



RAPPORT DE PRÉSENTATION

G ANNEXES

—

PLUi approuvé le 19 décembre 2019



MARSEILLE - LE QUARTIER DE LA BLANCARDE VU DEPUIS LA GRANDE COMPASSION

CONSTITUTION ET ÉVOLUTION DES TISSUS URBAINS

Bassin Ouest

Châteauneuf-Les Martigues, Gignac-La Nerthe, Saint-Victoret, Marignane, Sausset-les Pins, Carry-Le Rouet, Ensues-La Redonne, Le Rove	5
Positions militaires et stations littorales	7
Châteauneuf et Gignac, places fortes de l'étang de Berre	7
Saint-Victoret, fondation de Saint-Victor	7
Marignane, bourg médiéval tourné vers l'étang	7
Sausset et Carry, stations de villégiature de la Côte Bleue	8
Ensues et Le Rove	9
La ville en grand format	10
Desserrement résidentiel et haliotropisme	12

Bassin Centre

Marseille, Septèmes-Les Vallons, Allauch, Plan-de Cuques	15
Marseille - Introduction	19
La ville historique	21
La ville médiévale	21
La "ville neuve"	22
Les extensions des XIX^e et XX^e siècles	25
Les transformations de la ville	26
L'achèvement de la ville agglomérée	28
Les quartiers en balcon	32
L'urbanisation du littoral du centre-ville	32

L'évolution des tissus centraux depuis l'après-guerre	34
Les noyaux villageois, les tissu centraux de la périphérie	37
La ville-territoire	40
L'urbanisation du terroir	40
La crise du logement de l'entre-deux-guerres	40
Les grands ensembles : le changement d'échelle	43
La transformation du cadre urbain	43
La ville diffuse, littorale, des franges	50
Septèmes, Allauch et Plan-de-Cuques	55
Les villages-sentinelles du Nord de Marseille	55
Septèmes-Les Vallons	55
Allauch et Plan-de-Cuques	55
Les continuités urbaines de Marseille	56
Des développements résidentiels contrastés	56
Une "périphérie verte" peu à peu saturée	57
 Bassin Est	
Carnoux-en-Provence, Cassis, Ceyreste, Gémenos, La Ciotat, Roquefort-La Bédoule	61
Les postes avancés à l'Est de Marseille	63
Ceyreste, la cité	63
La Ciotat, le bourg	63
Gémenos, village aristocratique	65
Cassis, cité marchande	66
Roquefort-La Bédoule, village double	67
Des villes "patchwork"	68
Des villes largement déployées et répétitives	71
 SOURCES	73

BASSIN OUEST

CHÂTEAUNEUF-LES MARTIGUES,
GIGNAC-LA NERTHE, SAINT-VICTORET,
MARIGNANE, SAUSSET-LES PINS,
CARRY-LE ROUET, ENSUÈS-LA REDONNE, LE ROVE



CARRY-LE ROUET

Châteauneuf-Les Martigues, Gignac-La Nerthe, Saint-Victoret, Marignane, Sausset-les Pins, Carry-Le Rouet, Ensues-La Redonne, Le Rove

Positions militaires et stations littorales

Châteauneuf et Gignac, places fortes de l'étang de Berre

Châteauneuf-Les Martigues

D'après les résultats des fouilles, la chapelle Sainte-Cécile de Châteauneuf-Les-Martigues aurait été édifiée au VIII^e siècle au bord d'une voie romaine, à l'emplacement d'un monument païen (elle dépendait de l'Abbaye Saint-Gervais de Fos à partir de 1088). Cette modeste chapelle préromane constitue l'un des très rares vestiges du Haut Moyen Âge conservés dans le territoire de Marseille Provence. Un petit village s'est ensuite développé sur le petit promontoire qui domine l'étang de Berre autour d'un château bâti en l'an Mille au lieu-dit «Le Castellas».

Gignac-La Nerthe

Gignac fit partie de la seigneurie de Marignane, au même titre que Saint-Victoret et Le Rove, mais son origine est plus ancienne. Une grande villa gallo-romaine a occupé le site de La Pousaraque (Gignac) entre le I^{er} et le VI^e siècle. Les fouilles ont permis d'établir l'existence d'une «pars urbana» (résidence du maître), d'un moulin à huile, de deux pressoirs et de deux citernes. Pour assurer la protection de l'étang de Berre contre les incursions sarrasines et les bandes de pillards qui rançonnaient les voyageurs et constituer un relais avant le port de Fréjus où embarquaient les croisés, l'Ordre du

Temple s'établit au XII^e siècle sur une partie de la seigneurie de Marignane. Il bâtit une commanderie et une chapelle sur un éperon rocheux du massif de La Nerthe (les ruines dominent l'autoroute et dépendent de la commune du Rove). Au XIII^e siècle, les Templiers acquirent le domaine de La Pousaraque situé en contrebas et ils y firent construire une citerne agricole (les moines-soldats descendaient dans la plaine pour remplir des tonneaux et remontaient approvisionner la citerne qui se trouve près de la chapelle Saint-Michel). Après la dissolution de l'Ordre en 1307, la petite communauté qui était au service des Templiers descendit dans la plaine et commença à constituer le village polynucléaire de Gignac.

Saint-Victoret, fondation de l'abbaye de Saint-Victor de Marseille

Le village de Saint-Victoret s'est formé autour d'un prieuré rural fondé vers 965 par les moines de l'abbaye de Saint-Victor de Marseille sur les terres marécageuses de La Cadière. La communauté fit venir de la main d'œuvre et un petit village se forma autour de la maison claustrale, de l'église et du cellier placés sous la juridiction de l'abbaye. La seigneurie victorine devint seigneurie noble puis commune libre, indépendante de Marseille, en 1666.

Marignane, bourg médiéval tourné vers l'étang

Le nom de la cité de Marignane est apparu pour la première fois au XI^e siècle dans l'énumération des fiefs de la seigneurie des Baux et dans la liste des comptoirs de commerce du sel de l'étang de Berre. Hugues de Baux fit construire un château au XII^e siècle et fortifier le hameau agricole qui devint ainsi une petite cité comptant plusieurs centaines d'habitants au XIII^e siècle, vivant de l'agriculture, de la pêche, du sel et du varech. Marignane échut ensuite à la famille de Foix puis fut rattaché au domaine du Comte de Provence au XV^e siècle puis à ses gouverneurs issus de la Maison de Savoie). Au XIV^e siècle, la ville connut une certaine prospérité dont témoigne la transformation de l'une des tours de l'enceinte en beffroi d'apparat et la reconstruction du château par Guillaume des Baux (1353) embelli ensuite, au XVI^e siècle, par la famille de Covet. Au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, la ville fut dotée de plusieurs édifices religieux (chapelle Notre-Dame de Pitié, couvent des Minimes, chapelle Sainte-Anne...) mais elle resta serrée autour de son château ; la création du cours Mirabeau sur l'emplacement de l'enceinte démolie fut la seule percée notable du XIX^e siècle.

L'essor de l'aviation fut la première étape de la métamorphose de Marignane dans les années 1930 mais le véritable développement urbain est survenu tardivement et de façon très spectaculaire sous l'impulsion des grandes mutations économiques et démographiques qui ont propulsé à la même période de nombreux villages provençaux au rang de villes.

Sausset et Carry, stations de villégiature de la Côte Bleue

Au milieu du XIX^e siècle, sous le Second Empire, la bourgeoisie marchande marseillaise jeta son dévolu sur Sausset, un mouillage de pêcheurs au thon à l'abri du vent et proche de Marseille, pour y créer une villégiature

de proximité. Jean-Baptiste Charles-Roux, riche industriel des corps gras, fut l'un des premiers à s'y établir en 1855.

La côte qui avait été répulsive tout au long du Moyen Âge en raison des incursions des pirates maures devint attractive. Conçue sous la III^e République, la ligne de Miramas à L'Estaque, surnommée ligne de la Côte Bleue, doubla la ligne Paris-Marseille entre Miramas et Marseille en passant par Port-de-Bouc et en longeant la côte. L'ouverture de la ligne en 1915 permit le développement des stations de Carry-Le Rouet et de Sausset-Les Pins (jusqu'alors desservies par des bateaux à vapeur) et l'essor du tourisme balnéaire dans les années 1920-1930.

L'écriture des villas et des «chalets» édifiés autour de 1900-1910 à Sausset-Les Pins fut une transposition du

TISSU HÉRITÉ

Les cabanons de la Côte Bleue

Nichés dans les rares terrains plans disponibles autour des mouillages, les lieux-dits de La Madrague-de-Gignac et de Grand Méjean sont d'anciens abris sommaires aménagés par les pêcheurs de la côte Bleue (le petit port de La Madrague était spécialisé dans la pêche au thon). Au XIX^e siècle, les deux hameaux sont peu à peu devenus des refuges dominicaux pour quelques familles marseillaises qui y construisirent des "cabanons", de petites maisons sommairement bâties qui leur permettaient de venir pêcher et de déguster une bouillabaisse loin de la grande ville. Ces groupes d'habitation de fréquentation hebdomadaire ou saisonnière, demeurés longtemps sans assainissement, ont évolué au fur et à mesure des adaptations, des surélévations ou de l'adjonction de pièces d'appoint.

style régionaliste répandu dans la banlieue parisienne et les villes balnéaires de la même époque (emprunt des garde-corps stylisés en bois, libre imitation de l'appareil en meulière apparent avec la pierre calcaire locale, frise décorative, cabochons...).

À Carry, la transformation en hôtels de l'ancienne bastide des seigneurs du village et du château Caumont-Jourde voisin illustra le mouvement de bascule qui s'opère dans les années 1920 quand la commune décida de se tourner vers le tourisme (modernisation de l'hôtellerie, aménagement de plages, assainissement, adduction de l'eau et de l'électricité, terrain de football, école, lotissements Montus...). Entre les deux guerres, la ville émergea comme centre touristique et station balnéaire. La mise en scène de la villégiature de l'acteur Fernandel contribua au renforcement de l'attractivité de la commune dans les années 1950 (construction de villas au-dessus du port, création de restaurants, modernisations...).

Ensuès et Le Rove

Jusqu'au XVI^e siècle, l'occupation du site d'Ensuès s'est limitée à un campement épisodique de bergers. C'est seulement en 1540 que le nom d'Ensuès apparut dans la liste des paroisses dépendant du diocèse d'Aix-en-Provence. Il y eut peu d'évolution démographique pendant plus de quatre siècles : la communauté ne compta jamais plus de 400 habitants. Les moyens de subsistance étaient basés sur la culture de l'olivier et de la vigne, la pêche et l'élevage de chèvres et de porcs. Le hameau était administrativement scindé en deux parties : l'ouest était rattaché à Châteauneuf-Les-Martigues tandis que l'est dépendait de Gignac-la-Nerthe.

En 1835, Le Rove se détacha du territoire de l'ancienne seigneurie de Marignane, acquit le statut de commune autonome et prit en charge Ensuès-La-Redonne. Suite aux difficultés de gestion occasionnées par cette dichotomie, après une première demande en 1850, l'accession d'Ensuès au rang de commune à part entière fut enfin acquise en 1933.



La ville en grand format

Comme cela fut le cas à Marseille, à partir de 1950 et pendant une vingtaine d'années, la croissance urbaine des communes de l'est de l'étang de Berre s'est opérée dans un contexte d'urgence. Ce développement urbain a été permis par la création d'un réseau d'autoroutes - l'A7 et l'A55 - et d'infrastructures adaptées à la circulation automobile. Marignane a adopté un nouveau plan de circulation : nouvelles avenues et rocade Ouest en 1967). Les autoroutes ont joué un rôle crucial dans le développement des communes de Gignac-La-Nerthe et de Châteauneuf-Les-Martigues en permettant d'accéder rapidement au cœur des villes.

Sous l'impact de la rationalisation fonctionnelle des modes de production, les centres urbains se sont transformés de façon spectaculaire. Les grands ensembles ont marqué une grande rupture dans le volume de la production et l'échelle des constructions dans des petites agglomérations qui n'avaient pas jusque-là été

concernées par la construction en série (cités-jardins ou cités ouvrières indépendantes) ou par les ensembles de logements ouvriers de grande hauteur (HBM).

Pour répondre à l'exode rural, aux flux migratoires puis à l'arrivée des rapatriés d'Afrique du Nord (plus de 200 000 entre 1958 et 1962 dans la région urbaine de Marseille), les offices HLM ont accru la production et lancé la réalisation d'une longue série d'ensembles sociaux allant de la petite cité au Grand ensemble.

Avec la création de l'OPHBM des Bouches-du-Rhône qui est devenu après la Seconde Guerre mondiale OPHLM, le développement des nouvelles urbanisations s'est opéré en continuité des agglomérations anciennes (ce qui a souvent créé des ruptures d'échelles importantes). La croissance démographique exceptionnelle a entraîné une forte prise de conscience du problème urbain par les municipalités concernées qui s'est exprimée par le dessin de premiers plans d'urbanisme.

Cette prise en main des questions d'urbanisme a été un



Orthophoto MPM / IGN 2013

EXTENSIONS DU CENTRE HISTORIQUE DE MARIGNANE : LE PARC DE MARIGNANE, LE PARC CAMOIN, LA CALAGOVIÈRE

acte fort dans la vie des communes : elles sont devenues incontournables dans l'organisation de l'aire urbaine marseillaise.

Marignane, en particulier, a connu un essor spectaculaire. Il a d'abord été provoqué par la mutation du pôle aéronautique que son territoire accueille depuis 1937. La réalisation de l'imposant complexe pétrochimique sur les bords de l'étang de Berre fut le second moteur de la croissance. De nombreux rapatriés d'Afrique du Nord furent aussi accueillis. La commune est ainsi passée de 5000 habitants en 1959 à 14000 en 1965 et 27500 en 1971. La ville s'est étalée, modernisée, équipée (aménagement du stade Saint-Exupéry en 1958, mises en service de l'avenue du 8 mai 1945 et de l'avenue du Maréchal Juin en 1967, inauguration du stade du Bolmon en 1977...).

Les HLM de La Signore ont été bâtis pour loger le personnel du pôle aéronautique dans les années 1960 mais la demande en logements a soudainement cru à l'occasion de l'émigration massive de la population française depuis les colonies du Maghreb. Pour répondre à ce besoin nouveau, la municipalité a décidé de mettre en chantier trois ZUP sur les principaux axes de communication issus du centre historique : Le Parc Camoin dans la direction de la route Salon-Marseille, Chaume et Florida-Parc dans la direction de la route Martigues-Marseille. Cette décision a été accompagnée en 1959 par la mise en place d'un premier Plan Sommaire d'Urbanisme qui a tenté d'orienter l'explosion urbaine.

Le bourg a été reconfiguré. Jusque dans les années 1950, il offrait encore l'aspect d'une petite ville compacte, très homogène, caractérisée par un parcellaire serré et la répétition des gabarits et des formes. Il est soudain passé de l'organisation traditionnelle de l'îlot bordé de façades à l'alignement sur rue à celle de la barre dissociée de la rue. Les grands ensembles ont été marqués par une unité plastique et la grande taille des bâtiments. La résidence «Le Saint-Pierre», construite à partir de 1975 et livrée en 1986, a poursuivi amorcé un large développement urbain vers l'étang de Bolmon, en

direction du canal de Marseille au Rhône.

Dans un premier temps, les ensembles ont été limités et organisés selon des règles classiques (ils ont ressemblé à des cités ouvrières hypertrophiées).

Avec la montée en puissance de la logique technique (chemin de grue, nouveaux bétons) et des théories modernes, les architectes ont privilégié comme à Marseille une séparation des différents éléments du tissu au profit de la constitution d'un paysage bâti à l'image des théories du Mouvement moderne. Cependant, le dessin n'a pas toujours possédé la complexité nécessaire pour créer un véritable paysage urbain construit. La multiplication des ensembles a même contribué à la fragmentation du territoire communal.

Le desserrement résidentiel et l'haliotropisme

Orientée par le SDAU en 1975 et le POS en 1981, l'agglomération de Marseille a commencé à s'organiser de façon polycentrique en prenant appui sur les principaux tracés de grande desserte à l'échelle de la Métropole. La délocalisation résidentielle a été un corollaire du desserrement économique programmé des entreprises entre 1960 et 1980. Une très grande partie des 300000 Marseillais qui ont souhaité quitter la ville-centre ont migré dans la région urbaine proche en quête d'une nouvelle forme d'habiter moins dense. La cuvette de Marignane (les communes des Pennes-Mirabeau, Gignac-la-Nerthe et Châteauneuf-les-Martigues) a constitué une destination privilégiée pour la classe moyenne marseillaise.

La première vague de construction pavillonnaire qui a eu lieu dans les années 1970 a été liée à la construction du complexe de Fos. Cette première implantation de population issue de la classe moyenne - qui comptait notamment des sidérurgistes lorrains - a été relativement limitée mais elle a préparé le terrain pour la suite du développement urbain des communes.

Dans ces mêmes années 1970, alors qu'une nouvelle structure urbaine était en cours de construction au nord le long de l'A55, le monde rural des communes de la Côte bleue a lui aussi semblé renaître dans de nouveaux espaces urbanisés dans des localités restées très modestes ou qui ne paraissaient pas destinées à se développer au-delà d'une offre en résidences secondaires (Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Ensues-la-Redonne, Le Rove...).

Avec l'augmentation de la mobilité professionnelle et spatiale et l'émergence d'une classe moyenne, un nouveau mouvement en faveur du pavillonnaire est apparu dans les années 80. Le phénomène du pavillonnaire a pris cette fois une grande ampleur à la suite d'une migration encore plus massive de la classe moyenne depuis le centre-ville de Marseille (vieilli et devenu inadapté à la vie moderne) vers une périphérie pourvue d'un foncier



LE ROVE

moins cher. Poussée par un Etat qui encourageait l'accession à la propriété (Politique du logement, création du Prêt d'Accession à la Propriété (PAP) et par un rejet de l'urbanisme de la période de la Reconstruction, toute une population qui était exclue de la propriété. Le réseau autoroutier réalisé dans les années 1950 et 1960 a rendu possible ce mouvement d'urbanisation dans un cadre rural : les nouveaux rurbains ont pu conjuguer un logement dans un cadre valorisant et l'utilisation des infrastructures urbaines dans les différents petits centres urbains de l'aire (les centres commerciaux à Saint-Victoret).

