l'organisation multimodale de la voirie relègue le parcours routier au second plan. Ces feux impliquent l'ajout d'un second passage piéton, qui vise à sécuriser les traversées de part et d'autre du pont. Aujourd'hui, il n'y a qu'un seul passage piéton sur le site, au niveau du monument aux Morts. Cette gestion alternée permet d'élargir les trottoirs des deux côtés, et ainsi d'offrir un cheminement piéton plus agréable, pour tous. Dorénavant, deux fauteuils roulants ou même une poussette avec d'autres piétons en face pourraient aisément circuler sur le trottoir, sans avoir à descendre sur la chaussée. Ici, nous cherchons à améliorer l'expérience piétonne, cette nouvelle chaussée permet de s'arrêter et d'observer la vue de chaque côté est/ouest.

Sur cette voie, s'insère une piste cyclable bidirectionnelle, distinguée de l'espace dédié aux automobilistes, par une couleur au sol. L'objectif est ici de sécuriser les cyclistes et de leur accorder une place définie, pour éviter qu'ils ne circulent sur les trottoirs et créent des conflits d'usages avec les piétons. Cette piste cyclable fait partie intégrante du projet d'ensemble dont l'idée est de privilégier les transports doux sur la Corniche. Cette voie permet aux usagers de parcourir le Vallon sans être serrés entre le passage rapide des voitures et les poteaux du trottoir. Enfin, le choix d'un revêtement différencié et continu du Vieux-Port au David signalera clairement cette distinction des usages tout au long du parcours.

PROJET 2 : Apaiser le parcours



Depuis le Monument aux Morts de l'armée d'Orient, l'utilisateur est guidé par le revêtement, qui donne la trajectoire au projet. Le revêtement est pensé pour guider les usagers vers le parcours piéton du Vallon en empruntant le même motif paysager tout au long du parcours. Les voitures circulent sur les pavés aux couleurs chaudes, inspirées du revêtement actuel de l'esplanade du Monument aux Morts. Ce revêtement permet de ralentir le flux automobile et ainsi hiérarchiser les usages en favorisant la place des piétons. Il fonctionne comme un ralentisseur sécurisant alors la déambulation piétonne.

L'itinéraire apaisé est une alternative aux escaliers, réservé aux mobilités douces. Ce chemin contournant les escaliers raides du site, propose une nouvelle manière de pratiquer le quartier par la pente.

Le but du parcours qui fait le tour du Vallon des Auffes est d'améliorer l'expérience piétonne, sécuriser les déplacements des personnes déficientes visuelles ou des PMR accompagnées, et mener aux différents points de vue du site.

Pour mettre en œuvre un tel cheminement, nous voulons supprimer la rangée de stationnement longeant la voie automobile. Cela permettrait à l'axe piéton de retrouver une largeur viable et confortable. L'élargissement du trottoir entraîne alors le décalage des poteaux pour qu'ils ne fassent plus obstacle aux usagers tout en empêchant le stationnement illégal des voitures sur la chaussée.

PROJET 2 : Gérer le stationnement

Pour compenser la suppression des places de stationnement, il faut penser à une alternative permettant aux habitants de pouvoir continuer à se garer dans le quartier. En effet, les deux grands immeubles ne possédant à eux deux, aucuns parking, il est nécessaire de prévoir un espace qui y serait dédié.

En continuant le chemin le long du Boulevard des Dardanelles, un parking silo d'environ 150 places sera mis à disposition des habitants.

Il se situerait alors entre la falaise du quartier de Samatan et les grands immeubles du fond de vallon.

Ce parking s'intégrerait dans les volumes verticaux qui composent la partie Nord-est du quartier. Il remplacerait alors l'espace de garage dédié aux immeubles et serait composé de 3 à 4 étages (à voir en fonction de la demande du quartier, mais aussi des autres sites de la Corniche dont les stationnement sont également largement supprimés).

Ce parking sera doté d'un toit végétalisé. L'intérêt d'un tel projet est tout d'abord esthétique. Il permettra d'apporter une continuité visuelle avec la végétation alentours. De plus, ce toit végétalisé, pourra aider à la gestion des eaux pluviales. Il permet la réduction de l'impact du ruissellement de ces eaux en favorisant l'infiltration de celle-ci. Il pourra également permettre la réduction des îlots de chaleurs. En effet, les parkings sont d'habitude bétonnés et bitumés.

Ces surfaces captent la chaleur la journée pour la restituer progressivement la nuit. Un toit végétalisé quant à lui restitue moins de chaleur.

Exemple de projet du parking silo :

Un parking silo de 4 étages se basant sur un parking existant

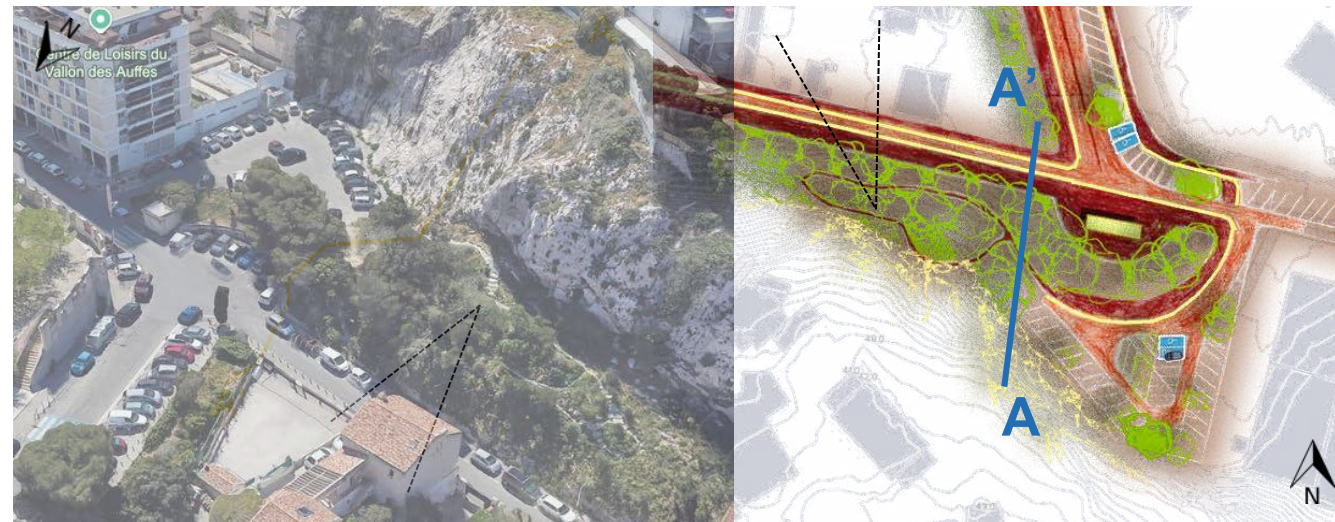


Localisation du parking silo

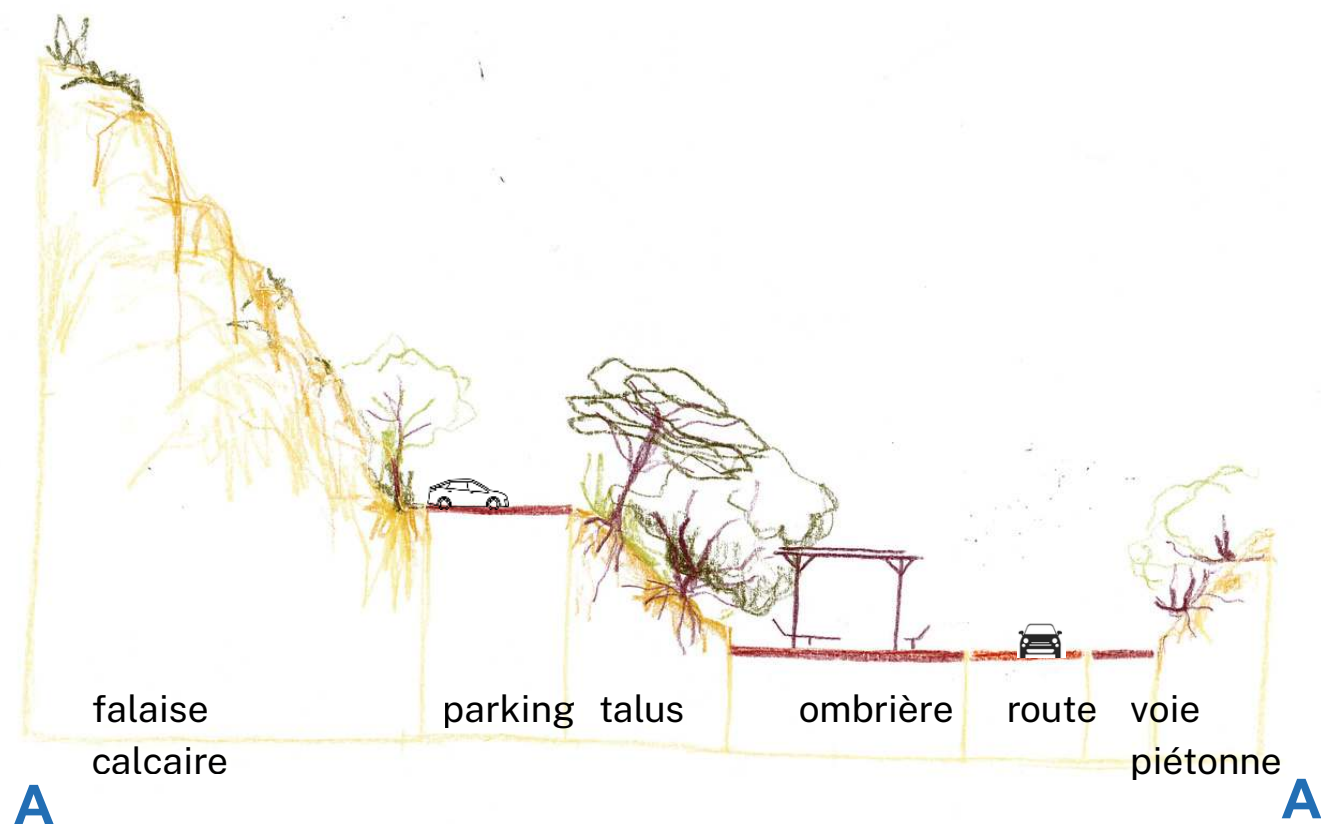


PROJET 2 : Marquer l'arrêt

Le talus, un espace de respiration



-  Cône de vue
-  îlots frais
-  voie piétonne
-  voie automobile
-  ombrière
-  place de parking PMR
-  place de parking



L'ombrière de la corniche



Le but est de retrouver un langage paysager similaire tout au long du parcours du site. C'est le cas par exemple des ombrières en bois qui longent le front de mer.

Au delà de la cohérence esthétique, il faut penser la cohérence pratique. Les espaces de bord de mer seront accompagnés d'une pente à 4% afin de permettre l'accès à ces espaces d'ombres, anciennement contraint par une marche.

Le long du parcours, nous passerons par des espaces de repos aux vues dégagées. leur accessibilité sera permise par des rampes et des escaliers sécurisés. Ces espaces de rencontre proposeront du mobilier urbain adapté comme des assises abritées par les ombrières et la canopée des arbres.

Le "talus de respiration" est un bon exemple des espaces remarquables que nous avons décider d'intégrer au projet. En effet, ces caractéristiques végétales et topographiques offrent une grande qualité

d'usage pour les habitants et les touristes. Il était important d'intégrer cet espace au projet. Il est composé de deux espaces de stationnement ainsi que d'un talus sur lequel se dessine un chemin de désir offrant une balade près des arbres. Le parking situé en hauteur est requalifié et ne laisse place désormais plus qu'à une voie automobile formant une boucle. Il accueille également des fosses plantées toutes les 4 places de stationnement, ses fosses désimperméabilisent le sol et propose des espaces d'ombres, précieux lors de la période estivale. Le parking situé en arc de cercle est quant à lui remplacé par un espace d'accueil proposant du mobilier de jeux et de repos.

Le but est également d'intégrer le chemin de désir au parcours en le requalifiant par un revêtement perméable aux normes et par des assises le long du chemin, laissant aux promeneurs, l'opportunité de profiter d'une vue sur le quartier à l'allure de village. Ainsi, l'ancien arc de cercle fonctionne comme une grande place ronde qui traverse la rue et crée un lien avec le boulodrome existant pratiqué par les locaux.

Il est également important de noter que la requalification du parking existant passe par la vision qui nous accompagne depuis le début du projet, celle de penser un parcours accessible pour tous. Ainsi, des places PMR dédiées prennent places aux endroits les plus accessibles sur les espaces de stationnement du projet.

PROJET 2 : Améliorer l'accessibilité

Un quartier contraint par de nombreux escaliers non sécurisés



Mise aux normes des escaliers



Des bornes podotactiles et des nez de marches de couleur contrastées doivent être mis en place sur chaque escalier, ainsi que des dispositifs de mains courantes lumineuses.

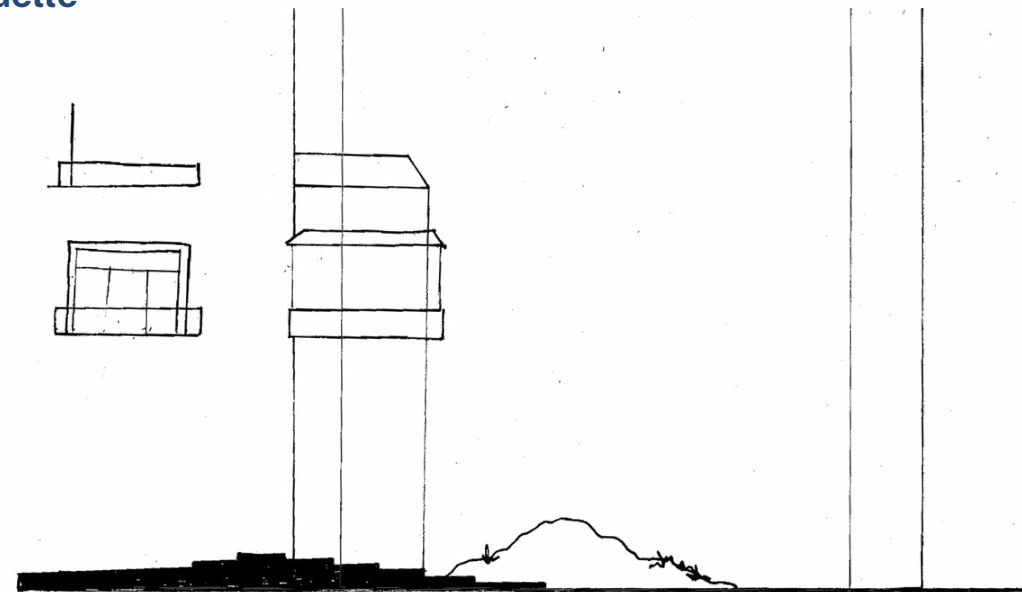
Ces dispositifs visent à créer des contrastes tactiles et visuels permettant aux personnes malvoyantes de pouvoir descendre en sécurité, comme précisé par Nadine lors de notre déambulation dans le quartier *“Des nez de marches ? Oui. C'est-à-dire que c'est ce que vous mettez au bout des marches. Et des fois, ça peut soit être une couleur, ou sinon, dans l'idéal, c'est quand même en relief.”* (Nadine)

PROJET 2 : Améliorer l'accessibilité

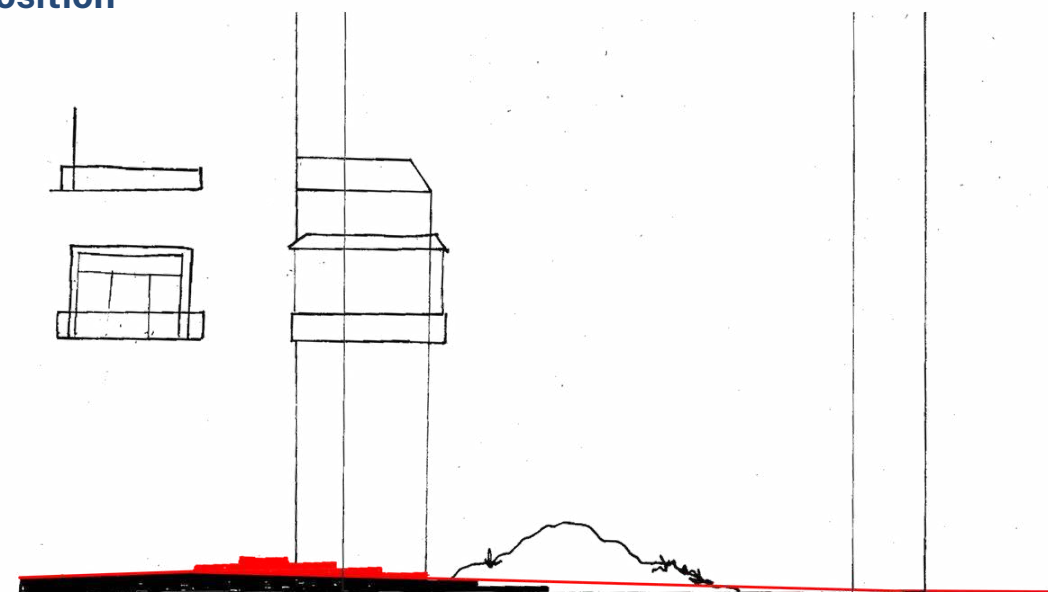
De la marche à la pente



Situation actuelle



Notre proposition



Actuellement l'entrée principale de la piscine maritime du Vallon est sécurisée par une chicane, pour bloquer l'accès aux scooters ou vélo. Toutefois, ce dispositif contraint et empêche également l'accès aux personnes en fauteuil roulant, ou même en poussette. Afin de rendre accessible la piscine aux personnes à mobilité réduite et de faciliter l'accès à tous, l'idée est de conserver la fonction de cette chicane, qui empêche les scooter et vélos d'accéder à la piscine, mais de proposer une version adaptée aux personnes en fauteuil roulant ou bien avec une poussette.

Le second micro-projet concerne les pas d'ânes, des grandes marches à faible relief qui constituent un obstacle à l'entrée de la piscine. Le pont du Vallon est un marqueur architectural du site qui marque l'ombre et la lumière. Ainsi, le traitement urbain du paysage qui l'entoure se doit d'être requalifié. Les marches seront alors aménagées de manière à créer des pentes homologuées accessibles à tous. Les deux dernières marches sont supprimées et remises à niveaux afin d'éviter des pentes inutiles. Les 4 autres marches sont quant à elles remblayées pour créer une pente de 4 % s'étendant le long du passage.

Ces deux actions permettront d'améliorer l'accessibilité et la qualité d'usage pour tous à la piscine maritime du Vallon.

PROJET 2 : Améliorer l'accessibilité

S'approcher du bord de mer

Lorsque l'afflux touristique se calme en basse saison, l'accès à la piscine est possible. Une corde de guidage s'adosse à la pierre calcaire, son apparence rappelle les cordes de bateaux présentes sur le site. Elles permettent de créer une traversée continue plongeant les usagers dans une expérience sensorielle variée.

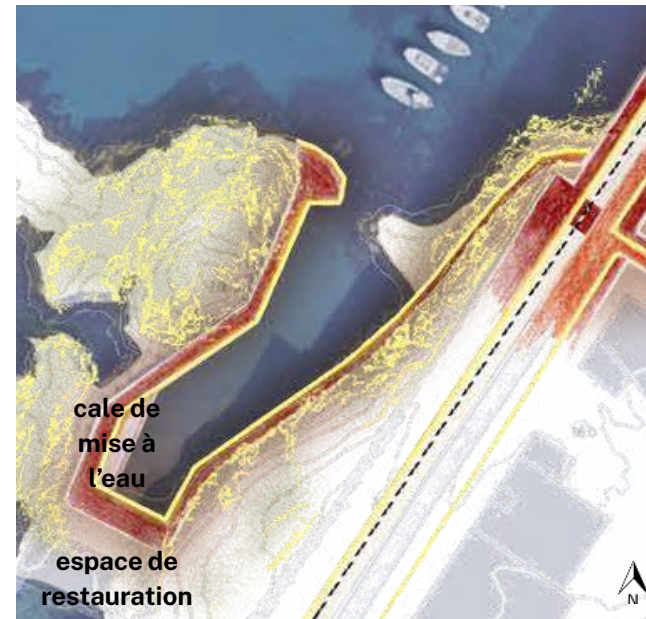
Le bord du chemin est équipé d'une bande contrastée, les revêtements de pierre autrefois perpendiculaires au chemin sont désormais parallèles. Ils rendaient la lecture des contrastes confus, pouvant se confondre avec les signalétiques de marche et de passage à niveaux. En continuant jusqu'à l'espace de restauration, nous arrivons à l'accès à l'eau par une pente de cale de mise à l'eau prévue pour les bateaux.

Cette pente est allongée pour être plus douce, une main courante prend place le long du nouvel équipement. Elle accompagne la descente des personnes âgées, des enfants et des personnes malvoyantes. Ainsi, l'accessibilité pour les PMR reste contrainte, mais tente de rendre possible la relation entre les usagers et le bord de mer par ces micro projets.



Référence corde de guidage en rappel aux cordages portuaires

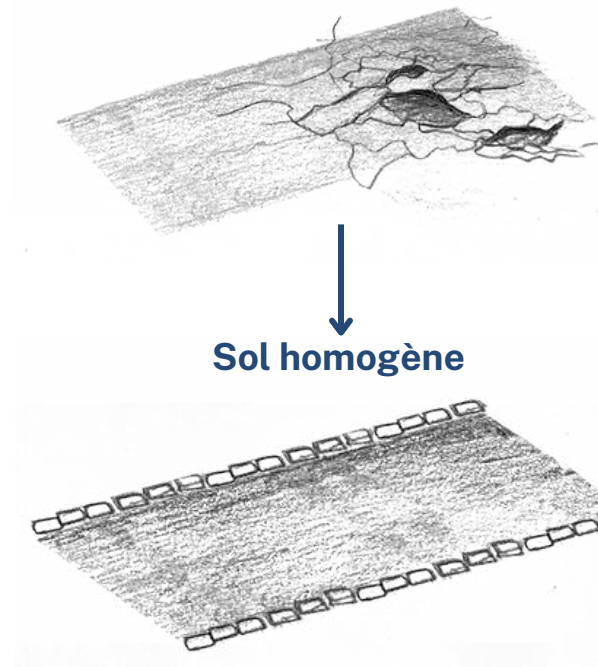
Plan du projet



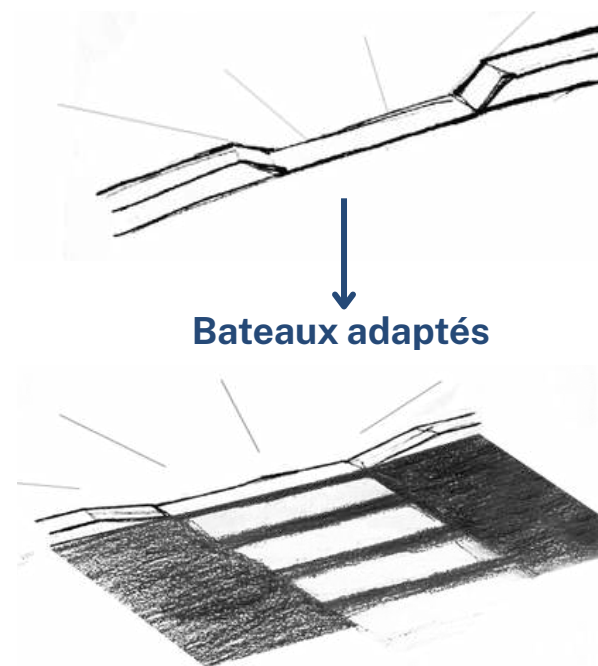
Proposition d'un nouveau revêtement



Crevasses et fissures



Bateaux raides

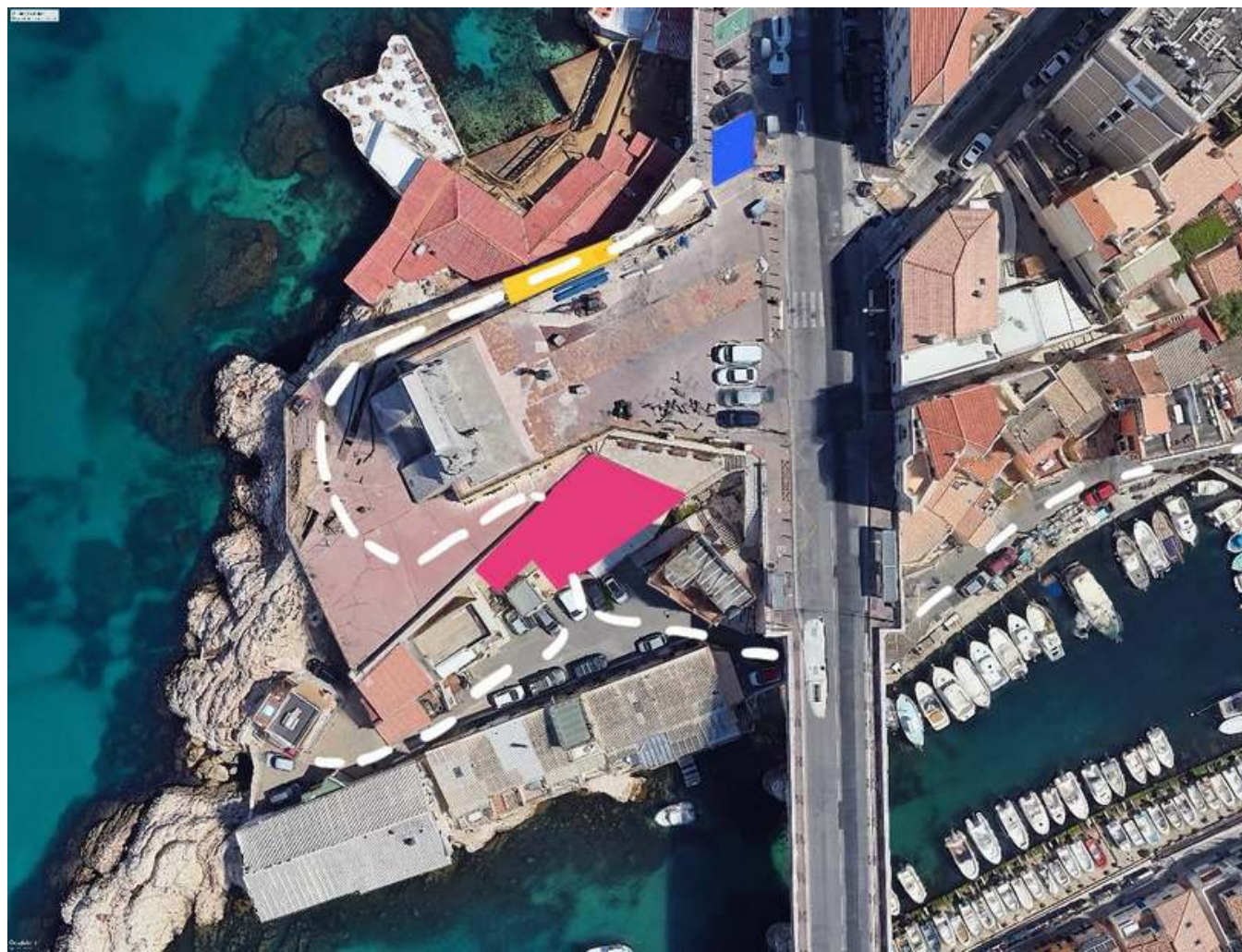


Des revêtements adaptés

Les revêtements du sol du Vallon des Auffes sont assez abîmés et hétérogènes. Cela impacte directement la mobilité des personnes en situation de handicap, à la fois celles en fauteuils roulants, dont les roues peuvent se bloquer dans une fissure et entraîner une chute. Mais aussi, pour les personnes en déficiences visuelles, pour qui des micro-reliefs peuvent entraîner un déséquilibre ou bien les contrastes peuvent faire croire à des obstacles. Comme nous l'a souligné Nadine, le changement de couleur et de revêtement du sol peut être perçu comme un obstacle et entraîner une chute. *"Pour moi, c'est une marche."* (Nadine). Il est ainsi primordial de repenser les revêtements, pour que notre projet global d'accessibilité au Vallon des Auffes soit une réussite. L'objectif est donc d'avoir un sol lisse et d'homogénéiser tous les revêtements sur l'ensemble du parcours piéton afin de faciliter la circulation des fauteuils roulants et des poussettes, mais aussi des personnes malvoyantes. Autrement dit, cela garantira une qualité d'usage pour tous et réduira les risques de chutes.

Nous avons également assisté à une chute de personnes en fauteuil roulant à cause d'un bateau non adapté au niveau du passage piéton de la corniche. Il est donc primordial d'adapter les bateaux aux normes pour sécuriser les cheminements piétons du site et éviter que les personnes en fauteuil soient obligées de circuler sur la route car aucun bateau ne leur permet de monter sur le trottoir.

PROJET 3 : Rendre accessible le l'esplanade et le port



-  Parking PMR
-  Rampe PMR
-  Projet ascenseur + équipements de proximité de quartier, locaux ville (stokage matériel), WC publics et point information
-  Parcours

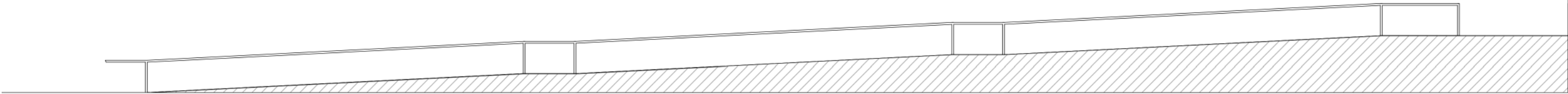
Les projets évoqués précédemment, visant à apaiser la circulation sur la corniche et sécuriser sa traversée, en élargissant les espaces dédiés aux mobilités douces, permettent d'améliorer la qualité d'usage et le confort de tous les usagers. Néanmoins, le Vallon des Auffes reste difficilement accessible pour les personnes à mobilité réduite, sans un accompagnant. Effectivement, malgré la mise aux normes des escaliers, la topographie du site avec des pentes parfois trop raides nécessite l'assistance d'un accompagnant.

Ainsi, pour rendre le Vallon accessible sans aide, nous prévoyons de concevoir une rampe au nord du monument aux Morts pour permettre un accès autonome et sécurisé au point de vue de l'esplanade. Cette rampe permettrait également de rejoindre un ascenseur installé au niveau du monument aux Morts, sur une parcelle de la ville de Marseille. Cet ascenseur ne sera pas un simple équipement technique permettant de rejoindre la corniche au

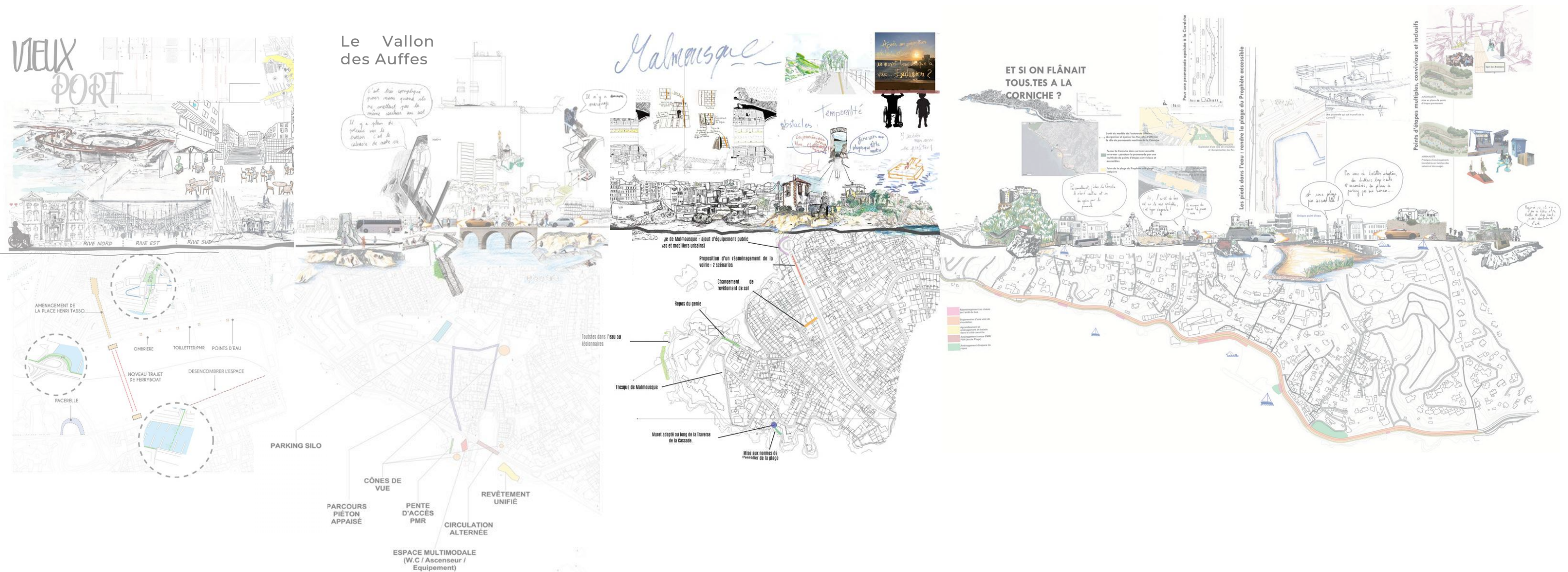
port, mais il sera intégré dans un bâtiment multiservices aux diverses aménités. Un point d'eau, des sanitaires, et un point d'information y seront installés et à mis disposition de tous. Actuellement, le quartier est caractérisé par un manque de services de proximité, ainsi, des services de proximité comme France Services ou un point Santé peuvent aussi être envisagés en concertation avec les habitants afin de cibler leurs besoins et faire de ce bâtiment, un élément central du quartier.

Cet ascenseur servirait au-delà de l'accessibilité des personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite. Effectivement, le Vallon est un quartier à la population vieillissante. Cet équipement est par là, destiné également aux habitants du quartier pour faciliter leurs déplacements quotidien. Que cela soit pour les courses, les poussettes ou encore les seniors, et améliorer ainsi la fluidité des déplacements des habitants.

coupe - rampe PMR



PROJET PAR SEQUENCE - MALMOUSQUE



« La voirie est essentielle, on parle beaucoup des lieux mais si on ne peut pas y accéder »

Les projets étudiés concernent le quartier de Malmousque (7^e arrondissement de Marseille) et visent à renforcer l'accessibilité du littoral pour les personnes en situation de handicap (PSH) depuis la Corniche Kennedy. Le dispositif proposé s'organise autour d'un itinéraire accessible structuré en trois séquences :

1. **Corniche Kennedy – mouillage de Malmousque** : point d'amorce du parcours et interface avec l'espace public structurant.
2. **Traversée du quartier** : cheminement adapté garantissant la continuité d'accès.
3. **Secteur littoral** : mise en accessibilité des zones de contemplation et de baignade, incluant la plage de Maldormé et la promenade des Légionnaires.

1.1. Secteur Corniche

1.1. Le mouillage de Malmousque

Le parcours démarre à la place Paul Ricard, terre-plein en format de demi-lune, avec une vue panoramique surplombante sur le littoral marseillais et ses éléments emblématiques : les îles du Frioul et le château d'If, les Rochers des Pendus, le mouillage de Malmousque, la Porte d'Orient, et la Côte Bleue en arrière-plan. Bien que disposant de cette perspective privilégiée sur la côte, cet endroit est largement inexploité et fait office de parking, avec seulement quelques bancs permettant d'admirer la vue, de deux plaques descriptives de l'histoire du lieu, d'une poubelle et d'un point d'eau.