Les petits lotissements peu densément construits ont proliféré, en particulier à Saint-Victoret (La Romette, La Glacière, Les Richauds, Le Verger, Saint-Jean). L'habi-

tat pavillonnaire s'est aussi développé dans le prolongement des noyaux villageois, le long des routes (Le Douard au Rove). Les massifs couverts de pinèdes ont été urbanisés avec une trame parcellaire plus aérée (Carry-le-Rouet) : on a parlé de «forêts habitées» mais aussi de mitage. Certaines buttes ont été entièrement urbanisées et, de ce fait, artificialisées à la suite de la construction de systèmes pavillonnaires arborescents au système de voies méandreux (Sausset-les-Pins).

De grands lotissements se sont largement répandus à l'extérieur des centres agglomérés. Dans les années 1990 et 2000, le développement de vastes ensembles a montré l'attrait que présente toujours le grand lotissement - compacts (Viguière à Gignac-La-Nerthe, Chantegrive à Ensues-la-Redonne) ou en semis (L'Estéou et Le Repos à Saint-Victoret ; Les Bastides et Les Héritages au Rove). La ville s'est aussi répandue dans les goulets naturels qui mettent en relation les dépressions du massif de La Nerthe (L'Escala à Ensues).

Le bourg de Carry s'est changé en ville dans les années 1960-1970. Cette mue fut préparée en 1942 avec la ces-

sion de terrains à la Société Anonyme des Anciens Établissements Pierre Bataille et Compagnie par la Société Immobilière de l'étang de Berre et de la Méditerranée, à l'origine de la création du domaine «Château de Carry-Le Rouet» finalement subdivisé en deux lots en 1958. Une rue fut créée entre ces lots pour mettre en relation le boulevard Jourde et l'avenue Aristide Briand. À la place de l'hôtel du Château et de l'hôtel-restaurant Russo, plusieurs ensembles immobiliers relevant du Mouvement moderne furent érigés de 1960 à 1968 dont une tour de 17 étages (1964).

Dans les décennies suivantes, les lotissements ont gagné progressivement de nouveaux espaces (Vallon du Jas Vieux, au-delà de la voie ferrée, colline de Bellevue...), et ils ont créé une nappe urbaine presque continue mettant en contact les quartiers anciens. Le Rouet et Carry s'unirent depuis le parc de Barqueroute jusqu'à L'Estancy.

La réalisation en 1967 de la route qui suit les crêtes et borde l'ancien marais transformé en parc de stationnement a facilité l'occupation des pentes, viabilisées





CHÂTEAUNEF-LES MARTIGUES

apparaître des morceaux de ville peu lisibles (tracé des voies méandres, systématisation des culs de sac avec raquette de retournement) qui contribuent fortement à la déstructuration du grand paysage (multiplication de «quartiers des garrigues» bâtis sur des escarpements calcaires lessivés, mitage de pinèdes, disparition de zones agricoles). Ils peuvent aussi créer des effets de fermeture en rendant difficile l'accès aux massifs naturels.

et modelées en terrasses. Carry a rejoint Sausset avec deux opérations de «comblement» : La Plaine du Moulin entre Le Pousset et La Pastissière, et La Côte Bleue, entre La Tuilière et Les Baumettes. Profitant de l'attrait sans cesse accru pour la mer et le littoral et du contexte économique très favorable des «Trente Glorieuses», les communes de la Côte Bleue sont devenues à la fois des cités résidentielles de propriétaires et des villes-dortoirs, attirant la première vague des rapatriés d'Afrique du Nord, des retraités aisés et les cadres supérieurs des sites industriels de Martigues et de Fos.

Sur la Côte Bleue, la plupart des opérations de logements individuels se sont progressivement retrouvées enclavées à l'intérieur d'un système pavillonnaire en extension. Qu'ils aient été conçus sur une trame arborescente, en grappe, en archipel ou en belvédère sur le rebord d'un plateau, les nouveaux quartiers ont fait

BASSIN CENTRE

MARSEILLE
ALLAUCH
PLAN-DE-CUQUES
SEPTÈMES-LES VALLONS



LA VILLA MARVEYRE, LA CITÉ RADIEUSE ET LE GRAND ENSEMBLE SUPER ROUVIÈRE VUS DEPUIS LE PARC TALABOT

Marseille

Un site naturel puissant qui compartimente

La cité des Phocéens, Massalia, a été bâtie sur un site favorable pour son développement économique : un havre naturel abrité et protégé des courants marins par une passe naturelle, la calanque du Lacydon. Son terroir s'est développé dans la plaine, un ancien site lacustre et torrentiel qui a longtemps conservé des zones inondables et insalubres (les derniers marais ont été asséchés tardivement dans le quartier de la Capelette). Ceinturée par un ensemble de collines désertiques, cette plaine est longtemps restée uniquement accessible par deux grandes vallées étroites qui ont commandé l'emplacement des axes de communication et d'urbanisation.

Ainsi, la topographie contraignante explique, en partie, la croissance tardive ou hésitante de la ville, les excès et les contrastes du paysage urbain visibles aujourd'hui. Les premiers développements de la ville hors les murs sont venus heurter les paliers naturels. Des arasements ont été indispensables pour procéder aux percées. Les nombreux rattrapages que l'on peut voir encore aujourd'hui illustrent la confrontation des modèles bâtis au relief accidenté de Marseille. La croissance a été ensuite cloisonnée, dans les vallons et dans les replis des collines qui dominent le centre historique. En outre, la réticence à l'étalement dans le terroir marseillais a été durable par crainte d'une perte de contrôle de l'urbanisation et d'un surcoût d'aménagement.

Cette croissance a finalement eu lieu dans la plaine dans la seconde moitié du XIX^e siècle à la faveur de l'industrialisation mais à un rythme tel que les horizons ont été rapidement limités. Le site urbain est enfermé dans son territoire communal qui contient sa banlieue, ses zones d'activités, ses grands équipements, ses quartiers périurbains et les vestiges de sa campagne, des composantes souvent étroitement imbriquées.

Un développement par à coups

Concentrée sur le site originel, la ville historique a connu une stabilité exceptionnelle jusqu'au XIX^e siècle en se renouvelant sur elle-même au cours des siècles, l'extension très contrôlée aux XVII^e et XVIII^e siècles étant restée limitée et localisée. La première progression dans le terroir marseillais a commencé à l'extrême fin du XVIII^e siècle par poussées longitudinales, sous la forme d'une urbanisation morcelée (au gré de lotissements privés, articulée à partir des principales voies d'accès au centre). Elle a reproduit une ville compacte, avec un parcellaire et une trame de voies serrés, des immeubles peu larges et des rues étroites. La ville s'est ensuite répandue au XIX^e siècle : sur les pentes abruptes des collines qui bordent le sud de la calanque du Lacydon, le long des trois vallées qui commandent l'emplacement des axes de communication et où ont été implantées les fabriques, à partir de la trame des villages éparpillés de façon très homogène dans l'immense espace agricole qui s'étendait jusqu'aux collines (développements urbains mixtes industrie/habitat autour des villages). La ville héritée de cette période est encore caractérisée par un ordre continu, un alignement sur rue et une mitoyenneté.

Longtemps formée par sédimentation, Marseille s'est alors mise à déborder de façon saccadée, par phases de croissance spectaculaires, brusquement interrompues et suivies d'intervalles longs d'inertie provoqués par les crises, les faillites, les transitions économiques, en raison aussi de l'impuissance de la puissance publique à

gérer des croissances trop rapides. La ville s'est, par conséquent, structurée difficilement, souvent avec des problèmes de raccords et de continuités.

A partir de la seconde moitié du XXe siècle, dans un contexte d'urgence (accueil des rapatriés d'Afrique du Nord), la croissance s'est opérée à partir de l'implantation des infrastructures et des grands équipements (hôpitaux, facultés, centres commerciaux) et par dilution dans la périphérie, les grands ensembles et les copropriétés investissant les domaines des bastides égrenés sur le territoire, l'habitat se logeant dans les espaces interstitiels laissés entre les infrastructures, les zones d'activités et les secteurs d'habitat dense périphériques. La ville a ensuite commencé à gagner les collines et le littoral puis, à partir des années 1980-1990, la ville s'est largement déployée sur les piémonts et vers les crêtes (semis pavillonnaire, quartiers arborescents), avec un glissement jusqu'aux limites de la commune.

Le cumul et l'imbrication d'opérations d'aménagement autonomes a créé une ville très hétérogène (plans autonomes, indépendance de l'implantation des bâtiments par rapport à la voie, absence de mitoyenneté) et hybrides (imbrication de quartiers anciens et d'ensembles d'immeubles de grande hauteur, d'activités et de quartiers pavillonnaires, contrastes volumétriques forts).

La "ville historique"

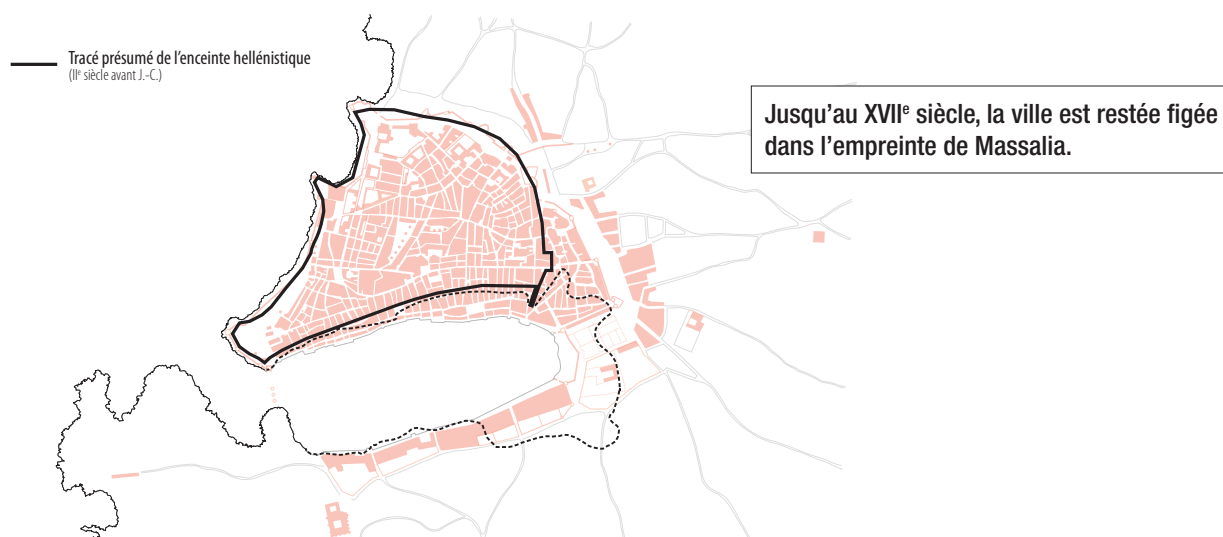
Compacte et sédimentée sur la rive nord du bassin du Lacydon, consolidée tout au long du Moyen Âge, la ville de Marseille s'est étendue plus tardivement que les autres grandes villes françaises, à l'occasion de sa reprise en main par le pouvoir royal au XVII^e siècle. L'extension aménagée hors de la muraille médiévale – à l'est et au sud – et circonscrite par la nouvelle enceinte a permis l'interruption de cette inertie urbaine multiséculaire. Le tracé préalable des îlots a introduit une nouvelle norme typologique, une forme hybride entre l'hôtel particulier et l'immeuble de rapport, qui a notamment rendu possible la construction de maisons à double orientation et une ouverture sur des jardins en cœur d'îlot, dans une ville qui en était jusqu'alors dépourvue. L'imitation, plus tard, de ce type dans des édifices plus modestes a préparé l'apparition de l'immeuble "trois fenêtres", appelé à devenir hégémonique jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Les nouveaux tracés ont esquissé les futures continuités de la ville du XIX^e siècle. Néanmoins, les effets furent assez limités en termes d'architecture et de monumentalité.

La ville médiévale

Une ville compacte

La topographie urbaine de Marseille a été durablement marquée par l'héritage antique. Au Moyen Âge, l'emprise de la ville, relativement réduite, est restée sensiblement la même que celle de la fondation massaliote (soit 50 ha). Seules les pentes de la rive nord du Lacydon étaient densément peuplées, le sud étant réservé au culte des martyrs (Saint-Victor) et aux nécropoles. Le tissu s'est fortement densifié et complexifié au fil

des siècles (inflexion de la trame orthogonale héritée de la ville grecque, surélévations...) mais les caractères urbains de la "vieille ville" – forme compacte, parcelles étroites et adossées, répétition de façades à deux fenêtres, espaces ouverts très rares – ont été fixés pour longtemps. Marseille a seulement commencé à déborder du tracé de l'enceinte antique au XIII^e siècle, lors d'un apogée économique, avec l'apparition d'une dizaine de minuscules faubourgs, au nord et à l'est. La rive sud est, quant à elle, restée faiblement urbanisée jusqu'à l'avènement de Louis XIV.



TISSU HÉRITÉ

Le Panier

La partie de la ville médiévale parvenue jusqu'à nous est caractérisée par un système de voies cohérent mais comprimé (trame de voies orthogonales proche des réseaux grecs et romains dont elle est issue, infléchi par le relief) ; une trame parcellaire très serrée (parcelles étroites et entièrement bâties qui forment des îlots compacts), une hauteur homogène (R+3 et R+3+attique). Malgré des remaniements fonciers, des curetages et les réhabilitations opérées dans les dernières décennies du XX^e siècle, le quartier emblématique de Marseille conserve encore beaucoup d'îlots mal adaptés, des immeubles peu confortables (matériaux et conception médiocres, logements exigus, adossement des parcelles qui exclut l'existence de cœurs d'îlot et de logements traversants...). Ce quartier qui témoigne encore en filigrane des villes antique et médiévale est protégé et valorisé par une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP).

La "Ville neuve"

Un dessein inachevé

A la suite du décret royal de 1666, "l'agrandissement" voulu par Louis XIV a illustré la prise en mains par le pouvoir central d'une ville divisée et rebelle. La création d'une "ville nouvelle" – dont le programme a été confié à l'architecte et sculpteur Pierre Puget – a été planifiée à l'intérieur d'une nouvelle enceinte, sur une trame de lotissement orthogonale qui a pris appui sur l'armature régularisée de chemins vicinaux. Cette greffe urbaine n'a pas adopté tous les codes architecturaux ou monumentaux de l'urbanisme baroque (par exemple la subordination de la voie au monument) mais elle a donné naissance à un ensemble urbain plus rationnel et plus régulier (premières règles d'alignement), plus confortable et plus "circulant" (avec des voies rectilignes et plus larges). Gagné sur les lices de la ville médiévale pour assurer la jonction entre la ville médiévale et la ville moderne, le Grand cours ou cours Belsunce, espace ouvert et ordonnancé, mi-rue mi-place publique qui assumait une fonction d'apparat et de promenade a donné à Marseille un modèle unitaire de composition urbaine repris dans les développements ultérieurs de la ville (cours Joseph Thierry et Pierre Puget). Le pro-

gramme d'extension a aussi permis le triplement de la superficie de Marseille au cours du XVIII^e siècle.

Les désaccords entre les échevins et le concepteur, l'impécuniosité de la Ville, et la difficulté d'imposer aux propriétaires de lourdes contraintes, ont écarté une grande part des exigences de style et de composition, et réduit les ambitions du projet monumental initial (absence de grands espaces de dégagement, permanence des chemins dans la trame baroque). De façon générale, la ville a été peu modernisée du fait de la méfiance des élites qui craignaient d'immobiliser leur capital dans le bâtiment ou le foncier. L'administration royale, affirmée mais lointaine, ne s'est pas vraiment substituée à la volonté municipale. En outre, la participation exigée par Louis XIV pour financer les campagnes militaires de la guerre de la Ligue d'Augsbourg en 1689 et la crise économique consécutive à la peste de 1720 ont bridé les interventions monumentales projetées (la Place royale) et différé les mesures prophylactiques que souhaitaient les édiles. Le plan en damier (plus ou moins hiérarchisé à partir des rues principales orientées nord-sud) a mieux réussi dans la partie sud occupée plus tardivement et moins contrainte par le relief. En définitive, ce sont essentiellement le plan et l'alignement qui ont survécu au programme initial.