L'ensemble de ces aménagements proposés ci-dessous a pour objectif d'améliorer l'accessibilité PMR à l'entrée du quartier de Malmousque pour la deuxième séquence du trajet et s'articulent avec le projet structurant de voirie sur la Corniche Kennedy.



Point de vue actuel du mouillage de Malmousque



Points de vues envisagés avec la construction d'une Pergola



- Changement du revêtement du sol dans l'ensemble du "rond-point" pour réduire la vitesse des voitures, qui engendre des nuisances sonores, un danger de circulation et contribue à la juxtaposition des usages avec les vélos et trottinettes qui avancent sur les trottoirs pour éviter les voitures.
- Suppression des places de parking actuelles et inclusion d'une place PMR.
- En construisant une pergola et en supprimant le stationnement de ce point de vue, l'activité de contemplation du paysage méditerranéen pourrait y reprendre toute sa place.
- Déplacement de la station LeVélo "Corniche Malmousque" sur le terre-plein actuel pour donner la place à la voie cyclable proposée.

En créant à la fois des zones de repos et en supprimant les places de parking, la zone redevient un espace agréable de contemplation du paysage marseillais en amont de l'entrée dans le quartier de Malmousque.

Cette pergola pourrait être accompagnée de l'installation de bancs supplémentaires, de poubelles et de nouvelles plaques historiques adaptées aux personnes PMR : plus basses pour les personnes en fauteuil roulant, en braille et avec une description sonore pour les personnes malvoyantes.



Vue depuis la Pergola du mouillage de Malmousque

1.2. Aménagement de la voirie du mouillage de Malmousque

Lors de la traversée de Malmousque, la Corniche John Fitzgerald Kennedy accorde aujourd'hui une place prédominante aux véhicules motorisés. Sur les 18,8 mètres de largeur totale, seuls 6,1 mètres sont effectivement dédiés à la circulation piétonne. Les trottoirs, étroits et encombrés (poteaux, lampadaires, chantiers, dégradations, etc.), ne permettent pas aux piétons et aux personnes à mobilité réduite de se déplacer sereinement.

Côté mer, la zone de stationnement en épi offre une capacité importante, mais occupe un espace qui pourrait permettre d'améliorer nettement la qualité de la marche. Sur la chaussée bidirectionnelle, les cyclistes ne disposent d'aucun aménagement sécurisé, malgré un trafic automobile conséquent. Côté terre, les véhicules stationnant partiellement sur les trottoirs contraignent fortement les piétons, relégués au plus près des façades.

Les après-midis ensoleillés de Voie est libre mettent pourtant en évidence le potentiel remarquable de ce secteur. Aujourd'hui, la Corniche Kennedy constitue un itinéraire de desserte pratique reliant rapidement le centre aux quartiers Sud, dans un cadre paysager privilégié. Par ailleurs, les nombreux commerces et restaurants – anciens comme récents – qui jalonnent la traversée de Malmousque mériteraient d'être davantage valorisés.

Les deux scénarios d'aménagement que nous proposons visent à apaiser et à équilibrer les différents flux de circulation. La circulation automobile est maintenue en double sens afin d'éviter un changement trop brusque des usages. Ces propositions correspondent à deux niveaux d'engagement possibles pour la puissance publique, le scénario le plus ambitieux impliquant des contraintes supplémentaires, notamment en matière de stationnement ou de cohabitation avec les terrasses des établissements riverains.

Dans les deux cas, des aménagements améliorant significativement l'accessibilité sont intégrés, notamment l'installation d'une ligne de guidage destinée aux personnes malvoyantes.



Proposition d'un réaménagement de la voirie

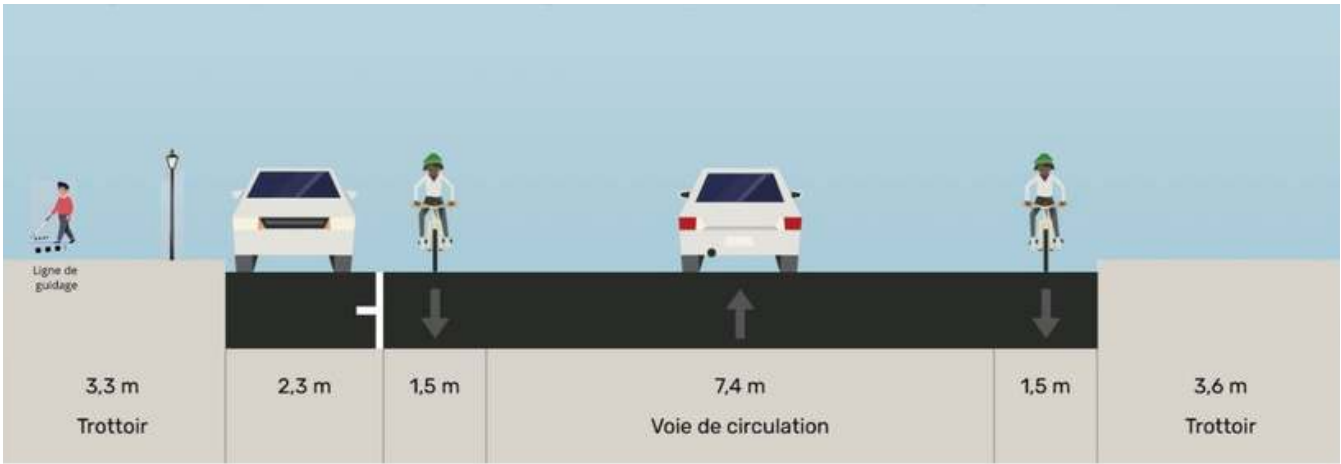
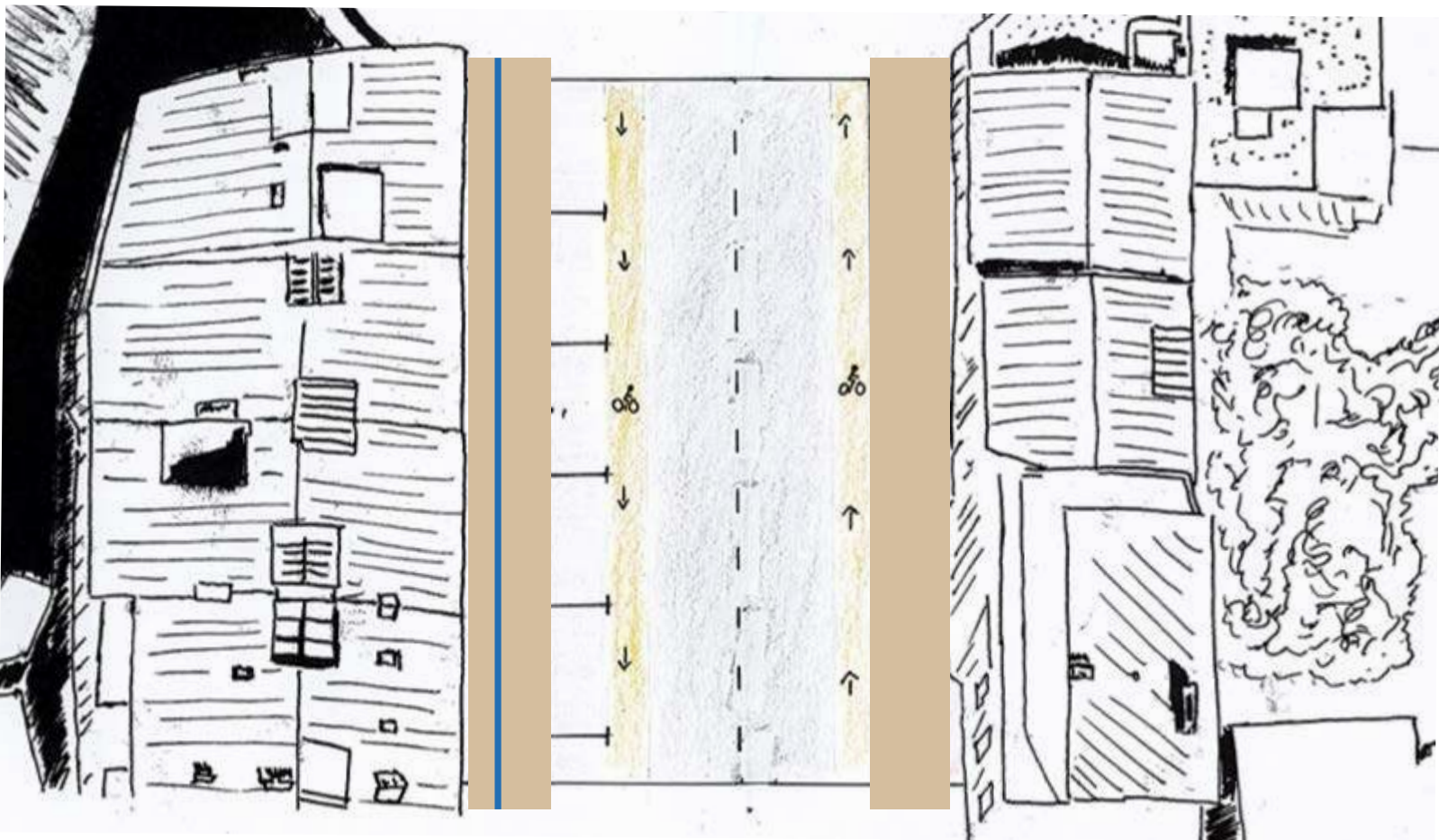
Circulation alternée

À l'approche du pont de la Fausse-Monnaie (zone jaune), la voie se réduisant, nous proposons une circulation alternée à l'image de la proposition faite sur le pont du Vallon des Auffes,

Scénario 1: Investissement modéré

Ce premier scénario maintient une capacité de stationnement automobile tout en améliorant la sécurité et le confort des piétons, des PMR et des cyclistes. Il prévoit la suppression du stationnement côté terre, aujourd'hui intrusif sur le trottoir, et la reconfiguration du stationnement côté mer en créneau (largeur 2,4 m). Ces ajustements permettent d'élargir les trottoirs : +40 cm côté mer et jusqu'à 3,6 m côté terre, avec la possibilité d'interrompre ponctuellement les places en créneau pour préserver les terrasses. L'espace libéré rend possible l'aménagement de deux pistes cyclables latérales, en continuité avec les sections déjà aménagées. La chaussée conserve une largeur de 7,4 m. Ce scénario offre une cohabitation plus équilibrée des usages et intègre une ligne de guidage pour les personnes malvoyantes, améliorant l'accessibilité de l'ensemble du secteur.

- Configuration voies de circulation Scénario 1**
- Ligne de guidage
 - Voie carrossable
 - Trottoirs
 - Piste cyclable
 - Voie de stationnement



Coupe avec voie de stationnement

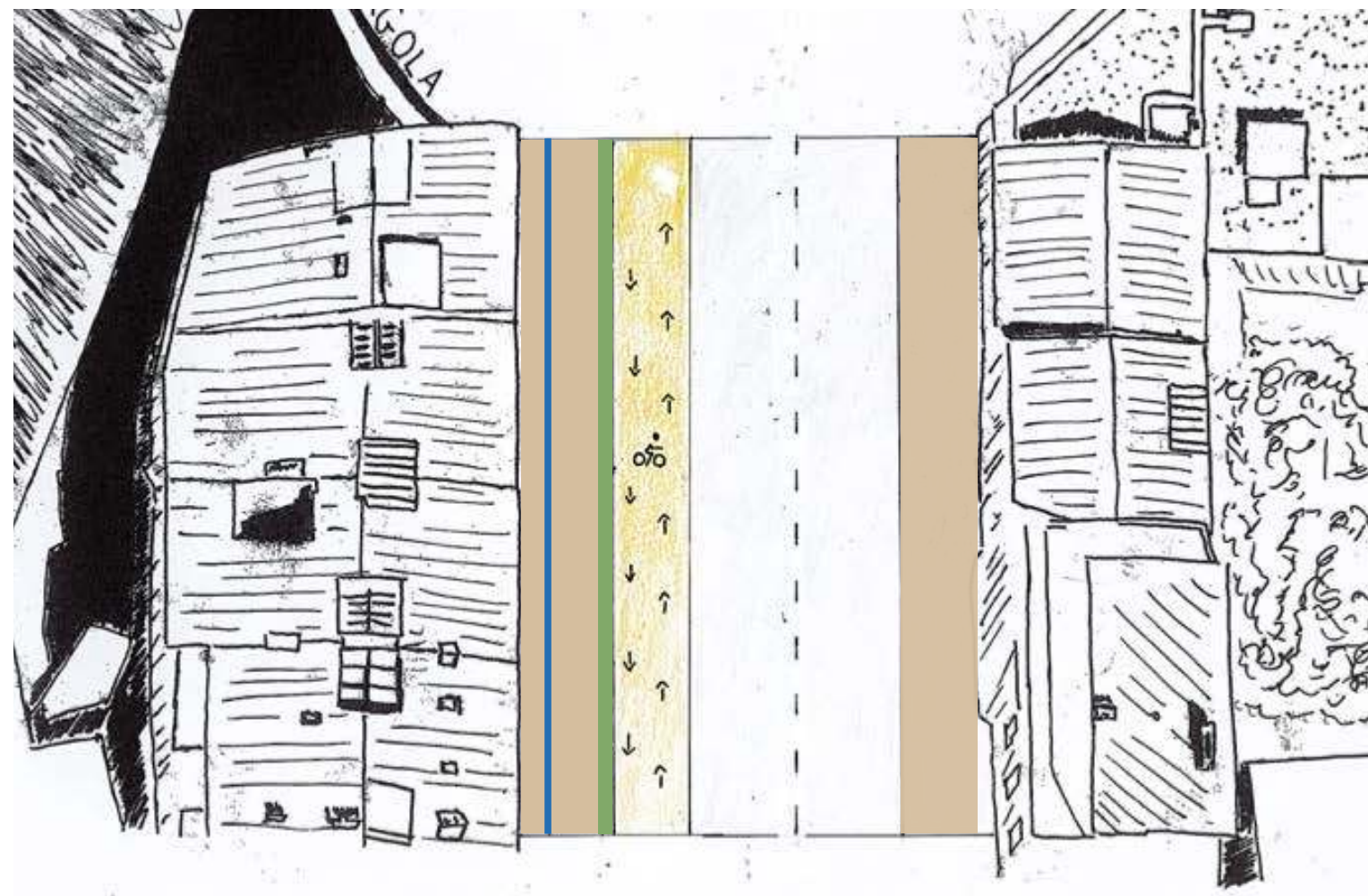
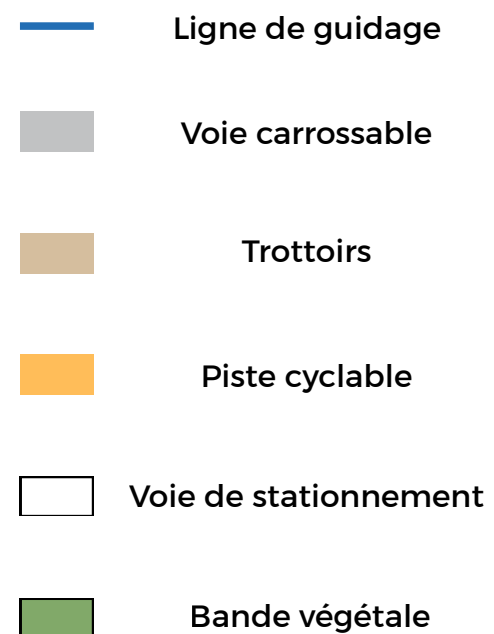


Coupe avec terrasse de restauration

Scénario 2: Investissement maximaliste

Ce second scénario implique un engagement public plus ambitieux, notamment en raison de la suppression totale des places de stationnement et de la réduction des terrasses. La disparition des deux rangées de stationnement libère un vaste espace permettant de restructurer la circulation au profit des mobilités douces. Côté mer, un trottoir réaménagé, inspiré des secteurs rénovés de la Corniche, combine un large espace piéton de 3,50 m avec des zones de repos et une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m, séparés par une bande végétalisée. Côté terre, l'élargissement du trottoir améliore nettement la sécurité et l'accessibilité. La voie carrossable, maintenue à 9 m, garantit une circulation automobile fluide. Ce scénario affirme une reconfiguration progressive de la Corniche, donnant une place prioritaire aux mobilités douces tout en conservant une circulation motorisée maîtrisée.

Configuration voies de circulation Scénario 2



Inspiration, corniche Kennedy



Coupe avec terrasse de restauration

2.0 - Traversée du quartier

Pour améliorer l'identification du parcours accessible PMR depuis le littoral, une intervention artistique et signalétique est proposée à l'entrée de la rue Boudouresque. Elle prendrait la forme d'une fresque sur la façade gauche, complétée par une carte tactile (relief et braille) et un dispositif audio pour les personnes malvoyantes.

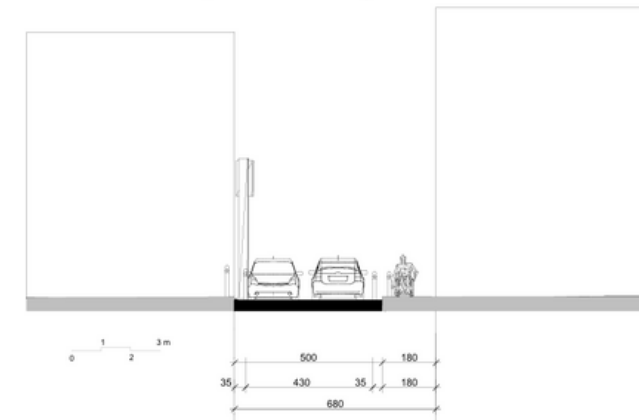
L'usage de couleurs contrastées pour l'inscription d'accueil garantirait une meilleure lisibilité. Cette intervention marquerait le point de départ du parcours d'accessibilité universelle conçu pour lever les obstacles identifiés pour les publics en situation de handicap moteur ou visuel.



Il est également proposé d'installer une borne de contrôle d'accès à l'entrée du quartier afin de limiter la circulation automobile aux seuls riverains. Cette borne contribuerait à réduire les flux motorisés, à améliorer la sécurité des cheminements piétons et à renforcer la qualité d'usage du parcours accessible. Son implantation serait pensée pour garantir une lisibilité optimale et une compatibilité avec les normes d'accessibilité, notamment en termes de manœuvrabilité et de dispositifs de commande.

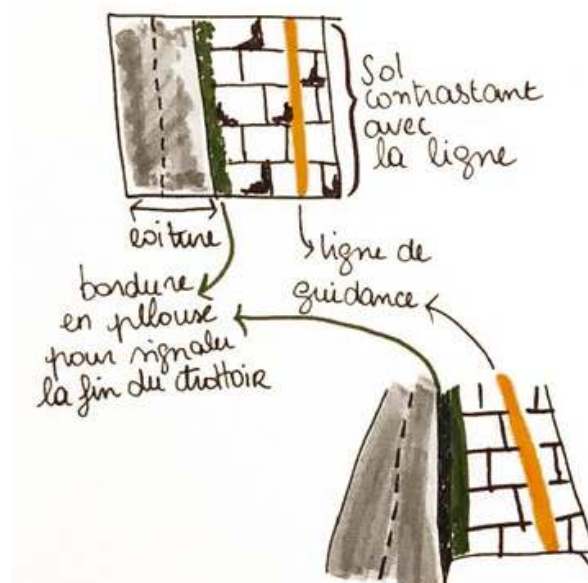
Pour les revêtements du quartier de Malmousque, deux options ont été envisagées. Dans les deux cas, l'objectif est de créer un trottoir large et sécurisé. Ce trottoir constitue un dispositif d'accessibilité universelle : sa largeur permettrait une circulation sûre pour les personnes à mobilité réduite (en fauteuil roulant, avec canne ou déambulateur), tout en réduisant les conflits d'usage. Il faciliterait également le déplacement des personnes avec des poussettes. Cette largeur offrirait enfin la possibilité d'intégrer une ligne de guidage pour les personnes malvoyantes, reliant le mouillage de Malmousque aux arrêts de bus et aux différents points de vue du littoral.

Rue Boudouresque trottoir élargi

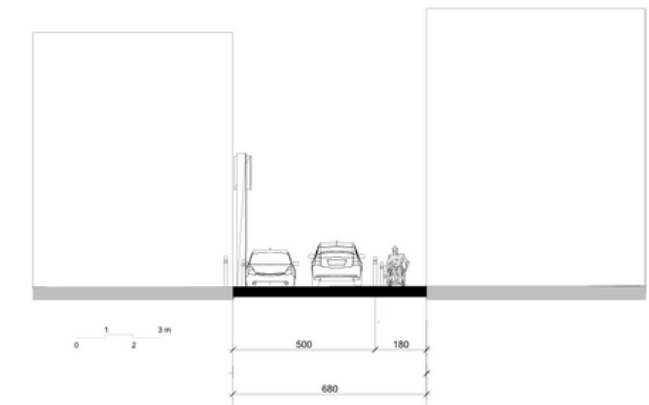


Option 1 – Trottoir élargi avec ligne de guidage

Cette option consiste à fusionner les deux trottoirs actuellement impraticables de la rue Boudouresque en un trottoir unique et élargi. Le revêtement serait choisi pour offrir une bonne adhérence et éviter les risques de glissade pour les usagers de dispositifs roulants. La limite du trottoir serait matérialisée par une bande végétalisée (herbe) permettant aux personnes malvoyantes, notamment celles utilisant une canne, d'identifier la fin de l'espace de circulation. Une ligne de guidage, contrastée avec le revêtement, viendrait compléter le dispositif pour assurer la continuité d'orientation.

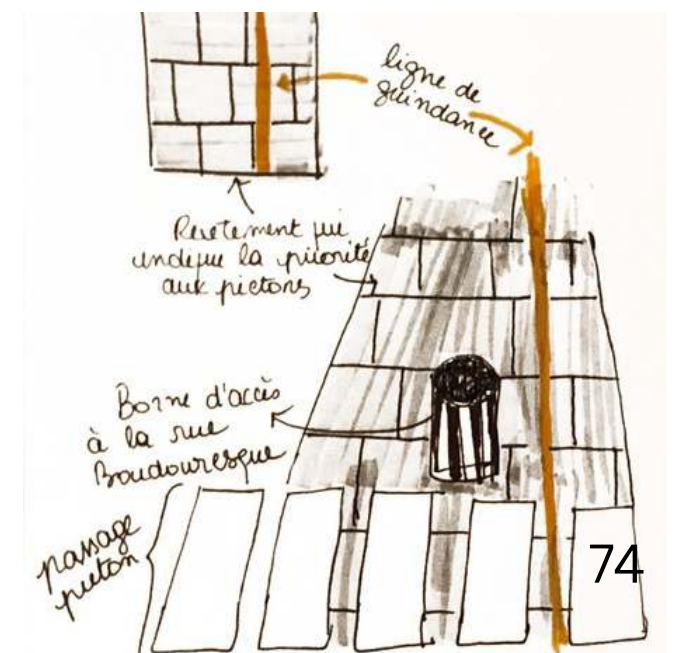


Rue Boudouresque sans trottoir



Option 2 – Chaussée piétonne avec circulation automobile tolérée

La seconde option consiste à unifier le revêtement sur l'ensemble de la chaussée, à l'image de ce qui se pratique dans de nombreux centres historiques. Ce traitement vise à affirmer la priorité piétonne dans les ruelles de Malmousque, tout en maintenant une circulation automobile strictement tolérée et à vitesse réduite. Une ligne de guidage contrastée serait intégrée afin d'assurer la continuité du cheminement pour les personnes malvoyantes jusqu'aux points de vue littoraux.



2.0 - Parcours d'accessibilité universelle au sein du quartier de Malmousque : relier la corniche à la mer



Axes de circulations principaux du quartier de Malmousque

Rues

Rues à sens uniques

Rues bidirectionnelles

Rue piétonne

Bornes d'entrées

Parkings

Zones littorales

Cette proposition d'aménagement vise à structurer et sécuriser les principaux axes de circulation du quartier de Malmousque, en tenant compte des usages existants, des contraintes topographiques et des besoins en accessibilité universelle.

Les itinéraires piétons prioritaires (ligne bleue) relient les points d'intérêt majeurs du quartier : le port de Malmousque, les accès au littoral, les espaces de contemplation et les rues commerçantes. Leur aménagement prévoit l'élargissement ponctuel des cheminements, la création d'espaces de repos accessibles et un traitement au sol améliorant la lisibilité et la sécurité des déplacements, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

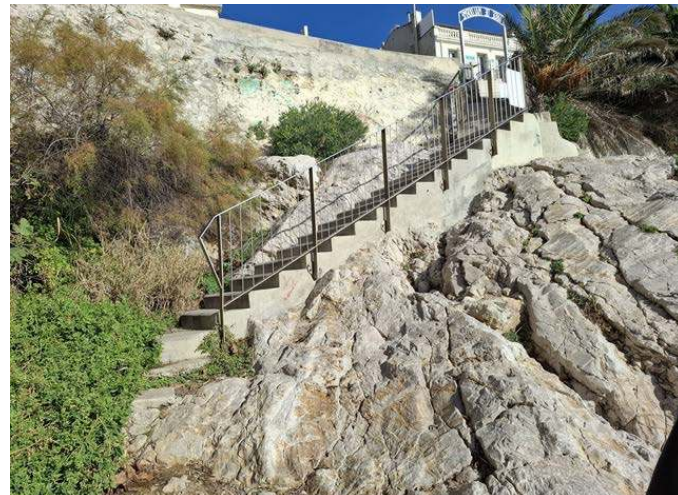
Les rues à sens unique (gris foncé) et les voies bidirectionnelles (gris clair) sont repensées pour réduire la vitesse et améliorer le partage de l'espace entre piétons, cyclistes et automobilistes, tout en conservant l'accessibilité pour les riverains. Des zones de stationnement réorganisées sont intégrées afin de libérer les vues paysagères et d'éviter l'encombrement visuel.

Le tracé met également en évidence les bouches d'égouts et les zones littorales sensibles, identifiées pour anticiper les contraintes liées à l'érosion marine, aux ruissellements et aux risques d'affaissement, particulièrement présents dans cette partie du littoral marseillais.

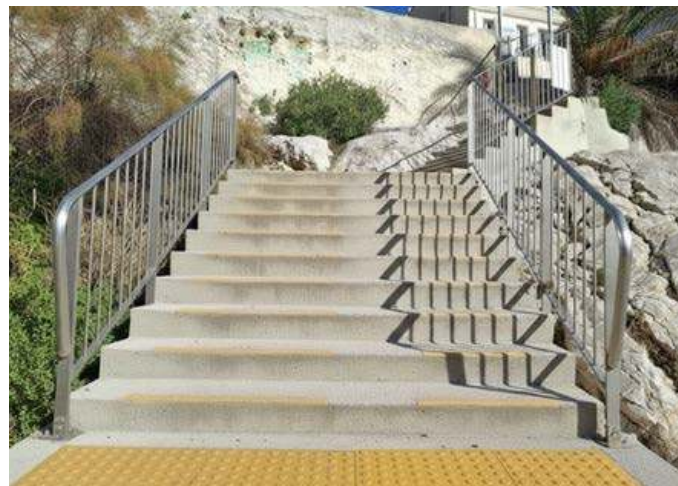
En reliant harmonieusement les différents microprojets du quartier — mise en accessibilité des escaliers, création de plateformes de contemplation, amélioration des accès à la mer et aménagement du Repos du Génie — cette trame d'ensemble permet d'offrir un réseau cohérent, plus sûr et plus inclusif, qui renforce la qualité de vie quotidienne tout en valorisant le caractère paysager et maritime de Malmousque.

3.0 - Baignade et contemplation accessibles à la plage de maldormé

Microprojet 1 : Mise aux normes de l'escalier de la plage



Lors de nos visites de terrain, nous avons constaté que l'accès à la plage de Maldormé présente un déficit de sécurité et de signalétique, notamment pour les personnes malvoyantes utilisant les escaliers. L'escalier existant comporte plus d'une quinzaine de marches irrégulières, d'une hauteur moyenne de 15 à 17 cm, rendant la descente inconfortable et difficile. À l'arrivée sur la plage, il se termine abruptement dans une végétation spontanée moyennement dense, où des rochers servent de dernières marches. Leur surface irrégulière et glissante représente un risque important pour les personnes en situation de déficience visuelle.

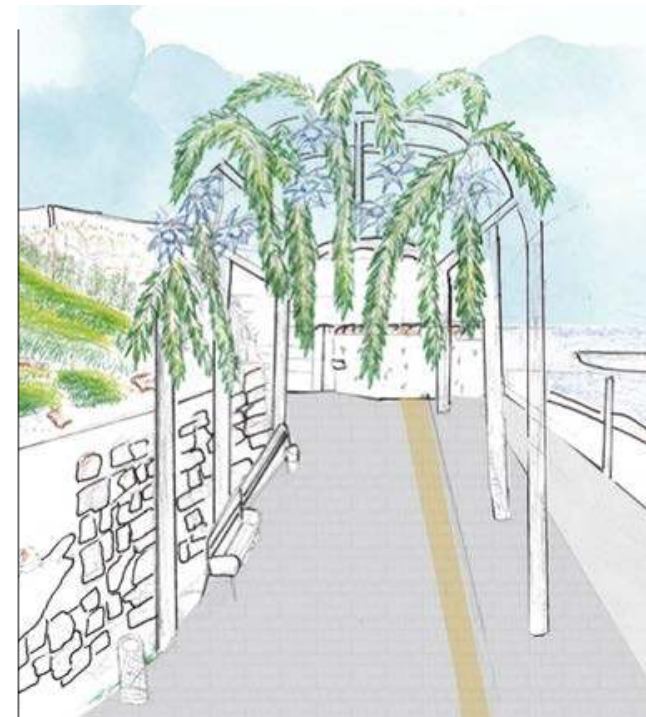


Le projet prévoit donc la régularisation complète de l'escalier par la création de marches uniformes, l'installation de mains courantes et de rambardes continues côté droit, ainsi que la mise en place de contrastes visuels et de dispositifs tactiles au sol. Un revêtement antidérapant sera appliqué sur l'ensemble des marches afin de sécuriser la descente du début à la fin.

Microprojet 2 : Un muret adapté au long de la Traverse de la Cascade.



L'esplanade de la traverse Cascade, située à proximité de la plage de Maldormé, constitue notre dernier micro-projet visant à rendre la contemplation du paysage méditerranéen accessible à tous. La finalité de cet aménagement est de transformer cet espace en un lieu agréable pour marcher, s'arrêter et profiter de la vue sur la mer. Or, un muret longe la rue et, par sa hauteur, empêche les personnes en fauteuil roulant, les enfants et d'autres piétons de profiter pleinement du panorama. C'est pourquoi le projet prévoit d'abaisser ce muret et de créer une balustrade basse, afin que tous les usagers puissent retrouver une vue dégagée sur l'horizon.



Microprojet 3 - Repos du génie

Le microprojet du Repos du Génie propose la création d'un espace de pause offrant une vue dégagée sur le port de Malmousque, à l'entrée du chemin du Génie, où cette perspective est aujourd'hui dévalorisée par la présence de véhicules stationnés. L'aménagement envisagé prendrait la forme d'une structure en bois comprenant des bancs et une pergola, éclairée en soirée et végétalisée par des espèces grimpantes méditerranéennes. Au-delà de la mise en valeur du paysage, cet espace offrirait un lieu de repos accessible aux personnes en situation de handicap, particulièrement utile après l'effort lié aux fortes pentes du quartier.



Microprojet 4 - Soleil Maldormé

Dans la continuité de l'objectif de rendre la contemplation du front de mer accessible à tous, ce deuxième microprojet prévoit, en complément de l'adaptation des murets, la suppression de deux places de stationnement afin d'aménager une plateforme en bois surélevée. Celle-ci sera accessible par une rampe à 5% et équipée d'une pergola végétalisée, conçue avec des essences adaptées au climat méditerranéen pour offrir un ombrage naturel.

Ce projet s'inspire de la promenade du front de mer d'Hyères, dans le Var, qui illustre parfaitement la manière dont un littoral peut être repensé pour concilier attractivité, accessibilité universelle et valorisation du paysage méditerranéen.

Microprojets *"Toustes dans l'eau aux légionnaires"*



Dans la continuité des interventions menées sur les différents accès de Malmousque pour améliorer l'accessibilité universelle, cette dernière partie se concentre sur la promenade située sous les Légionnaires. Après avoir traité la sécurisation des escaliers, l'aménagement de plateformes de contemplation et la mise en accessibilité des cheminements vers la mer, il s'agit ici d'aborder un secteur clé du quartier, fortement fréquenté mais aujourd'hui marqué par des infrastructures dégradées et des accès condamnés. L'objectif est de proposer des solutions concrètes permettant de rendre ce tronçon plus sûr, plus inclusif et pleinement cohérent avec la stratégie globale d'accessibilité PMR engagée à l'échelle du front de mer de Malmousque.



Aménagement d'un accès à la mer

L'érosion marine constitue un enjeu majeur sur ce secteur. Les deux accès existants sont aujourd'hui interdits en raison de l'effondrement des voies d'accès (escaliers et rampe). À l'extrémité de la promenade, l'accès à la mer — désormais condamné — se faisait via un chemin en béton alternant marches irrégulières et rampe étroite. Le glissement de terrain observé sur la falaise située à gauche génère également des risques pour la circulation en toute sécurité, avec une accumulation de gravats.

Nous proposons de réaménager ce secteur par la construction d'une rampe PMR conforme aux normes, équipée d'une main courante métallique côté mer, en cohérence avec celle déjà présente sur le reste de la promenade. Cette rampe rejoindra la dalle en béton existante, qui devra être réhabilitée avec un revêtement antidérapant et régulier. Côté droit, l'installation d'une rampe flottante en bois, dotée de mains courantes de chaque côté, permettra aux personnes à mobilité réduite d'accéder jusqu'au niveau de l'eau.



Installation toilettes PMR

Toilettes PMR – Il est envisagé d'installer des toilettes accessibles, ainsi qu'un poste de sécurité permettant d'assurer une baignade surveillée sur la plage, afin de prévenir les accidents, notamment ceux liés aux sauts dans l'eau.