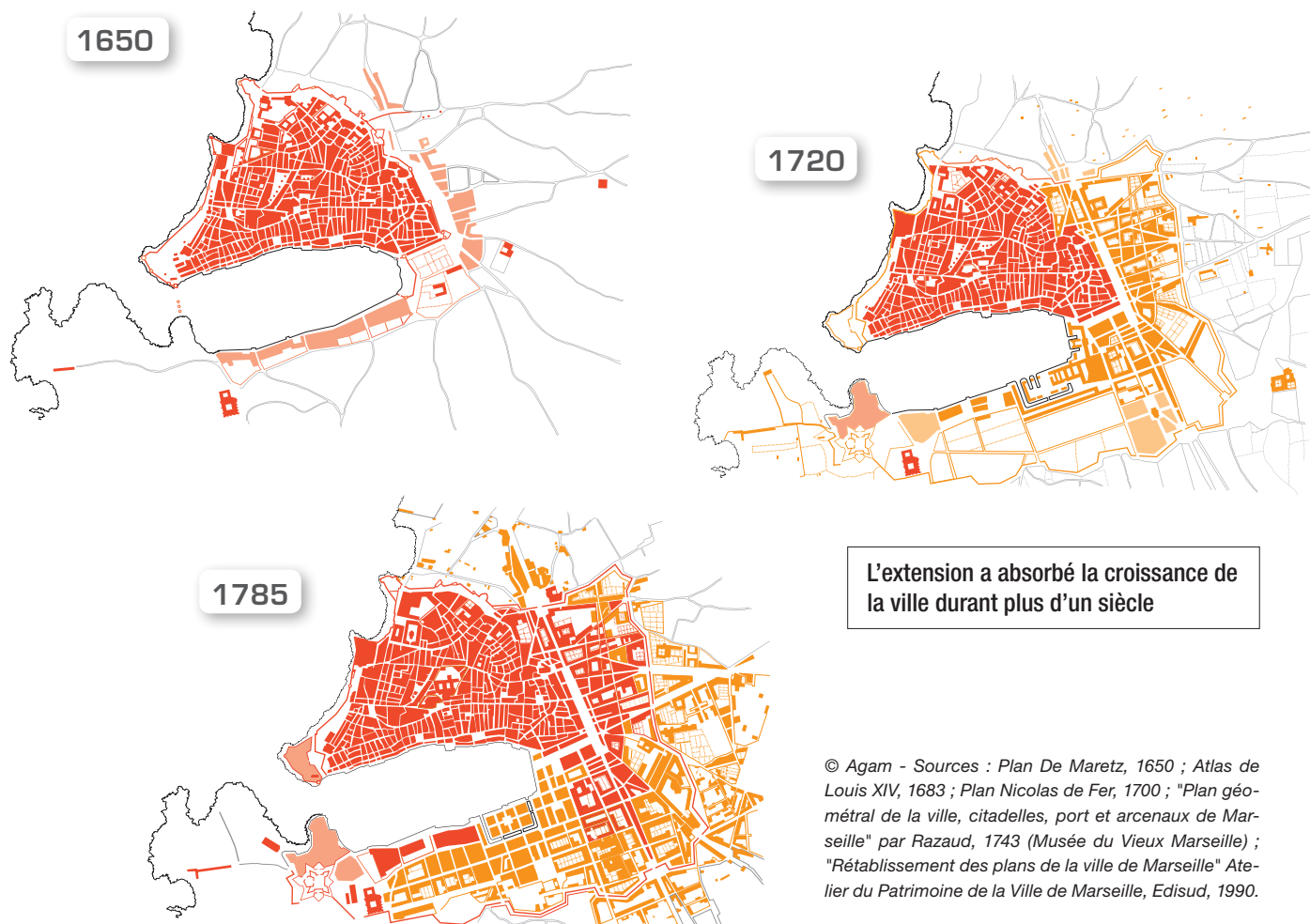
La stabilité à l'intérieur de la seconde enceinte

Au XVIII^e siècle, les échevins ont résisté à l'idée de démolir la seconde enceinte (malgré son obsolescence avérée) et de procéder à un nouvel agrandissement structuré car ils ne le considéraient pas comme un argument suffisant pour développer l'économie de Marseille. Ils craignaient de perdre le contrôle de la croissance urbaine (suivant l'idée tenace d'une taille optimale à ne pas dépasser) et de créer des déséquilibres dans une ville devenue trop vaste (problèmes d'approvisionnement, de gestion, de police et d'assainissement). Les réserves foncières à l'intérieur des murailles ont été jugées suffisantes pour absorber la croissance démographique, surtout après la peste de 1720. La trame complétée s'est densifiée lentement durant tout le siècle et, malgré la création de quelques embryons de faubourg au niveau des Portes d'Aix, de Toulon et des Capucins, la ville est restée étroitement délimitée jusque dans les années 1830. Pendant

un siècle, la trame complétée a suffi aux besoins de la circulation et à la desserte du port.

Les origines d'une opposition durable entre vieille ville et ville moderne

La "ville nouvelle", régulière et mieux tenue, a offert la possibilité de créer des immeubles plus vastes et des hôtels particuliers, et de créer les premiers espaces libres (cours et jardins intérieurs). La bourgeoisie a rapidement abandonné la ville médiévale qui, du fait de sa dévalorisation, s'est peu à peu paupérisée. Les institutions y ont été maintenues mais les aménagements les plus indispensables y ont été régulièrement ajournés. À la veille de la Révolution, 60 % des négociants avaient établi leur résidence dans les nouveaux quartiers et les échevins constataient les premiers phénomènes de ségrégation dans les quartiers du Panier, de la butte des Moulons et de la butte des Carmes.



© Agam - Sources : Plan De Marez, 1650 ; Atlas de Louis XIV, 1683 ; Plan Nicolas de Fer, 1700 ; "Plan géométral de la ville, citadelles, port et arcenaux de Marseille" par Razaud, 1743 (Musée du Vieux Marseille) ; "Rétablissement des plans de la ville de Marseille" Atelier du Patrimoine de la Ville de Marseille, Edisud, 1990.

TISSU HÉRITÉ

La grille orthogonale

Malgré une réalisation incomplète et inégale selon les secteurs, la première extension aménagée de Marseille hors de ses murs sous la forme d'une grille orthogonale a permis l'instauration d'un nouveau dialogue de la ville avec son site ; une meilleure circulation (nouveau calibrage des rues qui se recoupent à angles droits) ; l'apparition de parcelles plus vastes, des premières règles d'alignement (les défauts d'alignement n'ont pas remis en question la logique du dessin d'ensemble) et d'effets de perspective (axe nord-sud, axe est-ouest...). En revanche, cette extension n'a pas permis de créer de véritables espaces de dégagement ou des boulevards du fait de la démolition tardive des fortifications. Marseille s'est ainsi distinguée des villes remaniées par les intendants au XVIII^e siècle.

Les quartiers issus de cette extension (Noailles, Opéra...) présentent des ensembles urbains remarquables :

- ▶ des exemples de composition urbaine : cours Saint-Louis/rue Saint-Ferréol : îlot monumental dessiné par l'architecte Esprit-Joseph Brun ; place du Général de Gaulle ; place Ernest Reyer (parvis de l'Opéra) ;
- ▶ des vestiges du parc immobilier des XVII^e et XVIII^e siècles (immeubles décorés de pilastres pliés aux angles, rue Saint-Ferréol, cours Belsunce...) ;
- ▶ des tracés triangulés emblématiques du style baroque (réseau de rues en fuseau, îlots en forme de triangle, rues en patte d'oie), réalisés (actuelles rues Nationale, Petit Saint-Jean et Tapis Vert ; rue Petites-Maries et Bernard Dubois) ou amorcées (rue Henri Barbusse...).

La trame complétée a été structurée à partir d'une grande croisée. La perspective nord-sud, de la porte Royale (actuelle porte d'Aix) à la porte de Rome, a uni les deux routes qui menaient à l'arrière-pays et recoupé presque perpendiculairement la voie qui conduisait à la mer (encore bouchée par l'Arsenal des galères) : la future Canebière. Ces tracés ont ouvert le paysage jusqu'aux confins du terroir et ordonné les développements urbains du XVIII^e et XIX^e siècle (promenade du Grand Chemin de Rome achevée par la place Castellane en 1808 ; l'axe Mirès sous le Second Empire). La rue de Rome (plus tard prolongée par le Prado puis par le boulevard Michelet) a inauguré la mise en relation composée de la ville avec son terroir. Des "allées" ordonnées sur le vallon de la Madeleine ont été également tracées sur le versant Est de la ville.

Ces quartiers cohérents et modernes en leur temps sont aujourd'hui souvent inadaptés aux standards de la vie moderne. Le rapport hauteur/largeur est souvent défavorable. Le rapport est proche de 2/1 et cela réduit les conditions d'habitabilité (largeur de la rue inférieure à 10 m de mur à mur, et hauteur du bâti riverain échelonnée de 14 à 22 m (prédominance de R+4/R+6). Les rehaussements successifs, improvisés et spontanés, et les adjonctions non maîtrisées ont créé des conditions d'habitabilité qui sont parfois à la limite de l'acceptable (éclairage insuffisant, voire pénombre constante, humidité, insalubrité...) dans certains secteurs. Les espaces ouverts sont très rares. Les trottoirs sont réduits et le stationnement s'opère sur la voirie. En outre, la gestion des ordures ménagères est difficile en raison de l'absence de cours intérieures pour le stockage des bennes. Dans certains secteurs, la vacance est aujourd'hui importante.

Les extensions des xix^e et xx^e siècles

L'urbanisation du XIX^e siècle a bouleversé les données du paysage et de la forme urbaine de Marseille. L'espace urbain de la ville médiévale puis classique offrait jusqu'alors une unité construite et une opposition simple entre la ville dense (la "ville historique") et la ville éparse, la ville des bastides (voir plus loin). Au contraire, au cours du XIX^e siècle, une mosaïque complexe de tissus s'est formée dans une large couronne périphérique. L'essor du port dès 1850 a déclenché un développement urbain et architectural sans précédent dans les décennies qui ont suivi, mais a aussi monopolisé les financements et les énergies, renforçant le retard de la ville en matière d'aménagement urbain dans certains secteurs déjà urbanisés (vétusté des logements des quartiers les plus anciens, voirie inadaptée...).

De grands lotissements orthonormés...

Le deuxième processus significatif d'extension de Marseille a eu lieu sous la Monarchie de Juillet (1830-1848), lors de l'achèvement de la démolition de l'enceinte royale (décidée en 1800 par le préfet Delacroix pour substituer une succession de cours plantés à la ligne des remparts). La bourgeoisie censitaire a entrepris la réalisation d'une série de grands lotissements, à l'est et au sud, conçus selon un plan orthonormé et composés autour d'un axe structurant, une ancienne promenade ou un chemin redressé : cours du Chapitre, Gouffé et Puget ; lotissement Bernex (Longchamp), du Camas et Lodi/Marengo ; boulevards plantés Baille et Chave. Ces opérations ont été menées par des associations de propriétaires de terrains de la périphérie qui ont essentiellement spéculé sur la rente foncière. L'autorité publique leur a laissé le bénéfice et le risque de ces spéculations. Subordonnés à la mise en scène de l'espace public, les édifices ont été construits en suivant un modèle générique, chaque façade contribuant à unifier la rangée d'immeubles qui la constituait.

Certaines de ces extensions ont toutefois nécessité une intervention et une mobilisation de l'autorité publique (découpage en rues et îlots par les services techniques, ensuite vente aux enchères aux particuliers...), et la mise en place de procédures complexes d'expropriation : l'avenue du Prado (1839) et la "Promenade" (second Prado) ont formé le support d'un tissu urbain aéré as-

sociant plantations, villas et immeubles à l'alignement, grandes parcelles et espaces verts importants. Le rythme de l'urbanisation a été inégal selon les quartiers : il a fallu plus de cinquante ans pour que le boulevard Chave fût achevé jusqu'au site de la future gare de la Blancarde.

... indépendants et trop autonomes

Bien que placés sous le contrôle des services de la Ville, ces fragments de ville d'initiative privée ont été créés sans coordination ni plan d'ensemble. Ainsi, le projet planificateur initié par les préfets Delacroix et Thibaudau, qui visait à recomposer la ville au moyen de l'alignement et de nouveaux tracés, est resté sans effet. De plus, comme ces nouveaux quartiers ont été très peu reliés entre eux, l'effet de voies radiales a été aggravé sans résoudre le problème du lien entre ce que l'on appelait alors les trois villes : le port, la vieille ville et la ville moderne issue de "l'agrandissement". Enfin, pour préserver la tranquillité de leurs habitants, la circulation générale et les activités ont été cantonnées sur leur périphérie : les boulevards axiaux n'ont pas été pensés comme des sorties aménagées de la ville. Ceci explique pourquoi ces quartiers sont restés à l'écart des transformations de la ville aux XIX^e et XX^e siècles. La greffe avec le réseau de voies des tissus riverains a aussi été souvent limitée.

Les faubourgs "trois fenêtres"

Le franchissement des murailles a laissé intact le tracé des chemins ruraux qui ont été reconvertis en espaces urbains et ont absorbé une partie de la croissance de la ville. A l'est et au sud, de nouveaux quartiers périphériques sont venus s'ajouter aux extensions de la première moitié du siècle (Les Chartreux, Saint-Pierre...), avec moins d'ampleur mais avec des caractères comparables (continuités des façades sur rue, largeur des lots constante, velum très régulier...). Le type "trois fenêtres" jusque-là employé dans les opérations de lotissement spéculatif a été utilisé dans la construction des immeubles à l'unité ou en série limitée. La reproduction en série du rythme "trois/trois" (trois fenêtres sur trois étages) a contribué à donner un caractère bien particulier aux quartiers de la Plaine. Sur la lisière de la ville agglomérée (Le Rouet, Menpenti, La Capelette...), de modestes lotissements greffés sur les anciens chemins ruraux ont été réalisés sur le même modèle par de petits propriétaires fonciers (trame systématique, longues rues et parcelles étroites). Dans l'ensemble, les quartiers "trois fenêtres" ont peu connu la densification par surélévation ou par adjonction de bâtiments dans les cours, un phénomène qui était, au contraire, très courant à Paris à la même époque.

Les transformations de la ville

Sous le Second Empire et lors de l'avènement de l'ère industrielle (1850-1880), à l'opposé de la période précédente qui laissait les propriétaires locaux maîtres des interventions, la transformation de la ville a été fortement associée aux affaires portuaires et fluviales. Le pouvoir décisionnel de l'État et les capitaux nationaux ont pris le pas sur l'initiative locale pour mener à bien l'établissement, au nord de la ville, des premières grandes infrastructures modernes (voies ferrées, agrandissement du port avec de nouveaux bassins) et les transformations inspirées des grands travaux du préfet Haussmann à

Paris, prises en charge, notamment, par de puissants spéculateurs parisiens (le banquier parisien Jules Mirès et les frères Pereire).

Les "faubourgs industriels habités"

Les faubourgs Nord, dont l'aménagement avait été longtemps reporté du fait des difficultés topographiques (terrains irréguliers) et de la proximité du lazaret et des infirmeries, ont été lotis de façon très régulière. Les ingénieurs ont repris les tracés simples mais efficaces des grands lotissements de la première moitié du XIX^e siècle. Néanmoins, la lenteur de l'urbanisation des terrains et sa nature extensive (habitat mais aussi entrepôts, usines, enclos, bidonvilles) ont témoigné de l'échec spéculatif de ces entreprises complexes.

Ainsi, malgré une trame très régulière axée sur l'actuel boulevard de Paris, ils ont donné naissance sur deux kilomètres à des quartiers hybrides où se sont imbriqués habitat, infrastructures industrialo-portuaires et ferroviaires, entrepôts et bidonvilles. À Arenc et à la Belle de Mai s'est opérée la jonction entre les nouveaux secteurs d'animation économique et les anciens foyers périphériques où étaient déjà implantées des tuileries, des scieries, des minoteries ou des carrières. Un habitat spontané s'est développé dans les espaces interstitiels avec des immeubles auto-construits sommaires, sans alignement ni nivellement, le long des axes de communication. Ces quartiers ont été caractérisés par des densités démographiques et bâties élevées et, en l'absence d'équipements, par des conditions de vie insalubres. L'état sanitaire dans les quartiers d'Arenc ou de Saint-Lazare s'est avéré tout aussi déplorable que dans la "ville historique". C'est dans cette banlieue nord que sont venus s'établir les immigrants les plus pauvres à la fin du XIX^e siècle.

L'urbanisation des versants Nord de la colline de Notre-Dame de la Garde

À la suite de la construction de l'Arsenal royal des galères à la fin du XVII^e siècle, de nombreuses savon-

neries et tuileries s'étaient développées le long de la rue Sainte. En 1820, le quartier a fait l'objet d'un grand investissement immobilier privé et un tissu mixte a fait son apparition (imbrication d'entrepôts et d'immeubles de logements populaires). À la fin du XIX^e siècle, chassée des faubourgs du nord où se développaient les nouvelles zones d'activités au détriment de l'habitat, une petite classe moyenne s'est intéressée à son tour aux quartiers escarpés situés sur la rive sud du port et au versant nord de la colline de la Garde, restés jusqu'alors à l'écart des grandes évolutions urbaines. Ces secteurs, longtemps jugés difficilement constructibles, présentaient l'avantage d'être proches des activités maritimes (Endoume, Vauban, Saint-Lambert, Les Catalans...).

Les limites de l'haussmannisation

Malgré l'afflux de capitaux nationaux et internationaux, des décisions politiques, d'un financement bancaire et des expropriations, l'urbanisme régulateur haussmannien qui visait à adapter l'espace à la société industrielle selon un plan global et avec de puissants moyens a échoué à réduire la vétusté du logement, le sous-équipement et l'inadaptation de la voirie. Les grands travaux lancés à partir des années 1850 n'ont pas permis de desserrer les tissus centraux comme ils l'ont été à Lyon ou à Bordeaux à la même époque. Le style ostentatoire du Second Empire s'est essentiellement épanoui en façades-écrans plaquées sur des parcellaires serrés non remaniés (Canebière, cours Lieutaud), dans les quartiers construits aux abords de la gare Saint-Charles (boulevards d'Athènes, de la Liberté, National) et, surtout, dans les nouveaux quartiers résidentiels du sud (quartier Castellane, boulevard Périer, place Léo Delibes...). Les quartiers médiévaux, insalubres et très peuplés, pourtant considérés par les édiles comme des obstacles à la modernisation de la ville, n'ont pas été rénovés. L'entreprise spectaculaire du Canal de Marseille ayant été très coûteuse, la municipalité a dû ajourner de nombreux projets dont celui de régénérer la vieille ville.

L'insuffisance des aérations et des percées

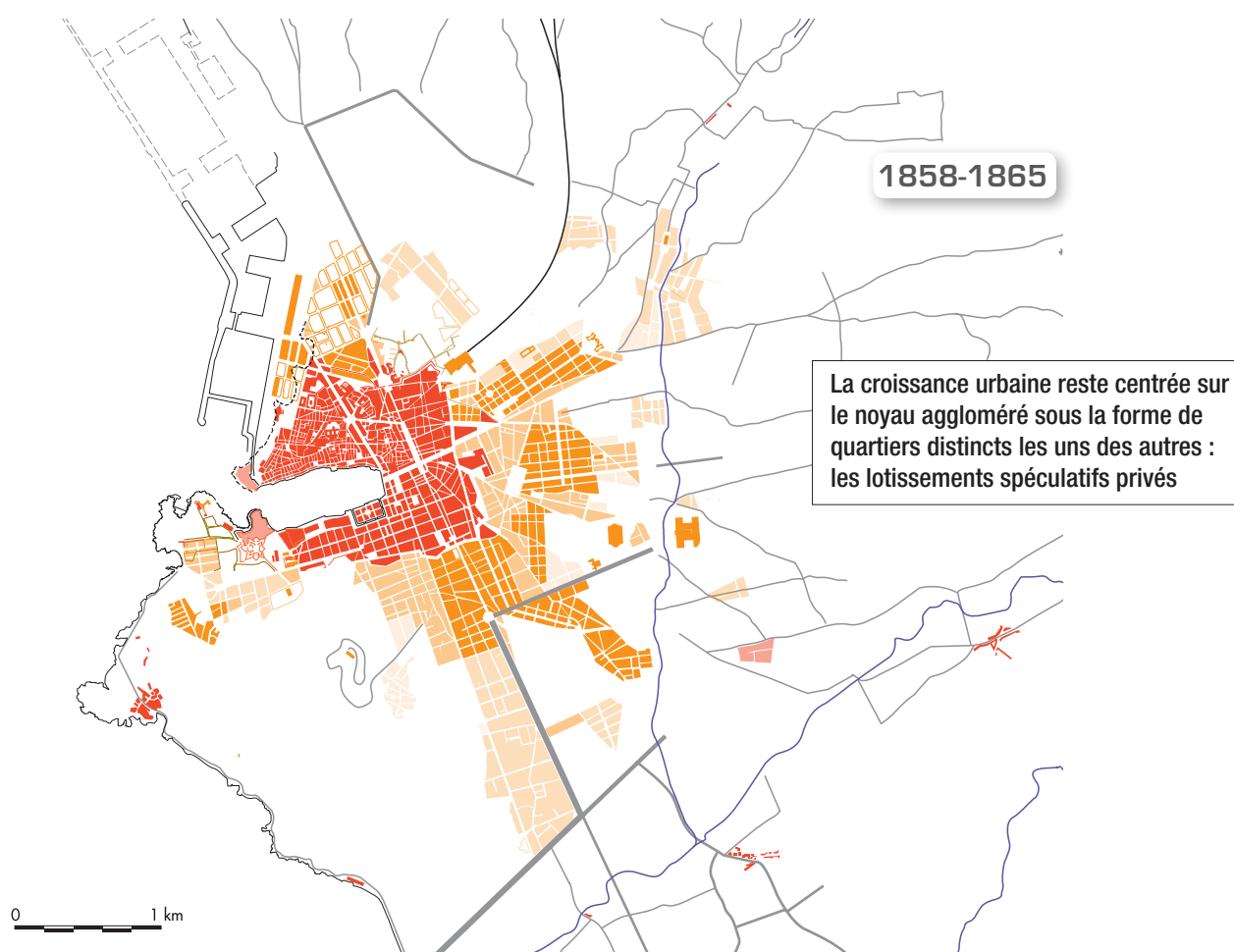
L'interprétation locale de l'haussmannisation a davantage permis d'adapter la ville aux besoins des nouveaux trafics provoqués par l'essor du port (la fonction de circulation est devenue prioritaire à la suite de la création des bassins de la Joliette) qu'elle n'a développé une pratique de l'espace public. La ville a été dotée de carrefours mais aucune grande place n'a été réalisée. Pensée en fonction d'un projet d'aménagement d'ensemble qui redessinaient complètement la trame de la "ville historique", la suture de la rue Impériale aux îlots existants était provisoire. La place Sadi Carnot témoigne de cette tentative avortée : deux des quatre branches en étoile viennent heurter les buttes qui non pas été arasées. L'élargissement de la rue Noailles et l'achèvement du cours Lieutaud ont été réalisés moins pour dé-densifier le tissu que pour créer de grandes voies de liaison en direction du nouveau port. L'idéologie hygiéniste a néanmoins favorisé le développement de parcs et de jardins qui ont compensé la densification des cœurs d'îlot dans les quartiers de l'extension du XVII^e siècle. Malgré un maillage global, la plupart des voies aménagées dans le tissu existant (élargissement de la rue Noailles, achèvement du cours Lieutaud) et les voies ouvertes en terrain libre (boulevards de Strasbourg, Philippon ou Charles Livon) ont été insuffisantes pour permettre de réelles continuités dans les circulations. Plus problématique, certains chemins ruraux reconvertis en sorties de ville n'ont pas été redressés ou élargis (rue Saint-Pierre...), et des percées, amorcées parfois dès la fin du XVIII^e siècle, n'ont pas été entièrement réalisées (boulevard Salvatore...). La conservation en creux dans le tissu urbain de la mémoire des saillants des fortifications du XVII^e siècle a eu comme conséquence la formation de carrefours irréguliers et de parcours urbains heurtés (carrefour en chicane Salvatore/Thurner/Lieutaud...).

L'achèvement de la ville agglomérée

Le centre ancien évolue peu

Sous la Troisième République, du fait des crises financières et immobilières locales et nationales des années 1870-1880, la trame urbaine n'a été affectée que par quelques remaniements limités et ponctuels. Les bâtiments publics, les sièges sociaux et les banques, les

l'investissement durable dans l'aménagement de la ville. Les auteurs des premiers plans d'extension – Greber, Castel, Beaudouin –, ont déploré les retards des aménagements pris dans l'aménagement de la ville et de son port (nouvelles voies de circulation ajournées, dégradation des quartiers les plus anciens...). Le choléra de 1885-1886 a bien remis à l'ordre du jour la rénovation des quartiers situés derrière la Bourse mais aucun projet n'a pu voir le jour. Malgré la démolition de 6 ha de tissus anciens achevée en 1918, la reconstruction pourtant



© Agam - Sources : Plan Desmaret, 1808 ; "Plan de Marseille et de ses environs", Montricher et Gassend, 1858 ; Plan Rey, 1866 ; "Plan géométral de la Ville de Marseille et d'une grande partie de son territoire comprenant tout le périmètre de l'octroi", LAN, 1870.

grands magasins et les salles de spectacles ont été construits sans modification du réseau des voies et sans une aération du tissu urbain du centre pourtant devenue indispensable. L'éphémère – exprimé notamment par le faste des expositions coloniales – a souvent primé sur

décrétée d'utilité publique a été différée faute d'un montage financier. Le projet d'une grande place structurante bordée par quatre immenses bâtiments publics a ainsi fait long feu. Dans les années 1930, les interventions ont été sporadiques et seuls quelques immeubles collectifs

ont par endroits renouvelé le tissu (fin du rythme "trois fenêtres", répétition de façades identiques caractérisées par une monumentalité épurée (rues Abbé Faria, de la Jeunesse, Jaubert ou George dans le quartier Chave).

La densification progressive de la périphérie de la ville

L'arrivée de l'eau de la Durance en 1849 et le renforcement consécutif de l'activité industrielle traditionnelle dans la seconde moitié du XIX^e siècle ont largement contribué à une densification du tissu urbain, dans les quartiers de l'est (comblement des cœurs d'îlot sur la Plaine; collage sans transitions de maisons de faubourg, de lotissements ouvriers, de hangars, et de unités industrielles dans le quartier des Chartreux...) et, tout particulièrement, le long de la limite naturelle de la ville formée par le ruisseau du Jarret.

À l'issue du morcellement des domaines agricoles, de nombreux quartiers mixtes imbriquant habitat et activités se sont progressivement agrégés sur la rive droite du Jarret. La création de la ligne de tramway "Noailles-Saint-Pierre" en 1893 et sa jonction avec la ligne de la Pomme lors de son électrification en 1904 ont provoqué un nouveau départ dans le développement du quartier de la Blancarde.

Enfin, en 1927, le lotissement du Domaine de la Madeleine (le dernier lieu de pacage conservé au seuil du centre-ville, sur la rive est du Jarret) a constitué la dernière manifestation de l'avancée urbaine vers l'est sous forme de quartiers programmés. L'opération des "Nouveaux Quartiers" a fait apparaître une trame homogène et une certaine monumentalité mais elle a aussi amorcé, par un effet d'entraînement, une urbanisation plus désorganisée et un collage de différentes typologies sur la rive gauche du Jarret, un espace de transition entre faubourg et campagne.

La couverture du Jarret permet l'achèvement de la ville dense

Au cours de la réalisation de la grande voie de desserte du Jarret (1955-1968), les équipes chargées de l'urbanisation des rives ont opté pour une densification en hauteur et elles ont construit de nombreux grands ensembles qui sont devenus très attractifs pour la classe moyenne qui souhaitait quitter le centre ancien en voie de paupérisation et disposer de logements plus confortables. Les dernières emprises industrielles ont été loties tout en dépassant, cette fois largement, la limite séculaire et symbolique du ruisseau du Jarret. La rapidité de l'urbanisation a néanmoins renforcé le caractère hétéroclite des lieux. Par endroits, les nouveaux immeubles ont constitué des "corridors" urbains qui ont fortement dénoté par rapport aux rives urbaines formées à l'ouest par des ensembles de petits immeubles homogènes (rapport hauteur-largeur équilibré) et à l'est par des quartiers périphériques bas et plus aérés.

Cette mutation urbaine spectaculaire a été renforcée par l'implantation de grands équipements structurants (facultés, pôle santé de la Timone, puis, plus tard, l'Hôtel du Département...) à la suite de la restructuration d'îlots entiers. Edifiés en tenant compte de l'ensoleillement (prospect et orientation) et de la facilité de construction (préfabrication et chemin de grue), ces grands ensembles de logements imposants ont été orientés nord-sud et en total désaccord avec le tissu urbain dans lequel ils étaient implantés. Dans les quartiers situés en limite nord du centre-ville (Bon Secours, Belle de Mai, Saint-Just, Les Chartreux), les changements d'orientation des bâtiments ont entraîné des "désobéissances" par rapport à la voie.

Les caractères du centre-ville n'ont pas été transposés partout : par endroits, ont subsisté les arrières des anciens quartiers ouvriers qui donnaient sur le ruisseau et qui présentent encore aujourd'hui de nets reculs par rapport à la voie, des dents creuses, des murs aveugles, et des rattrapages de niveau improvisés.

TISSU HÉRITÉ

La ville du XIX^e siècle

Elle est compacte, caractérisée par un ordre continu, un alignement sur rue et une mitoyenneté et une relative homogénéité basée sur la répétition, même si les hauteurs et les gabarits sont parfois très irréguliers.

Elle est caractérisée par l'omniprésence de murs-rideaux presque uniquement rythmés par la répétition des trois baies. Toutefois on relève parfois des reprises dans ces rangs de "trois fenêtres" : des surélévations, l'apparition d'immeubles de rapport des années 1930, les reconstructions sur les parcelles adaptées aux "trois fenêtres" étant alors effectuées avec des hauteurs supérieures (R6 à R+8) ce qui a créé des façades urbaines en dents de scie. On constate aussi des discontinuités urbaines à la suite du développement des grands ensembles sur les limites de la ville agglomérée (Jarret, Chutes-Lavie, Bon Secours...). Cette ville se révèle fréquemment inadaptée aux standards de la vie moderne :

- ▶ les cœurs d'îlots sont réduits, densifiés ou privatisés (la quasi absence de cours de servitude, de halls d'immeubles explique la rareté des espaces intermédiaires) ;
- ▶ les grands espaces ouverts publics sont rares, la place Jean Jaurès étant la grande exception ;
- ▶ les rues sont étroites, les anciens chemins ont été reconvertis. L'ancien chemin rural de Saint-Pierre a été reconverti en voie urbaine sans bénéficier d'un élargissement (rue Saint-Pierre...) ;
- ▶ des réseaux de voie insuffisamment structurés (axes de liaison interrompus, inachevés).

Des percées inachevées

Les resserrements maintenus au niveau des anciennes portes de l'enceinte du XVII^e siècle contraignent aujourd'hui les fonctions de dégagement (goulets d'étranglement sur le boulevard Notre-Dame, dans la rue de Rome...). Interrompus par un îlot dont la démolition a parfois été ajournée, certains axes aboutissent sur des culs-de-sac (le boulevard Salvator n'est pas relayé par la rue des Bergers). Depuis le cours Lieutaud, la redistribution des circulations est mal aisée dans les rues adjacentes, perpendiculaires, étroites et pentues. Certains raccords sont mal assurés (décrochage entre le boulevard de la Corderie et le cours Puget). Ces anomalies n'ont jamais été réexaminées et elles rendent aujourd'hui difficile la circulation automobile dans le centre-ville.

D'anciens quartiers faubouriens déclassés

Les espaces urbains hybrides entre le centre-ville et la périphérie (Baille, Chartreux, Conception, Saint-Pierre...), densifiés et très remaniés, sont souvent caractérisés par une utilisation extensive des parcelles (bâti bas, surreprésentation des espaces de stockage ou de réparation, présence de friches), des cœurs d'îlot densifiés, et un bâti mal entretenu, vétuste ou inadapté, des séquences bâties très hétérogènes (discontinuités, découpe des façades irrégulière). Stabilisés, ils n'ont pas connu de modification majeure depuis leur urbanisation.

De grands lotissements orthonormés

Les lotissements spéculatifs créés au début du XIX^e siècle ont été composés sur un plan orthogonal, de part et d'autre d'un axe de composition, une promenade orientée de la ville vers la campagne ou entre deux chemins redressés. Les trames régulières ont été imposées sur le territoire sans souci de relier les quartiers entre eux et la cohérence interne de chaque opération n'a pas dépassé les limites des propriétés. Le parcellaire a été conçu pour accueillir un type urbain consacré : des immeubles à trois étages et à trois fenêtres – mais aussi quelquefois à quatre ou six fenêtres – selon le gabarit mis au point au XVIII^e siècle. Les logements étaient vastes pour l'époque et les cœurs d'îlot spacieux (beaucoup ont été densifiés par la suite).

La très grande représentativité statistique dans le parc immobilier actuel de ce type standardisé d'immeubles d'habitation spécifique à Marseille est due à son adoption par l'ensemble des classes sociales entre le début du XVIII^e siècle et la fin du XIX^e siècle. Il a permis le passage à des formes urbaines strictement orthogonales et la stabilisation des dimensions.

Des "faubourgs-rue"

Le démantèlement de vastes domaines à l'issue de la Révolution a amorcé un développement linéaire le long des sorties de la ville sous forme de "faubourgs-rue". Les chemins ruraux ont été redressés et ils ont dessiné l'axe d'urbanisation. Les îlots ont présenté un front bâti uni en façade (ordre continu sur rue) et conservé, sur l'arrière, les parcelles agricoles transformées en jardins privatifs. Le faubourg des Chartreux est un exemple du maintien du parcellaire rural dans le tissu du centre-ville : les parcelles y sont définies par les anciennes limites des propriétés maraîchères qui s'appuyaient sur un canal d'irrigation. La ruelle interne à l'îlot reprend son tracé et constitue la limite des fonds de parcelles.

De grandes percées de type haussmannien

Le cours Lieutaud, la rue de Noailles élargie (aujourd'hui la section centrale de la Canebière) et la rue Impériale (actuelle rue de la République) témoignent de la réponse magistrale de la ville pour créer les axes de liaison devenu nécessaires lors de l'essor du port au XIX^e siècle mais aussi de son échec à constituer de nouveaux tissus. Les immeubles-blocs ont été réduits à une fonction de façades-écrans et les parcellaires n'ont pas été remaniés à l'arrière. Les îlots ont été bâtis avec un souci de densification maximale : l'espace libre central a été réduit à des courettes destinées à l'entreposage ou à des puits d'aération. La percée spectaculaire de la rue Impériale (qui a nécessité la destruction de 60 rues et de 935 maisons) est une opération orpheline. C'est l'unique réalisation d'un vaste projet municipal qui proposait de substituer une trame nouvelle aux quartiers médiévaux. Elle s'est soldée par plusieurs faillites et par un endettement de la Ville. Les logements mal exposés étaient trop proches des activités portuaires pour la bourgeoisie et trop onéreux par les ouvriers. L'excès d'investissement a entraîné l'une des plus grandes crises immobilières du XIX^e siècle et l'échec partiel de cette audacieuse tentative d'unification de la ville. Ce raté a entraîné un déséquilibre durable entre le nord et le sud de la ville. Les grands investissements de l'État et du capital parisien n'ont pas mobilisé les Marseillais qui se sont détournés du nord de la ville, le vouant à l'occupation industrielle et à l'habitat populaire, au profit des secteurs du centre et du sud qui ont constitué la "ville bourgeoise".

Un ensemble de logements collectifs post-haussmannien dans les années 1930-1950

L'opération privée des "Nouveaux Quartiers", comprise entre le boulevard de La Blancarde au nord et la rue Granoux au sud, a été réalisée dans les années 1930 sur l'un des derniers grands espaces agricoles conservés au seuil du centre-ville. La Seconde Guerre mondiale a donné un coup d'arrêt au programme mais cet ensemble urbain d'une envergure inhabituelle a été finalement achevé en 1960. Le quartier qui en a résulté est caractérisé par une certaine monumentalité, de larges voies rectilignes, des logements spacieux et une homogénéité architecturale d'autant plus remarquable que les maîtres d'ouvrage ont été très divers. Quelques uns des ensembles de logements collectifs construits le long de la rocade du Jarret dans les années 1960 ont illustré à nouveau ce choix de composition répétitive propre à une typologie dite "post-haussmannienne".

Les quartiers en balcon

L'urbanisation du littoral du centre-ville

Des quartiers spontanés en balcon sur la mer...