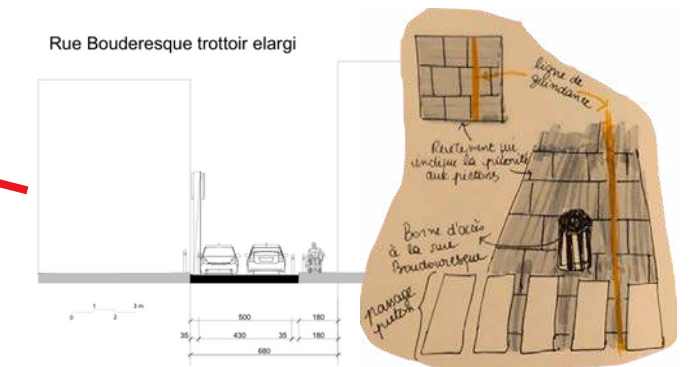
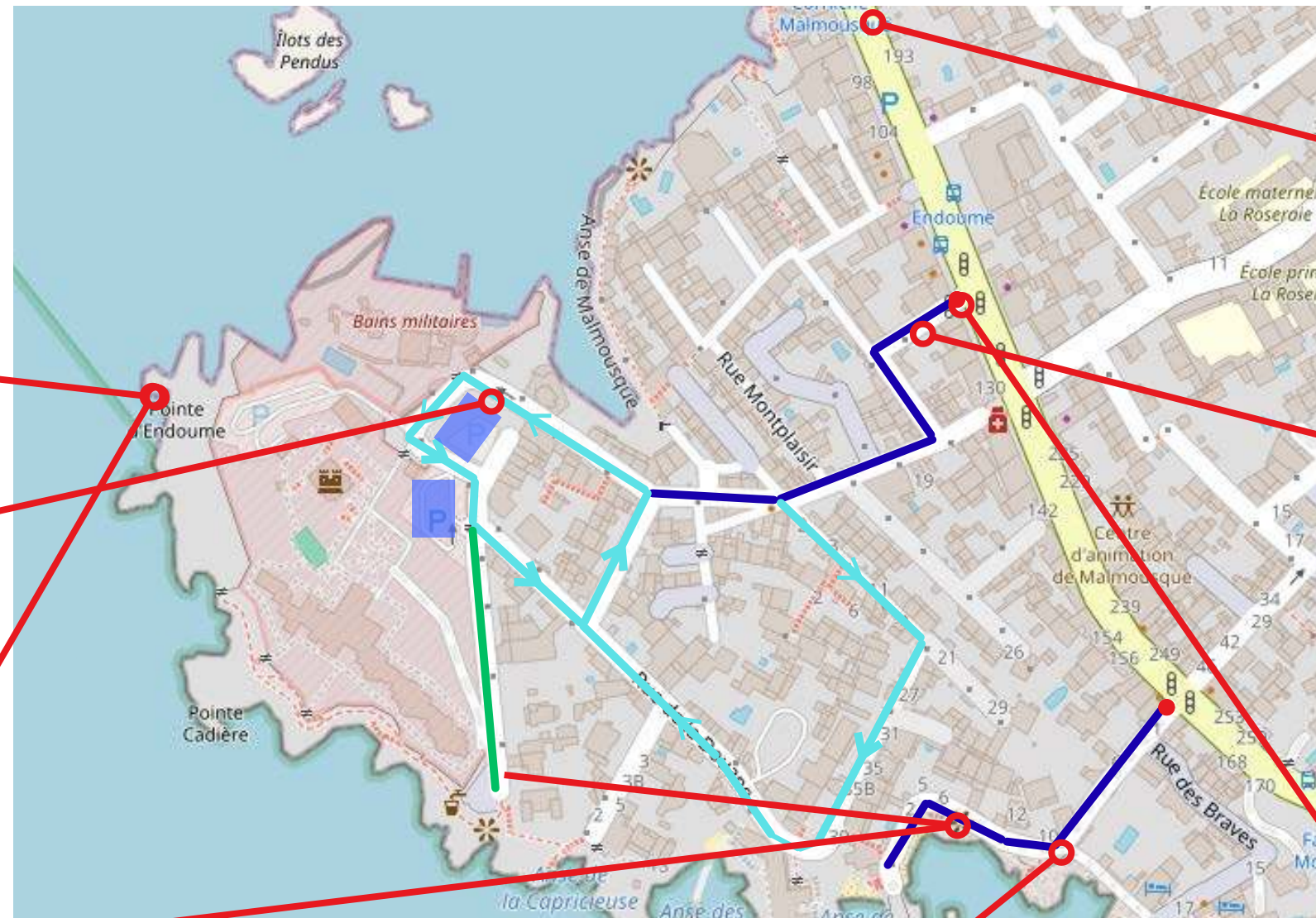
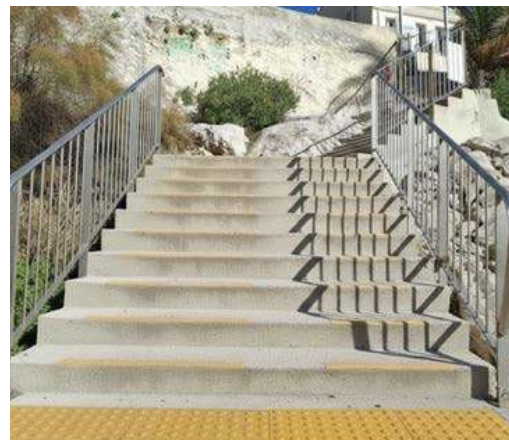
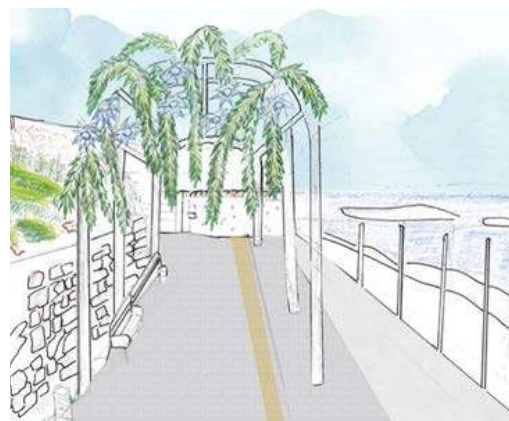


Installation espaces de fraîcheur

Pergola à hauteur des bancs – Un espace de fraîcheur pourrait être créé grâce à une pergola intégrant un point d'eau, afin d'améliorer le confort thermique pour l'ensemble des usagers. Ces structures en bois, facilement modulables, constitueraient une phase d'expérimentation. Elles pourraient être complétées par des bâches de protection les jours de mistral ou végétalisées avec des plantes grimpantes adaptées au climat méditerranéen. L'installation de poubelles et de cendriers publics est également recommandée pour limiter les déchets et réduire les impacts de la forte fréquentation estivale.

Conclusion – Vers un parcours d'accessibilité universelle et un littoral inclusif à Malmousque

Le projet développé à Malmousque propose une vision intégrée de l'accessibilité universelle, articulant cheminement sécurisé, orientation des usagers et accès équitable aux espaces littoraux. Le parcours structurant, pensé pour lever les obstacles identifiés lors du diagnostic, garantit une circulation continue pour les personnes en situation de handicap tout en améliorant le confort de l'ensemble des usagers. Complété par des aménagements permettant la contemplation du paysage maritime et l'accès facilité à la baignade, ce dispositif contribue à faire du littoral de Malmousque un espace réellement inclusif. Il démontre qu'une conception attentive aux usages et à la diversité des mobilités peut renforcer à la fois la qualité de vie locale et la valeur paysagère du quartier.





Et si on flânait tous.tes à la Corniche ?

Trois grands axes de stratégie...

A la suite de notre diagnostic, qui met en exergue plusieurs problématiques rencontrées sur le terrain, à l'instar de la prépondérance de la voiture, de conflits d'usages nombreux ou encore d'aménagements peu accessibles et inclusifs, nous nous sommes questionnés sur la manière dont il était possible de faire en sorte que tout à chacun puisse profiter de ce tracé si symbolique du paysage marseillais.

Et si on flânait tous.tes sur la Corniche ? Pour ce faire, et après avoir pris en compte les atouts, les ambiances, les faiblesses et problématiques présentes sur la séquence, trois grands axes de stratégies ont émergé de nos discussions :

- Sortir du modèle de l'autoroute urbaine, réorganiser et apaiser les flux afin d'affirmer le rôle de promenade maritime de la Corniche. A l'heure actuelle, les conflits d'usages s'enchaînent et les risques d'accidents sont nombreux. Il s'agit de repenser le partage de la route afin de réduire la place de l'automobile sur l'ensemble de la séquence.
- Penser la Corniche dans sa transversalité terre-mer : ponctuer la promenade par une multitude de points d'étape conviviaux et accessibles. Aujourd'hui la Corniche n'est pas vécue dans son entièreté, en plus de manquer d'espaces de pause. Il s'agit donc de sortir du tracé uniquement linéaire afin de penser la Corniche dans son épaisseur.

- Faire de la plage du Prophète une plage inclusive. Celle-ci est actuellement inaccessible pour les personnes à mobilité réduite -il s'agirait de remédier à cela et d'entamer sa transformation dans le but d'en faire une véritable Handiplage dans le futur.

... Et deux propositions de projet

Ce workshop a été l'occasion de développer plus amplement deux propositions de projets. La première, "Multiplier les options pour une promenade apaisée à la Corniche", nous permet de développer deux types de scénarios qu'il est possible de mettre en place afin de répondre aux deux premiers axes de stratégie. Nous nous sommes basés sur l'exemple d'un arrêt de bus et du parking des palmiers afin d'illustrer notre propos.

La seconde, "Les pieds dans l'eau, rendre la plage du Prophète accessible" propose l'aménagement d'une grande passerelle qui relie le haut de la Corniche à la plage, permettant finalement la création d'une nouvelle promenade en bord de mer..



Pour une promenade apaisée à la Corniche

Scénario minimaliste

Du “design actif” pour rouler moins vite

Ce scénario minimaliste est à considérer comme un premier temps de projet, qui vise à répondre aux problématiques majeures relevées sur la séquence de la Corniche. Nous avons pour ce faire pris exemple sur le concept d’urbanisme transitoire qu’il est possible de mettre rapidement en place avec peu de moyens.

Comme annoncé plus haut, nous avons décidé de prendre comme premier exemple de projet un arrêt de bus et les différentes voiries qui lui sont associées. Véritable zone de rencontre type, il s’agit de la situation au niveau de laquelle nous avons pu relever le plus de conflits d’usages. Le schéma se répète ainsi, tout du long de la Corniche : passages piétons dangereux, descente du bus sur la voie cyclable, cette dernière séparant l’arrêt de la route principale, manque de repères et entraîne une vitesse très, trop importante.

Comment faire en sorte, rapidement, qu’automobilistes, cyclistes, piétons, usagers des transports en commun et personnes à mobilité réduite puissent circuler plus sereinement ?

Inspirés de ce qui a pu être initié ailleurs en France au niveau d’axes principaux, à l’instar de la rue Jeanne d’Arc de Rouen, nous proposons ici un ralentissement de la vitesse des automobilistes associé à la mise en place d’un design actif sous la forme de marquages au sol au niveau des zones de rencontre, telles que les arrêts de bus et les passages piétons. Motifs et couleurs multiples sont ainsi annonciateurs pour les automobilistes et les cyclistes “qu’ici il se passe quelque chose” : il s’agit d’un moyen de réduire la vitesse et les nuisances sonores des voitures et cyclistes, de sécuriser les déplacements de chacun et de redonner une place aux mobilités douces.



Motifs inspirés éléments patrimoniaux du centre-ville historique, design actif de la rue Jeanne d'Arc, Rouen.



Proposition de projet au niveau d'une zone de rencontre de la Corniche.

L'urbanisme transitoire : un premier geste pour une Corniche apaisée

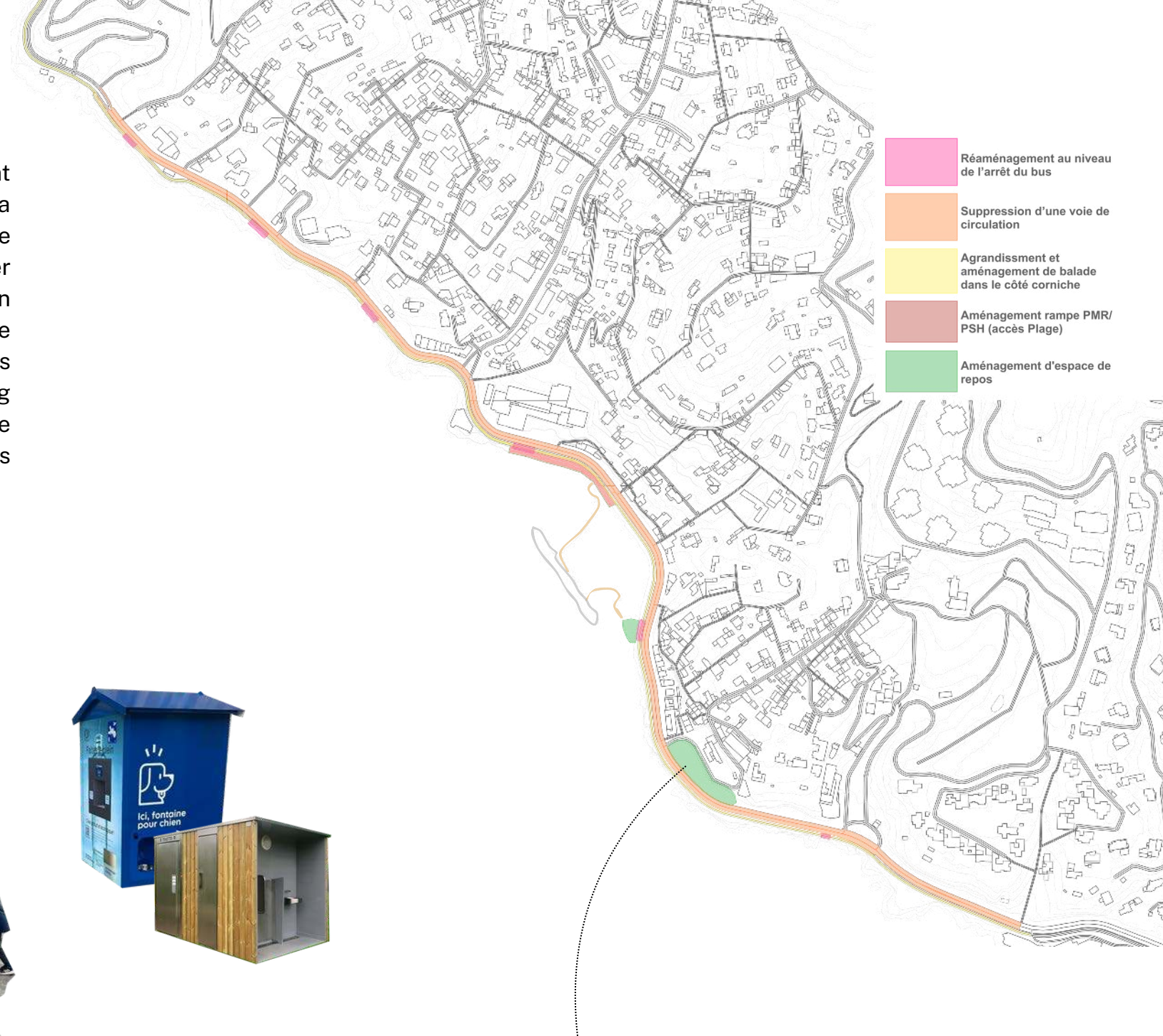
Cette mise en place d'un design actif spécifique s'accompagne de l'installation de véritable points d'étape au niveau des "épaisseurs" repérées lors du diagnostic. Toujours dans l'objectif de penser cette promenade dans sa transversalité, nous proposons d'installer divers aménagements basés sur le principe de l'urbanisme transitoire. "La voie est libre" organisée chaque mois sur la Corniche est pour nous une véritable source d'inspiration. Usages et appropriations des lieux y sont nombreux et variés, et nous avons pour projet de les prendre en compte : penser un projet démontable, déplaçable et modulable en fonction des usages et des saisons. Ainsi, du mobilier provisoire inclusif (bancs, tables, ombrières), jeux pour enfant (marquage au sol) et toilettes PMR, fontaine à eau temporaire, espaces de restauration (food truck..) viennent ponctuer le tracé de la Corniche afin d'offrir aux promeneurs et promeneuses des espaces ouverts sur le paysage où il est possible de s'arrêter et de prendre un véritable temps de pause.

Le parking des palmiers et un endroit idéal au sein duquel l'une de ces étapes peut prendre place : il offre beaucoup d'espace, en plus d'être stratégiquement situé au pied d'un mur ancien, de roches calcaires affleurantes et d'un escalier qui vient grimper sur la colline boisée. Le parking aménagé temporairement vient ainsi s'inscrire concrètement au sein de la promenade mais aussi du quartier.

Mettre en place ce type d'aménagement transitoire est aussi un moyen de jauger la fréquentation, les usages et les besoins le long de la promenade. Il s'agit de tester véritablement le potentiel des lieux afin d'adapter de la manière la plus pertinente possible les futurs aménagements permanents qu'ils pourraient y avoir le long de la Corniche. Accompagner ce projet de moments d'observations et d'ateliers participatifs est de ce fait nécessaire.



Exemple d'éléments d'aménagement caractéristiques de l'urbanisme transitoire qu'il est possible de mettre en place au niveau des points d'étapes du projet de promenade.



Proposition d'aménagement transitoire au niveau du parking des palmiers

Pour une promenade apaisée à la Corniche

Scénario maximaliste

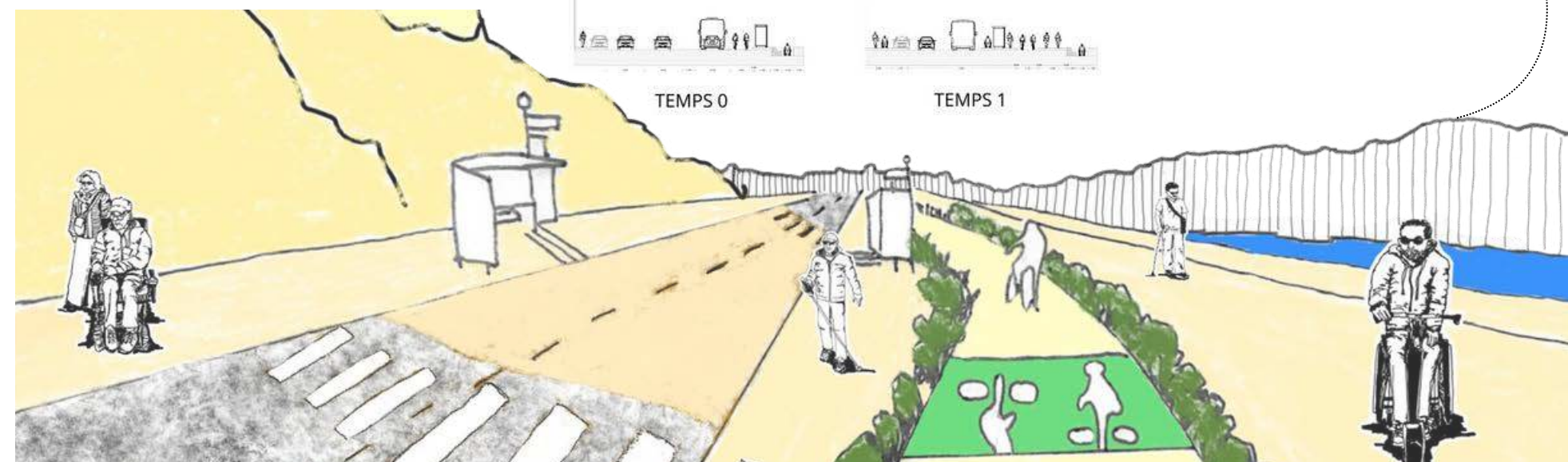
Une Corniche au profit des modes actifs et des piétons.