Le peuplement de la calanque du Vallon des Auffes a commencé au XVI^e siècle avec l'installation de pêcheurs ligures. Mais c'est le prolongement du sentier des douaniers de la Corniche qui a amorcé l'urbanisation de la façade littorale, sous forme de cabanons plus ou moins cossus adossés à la roche ou regroupés autour des mouillages. L'ouverture de la promenade de la Corniche en 1863 a ensuite été déterminante dans l'apparition de quartiers originaux sur les pentes escarpées des collines de Bompard ou du Roucas Blanc. Domaines des bergers et des chasseurs, ces sites en aplomb sur la mer n'avaient connu jusqu'alors qu'un habitat précaire et saisonnier. Les négociants-armateurs ont construit leurs villas selon une croissance libre, suivant une trame serrée mais sur de très grandes parcelles. Dès 1900, le boulevard Périer a permis de franchir l'arête de la colline de

Notre-Dame de la Garde et de rejoindre la promenade de la Corniche en ouvrant une voie carrossable au milieu du massif dans le sens nord-est sud-ouest. De nombreux cabanons se sont alors transformés en villas habitées en permanence. Une ville diffuse a commencé à se propager sur les pentes du massif et de petits "centres villageois" se sont même développés (Le Terrail...).

... peu à peu densifiés

Dans les années 1970, à la suite de l'élargissement de la voie de la Corniche, les quartiers littoraux sont devenus des zones d'habitat très prisées. Les pentes des collines ont été ponctuées d'ensembles et de résidences (copropriété de la Réserve, résidence La Riente, maisons de grand standing dans le parc Talabot...) mais, à la suite de certaines réalisations jugées trop démonstratives, le POS de 1978 a finalement préconisé le retour à une architecture plus traditionnelle. Les nouveaux arrivants ont d'abord accepté les contraintes topographiques car elles étaient compensées par le "génie du lieu". Puis, peu à peu, l'étroitesse des voies

TISSU HÉRITÉ

Les quartiers en balcon sur la mer

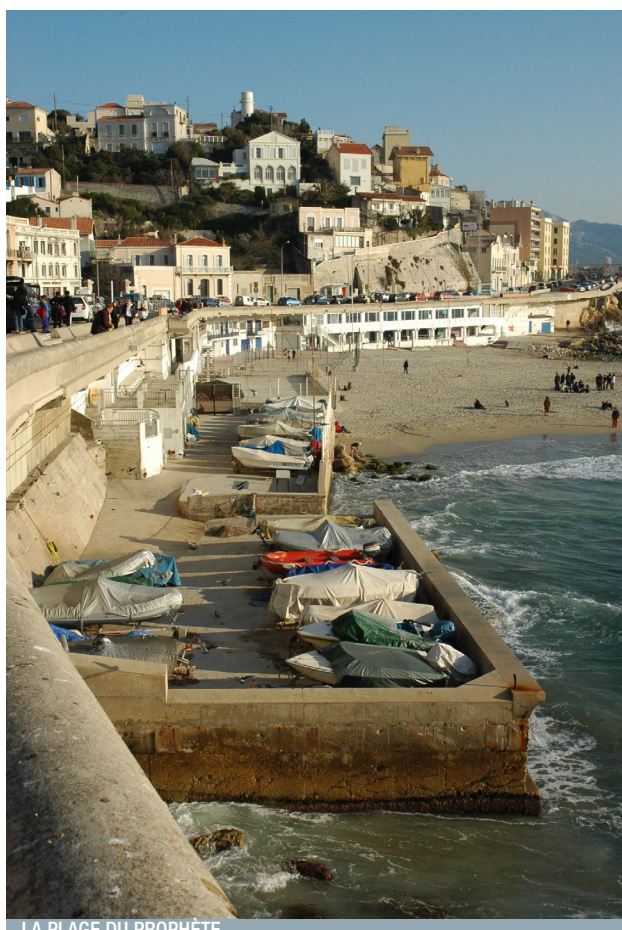
Entre la fin du Second Empire et le début de la III^e République, enrichie par les activités du port, une classe de possédants a choisi de s'établir sur la colline du Roucas-Blanc pour y goûter aux joies de la chasse et de la campagne aux portes de la ville surpeuplée. Les vue plongeantes sur la mer et les ruptures de pentes qui constituent des lieux de changement d'horizon ont été pour beaucoup dans l'agrément de ces sites. Néanmoins, la topographie est très contraignante : les voies sont très étroites et les résidences ne sont accessibles que par des versants très raides.

À l'issue du rachat de maisons unifamiliales, la subdivision en plusieurs lots de leur terrain d'assiette ou, au contraire, le rachat de maisons voisines ou contiguës pour l'édification d'une seconde maison ou de petits immeubles collectifs entraîne une recomposition irréversible du parcellaire très original des quartiers collinaires (Bompard, Roucas Blanc...). Ce remembrement progressif a un impact fort sur la structure "primaire" des quartiers en balcon sur la mer mais aussi sur leur cadre paysager et leur identité.



LE QUARTIER VAUBAN

de desserte, la place croissante des automobiles et l'enclavement de certaines parcelles ont été moins bien acceptés. Les travaux d'amélioration de l'habitat (vérandas, piscines...) ont conduit à la densification des parcelles originelles et à des dysfonctionnements (difficulté à respecter les hauteurs réglementaires, stationnement reporté sur l'espace public, augmentation du ruissellement urbain...). Du fait de leurs caractéristiques urbaines et de leur identité (réseau de ruelles très pittoresque où s'entrecroisent des traverses et des montées, panoramas ou échappées visuelles sur la mer et le massif), les adaptations (exhaussements, extensions...) y sont désormais très contrôlées.



LA PLAGE DU PROPHÈTE

L'évolution des tissus centraux depuis l'après-guerre

Les trois plans d'urbanisme directeurs qui se sont succédé de 1933 à 1959 ne sont pas parvenus à structurer et aérer le tissu du centre ancien. Ils n'ont pas franchi toutes les étapes de l'approbation administrative et leurs effets sur le terrain sont restés très limités. L'effort devait finalement surtout porter sur les quartiers d'extension et sur l'aménagement rationnel des faubourgs encore peu denses. Approuvé en 1959, le Plan de Meyer-Heine (qui a servi de référence jusqu'à la fin des années 1970) a lui aussi confirmé la volonté d'appuyer le développement de la ville sur les noyaux villageois de la périphérie au détriment de la rénovation des secteurs anciens.

La première intervention dans la ville historique

A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, la Reconstruction de la rive nord du Vieux Port, qui avait été dynamitée par les troupes allemandes en 1943, a permis d'initier une réflexion sur la dé-densification de la ville historique. Les Plans directeurs successifs d'Eugène Beaudouin, Roger-Henri Expert et André Leconte ont tout à la fois stipulé une rupture avec le modèle de l'habitat traditionnel sur parcellaire et une articulation respectueuse de l'architecture avec le tissu existant (recherche d'un compromis entre modernité et tradition). Le Plan directeur d'André Leconte a notamment fait adopter deux éléments architecturaux constitutifs de l'espace public méditerranéen : la piazzetta et le portique. Inscrits dans la hiérarchisation des espaces publics qui avait été prônée par les concepteurs, les cœurs d'îlots libres et publics ont été dédiés aux piétons et au stationnement. Ce desserrement du tissu urbain entre 1948 et 1955 a toutefois été limité aux 15 ha de la partie de la ville médiévale qui avait été détruite et il n'a pas concerné la partie haute de la butte, dont la dégradation s'est encore accentuée dans les décennies qui ont suivi.

Des interventions spectaculaires

Entre 1954 et 1975, la forte croissance démographique et urbaine a marqué fortement le centre ancien qui avait été peu remodelé depuis l'haussmannisation, avec des retouches dans tous les quartiers parfois très démonstratives (immeubles Cantini, Eldorado Castellane, tours



d'habitation Labourdette, barres des groupes Mattei et Racati édifiées entre la sortie de l'autoroute A7 et la faculté Saint-Charles...) ou l'apparition d'un nouveau velum dans les quartiers Sud (avenue du Prado...). Le percement de l'autoroute A7 a déstructuré le tissu urbain autour de la porte d'Aix. Dans le Vallon des Auffes caractérisé par un habitat de faible hauteur, l'apparition en



QUARTIER DE LA RECONSTRUCTION - QUARTIER HÔTEL DE VILLE

1967 de la résidence La Grande Corniche (deux barres R+15 et R+22) a créé une rupture d'échelle. D'anciens faubourgs intégrés dans les tissus centraux (Saint-Mauront, Saint-Lazare, La Belle de Mai, Le Rouet) ont été renouvelés avec des formes architecturales souvent spectaculaires. Des immeubles résidentiels plus confortables ou de moyen standing ont aussi été édifiés sur la rive Sud du Vieux-Port (Saint-Lambert, Pharo) et à l'est, autour du jardin Longchamp (boulevard Flammariion) et dans le quartier des Chutes-Lavie. La densité bâtie et l'absence d'espaces intermédiaires ont parfois été compensées par une offre en services et en équipements intégrés (ensemble du Saint-Georges dans le quartier des Catalans).

Le traitement des tissus anciens dans les années 1970

À la fin des années 1960, la résorption de l'insalubrité de la ville haute était devenue urgente. La rénovation de la butte des Carmes (Hôtel de région, ensemble Halle

Puget et Faculté de sciences économiques) a nécessité la reprise intégrale du tissu urbain. Une dé-densification de la trame médiévale a été entamée en 1972 dans le cadre d'une opération de Résorption de l'habitat insalubre (RHI) – campagnes de curetage dans le Panier, et de démolition dans le quartier des Carmes... –, poursuivie par l'Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) du secteur "Panier-nord", et reprise par le Périmètre de restauration immobilière (PRI) du Panier en 1993 qui a cette fois concerné l'ensemble du quartier (11 ha). Dans les années 1990, l'îlot des Pistoles a été dégagé à la suite de la démolition des abords insalubres de l'ancien Hospice de la Vieille Charité, transformé en musée et en centre culturel en 1986. Une "place-parvis" a été aménagée sur l'emprise libérée où il était initialement prévu de construire des logements sociaux.

La poursuite de la reprise des tissus anciens

Cette volonté de réhabilitation réaffirmée dans le POS 2000 a permis de lancer ensuite plusieurs campagnes

de curetage et de réhabilitation dans les ZPPAUP de Belsunce et Noailles (années 2000) et des rénovations dans le cadre de l'OPAH "La Plaine-Notre-Dame du Mont". À la suite de plusieurs crises économiques, les immeubles de la rue de République s'étaient peu à peu dégradés. Intégrés aux périmètres d'Euroméditerranée, du Grand projet de ville (GPV) et de la ZPPAUP République-Joliette, ils ont fait l'objet d'un vaste programme de rénovation à partir de 2002 (OPAH République). Le Résidence "Le Grignan" rue Sainte est un exemple de souci d'intégration dans un tissu constitué avec une déférence par rapport aux édifices existants (respect des gabarits, de l'épannelage et des rythmes). En revanche, des résidences comme l'ensemble Lodi (1994-1997) ont créé des effets de rupture volontaristes dans le tissu urbain avec un gabarit et un style nouveaux.

L'intensification des tissus centraux extensifs

Depuis 2000, le POS a permis d'amorcer un processus de renouvellement urbain sur la partie centrale de Marseille à travers, notamment, les opérations urbaines d'Euroméditerranée, du Rouet et de la Capelette. Ces deux dernières ont été lancées à l'initiative de la Ville de Marseille et de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole. Les quartiers du Rouet, de Menpenti et de la Capelette offraient des opportunités foncières à proximité du centre-ville qui répondaient aux besoins actuels en termes de logement, de locaux d'activités et d'équipements. Le remodelage de secteurs d'habitat traditionnel parfois très dégradés ou inadaptés (parcelles sous-occupées) repose sur l'intensification de la ville et sur la préservation des noyaux villageois. Les programmes sont exceptionnels par leur surface, leur taille ou leur volume mais aussi par leur complexité liée tant au programme qu'au contexte d'implantation. Ils permettent de créer des façades urbaines plus homogènes et plus intenses. L'opération "Cap Est", la liaison au grand réseau de voirie et le programme "Rive Parc" constituent les premières manifestations d'une vaste opération de renouvellement urbain baptisée "Marseille Grand Est".

L'élaboration de nouvelles formes urbaines

L'îlot M5 a été le programme d'habitat pilote de l'OIN Euroméditerranée. Cet ensemble de logements atypique résulte de la rénovation-démolition d'un îlot entier autrefois dédié à des activités. L'objectif était de répondre de façon originale au défi de renouvellement urbain en tissu de centre-ville. Le parti architectural et urbain innovant a permis de diversifier l'offre en logement, de mélanger de nouvelles typologies d'habitat ("maisons de ville superposées", "villas-patio") et de singulariser chaque bâtiment avec des hauteurs variées et la recherche du pittoresque (mélange de formes et de couleurs, conservation de bâtiments industriels en limite d'îlot). La densité bâtie assez forte a été contrebalancée par les espaces extérieurs (balcons, loggias, coursives, patios, terrasses) et un système d'allées et de venelles piétonnes. Cette opération de la ZAC Joliette a préfiguré la rénovation du tissu urbain d'un vaste territoire en mutation.



ÎLOT M1, EUROMÉDITERRANÉE

Les noyaux villageois, les tissus centraux de la périphérie

La plupart des "noyaux villageois" marseillais tiennent leur appellation du village qu'ils étaient à l'origine mais certains n'ont longtemps été que des hameaux ou des groupes d'habitations construits à proximité d'une bastide. La notion de "noyau villageois" a succédé à celle de village lorsque l'expansion urbaine a gagné l'ensemble du territoire communal de Marseille. Chaque entité villageoise a alors été progressivement englobée dans l'expansion urbaine et elle a participé à la constitution de la mosaïque territoriale.

Les bastides

Les prémices d'un processus d'un essaimage de la ville sur tout le territoire marseillais sont apparues à la fin du XV^e siècle avec la construction des premières "bastides". Investissements des capitaux des négociants ou des ecclésiastiques sur l'espace rural, ces villas périurbaines (dont l'implantation était liée au réseau hydrographique) associaient domaine agricole et plaisance. Pendant plusieurs siècles, elles ont matérialisé l'investissement de la bourgeoisie marseillaise sur l'espace rural. Elles se sont multipliées par milliers au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, et leur réseau serré a joué un grand rôle dans la structuration de la périphérie urbaine telle qu'on la connaît aujourd'hui. Marseille a commencé à se dédoubler avec, d'un côté, la "ville-port" dense et, de l'autre, la ville éparse, la "ville-campagne". Cette pratique de la double résidence, qui constituait pour les notables marseillais le seul moyen d'échapper à la concentration urbaine séculaire, a été ensuite adoptée par les populations modestes sous une forme populaire, celle du cabanon.

L'armature serrée des villages

Dispersés dans le vaste "terroir" qui entourait le site urbain originel et qui correspondait plus ou moins au territoire de l'ancienne cité romaine, et placés dans la dépendance de la ville (à l'intérieur des limites juridiques de la commune), des villages très divers se sont formés à partir du Haut Moyen Âge : regroupements d'habita-

tions autour des bastides et des centres de production où était pratiquée une agriculture extensive basée sur des cultures "sèches" (vigne et olivier) ou plus délicates (pêchers) (Château-Gombert, Les Camoins...); hameaux formés autour d'avant-postes fortifiés de Marseille, sur les seuils naturels ou au débouché des vallées (Saint-Marcel...); villages de pêcheurs (L'Estaque, Mazargues...). D'autres se sont formés beaucoup plus récemment, au XIX^e siècle : bourgades routières fixées aux sorties de la ville et du terroir (Saint-Antoine...); faubourgs maraîchers (Sainte-Marguerite); centres villageois développés sur les replats de la colline de la Garde (Roucas Blanc...).

Le développement industriel au XIX^e siècle

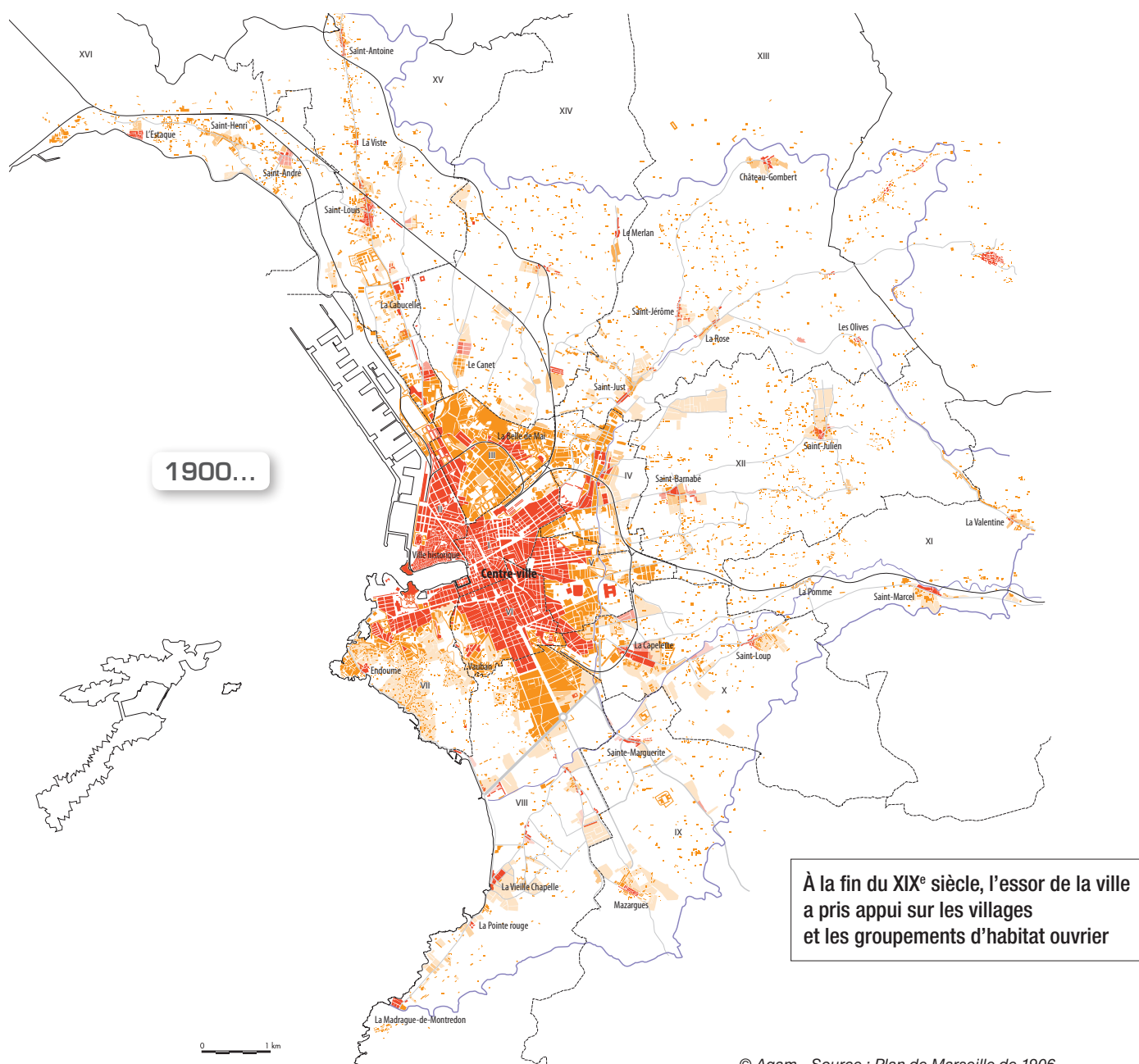
L'ouverture du la dérivation du Grand Canal de la Durance (ou canal de Marseille) en 1849 a entraîné l'effondrement de la polyculture traditionnelle au profit de nouvelles productions agricoles. Parallèlement, l'énergie hydraulique a favorisé la multiplication d'entreprises utilisant l'eau des ruisseaux. Ceci a eu pour effet d'accélérer l'urbanisation le long des voies de communication qui avait été amorcée à la fin du XVIII^e siècle, et d'englober peu à peu les villages et les hameaux proches. À la faveur du développement industriel et portuaire, une population ouvrière s'est établie dans certains de ces noyaux villageois (Saint-Marcel, Saint-Henri, Saint-Antoine...).