Dans ce scénario à long terme, la réflexion porte sur une transformation plus profonde de la place de la voiture sur la Corniche. Le principe est de supprimer la double voie de circulation qui va du sud au nord, privilégiant une configuration classique de deux fois une voie. Cela permettrait de réduire le flux routier, limiter la vitesse et dégagerait un espace d'environ sept mètres au bénéfice de la circulation piétonne.

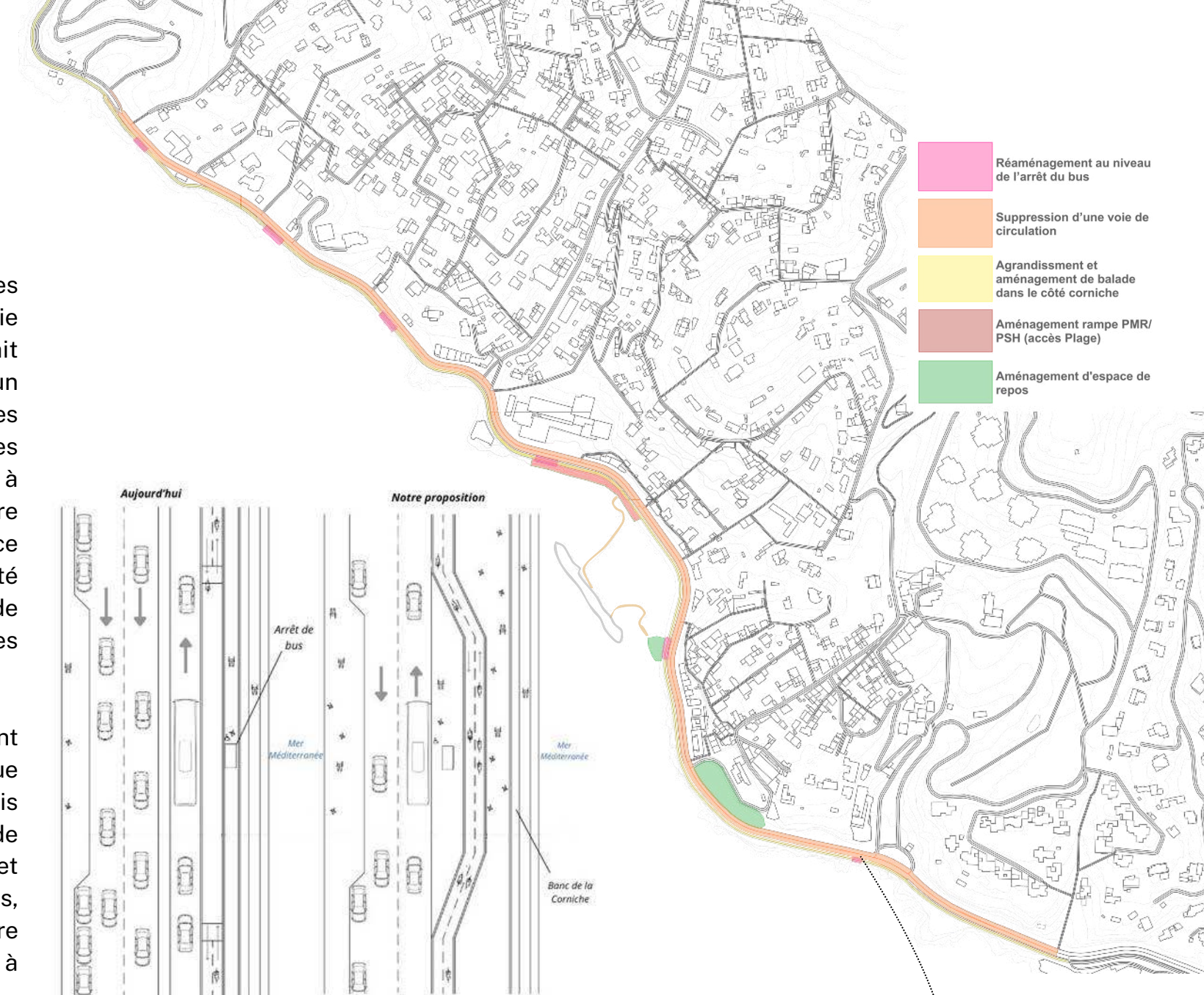
Cet espace récupéré sur la voiture permet d'élargir significativement le trottoir surélevé côté mer, ainsi que le trottoir côté terre qui est à ce jour constamment encombré et extrêmement réduit par endroits. La réduction de la place de l'automobile permettra d'une part d'assurer une connexion plus sécurisée entre les deux côtés de la Corniche. En effet, notre configuration limite la possibilité de dépassements et ralentit le flux au bénéfice de la sécurité des piétons. D'autre part, ce nouveau partage de la chaussée valorise davantage le trottoir côté terre qui propose des vues tout aussi exceptionnelles et des accès sur de nombreux passages pittoresques et méconnus qui desservent les villas de la colline du Roucas-Blanc. Cette réflexion globale portée sur la circulation et ce réaménagement nous permettent aussi de traiter de l'angle mort du dernier réaménagement de la corniche : les conflits entre cyclistes et usagers des

bus. Nous proposons de positionner les arrêts de bus sur l'espace gagné sur la voie automobile : la piste cyclable passerait alors derrière les arrêts de bus, avec un léger virage pour réduire la vitesse des cyclistes au niveau des rencontres avec les piétons. Cette nouvelle configuration vise à supprimer les situations de conflit entre cyclistes et les usagers du bus. Au bénéfice en particulier aux personnes à mobilité réduite qui, à ce jour, sont contraintes de demeurer sur la trajectoire des cyclistes pour monter dans le bus.

Enfin, les traversées piétonnes seront davantage sécurisées par une signalétique plus visible pour les automobilistes, mais surtout grâce à un nouveau revêtement de la chaussée qui uniformise l'ensemble, et met sur un pied d'égalité automobilistes, cyclistes et piétons. La zone de rencontre ainsi indiquée incite les automobilistes à adapter leur allure.



Vue d'ensemble au niveau d'un arrêt de bus du nouveau partage de la chaussée et des nouvelles circulations PMR possibles



Exemple de réaménagement de la chaussée au niveau d'un arrêt de bus



Pour un aménagement durable et pérenne des points d'étapes

Aujourd'hui la Corniche est une promenade qui présente peu d'espaces de contemplation et de pause le long de son tracé. Notre rencontre avec différentes personnes à mobilité réduite nous a permis de prendre conscience des besoins les plus urgents qui concernent cette séquence et nous avons commencé à y répondre dans le cadre de la proposition d'urbanisme transitoire qui inclut des espaces de pause, des toilettes PMR, une fontaine à eau temporaire et du mobilier transitoire tel que des ombrières et des assises. Néanmoins, nous sommes conscients qu'un aménagement durable et pérenne est davantage sécurisant et confortable pour les personnes à mobilité réduite. Et puis, ne serait-ce pas aussi l'occasion d'aménager de nouveaux points de rencontre permanents ? De pouvoir enfin y flâner, y prendre le temps en sachant que ces espaces existent pour de bon ? Et d'apaiser encore plus concrètement la Corniche ?

Reprenons ici, à titre d'exemple, le parking actuel des palmiers. Il s'agit, pour ce projet maximaliste, d'en faire une véritable place publique tournée vers la mer Méditerranée. Installer des toilettes adaptées aux personnes à mobilité réduite et une fontaine à eau de manière permanente est une des grandes priorités. La mise en place de gradins, venant épouser la courbe formée par l'ancien mur en pierre, est une manière d'affirmer ce nouveau lieu créé, en plus d'offrir un nouvel espace de contemplation.

Nous proposons également l'aménagement d'une grande ombrière au-dessus et au-delà des gradins, ainsi que d'une aire de jeux inclusive, l'étendue de l'ancien parking le permettant. Ces différentes composantes, qui constituent les pièces maîtresses du projet sont à accompagner d'une signalétique, notamment pour les personnes malvoyantes, et de divers mobiliers urbains.

La proposition d'urbanisme transitoire que nous avons exposée plus haut nous permettrait donc de connaître plus précisément les usages et autres besoins des usagers, et ainsi de compléter notre projet de la manière la plus adaptée et inclusive possible (type de mobilier, espace de restauration, disposition dans l'espace de la place des divers éléments de projet etc.).



Vue d'ensemble - les divers éléments du projet viennent s'intégrer à la végétation existante.



Les pieds dans l'eau, rendre la plage du Prophète accessible

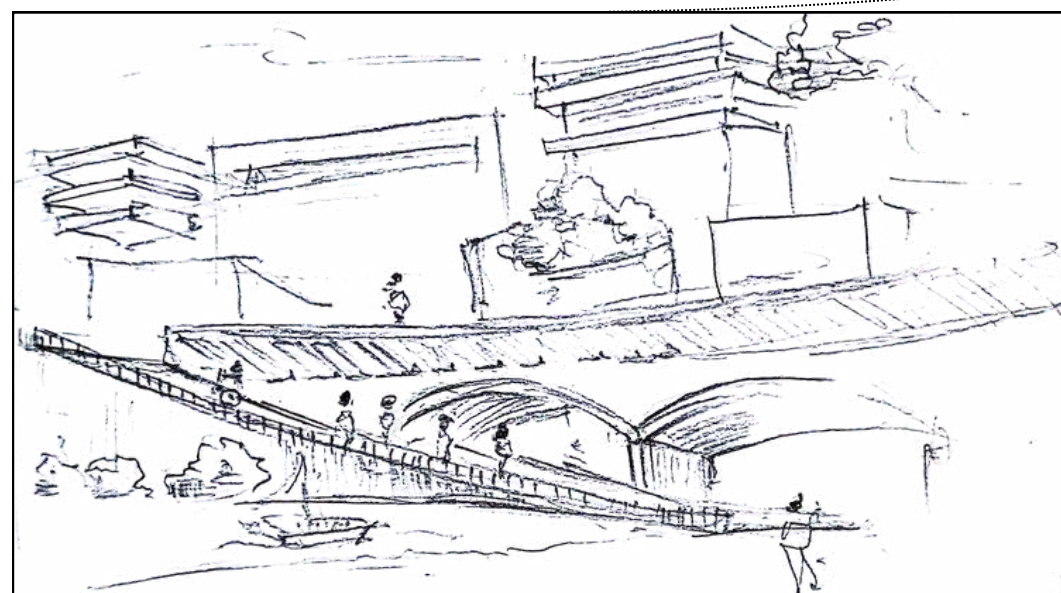
Les propositions de projets précédents n'offraient pas l'opportunité de créer une nouvelle infrastructure qui viendrait acter - par un acte architectural ambitieux - la naissance d'une nouvelle Corniche apaisée et inclusive.

En constatant qu'à ce jour, aucun plan de mise en accessibilité n'était programmé pour la plage du Prophète, nous avons jugé que relever ce défi serait l'occasion de proposer une nouvelle promenade qui redéfinirait l'identité de la Corniche pour le XXI^e siècle : marquant le souci de notre époque pour l'inclusivité de tous partout.

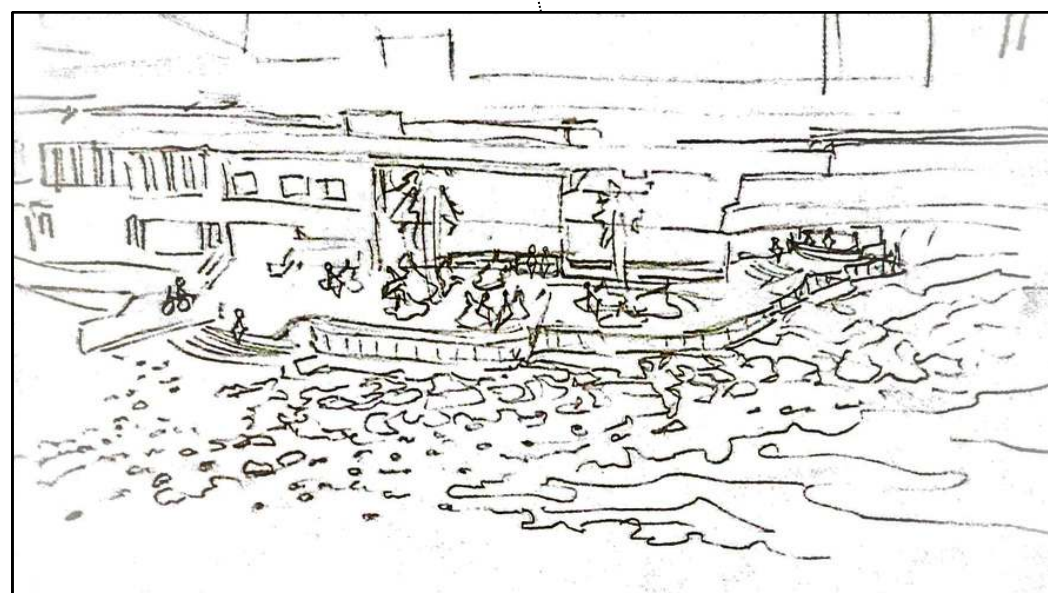
L'offre balnéaire accessible à Marseille

Dans le paysage balnéaire de Marseille, la plage du Prophète n'est évidemment pas une destination prisée pour quiconque aurait quelques difficultés à se mouvoir. Les plages du Prado offrent davantage d'aménagements et une configuration bien moins escarpée qui les rendent bien plus

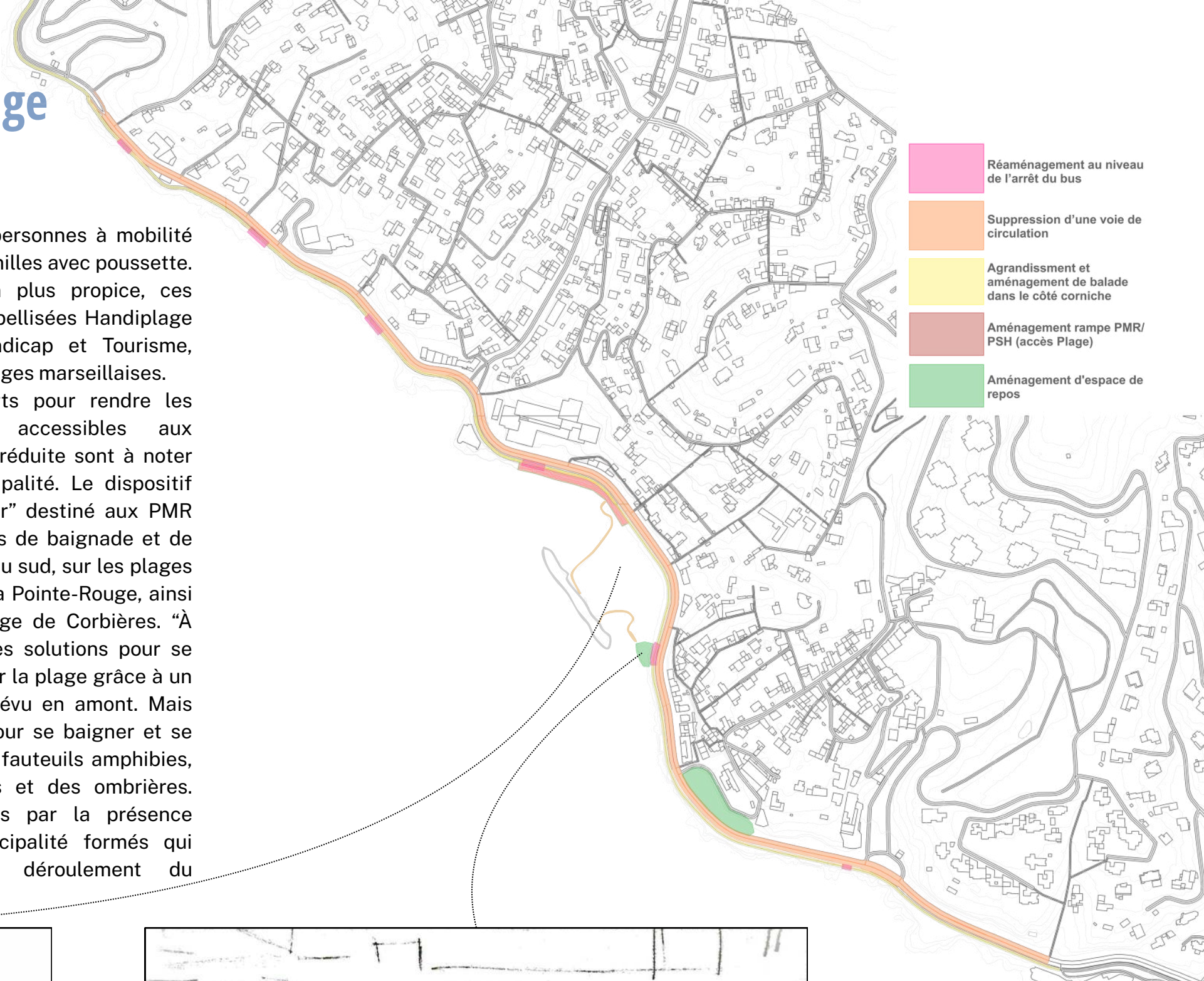
praticables pour les personnes à mobilité réduite ou pour les familles avec poussette. Malgré une situation plus propice, ces plages ne sont pas labellisées Handiplage par l'association Handicap et Tourisme, comme aucune des plages marseillaises. Néanmoins des efforts pour rendre les plaisirs balnéaires accessibles aux personnes à mobilité réduite sont à noter du côté de la municipalité. Le dispositif estival "À nous la mer" destiné aux PMR offre trois expériences de baignade et de détente aménagées : au sud, sur les plages de Bonneveine et de la Pointe-Rouge, ainsi qu'au nord sur la plage de Corbières. "À nous la mer" offre des solutions pour se garer et se mouvoir sur la plage grâce à un cheminement PMR prévu en amont. Mais aussi des solutions pour se baigner et se détendre grâce à des fauteuils amphibies, des transats adaptés et des ombrières. Tout cela est permis par la présence d'agents de la municipalité formés qui organisent le bon déroulement du dispositif.