La "ville campagne" a évolué et elle s'est transformée en reproduisant ponctuellement les formes de la ville popu-

laire et industrielle. Des quartiers entiers ont été créés le long de chemins vicinaux sur une trame régulière mais peu aérée (parcelles étroites) (Le Canet). Un habitat en série à l'écriture architecturale simple et répétitive – en ordre continu à Saint-Henri, organisée en bande autour de petites cours à l'Estaque (*courées*) – s'est développé sur les terrains agricoles situés en lisière des noyaux villageois (à Saint-Barnabé, la trame du quartier Gavoty a été calquée sur les parcelles agricoles d'une ancienne bastide). La réalisation du chemin de fer dans les années 1860 et le développement spectaculaire des activités a induit le percement de boulevards (L'Estaque) et l'ex-

tension à proximité des quartiers ouvriers périurbains. L'industrialisation a parfois provoqué l'apparition d'un second noyau villageois, au contact des zones industrielles et de la voie ferrée (Saint-Marcel).

L'existence tangible ou affirmée de noyaux villageois disséminés sur la commune éloigne le syndrome de la banlieue, au profit d'un ancrage territorial et identitaire des populations, revendiqué avec fierté. Aujourd'hui, certains de ces villages ont perdu leur attractivité pour devenir de simples secteurs résidentiels. D'autres, au contraire, ont vu se renforcer leurs fonctions, leur rôle structurant ainsi que la pression immobilière.



TISSU HÉRITÉ

Les noyaux villageois marseillais offrent des caractéristiques villageoises dans leur forme comme dans leur composition urbaine, avec de possibles variantes puisqu'ils peuvent simplement comprendre des ensembles bâtis plus récents, voire uniquement des groupes d'habitat.

Ils présentent tous :

- ▶ un habitat groupé et dense ;
- ▶ un lacs de ruelles étroites ;
- ▶ une grande compacité (souvent un regroupement serré autour de l'église), superficie très réduite ;
- ▶ des espaces ouverts rares et limités ;
- ▶ des hauteurs réduites (R+3 maximum, R+1/R+2 le plus souvent) ;
- ▶ la répétition de la même typologie ;
- ▶ des reprises morphologiques ponctuelles (anciens ensembles de logements ouvriers organisés en bande, surélévations...).

Ils recèlent un patrimoine architectural vernaculaire relativement diversifié appelé parfois "le petit patrimoine" (église, chapelle, château, bastide ou maison de maître, traverses, escaliers, anciennes fabriques ou bâtiments industriels remarquables sont autant d'éléments identitaires qui les singularisent et favorisent leur ancrage territorial).

Dans un vaste territoire communal fortement marqué par l'empreinte de l'urbanisme opérationnel des années 1960-1970, les noyaux villageois témoignent encore d'une histoire identitaire, symbolisent une certaine façon de vivre populaire, un Marseille traditionnel qui serait préservé. Toutefois, leurs tissus considérés comme "centraux" au même titre que celui de la ville historique souffrent de plus en plus des pratiques contemporaines pour lesquelles ils sont mal adaptés. Lentement constitués ou réalisés sur des schémas de fonctionnement obsolètes, ils répondent avec difficulté aux modes de vie et aux usages actuels. L'avènement de l'automobile a accéléré les mutations jusqu'à façonner, voire annexer presque complètement l'espace public. Comme dans la ville-centre, les noyaux villageois subissent les conséquences de son développement : saturation des voies, stationnement anarchique, conflits d'usage, déqualification des espaces publics... Certains ont aussi pu subir les effets d'une paupérisation plus ou moins marquée. D'autres, au contraire, ont pu faire l'objet de plus d'intérêt et maintenir ou développer une certaine attractivité.

Ces villages à caractère historique, pittoresque et paysager sont très exposés aux pressions foncières et immobilières. Les constructions modernes caractérisées par une volumétrie importante et fréquemment par une architecture exogène au village (toiture-terrasse, grandes baies...) peuvent altérer "leur identité historique et paysagère".

La ville-territoire

Pour Marseille, le XIX^e siècle (prolongé jusqu'aux années 1920) est la grande période de croissance économique : le mouvement de la navigation et la production industrielle ont fortement augmenté ; de grandes compagnies maritimes se sont développées. De 1800 à 1914, la population a été multipliée par cinq : elle est passée de 100 000 habitants à 500 000 habitants environ. Parallèlement au développement des grands lotissements amorcés à la fin du XVIII^e siècle (l'urbanisation libérale), la grande entreprise municipale des années 1830-1840 fut la construction du Canal de dérivation des eaux de la Durance (Canal de Marseille).

Ce projet très coûteux et extraordinaire pour l'époque, justifié par l'accroissement de la population mais aussi par la nécessité de nettoyer le port, d'alimenter et d'assainir la ville, d'irriguer la périphérie rurale et de développer une industrie hydraulique, a durablement conditionné le développement urbain de Marseille. Il a entraîné une cristallisation urbaine autour de certains noyaux villageois qui étaient jusqu'alors demeurés de modestes hameaux et une urbanisation mixte désordonnée dans les couloirs naturels. L'effort consenti pour réaliser ces deux infrastructures a conduit la municipalité à ajourner les autres projets, tels la régénération de la vieille ville ou le percement et le prolongement des voies entre le nord et le sud.

L'urbanisation du terroir

Une relation forte entre croissance de la banlieue et développement des infrastructures

Le processus d'urbanisation de Marseille est marqué aux XIX^e et XX^e siècles par des changements d'échelle dans lesquels les créations de grands systèmes d'infrastructure ont joué un rôle déterminant.

En améliorant l'accessibilité d'espaces nouveaux et en les viabilisant avec des réseaux d'alimentation et d'évacuation, le tramway et le canal d'amenée des eaux de la Durance (1849) – destiné à irriguer l'ensemble du terroir à partir d'une branche-mère qui suivait le pied des collines – ont permis l'extension de la ville dans toute l'étendue de son territoire. Ils ont conduit au passage de la croissance urbaine continue centrée sur le noyau aggloméré de Marseille ("la ville-surface" séculaire) à une urbanisation discontinue étendue à l'ensemble du territoire communal ("la ville-réseau" ou "ville-territoire").

L'apparition d'une banlieue compartimentée

Les anciens chemins d'accès à Marseille formaient un

système radial. Les nouveaux boulevards les ont remplacés, sans équilibrer ce caractère radial avec des ro-cades : la banlieue a commencé à se compartimenter. Il était pourtant d'autant plus nécessaire de repenser globalement l'espace urbain que l'urbanisation libérale des années 1830 et 1840 avait déjà procédé par fragments non coordonnés, sans gestion des répercussions d'ensemble ni mise à niveau des quartiers anciens ni création des équipements nécessaires – hormis le canal amenant les eaux de la Durance. En outre, la Ville ne disposait pas d'une force de persuasion suffisante pour faire respecter les règlements et limiter la prolifération des faubourgs sans ordre ni nivellement. Une urbanisation peu contrôlée et réalisée à la suite du morcellement des propriétés agricoles ou par auto-construction de petites maisons a rempli les vides laissés entre les axes de communication (quartiers de petits pavillons à Saint-Barnabé, aux Olives, aux Accates...).

La formation de tissus inorganisés

Dans les franges urbaines et les faubourgs industriels où voisinaient et se mêlaient l'usine à gaz, le rail, les secteurs usiniers et l'habitat, des lotissements aux

dimensions modestes ont été réalisés à l'initiative de petits propriétaires fonciers, à l'échelle d'une propriété unique, une bastide, le plus souvent. Les mises de fonds ont été limitées et l'intervention publique inexistante. L'urbanisation a été lente mais toutefois assurée car elle satisfaisait l'importante demande en constructions de qualité médiocre pour les ouvriers. Mais l'échelle et la situation de ces lotissements n'ont pas incité à une réflexion et à un contrôle de la forme urbaine de la part des pouvoirs publics. Ces groupements d'habitations se sont plus ou moins facilement greffés sur le réseau des anciens chemins ruraux élargis. La multiplication et l'association de ces initiatives ponctuelles, si elle est parvenue parfois à produire une logique de tissu, n'a jamais permis d'envisager un ordre monumental ni un aménagement de l'espace public.

Un contraste croissant entre un centre-ville très dense et des zones de peuplement très clairsemées à l'intérieur du terroir communal

Entre 1911 et 1930, la superficie de la tache urbaine de Marseille est passée de 1 200 à 8 000 ha. Alors que dans les quartiers en voie de dégradation du vieux Marseille, la densité atteint 20 000 habitants au km², les espaces de la périphérie sont le théâtre, entre 1880 et 1930, d'une croissance désordonnée sans aucun plan d'urbanisme. Des milliers de petites maisons, parfois très modestes, sont apparues grâce à une politique de transports urbains volontariste – un tarif unique des omnibus à impériale, quel que soit la distance, dès 1897 –, puis, après 1900, en relation avec l'électrification et l'extension du réseau du tramway à l'ensemble du territoire communal. Si bien que dans les années 1930, Marseille a cumulé les inconvénients d'un centre hypertrophié et d'une banlieue immense, discontinue et sous-équipée.

La crise du logement dans l'entre-deux-guerres

L'éclatement urbain par lotissements s'est poursuivi dans l'entre-deux-guerres, guidé par la trame serrée des tramways. L'impossibilité de loger la population ouvrière non solvable a entraîné une crise aiguë du logement. Les improvisations ont produit plus de 400 lotissements, pour beaucoup excentrés et anarchiquement localisés près des sites industriels, et un habitat précaire, dans l'attente d'un financement public du logement social. Très endettée, la municipalité s'est désengagée et elle n'a pas achevé les grands projets, les assainissements, les rocades, condamnant la ville à un sous-équipement général durable. En dépit d'un surpeuplement important, qui découlait de la faiblesse du nombre de logements produits entre 1880 et 1914, les effets de la Loi Loucheur (1928) ont été faibles (environ 8 000 personnes logées par les deux offices en 1932).

L'urgence au logement dans les années 1920-1930

Après une période de prise en charge par l'État et les capitaux nationaux de la transformation et du développement urbain de Marseille, à partir de la fin du XIX^e siècle, la croissance urbaine a repris la forme d'une urbanisation libérale d'origine locale qui s'est rapidement traduite par un développement anarchique du tissu urbain ainsi que par son changement d'échelle (occupation de l'ensemble du terroir).

La dynamique industrielle liée à la croissance portuaire, l'augmentation rapide de la population, et le développement du tramway ont été les moteurs principaux de ce processus d'urbanisation. L'éclatement désordonné de la ville à l'intérieur de son territoire s'est poursuivi au XX^e siècle, les formes du lotissement traditionnel sporadique cédant bientôt la place à celles d'un petit pavillonnaire particulièrement proliférant durant l'entre-deux-guerres.

L'intervention de la municipalité...

La constante augmentation de la population marseillaise – passée de 550 000 à 700 000 habitants de 1911 à 1931, selon les estimations des recensements de l'époque –, a nécessité l'intervention de la municipalité. À partir de 1919 et jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le financement public du logement social a été généralisé pour corriger les effets de la crise immobilière et faire face à l'arrivée des nombreux réfugiés et immigrés. Plusieurs programmes immobiliers ont été lancés sous forme de petit pavillonnaire sériel (quartiers ouvriers créés sur une trame orthogonale). Entre l'application de la loi de 1924 sur les lotissements et la Seconde Guerre mondiale, plus de 900 ha ont été ainsi morcelés, vendus et, en partie, construits.

... est impuissante à remédier aux défauts de conception

L'essentiel de cette croissance urbaine rapide a été réalisé sans plan d'urbanisme, au coup par coup (immeubles-blocs fermés sur eux-mêmes et isolés, lotissements localisés près de sites industriels). Beaucoup de ces opérations improvisées ont multiplié le nombre des mal-logés avec des carences dans la conception des bâtiments et des voies, une absence de véritables espaces verts (en témoigne la cité-ouvrière inachevée de Saint-Just) ou un retard dans la desserte par le réseau d'assainissement. Ainsi, la cité Bel Air, une courée du début du XX^e siècle, n'a été reliée au tout-à-l'égout qu'en 1932. Les offices d'Habitation à Bon Marché ont fait construire le Groupe Paul Strauss en 1921 à l'est du village du Canet afin de loger les ouvriers au plus près des sites industriels. Conçu par Gaston Castel sur le modèle des cités ouvrières autrichiennes, il a offert un certain confort, nouveau pour l'époque mais, bâti à la hâte, il est néanmoins resté très longtemps isolé de la ville. En 1933, on dénombrait 5000 taudis, plusieurs enclos-bidonvilles, peu de logements sociaux ou à loyers abordables. Très peu d'HBM furent construits à Marseille, surtout en comparaison avec les grandes villes industrielles de l'époque, à quelques ex-

TISSU HÉRITÉ

L'habitat ouvrier en série

Les quartiers ouvriers, construits en périphérie du centre-ville, dans les quartiers nés de l'industrialisation ou autour des noyaux villageois, ont été conçus à partir d'une trame parcellaire régulière et souvent organisés en plusieurs rangs de maisons construites en série. Les parcelles sont entièrement construites, les maisons sont basses, mitoyennes, en ordre continu sur la rue et caractérisées par la répétitivité des façades. Parfois des passages aménagés au travers du bâti permettent d'accéder d'une rue à une autre.

Même les "courées" (de l'Estaque, des Riaux...) édifiées hors des règles par des entrepreneurs issus du monde ouvrier sont composées d'alignements de petits logements mitoyens adossés aux limites du foncier, desservis par des escaliers extérieurs et des coursives, et disposés autour d'une cour d'usage et de statut juridique collectifs.

ceptions près, tels les immeubles de la SOGIMA, une société créée par la Ville qui réalisa plusieurs opérations de qualité (Bernabo, Blancarde...). Le vaste ensemble Bernabo fut notamment exemplaire dans les années 1930 en termes de composition et de traitement des espaces intermédiaires en étroite relation avec les dénivelés. Plusieurs plans d'urbanisme ont été dressés (Greber en 1933; Beaudouin en 1942; Plan d'urbanisme directeur de Georges Meyer-Heine en 1959) mais ils n'ont finalement servi qu'à encadrer un interventionnisme public peu volontariste. L'espace urbain marseillais a surtout été façonné par les logiques de la spéculation privée: cela s'est traduit par la formation d'un tissu urbain fragmenté et standardisé, au détriment d'un ordre public et d'une certaine monumentalité.

Les grands ensembles : un changement d'échelle

Après la Seconde Guerre mondiale, l'urbanisation a été caractérisée par une densification du territoire périurbain articulée essentiellement sur la construction d'un réseau d'infrastructures adapté à la circulation automobile (les autoroutes permettent d'accéder directement au cœur de la ville...), sur une politique de grands équipements essaimés (scolaires, sanitaires, commerciaux), et sur l'essor du logement collectif, au nord, sous forme de grands ensembles d'habitat social de qualité souvent très insuffisante, au sud et aussi au centre avec des résidences plus soignées. Le secteur privé a été très actif : le capital marseillais a privilégié durant cette période de transition économique (désindustrialisation) la spéculation immobilière à l'investissement industriel traditionnel. A l'exception des massifs, tous les secteurs ont connu ce processus d'urbanisation et/ou de reconversion et le paysage de la ville a été profondément recomposé.

La transformation du cadre urbain

Un contexte favorable à la construction

Compte tenu de la révolution technique survenue dans l'industrie du bâtiment (chemin de grue) et d'une demande constante liée à l'accroissement rapide de la population dans une conjoncture redevenue favorable à la spéculation immobilière, l'initiative privée et l'intervention des pouvoirs publics ont apporté des possibilités nouvelles de financement :

- ▶ d'une part, l'utilisation des capitaux au titre des dommages de guerre (France et Indochine), puis de ceux qui ont été rapatriés d'Afrique du Nord, les investissements plus amples que dans le passé, de la bourgeoisie locale, dans la pierre ;
- ▶ d'autre part, grâce à la législation nouvelle, les prêts à la construction du type Crédit foncier pour les immeubles de grand et moyen standing, le développement des HLM, des logements économiques et familiaux, l'aide aux coopératives de constructeurs.

La Ville de Marseille a participé sous des formes diverses, à hauteur de 43% environ, à la construction de ce type de logements, sur une période comprise entre 1950 et 1970. Mais la formule des copropriétés l'a em-

porté, dans l'ensemble, sur celle des immeubles locatifs et des logements sociaux.