Croquis d'intention de l'arrivée de la passerelle sur la plage



Croquis d'intention pour un espace convivial et ombragé au nord de la plage



Opportunités et contraintes de la plage du Prophète

Les difficultés pour rendre accessible la plage du Prophète sont évidentes ; située sept mètres en contrebas de la Corniche, elle n'est accessible que par deux escaliers où seulement deux personnes peuvent se croiser. D'une surface ensablée d'à peine plus de 6 000 m², elle peut être véritablement surfréquentée en période estivale ; les plagistes s'y bousculent dès la matinée pour pouvoir installer leur serviette. De plus, les données communiquées par la municipalité indiquent qu'elle n'est pas la plage la plus propre de Marseille.

Néanmoins, c'est une plage très animée à l'ambiance unique. La présence de restaurants, bars et glaciers à proximité lui donne son côté familial et les tournois de beach-volley animent les lieux toute l'année. La plage offre également un accès facile et sécurisé à la mer : la pente y est douce et sableuse, permettant à tous de nager à son rythme.

Notre ambitieuse proposition : la passerelle du Prophète

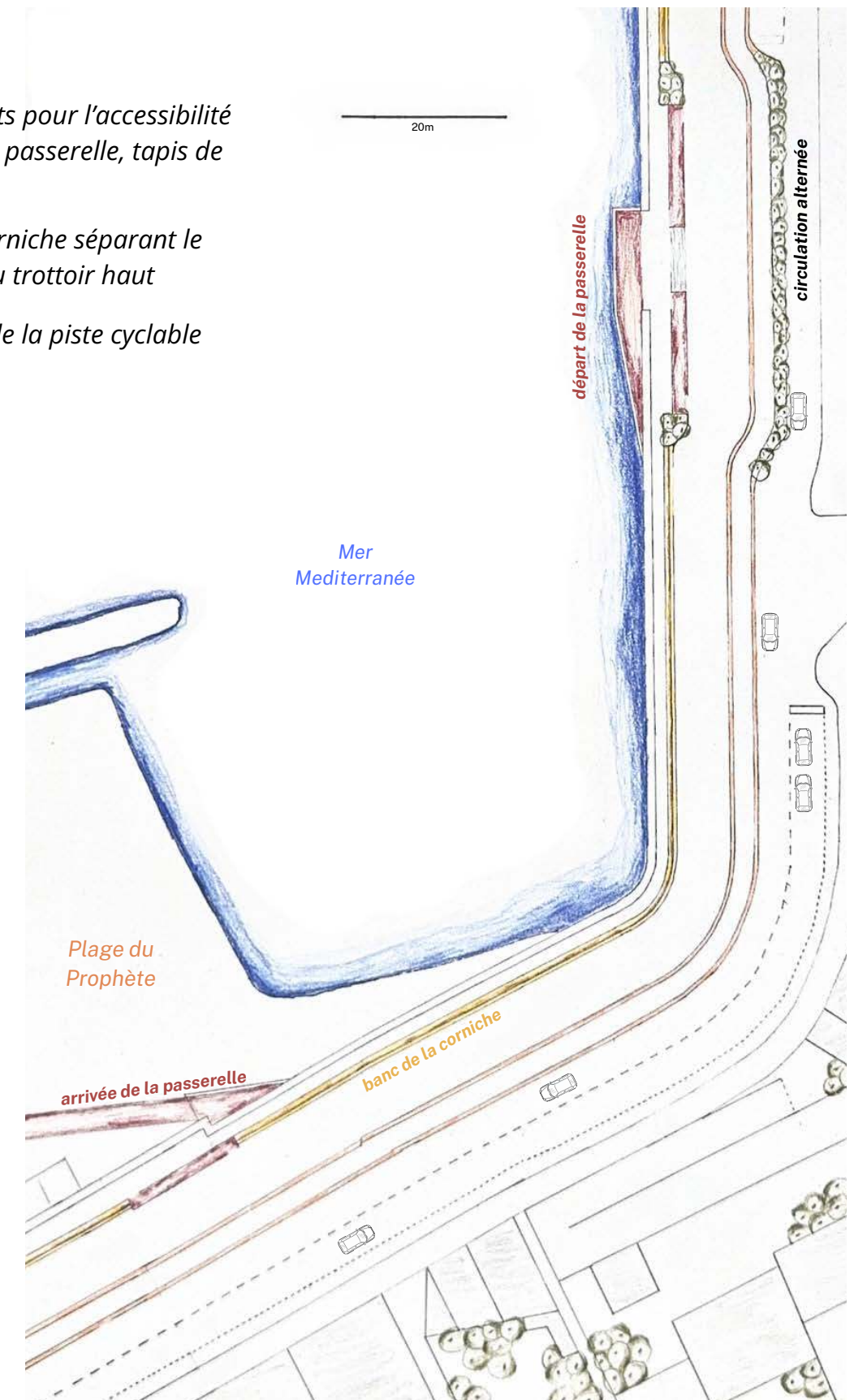
En prenant en compte ces contraintes, nous avons travaillé à une proposition ambitieuse pour rendre la plage du Prophète accessible. Nous envisageons la construction d'une passerelle de 170 mètres de longueur partant au sud de la plage. Bien plus qu'une rampe aux normes d'accessibilité, cette passerelle crée une nouvelle promenade parallèle à celle de la Corniche en ouvrant de nouvelles

perspectives, aussi bien sur la Méditerranée que sur l'infrastructure elle-même. Elle longerait ses fondations, notamment les arches d'un pont du XIXe siècle, qui seront l'occasion d'une étape avec des bancs installés sur une plateforme à mi-parcours. Située en grande partie sous la Corniche, la passerelle est ombragée et protégée du mistral. L'été, elle devient un lieu de refuge pour le promeneur ou le plagiste. Sa structure - épousant la Corniche - ne brise pas le linéaire du tablier et renforce son identité et son attractivité touristique.

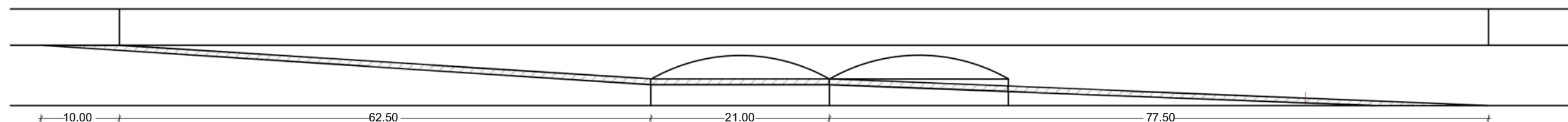
L'accès à la passerelle à partir de la Corniche est l'occasion de créer un tronçon de voie à circulation alternée, afin de créer une grande entrée dégagée et visible par tous. Cette passerelle sera l'occasion de requalifier la plage du Prophète en mettant en place des tapis permettant aux chaises roulantes d'évoluer sur la plage ; ainsi que des douches et des cabines de change adaptées avec pour objectif d'être la première plage marseillaise à obtenir un niveau du label Handiplage, et ce malgré la situation topographique défavorable de la plage du Prophète. Les espaces imperméabilisés au nord de la plage sont réaménagés en espaces conviviaux avec bancs, tables et ombrières (voir croquis page précédente).

En bref, ce projet idéal montre que des conditions d'accessibilité très contraintes peuvent nous amener à envisager des solutions originales et ambitieuses qui bénéficient à tous et nous permettent de repenser des espaces dans leur ensemble et d'infléchir leur visée initiale.

- Aménagements pour l'accessibilité PMR (rampes, passerelle, tapis de plage)
- Banc de la Corniche séparant le trottoir bas du trottoir haut
- Délimitation de la piste cyclable



Plan de la passerelle et du redécoupage de la voirie (1/400)



Coupe de la passerelle indiquant la longueur nécessaire pour une pente à 4% et une étape à mi-parcours au niveau de la première arche

CONCLUSION

L'ambition de l'accessibilité universelle

Les propositions d'aménagements que nous soumettons dans ce document ne manquent pas d'ambition pour l'avenir du littoral sud. Ce tronçon de littoral appartient à tous les Marseillais ; sa valeur paysagère, esthétique et patrimoniale n'est mesurable qu'au prisme des usages populaires et balnéaires qui l'animent toute l'année. Néanmoins, si la surfréquentation et les difficultés d'accès peuvent nuire à l'expérience que peut en faire l'utilisateur valide et mobile, le manque structurel d'aménagements PMR rend ces espaces franchement hostiles pour toute personne en situation de handicap, âgée ou se déplaçant avec un enfant en bas âge en poussette.

Pour changer cet état de fait, nous avons dû faire des choix quant au partage de la chaussée et envisager de nouveaux espaces qui confortent l'usage populaire des lieux. Toujours avec ce souci pour l'inclusivité qui doit être pensée dès la planification des aménagements. Si notre orientation générale renvoyait à l'idéal d'une accessibilité universelle, nos propositions sont le fruit d'une négociation fine entre les nécessités d'une topographie accidentée, les contraintes d'une morphologie urbaine variée et ancienne, les exigences du changement climatique et le devoir de penser l'évolution des usages grâce à un urbanisme tactique.

Une expérience humaine enrichissante

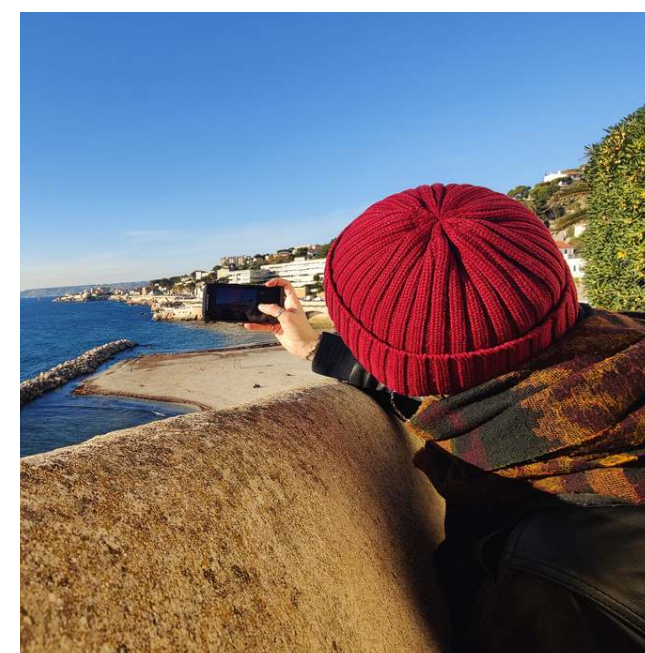
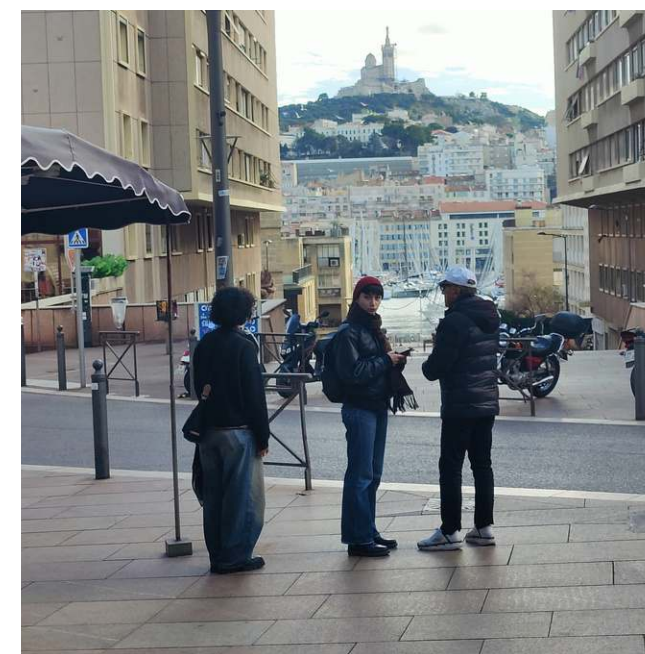
Pendant ces deux semaines de workshop, nous avons eu la chance d'arpenter les abords du littoral marseillais guidés par des personnes en situation de handicap. Ces échanges ont non seulement été d'une grande aide pour notre travail, mais ont provoqué une véritable prise de conscience qui, pour sûr, transforma notre perception de l'espace public et de l'aménagement. Lors de la restitution de notre travail devant les partenaires du workshop, nous avons été particulièrement attentifs aux retours que les personnes en situation de handicap nous ont offerts. Nous sommes heureux de leur enthousiasme vis-à-vis de nos propositions - même plus ambitieuses et structurantes - et cela malgré l'étendue des dysfonctionnements quotidiens en matière d'accessibilité à Marseille.

Ce workshop fut l'occasion d'une autre rencontre, celle entre les étudiants français du master TUC-Med et les étudiants marocains de l'école d'architecture de Rabat. Travailler ensemble en mobilisant deux disciplines nous a permis de pousser un peu plus loin les projets ; que ce soit pour avoir une idée de leur faisabilité, de leur dimensionnement ou de l'intérêt architectural qu'il peuvent présenter. La bonne maîtrise des logiciels de conception qu'ont les étudiants en architecture nous a permis de créer des visuels plus formels, qui demeurent indicatifs, mais qui concrétisent un peu plus nos idées.

Cette collaboration fructueuse a vocation à s'inscrire dans la durée. En effet, notre travail ne s'arrête pas à ce document ; l'étape suivante vise à travailler l'opérationnalisation des projets proposés. Sur la base d'un travail de modélisation, l'objectif sera de budgétiser quelques-uns des projets les plus emblématiques.

De nouvelles perspectives pour aménager autrement

Nous tenons également à remercier nos professeurs qui ont pensé et organisé ce workshop franco-marocain, nous offrant ainsi une occasion unique de redécouvrir l'urbanisme et l'architecture sous le prisme de l'accessibilité. M. Jean-Luc Linarès nous a démontré que l'architecture pouvait être sensible à l'accessibilité et que cette dernière pouvait donner lieu à des projets originaux, esthétiques et valorisables pour tous. Ainsi, il nous a poussés à proposer des projets ambitieux et structurants. Tandis que sa fine connaissance du terrain et des normes d'accessibilité, nous a aidés dans la prise en compte des contraintes techniques et contextuelles. M. Emmanuel Matteudi et Mme. Ouissamme El Asri nous ont maintenus sur la voie du diagnostic sensible enrichi par l'expertise d'usage des personnes concernées, afin d'affiner nos analyses pour en tirer les grandes orientations nécessaires pour guider notre travail. En résumé, ces deux semaines ont changé notre manière d'envisager le projet urbain, que ce soit du point de vue paysager, architectural ou urbanistique.



PROPOSITIONS POUR MY EASY ACCESS

A partir du travail réalisé sur le bord de mer et ses 4 séquences, nous nous sommes dit qu'il y avait sans doute moyen de faire un lien avec "My easy access", pour, qu'à coté de l'accès aux restaurants, hôtels, commerces, musées et autres attractivités touristiques et des cheminements pour y parvenir, on puisse :

- Se rendre sur des lieux emblématiques du bord de mer et qu'on ait les clés pour s'y déplacer, s'y poser, en profiter.

Et pour expérimenter, tester l'intérêt et la faisabilité de ce projet, on profite du travail réalisé sur les quatre séquences, pour imaginer que l'application intègre des données et des informations liées à ces lieux emblématiques de la capitale phocéenne.

C'est un travail et un projet qui mettra en lumière ce workshop et lui donnera, du relief et un aspect concret et permettra de mettre à disposition de l'application, des informations qui décrivent :

- Les moyens de se rendre au Vieux Port, sur la Corniche, à Malmousque ou dans le Vallon des Auffes,
- Les manières de s'y déplacer,
- Les lieux où se poser , se détendre et se divertir

Et pour caractériser les ambiances, l'âme des lieux et les conditions d'accès, on pourrait également bénéficier de témoignages de personnes en situation de handicap, d'enregistrements audios, sous la forme de petites vidéos en ligne et de podcasts, en les intégrant de manière ponctuelle, pour que les utilisateurs se nourrissent de ces témoignages et s'en inspirent lors de leurs déplacements.



© Ville de marseille

ANNEXES

PRÉSENTATION DU WORKSHOP

Sujet :

Marseille, du Vieux Port à la statue de David, la corniche pour tous : Propositions d'aménagements adaptés aux usages et au changement climatique Sur un littoral sensible et densifié

Partenaires/commanditaires : Ville de Marseille/Pôle Inclusion et association « Handicap et Tourisme » / My Easy Access : <https://my-easy-access.com>

Période : 17 au 28 novembre 2025

Etudiant.e.s et enseignant.e.s impliqué.e.s :

- 21 étudiant.es IUAR Aix-Marseille / ENA de Rabat
- 5 enseignant.e.s/professionnel/les impliqué.e.s

Objectifs :

- Rendre la mer accessible au plus grand nombre, en privilégiant l'accessibilité, l'inclusivité, la tranquillité, les nouvelles formes de mobilité, la promenade, la vue et les espaces ombragés

Approche :

- Appréhender le bord de mer (Prado / Mucem) dans sa continuité, afin de définir des orientations globales d'aménagement : que cherche-t-on à privilégier ? Quels sont les enjeux, les contraintes et les opportunités ?
- Travailler sur 4 séquences : Le Vieux Port, Malmousque, la Plage des Prophètes, le vallon des Auffes (voir périmètres et cheminements sur document joint)

Méthode :

Pour le diagnostic :

- Privilégier la parole et les agents des personnes en situation de handicap
- Privilégier une approche sensible, qui prend le temps d'observer, de s'imprégner des lieux, des usages, des ambiances, etc.

•

Pour les projets

- Privilégier l'accès à la mer
Privilégier les connexions avec la ville
- Privilégier l'accès aux aménités
- Penser des aménagements adaptables, évolutifs
- Combiner projets structurants et urbanisme tactique

Actions :

- Mener un travail « surplombant » sur le linéaire pour observer les usages, les discontinuités, la place de la voiture, le rapport à la mer, etc.
- Définir les grandes orientations d'aménagement / place accordée à la voiture notamment et alternatives envisageables
- Mener un travail approfondi sur les 4 séquences à partir de 8 angles d'entrée :
 1. **Les obstacles physiques aux cheminements** : trottoirs sans bateaux, état du sol et revêtements, mobilier urbain, entrées aux ERP, poteaux, grilles, arbres, occupations illicites de l'espace, etc. **Les usages sur l'espace public** : mobilités accès (piétons, vélos, trottinettes, etc.) voitures, transports en commun, etc.
 2. **Les ambiances** : lumière et sons à différentes séquences de la journée et de la semaine, importance de la présence et du passage des habitants, des touristes, etc.
 3. **Les publics présents** : jeunes, adultes, personnes âgées, hommes, femmes, parents avec jeunes enfants, PSH, touristes, etc.
 4. **Les aménagements réalisés** : parkings, aires de jeux, espaces de détente et de repos, éclairage public,
 5. **Les aménagements prenant en compte le handicap** : bande podotactile, bateaux, arrêts de bus aménagés, pentes passage PMR, etc.
 6. **Les voies d'accès à la séquence observée** : cheminements piétons, vélos, transports en commun
 7. **Les espaces, cônes de vue tournés vers la mer** : caractéristiques : aménagements présents, ambiances, modalités d'accès
 - 8.

Orientations à privilégier :

- Limiter l'emprise de la voiture
- Favoriser les mobilités actives dans une perspective d'inclusion
- Dégager des espaces dédiés à la promenade, la baignade, le repos, etc.
- Valoriser les cônes de vue sur la mer et Marseille
- Travailler les mises en accessibilité qui répondent aux besoins des PSH
- Veiller à faciliter les continuités dans les cheminements (chaîne de déplacement)

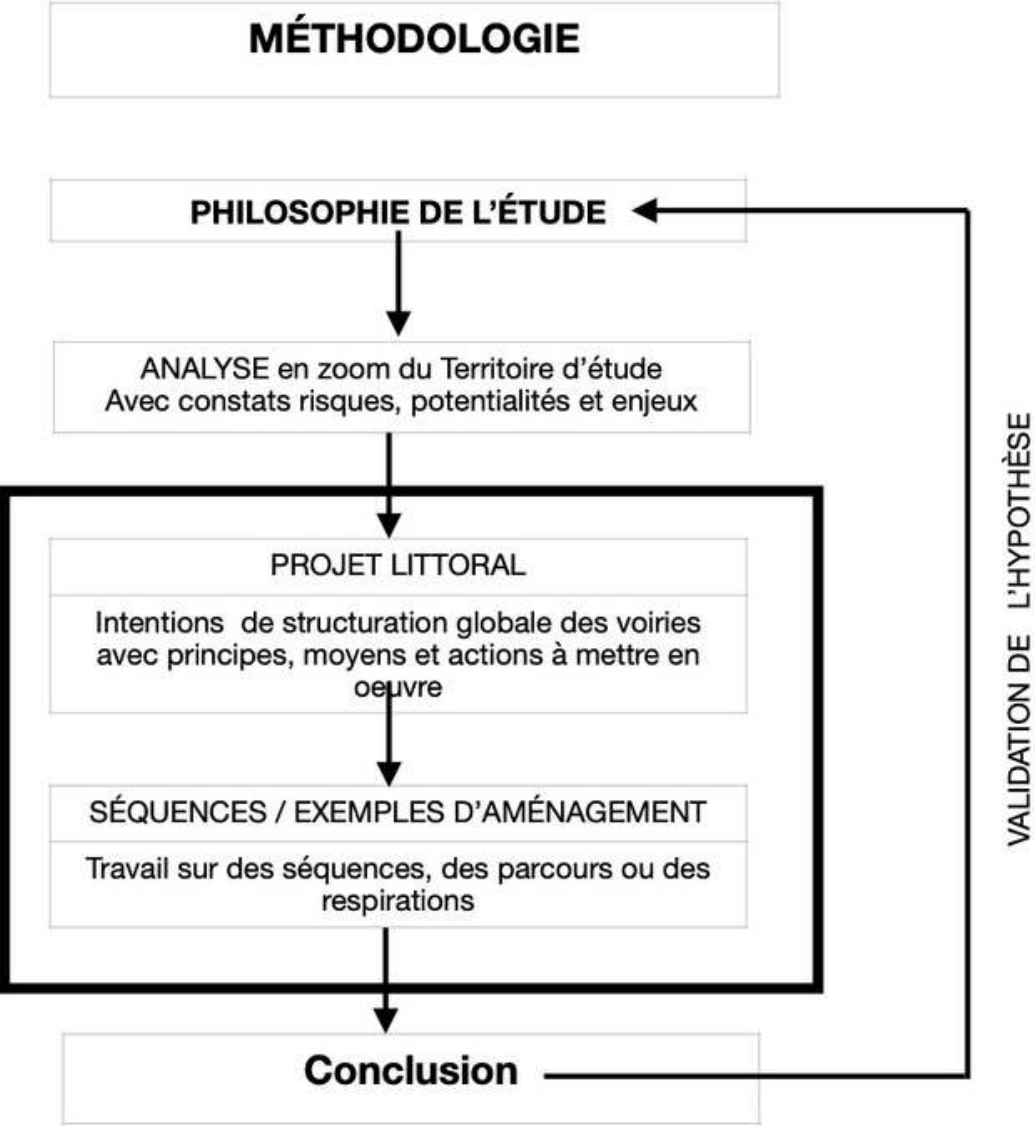
Actions à mener :

- Parcourir le bord de mer du Mucem au Prado en identifiant les caractéristiques urbaines et les mobilités présentes sur ce linéaire
- Mener des diagnostics approfondis des 4 séquences retenues
- Proposer des orientations globales pour le bord de mer
- Elaborer des projets d'aménagement sur les 4 séquences retenues + micro-projets

Résultats attendus :

- Un diagnostic général accompagné d'un diagnostic approfondi des 4 séquences
- Des orientations générales
- Des projets structurants et des micro-projets à valeur expérimentale pour les 4 séquences
- Des propositions pour My Easy Access (à préciser avec Anne)

METHODOLOGIE d'étude PROPOSÉE

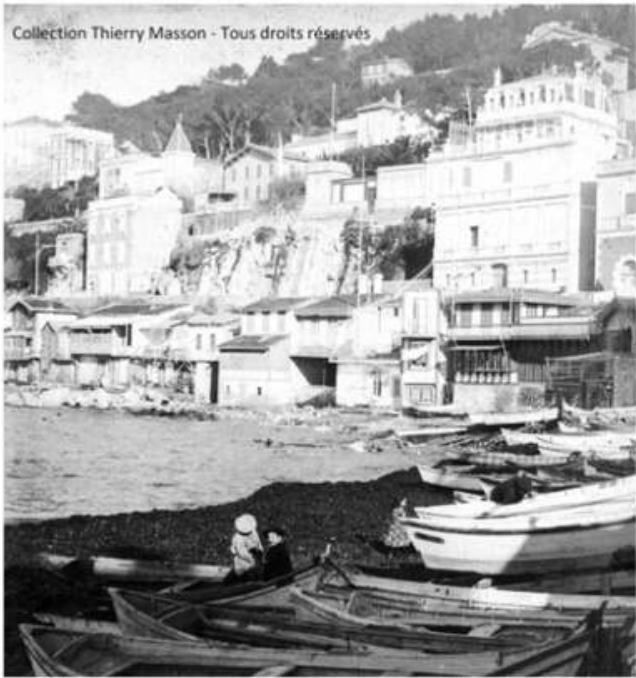


LA PARTIE PROJET DOIT ETRE PLUS IMPORTANTE QUE LA PARTIE ANALYSE

PHILOSOPHIE DE L'ÉTUDE

PROPOS LIMINAIRE (succinct)

PLAN DE L'ÉTUDE	MOYENS DE TRAVAIL	ATTENDUS
Propos liminaire	Étudier observer les différentes relations de l'homme et la mer,	Propos philosophique, poétique et romantique , extraits de livres, photos anciennes etc.....
Enjeux sociétaux actuels, climatiques, économiques et démographiques	L'accessibilité universelle, la qualité du cadre de ville, les ambiances climatiques	Propos militant
Présentation succincte du tourisme, du cadre de ville et du handicap	Aide des PSH pour travailler la qualité de ville	Propos - Pourquoi les PSH sont-elles un atout pour penser la qualité de vie en ville ?



PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

LES DIAGNOSTICS

PLAN DE L'ÉTUDE	MOYENS DE TRAVAIL	ATTENDUS
Présentation du périmètre global	Pourquoi ce périmètre d'étude ? Plan général (courbes de niveau et Bâti ?)	PROPOS Cohérence de la démarche "corniche Vieux Port", plan général
	introduction, Marseille un cadre de ville authentique en mutation ; quartiers, tradition, tourisme, environnement et nouveaux usages,Différents rapports à la mer des marseillais, du boulevard urbain à la promenade marine.....	Propos (texte) agrementé de photos ou Autres
Analyse urbaine succincte des quartiers traversés		
Analyse urbaine, tissu voirie	Enquête de terrain, travail sur carte (avec courbes de niveau et bâti si possible)	Propos explicatif succinct avec cartographies, vues aériennes, données utiles chiffres circulations, densité des quartiers, usages ou tout autre élément de compréhension
	Référencement des événements ou des équipements marquants ponctuant le linéaire (ex les Jardins du Pharo, le marégraphe, la plage des catalans etc.....)	Propos explicatif succinct avec cartographies, photographies, plan d'ensemble, ou tout autre élément de compréhension

PLAN DE L'ÉTUDE	MOYENS DE TRAVAIL	ATTENDUS
LES DYSFONCTIONNEMENTS	Analyse des mobilités urbaines, des discontinuités, des problèmes	OBSERVATIONS : Pratiques usages, données chiffrées, articles de presse, photographies, vidéos, enregistrements sonores, témoignages, carte des conflits
	Les conflits d'usage, les usages traditionnels, l'inaccessibilité, inventaire des feux	OBSERVATIONS : Pratiques usages, données chiffrées, articles de presse, photographies, vidéos, enregistrements sonores, témoignages, carte des conflits
LES POTENTIALITÉS	Les nouveaux usages, le tourisme, les sports et les loisirs, la découverte de l'authentique, les activités balnéaires, le bain et la pêche	OBSERVATIONS : Pratiques usages, Données chiffrées, articles de presse photographies, vidéos, enregistrements sonores, témoignages, carte des potentialités

LE PROJET LITTORAL

LES PRINCIPES RETENUS (sous réserve de scénario)

Explication, énoncés des PRINCIPES

- 1 continuité spatio-fonctionnelle
- 2 chaîne de déplacement
- 3 ACCÈS à la mer pour tous de différentes façons (vue, bain, promenade, restaurant etc...)
- limiter l'automobile en fluidifiant, en régulant et en limitant le trafic

PLAN DE L'ÉTUDE	MOYENS DE TRAVAIL	ATTENDUS
1- Choix collégial d'un scénario circulaire structurant la corniche : simple flux, double flux, flux alternatif, TSP ?	Partage du choix d'un schéma d'aménagement global ≈ Échanges coordination -groupes de travail- PSH	Schémas, texte, explications succinctes
2 Choix de séquences à fortes potentialités	Partage collégial des séquences à travailler, échanges coordination - groupes de travail- PSH	Plans, schémas explications succinctes

LES EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT

PLAN DE L'ÉTUDE	MOYENS DE TRAVAIL	ATTENDUS
2 Choix de séquences à forte potentialités	Partage collégial des séquences à travailler	Échanges coordination -groupes de travail- PSH
3- Analyse détaillée des séquences	Grille d'analyse des séquences enquête de terrain, parcours avec les PSH	Renseignement d'une grille d'analyse des éléments d'accessibilité, d'aménagement de mobilier urbain, de confort bio climatique
		schémas, croquis, photo montage, interview sur chaque espace, coupe transversale de l'existant
4- Exemples d'aménagement de chaque séquence	Grille d'analyse des séquences enquête de terrain, parcours avec les PSH	Rappel des principes partagés
		Actions sous forme (ou avec) des tableaux (grille) (ex propreté, signalétique etc...)
		Coupe transversale projet, plans, schémas, croquis

CONCLUSION

Propos philosophique et poétique
“vivre au païs, es super cool”

PLAN DE L'ÉTUDE	MOYENS DE TRAVAIL	ATTENDUS
RÉAFFIRMATION DE NOTRE PROPOS LIMINAIRE Plaidoyer pour un littoral inclusif : le Marseillais et la mer	— —-ET DE NOTRE PHILOSOPHIE DE PROJET Une mise en valeur d'un patrimoine paysager et architectural unique —- accompagnement des nouvelles pratiques et adaptation aux enjeux actuels	texte, propos et image choisie — —-image heureuse, voire symbolique de préférence



LA RESTITUTION

La partie PROJET doit être plus importante que la partie ANALYSE

Introduction et conclusion doivent être simples mais percutantes

RESTITUTIONS

Rendu commun sous forme de par 140 ?????)

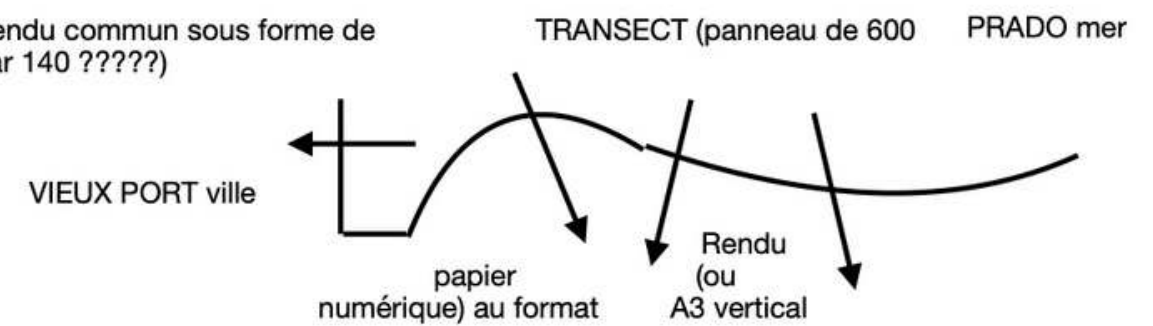


Schéma du parcours avec identification des séquences

Fond de plan tracé du littoral avec route littorale (à voir si courbes de niveau et bâti)

LES SÉQUENCES -----SEQUENCE 1

1 — LA CORNICHE ET PLAGE DU PROPHETE	SÉQUENCE BALNÉAIRE Promenade en balcon sur la mer, pêche, bains et ballade
Monument des rapatriés corniche Kennedy, Plage des Prophètes, piscine des trois dauphins et progression jusqu'au marégraphe	RDV monument des rapatriés



LES SÉQUENCES -----SEQUENCE 2

2 — MALMOUSQUE	RDV au parking du mouillage de Malmousque (Corniche Kennedy)
Traversée de Malmousque découverte de l'anse de Malmousque et découverte de la Plage du coucher du soleil	SÉQUENCE ROMANTIQUE Parcours de découverte du littoral sauvage, plongeurs et bassines



LES SÉQUENCES ————SEQUENCE 3

3 — LE VALLON DES AUFFES	RDV au parking du mouillage de Malmousque (Corniche Kennedy) située au début de Malmousque
Entrée de Malmousque la corniche, la descente vers le vallon des auffes, le vallon et tentative d'accès vers la piscine maritime du valon des Auffes puis vers le restaurant l'Épuiette	SÉQUENCE AUTHENTIQUE Découverte d'un village de pêcheurs et du littoral



LES SÉQUENCES ————SEQUENCE 4

4 — LE VIEUX PORT	RDV sous l'ombrellle, progression vers le quai des Belges
Parcours quai de Rive Neuve vers le ferry boat, traversée du Vieux Port en bateau, retour côté quai des Belges jusqu'à l'ombrellle	SÉQUENCE URBAINE Découverte du Vieux Port et son ferry boat, découverte de la rue Henri Tasso de l'agora grecque (Marseille et ses origines)



ÉTUDIANT.ES

BARRAL CARGNELLI Jil
BENRABAH Yasmine
BOUISSIERE Alice
BRAULT Annabelle
CAMARA DE CASTRO Rafaël
CHAPPEY Léila
CONDE Vincent
DARETHS Zélie
DURAND Enowen
EL MEKAOUI Achraf
FERNANDEZ Virgile

GENESTE Pablo-May
HAMOU Fatim Ezzahra
ISNARD Léna
LOIZEAU Baptiste
MOISY Mathis
OUASKIT Aya
PENDEORO BOLLO Amayelle
PIETTE Battistu
RIVETTI Anaïs
SMOUNI AYA

MERCI !