Un développement urbain sans précédent

Entre 1949 et 1970, on a construit plus de 16000 immeubles, soit environ 125000 logements en vingt ans (alors que l'on en avait produit 150000 en 80 ans, entre 1871 et 1948). Le doublement du réseau d'égout entre 1950 et 1970 (340 km) a permis d'assainir la banlieue (franchissement de l'obstacle des terres inondables pour étendre la ville à l'est du Jarret) et l'avancée urbaine est parvenue à Sainte-Marthe, à Saint-Louis, aux Arnavaux et aux Aygalades. Elle a aussi agrégé le village de Mazargues à la ville. C'est toutefois à l'est (Malpassé, La Rose, Montolivet, Saint-Julien) et surtout, au sud (Saint-Tronc, Sainte-Marguerite, Mazargues, Bonneveine) que le peuplement et la construction ont été les plus spectaculaires.

En une vingtaine d'années, la dissymétrie géographique entre le nord et le sud de la ville s'est très atténuée. Dans la même période, 128 km de voies nouvelles ont été créés (le ruisseau du Jarret a été recouvert par une rocade). Cette croissance a rapidement généré des problèmes aigus de circulation, de stationnement et de transports publics (le projet de métro a été déclai-

ré d'utilité publique en 1972). La réalisation rapide et concomitante d'un très grand nombre d'équipements structurants (hôpitaux, facultés, lycées, écoles, stades, piscines...) a aussi joué un rôle dans la fragmentation accélérée du territoire urbain, en limite du centre-ville et dans la périphérie.

La priorité donnée au "tout voiture"

Dans les années 1960-1970, la logique de flux et d'échanges a primé sur la qualité des lieux de vie et elle a contribué à la déstructuration des quartiers situés en limite du centre-ville. Très présentes (nuisances sonores, olfactives et visuelles), les infrastructures routières ont complexifié le fonctionnement de ces pôles traditionnels d'habitat et de commerce quotidien. D'autant que ceux-ci étaient déjà caractérisés par une compartimentation entre activités de stockage et de transformation et zones d'habitat; une sous-occupation des terrains (activités clairsemées, friches); des façades urbaines discontinues et hétérogènes (velum en dents de scie); une absence d'espaces publics. Les descentes d'autoroute et les autoponts ont isolé et peu à peu dévalorisé les rives urbaines des boulevards de la première ceinture – Plombières, Fleming, Sakakini, Moulin, Rabatau...).

Le quartier de la Capelette a été isolé du centre-ville: à la césure créée par la voie de chemin de fer de l'ancienne gare du Prado sont venus s'ajouter l'autoroute A50, l'échangeur de la Place de Pologne et le boulevard Schlœsing. Ces infrastructures ont aussi fait apparaître des délaissés et des lieux de confluence non gérés ("replis de la ville" sous l'échangeur de la place de Pologne ou la passerelle de Plombières...).

"L'urbanisme de barre et de tour": de nouveaux gabarits et des ruptures d'échelle

Les premiers ensembles de logements collectifs de grande hauteur ou de grande longueur sont apparus au moment de la Reconstruction: l'Unité d'habitation du

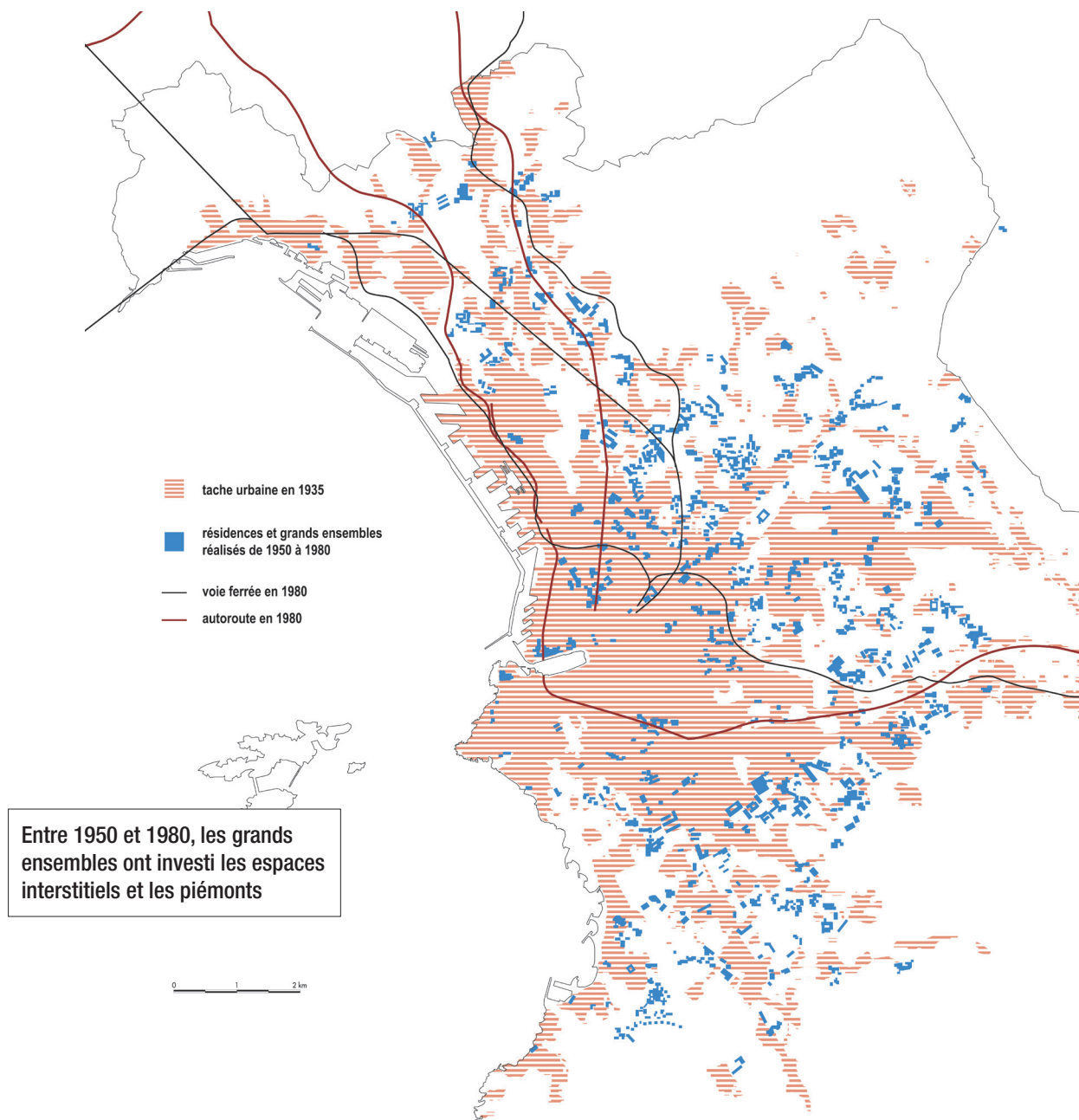
Corbusier, une "cité-jardin verticale" mise en chantier dès 1945; la tour-fanal de 14 étages de la Tourette; le "Sulfur City", sur le cours Gouffé; "Le Brasilia", mi-barre mi-tour de Fernand Boukobza, commencée en 1957. Toutefois, comme dans la plupart des grandes villes françaises, ils ne se sont véritablement développés que dans les années 1960-1970 pour remédier aux situations d'urgence et répondre à la demande importante en logements salubres, fonctionnels et modernes.

Plus de 33 000 logements ont été mis à disposition sur cette période, au sein du parc des grandes copropriétés et du parc locatif social de plus de 500 logements. Avec un volume moyen de 700 appartements, ces grands ensembles de collectifs ont formé de véritables petites villes, certaines autonomes par principe mais, la plupart, enclavées par les infrastructures.

Le lotissement des domaines bastidaire

Opportunes réserves foncières, les terrains des bastides ont constitué des accroches pour cette forme d'habitat (Bois-Lemaître, Château-Sec, La Grognaarde, La Rouvière, La Savine...). C'est la réalisation rapide de grands programmes sur leurs terrains restructurés qui a permis d'absorber l'essentiel de l'afflux de population que la ville a dû accueillir entre 1954 et 1975, soit 260 000 habitants.

Le morcellement du domaine de La Magalone est emblématique de ce phénomène. Située près du village de Sainte-Marguerite, cette ancienne propriété de 12,5 ha qui avait été déjà réduite par le percement du boulevard Michelet en 1889 a été morcelée en 1960 pour recevoir un grand ensemble immobilier de 1 000 logements, "Le Nouveau Parc Sévigné" (1964). Un second programme, les résidences "Les Petites Magalone", est venu s'adosser en 1970 à la bastide, restée l'unique témoignage de la splendeur passée du domaine.



© Agam - Sources : Atlas historique des villes de France, chapitre Marseille, Laboratoire INAMA, Hachette, 1996 ; POS numérisés DDE 13 SEPTE mis à jour et en vigueur en avril 2001.

Un sentiment de densité fort dans les quartiers Nord...

Pour répondre à l'afflux de rapatriés d'Afrique du Nord (plus de 100 000 entre 1958 et 1962), les offices HLM ont dû entamer dans l'urgence une série d'ensembles sociaux allant de la petite cité au grand ensemble (Campagne-L'Evêque, Frais-Vallon, La Castellane, Les Flamants, La Solidarité, La Viste...), série qui a été poursuivie dans les années 1970, notamment par la

construction des 9 000 logements de la ZUP n°1. La précipitation avec laquelle ces opérations ont été menées a souvent conduit à des malfaçons, à la réalisation tardive des équipements publics et à l'absence de liaison avec les quartiers environnants (La Castellane). Si l'on excepte quelques intentions (notamment, l'expérimentation d'une organisation claire autour de grandes cours dans l'Unité de voisinage de la Maurelette), l'aménagement sommaire des espaces collectifs extérieurs a aussi renforcé un ressenti de densité très forte. Les ensembles

comme la Cité de Bois-Lemaître créent des ruptures avec leur environnement, naturel ou pavillonnaire.

... mieux vécu dans les quartiers Sud

Dans le sud, les logements sociaux et les grandes copropriétés privées (Beauvallon, Château Saint-Jacques, La Cadenelle, Les Jardins de Thalassa, Résidence Valmante...) ont été conçus sur des superficies comparables à celles des cités du nord mais leur densité bâtie est restée inférieure à celle des quartiers ouvriers du XIX^e siècle. La forte présence du bâti y a été, en tout cas, mieux acceptée. Outre la surface des logements, les habitants ont bénéficié d'espaces communs de qualité qui faisaient défaut dans le reste de la ville, de larges voies de desserte interne, d'espaces intermédiaires aménagés (ensemble de logements collectifs Prado-Mazargues), de l'inscription dans le paysage, de l'abondance des espaces verts et de vues dégagées sur les massifs et la mer ("cité verte" du Parc du Roy d'Espagne...). L'opération de La Rouvière (2 144 logements), qui fut, lors de sa construction, la plus grande d'Europe, a été réalisée en 1960 par une société civile immobilière sur une partie d'un domaine bastidaire de 30 ha. Les 15 ha d'espaces verts conservés ont beaucoup compté dans l'attrait d'un quartier par ailleurs déjà valorisé par les services et les équipements intégrés mis à la disposition des habitants.

Une alternative au grand ensemble : les coopératives d'habitation

La cité de Bois-Lemaître (1950-1955) a été créée par l'une des coopératives d'habitation qui se sont développées en France à partir de 1945, dans le contexte de la Reconstruction, pour faciliter l'accession à la petite propriété aux ouvriers et aux salariés modestes. C'est en 1950 que la "Société Coopérative d'HLM des postiers et agents de l'État des Bouches-du-Rhône" a acheté un domaine bastidaire situé près du village de La Rose pour le faire lotir.

Issus d'un mouvement d'auto-construction, les "Castors" de Servières (près de la Batarelle), des Aygalades ou de la Rose ont illustré le retour d'intérêt pour une certaine forme de cité-jardin dans l'agglomération marseillaise. Les "castors" étaient fonctionnaires ou travaillaient au Port Autonome de Marseille comme dockers, douaniers ou ouvriers. Beaucoup étaient des rapatriés d'Afrique du Nord. Ces quartiers spontanés sont conçus selon un quadrillage en petites parcelles et l'habitat est sériel (pavillons accolés R+1). La commune a en charge l'éclairage et l'entretien des voies et des trottoirs.

Un rejet des très grands immeubles

La croissance urbaine très forte imposait des politiques d'aménagement nouvelles et volontaristes mais la multiplication des barres et des tours, synonymes pour beaucoup d'empilement, d'uniformité, d'insécurité et de dégradation du paysage urbain ou naturel (Le Verduron est confronté à La Castellane ; le complexe des Jardins de Thalassa forme une façade-écran d'inspiration "moderno-balnéaire" visuellement très présente dans le site), a fini par inhiber, à Marseille comme ailleurs, le désir de ce type d'habitat malgré les progrès du confort qu'il apportait. Les opérations de construction ont été souvent opérées dans une ignorance mutuelle, et sans transitions urbaines aménagées. Les déséquilibres formels ont été d'autant plus marqués que les tissus riverains étaient mixtes et donc très hétérogènes. Dans les quartiers Périer-Prado-Saint-Giniez, la mutation du tissu a été telle que l'ancien faubourg industriel du Rouet a été presque entièrement effacé. Les deux ensembles de logements collectifs de "La Réserve" et des "Alpilles", qui ont figuré parmi les opérations immobilières les plus spectaculaires de l'époque, ont participé au changement de physionomie de la Corniche.

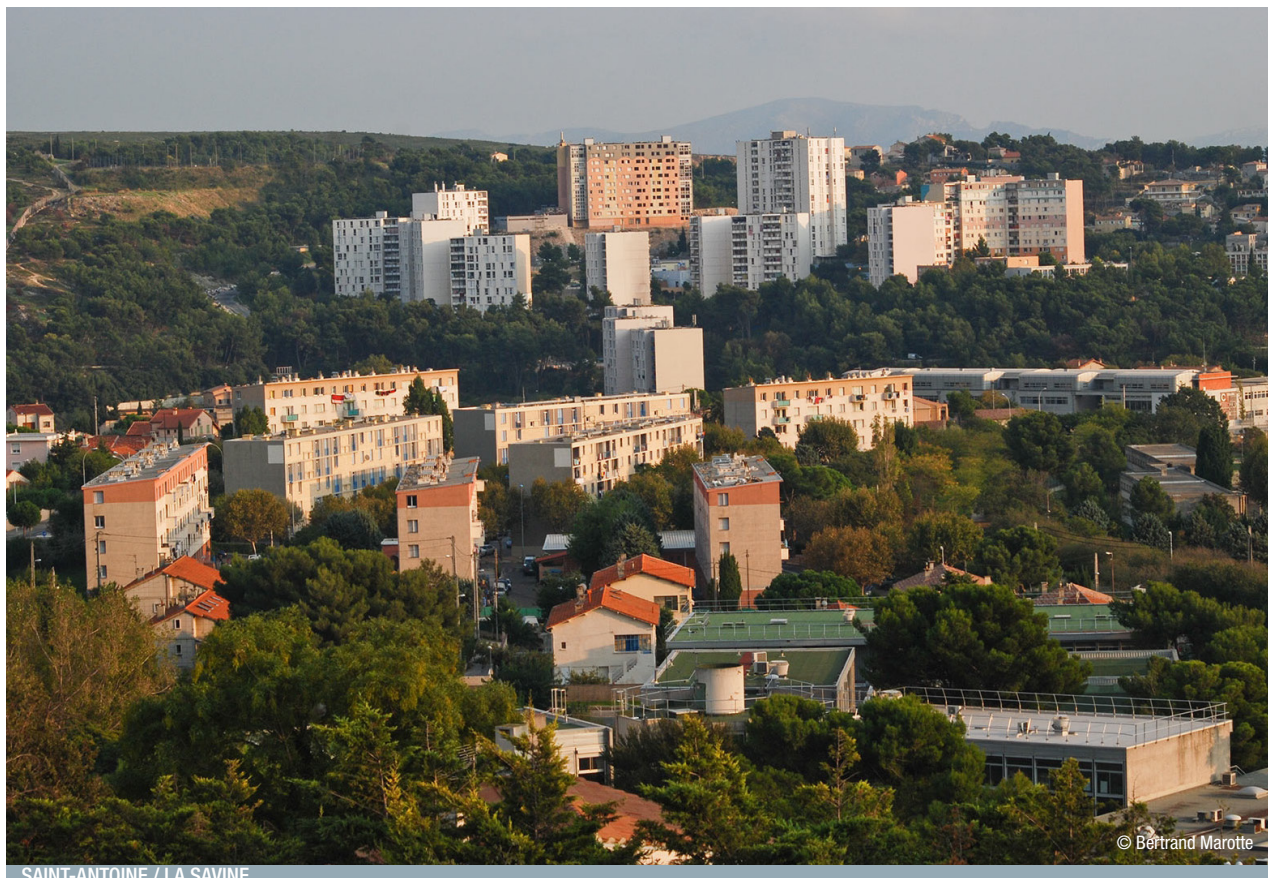
En réponse à ce rejet des plots et des barres, et dans le contexte de la circulaire Guichard de 1973, les pouvoirs publics ont porté un coup d'arrêt à leur réalisation au milieu des années 1970. La ville a hérité de cette période 47 immeubles de grande hauteur (IGH) dont

14 tours d'habitation et 6 tours mixtes associant logements et bureaux.

La réhabilitation de grands ensembles dans les quartiers Nord

A l'aide d'opérations-tiroirs, on a cherché à diminuer la densité ressentie dans les grands ensembles avec un écrêtage des immeubles, et à transformer les cités en véritables quartiers ouverts sur les noyaux villageois voisins (Plan d'Aou). La cité de La Castellane (véritable ville de près de 5 000 habitants) a été intégrée au périmètre de la première des deux zones franches urbaines marseillaises, défini lors de la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville en 1996. Depuis 2006, la cité des Flamants fait l'objet d'une rénovation de grande ampleur qui doit s'achever en 2012 (destruction de sept bâtiments; réhabilitation de 400 logements; construction de 320 logements sociaux destinés à compenser

les démolitions; réhabilitation en respectant les nouvelles normes environnementales – panneaux photovoltaïques sur les toits, appartements fonctionnels et différenciés –, création d'un véritable centre de vie – renforcement des fonctions et introduction d'activités et de nouveaux services à la population...). Cette dynamique de renouvellement urbain a été instaurée sur d'autres territoires de la ville (La Savine, La Castellane, Parc Kallisté...).



SAINT-ANTOINE / LA SAVINE

© Bertrand Marotte

TISSU HÉRITÉ

Des lieux d'implantation divers

Les sites bastidaires ont été les lieux privilégiés pour l'implantation de 30 à 40% des grands ensembles marseillais. Ils offraient de grandes parcelles qui évitaient le remembrement et ils étaient souvent agréables et bien exposés. Ces domaines qui marquaient le territoire suburbain – pour certains depuis 500 ans – évoquaient une forme élaborée de villégiature et leur urbanisation a pu donner l'illusion de créer des morceaux de ville à la campagne. Un grand ensemble sur trois tient ainsi son nom d'une bastide: La Pauline, Bel Ombre, Campagne Larousse, Les Aygalades, Château Sec, La Maurelette, La Rouvière...

Les opérations ont aussi concerné la ville agglomérée (du I^{er} au VII^e arrondissement) et les abords des noyaux villageois. Dans ce cas, c'était des opérations ponctuelles insérées dans le tissu urbain et inscrites dans la stratégie de rénovation urbaine. 10% des opérations ont trouvé place dans les sites vierges d'urbanisation (pinèdes ou certaines bordures littorales). 10% des ensembles ont été construits dans le tissu pavillonnaire en périphérie de la ville continue. Un dernier espace d'implantation, la ZUP n°1, seule opération de ce genre à Marseille, fut un lieu d'expériences sociales (résorption des bidonvilles, revendications des habitants, administration décentralisée, équipements particuliers, réhabilitations) comprenant aussi des groupes d'habitations dignes d'intérêt sur le plan architectural.

Une très grande variété de plans de masse

Le plan de masse est un outil fonctionnel qui définit un programme dans un espace donné. Ce fut donc un instrument de planification urbaine pour ces grands ensembles souvent réalisés par tranches. Il a composé une unité à trois dimensions où les bâtiments ont été organisés et assez souvent harmonisés (voies, réseaux, espaces libres).

Un tiers des grands ensembles est formé d'un seul immeuble: il s'agit d'un type isolé sur sa parcelle qui peut prendre divers aspects: barre, droite infléchie ou pliée, tour, bloc, tripode. On peut voir dans cette option une simple opportunité foncière, l'insertion dans un tissu constitué (barre à l'alignement) ou l'influence de la Cité Radieuse qui avait intégré tout un programme dans un bâtiment unique et monumental.

Les deux tiers restants ont été organisés à partir de l'agencement des immeubles au sein d'une composition générale. Cette composition est dite ouverte lorsqu'elle peut se poursuivre dans un semis peu ou pas hiérarchisé et anti-perspectif (non axé, non centré). Dans ce cas, les concepteurs ont privilégié les rapports plastiques entre les bâtiments à l'obéissance à une centralité ou l'inscription dans la topographie du site (courbes de niveau etc.). Ces types de plans restent néanmoins centrés sur une tour, un centre civique ou commercial. Ce sont eux qui, très introvertis, ont le plus pâti des crises économiques des années 1970 et 1980.

Parmi ces plans, un tiers forme un tissu urbain à partir de la répétition d'un type (groupes de barres parallèles, plots disséminés) ou à partir d'un immeuble proliférant (typologies "Million" de Georges Candilis à La Viste). On trouve aussi des plans en îlots, soit en site urbain continu, soit en site ouvert. Les architectes ont alors recherché une certaine continuité du bâti (La Castellane est composée sur une tour jumelle bordée d'îlots ouverts).

Ces opérations ont dû composer avec un socle naturel souvent mouvementé mais la topographie n'a

pas entraîné des modifications sur les types de plan de masse (les barres pliées de La Rouvière se sont adaptées au site).

L'impact des grands ensembles sur la ville

Les grands ensembles de logements collectifs ont profondément remodelé le territoire marseillais. Leur mode d'organisation a permis de réaliser une forme d'habitat très fonctionnelle (logements plus vastes, double orientation, espaces de dégagement, vues lointaines...) mais il a aussi entraîné une fragmentation du territoire urbain (opérations indépendantes les unes des autres), et la création d'un tissu lâche (déperdition d'espaces) et d'espaces limitrophes peu ou pas qualifiés ("entre-deux" ou non-lieux). La précipitation et l'économie avec lesquelles la plupart des opérations ont été menées, dans un contexte d'urgence, a souvent conduit à l'aménagement sommaire des espaces extérieurs, à la réalisation tardive des équipements publics (absence d'espaces verts), et à une intégration insuffisante dans la ville (certains quartiers sont restés enclavés dans les limites des domaines bastidaires). Leur rôle de centralité reste limité car elles manquent des services à la population nécessaires pour créer de véritables centres de vie, alors qu'elles représentent chacune la population d'un village moyen.

Souvent opérées dans une ignorance mutuelle, et sans transitions urbaines aménagées (ruptures dans les cheminements inter-quartiers, sentiment d'isolement), elles ont créé des ruptures d'échelles. Les contrastes volumétriques ont été parfois accentués par les erreurs d'implantation. Les déséquilibres formels ont été d'autant plus marqués que les tissus riverains étaient mixtes et donc très hétérogènes. Certains ensembles ont, toutefois, bénéficié d'intentions plus affirmées et d'une conception plus étudiée (expérimentation de nouvelles formes d'habitat, organisation urbaine lisible basée sur l'articulation d'espaces publics, souci d'intégration dans le paysage du littoral...) et témoignent de façon qualitative de ce mouvement d'urbanisation qui a largement marqué le territoire marseillais.



LE GRAND ENSEMBLE DE LA MAURELETTE VU DEPUIS TOUR SAINTE (SAINT-JOSEPH)

La ville diffuse, littorale, des franges

Depuis les dernières décennies du XX^e siècle, l'évolution de la ville de Marseille est marquée par une urbanisation extensive des dernières réserves foncières (notamment les domaines des bastides), sous forme d'immeubles collectifs et de maisons individuelles, souvent en confrontation avec les franges naturelles, espaces d'entre-deux entre ville et campagne, supports de projets qui présentent d'autres enjeux de protection et de valorisation, et sur des zones contraintes (littoral, ruptures de pente, aplombs sur la mer...).

Le desserrement urbain

Après des siècles de cristallisation autour du port, l'évolution de la ville-centre a été marquée dans les années 1960-1980 par la désindustrialisation, le desserrement programmé des entreprises. Les nouveaux documents d'urbanisme pour la commune (projet de SDAU en 1975 et POS en 1978), élaborés dans le contexte de la mise en place d'un "schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise" et en cohérence avec lui, ont orienté un redéploiement du système urbain marseillais. La ville a voulu s'organiser de façon polycentrique, avec un centre ancien spécialisé pour les fonctions supérieures d'une métropole régionale (Centre directionnel notamment appuyé sur le Centre méditerranéen de commerce international associé au Centre commercial

de la Bourse...) et quatre centres secondaires (Bonneveine, La Valentine, Château-Gombert et Saint-André). Cette nouvelle structure qui a été accompagnée par un ajustement des principaux tracés de grande desserte à l'échelle de la métropole (autoroute du Littoral). Un très grand nombre de Marseillais a quitté le cœur de l'agglomération et a migré vers les confins du terroir de Marseille et, au-delà, dans le territoire métropolitain. Partis en quête d'une nouvelle forme d'habiter moins dense, ils ont gagné une périphérie qui semblait pouvoir répondre à cette aspiration.

Le développement en diffus

Cette délocalisation résidentielle s'est traduite par une multiplication de quartiers indifférenciés, néo-villageois,



QUARTIER DE LA CROIX-ROUGE

développés en diffus. Elle s'est révélée coûteuse en matière d'infrastructures et de transports en commun. Dans la vallée de l'Huveaune, le développement urbain s'est effectué en archipel à partir d'un chapelet de noyaux villageois très compacts (La Valentine, La Fourragère, Saint-Marcel). Les logements collectifs et les quartiers pavillonnaires y sont cloisonnés, cernés par les unités industrielles très fractionnées établies en fond de vallée ou englobés dans les extensions urbaines autonomes réalisées sans programme d'ensemble. Ce territoire est caractérisé par un bâti vieillissant et de qualité très inégale (secteurs riverains de la RN8), un parc social important avec des risques de dégradation, des quartiers enserrés et pénalisés par la proximité des infrastructures et paradoxalement mal desservis et mal reliés au centre-ville, et une forte pression foncière qui rend l'acquisition de terrains difficile. Le développement rapide et désordonné n'a pas permis de composer un maillage de voies efficaces et d'aménager des façades urbaines.

TISSU HÉRITÉ

Les quartiers pavillonnaires des franges

Qu'ils soient conçus sur une trame arborescente, en grappe, constitués en archipels ou organisés en belvédère sur le rebord d'un plateau, les lotissements construits sur les piémonts sont des morceaux de ville souvent peu lisibles (alternances de zones de densités contrastées, tracé des voies méandreux, cul-de-sac avec raquette de retournement...). Ils contribuent fortement à la déstructuration du grand paysage de la commune, en s'imbriquant dans les vestiges des dernières zones agricoles ou en les englobant. Ils créent des zones de "frottement" (la ville se retrouve au contact de zones naturelles menacées et protégées) et un effet de fermeture (l'accès aux massifs est rendu difficile).

Des quartiers isolés et peu lisibles

La contrainte du relief et le développement de l'armature autoroutière ont provoqué un éparpillement puis un

glissement de l'urbanisation en individuel dense vers les piémonts. Les logements collectifs et les quartiers pavillonnaires se sont même disséminés sur les adossements



GROUPE D'HABITATIONS "COLLET DES COMTES" - QUARTIER SAINT-MARCEL

calcaires, parfois en contact direct avec des espaces naturels ou des zones de protection intégrale des sites, comme sur le versant sud de la vallée de l'Huveaune. Se retrouvant progressivement enclavés à l'intérieur d'un système pavillonnaire en extension, beaucoup de ces quartiers ont fini par banaliser le paysage urbain avec la répétition d'une typologie unique et avec une densité visuelle que leurs habitants croyaient, pourtant, au départ, éviter (lotissement Batarelle Village). Les zones pavillonnaires, qu'elles soient littorales ou périphériques, ont presque toutes connu un processus de densification dans les décennies qui ont suivi leur ouverture à l'urbanisation.

L'intégration dans la nappe urbaine des noyaux villageois restés en marge de la ville

Dans les dernières décennies du XX^e siècle, les noyaux villageois ont subi une pression immobilière forte et ils ont été encerclés par le tissu pavillonnaire (Château-Gombert, La Treille, Les Camoins, Éoures...). À leur niveau, en format réduit, ces entités devenues à la fois rurales et urbaines ont connu les phénomènes de croissance qui avaient marqué la ville-centre à une autre échelle. Le passé agricole se lit néanmoins encore autour des noyaux villageois qui ont été moins affectés par l'industrialisation : ils témoignent encore de ce qu'étaient le terroir marseillais et l'ancien système de culture et d'utilisation de l'espace.

D'anciens hameaux temporaires désormais habités en permanence

Au sud du port de La Pointe rouge, les bords de mer ont été habités à partir du XIX^e siècle – et jusque dans les années 1920 – par des pêcheurs et des ouvriers qui travaillaient dans les fabriques de produits chimiques égrenées sur le littoral. A proximité du village-rue de Montredon, un hameau pittoresque s'est peu à peu formé autour du port de La Madrague et à partir des premiers "cabanons", des constructions modestes et rudimentaires où l'on venait passer les dimanches et

TISSU HÉRITÉ

Les quartiers de "type cabanonier"

Les hameaux cabanoniers sont progressivement apparus au XIX^e siècle le long du littoral autour de mouillages et d'usines. Ils sont caractérisés par un habitat en série auto-construit sous forme de petites constructions disposées en ordre continu, des parcelles étroites entièrement construites ou uniquement du côté rue et libres sur l'arrière, des constructions basses (RdC à R+1), et la répétition du même module de construction sur toute la longueur des alignements (surélévations postérieures). Les espaces libres en cœur d'îlot sont rares, excepté sous forme d'étroites voies de circulation latérales et transversales, les traverses. Il n'y a pas de distinction entre la chaussée et les trottoirs. Ces quartiers originellement à fréquentation hebdomadaire ou saisonnière sont longtemps restés sans assainissement.

les jours de fête (une version populaire des bastides). Au XX^e siècle, un quartier pavillonnaire constitué de petites villas s'est développé entre le noyau villageois et le port. Le lieu-dit des Goudes était une solitude pastorale quand un entrepreneur a acheté l'essentiel du territoire pour y faire construire quinze cabanons réalisés en bandes entre 1894 et 1914 à l'emplacement d'une usine. Dans les années 1930, d'autres cabanons disséminés ont été bâtis pour des pêcheurs de Mazargues. La transmission de cet habitat secondaire à fréquentation hebdomadaire ou saisonnière a longtemps été assurée d'une génération à l'autre. Au cours du XX^e siècle, la population d'origine a été peu à peu renforcée par l'arrivée de résidents permanents et les hameaux ont été densifiés (adaptations, surélévations, adjonctions de pièces).

TISSU HÉRITÉ

Les quartiers littoraux

E emblématiques de Marseille, les quartiers littoraux sont aujourd'hui très différents les uns des autres du fait du grand nombre de modifications qu'ils subissent. Des cabanons des pêcheurs ont été transformés en habitations précaires puis en "résidences de week-end" puis, à nouveau, en "résidences principales". De grandes villas apparaissent entre les maisons d'habitation traditionnelles R/R+1. La pression foncière aux Goudes a entraîné l'évolution du cadre bâti avec des maisons plus hautes, plus grandes, pourvues de baies vitrées et de terrasses, et sous la pression économique, des commerces de plus en plus grands, avec des pas de porte plus larges, des terrasses aménagées sur le domaine public, sans aucun rapport avec l'échelle du quartier. Les secteurs urbanisés littoraux, emblématiques du développement urbain original de Marseille et pourvus d'une qualité morphologique exceptionnelle, intéressants pour le rapport entretenu entre site et occupation humaine, sont en train de disparaître progressivement, du moins de perdre ce qui fait leur identité et leur originalité. Il est désormais nécessaire de responsabiliser la population et de sensibiliser les différents acteurs de la ville pour que ces quartiers emblématiques et très particuliers préservent leur qualité de vie, ne subissent pas la pression foncière et pour que l'on n'y voit pas apparaître un profil normalisé. Toutefois, leur évolution ne saurait être remise en question par une vision nostalgique : ils méritent aussi la modernité.



LA MADRAGUE-DE-MONTREDON, EXEMPLE D'ANCIEN HAMEAU TEMPORAIRE DEVENU QUARTIER RÉSIDENTIEL

L'amorce d'une façade urbaine littorale

La ZAC des Vagues est un programme d'habitat mixte constitué de petits collectifs et de maisons individuelles (27 pavillons R+2 et 200 logements collectifs R+3 à R+4) réalisé sur une friche située en bordure de l'hippodrome de Borély. Ce programme s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du littoral urbain sud qui a débuté avec l'élargissement de la promenade de la Corniche mené de 1957 à 1968 et qui s'est poursuivie avec la création des plages du Prado. Une première opération dans le quartier de la Plage – la ZAC de l'Amiral Muselier – avait amorcé dans les années 1970 la constitution d'une façade urbaine continue en bord de mer, en rupture avec les quartiers résidentiels développés en diffus sur les pentes des collines. Faisant face aux équipements de l'Escale Borély liés à l'espace public balnéaire, le quartier des Vagues (commercialisé en 2002) a renforcé l'offre en logements tout en contribuant à la formation d'un front de mer cohérent (continuité visuelle, recherche d'épaisseur urbaine).



PLAN-DE-CUQUES

Septèmes, Allauch et Plan-de-Cuques

Villages-sentinelles au Nord de Marseille

Septèmes-Les Vallons

Septèmes domine un étroit passage naturel qui donne accès à Marseille. Édifié à même la roche, au sommet de la colline principale, le fort du Belvédère pourrait avoir succédé à une station militaire antique (il est mentionné dans les archives de La Major de Marseille et dans un acte d'inféodation de la terre de Septèmes par le roi René en 1478). Les ruines de l'ouvrage témoignent des nombreux postes fortifiés qui furent édifiés au Moyen Âge pour protéger les couloirs naturels qui donnent accès à Marseille (vigie des Aygalades, de La Mure, de Saint-Antoine, Castel Jussioin, Camp Long de Notre-Dame de La Douane...). Un modeste village s'est formé autour de la chapelle Notre-Dame (XIIe siècle) et de la chapelle Sainte-Anne du Vallon du Maire (promue église paroissiale lorsque le village a été érigé en paroisse en 1711) puis le long de la route d'Apt.

Sous le Premier Empire, quand la guerre d'Espagne puis la politique du blocus continental eurent mis un terme aux approvisionnements en soude d'origine végétale, les savonniers marseillais durent se tourner vers la soude chimique dite "artificielle". Les premières usines s'établirent à Marseille et à Septèmes à partir de 1804. L'industrie s'est diversifiée et elle a imprimé sa marque sur le paysage de la commune pendant plus d'un siècle (vallon des Fabriques, vallon du Maire). Quelques vestiges de fours qui filtraient les métaux lourds, des remblais, des cheminées rampantes témoignent encore de l'existence d'un "village de métal", d'une usine d'osséine (matière gélatineuse qui servait de base à la fabrication de la colle) édifiée en 1898, de l'usine de superphosphate de chaux destiné aux entreprises d'engrais chimiques du vallon de La Rougrière (Compagnie générale des produits chimiques du Midi Duclos & Cie)

et la distillerie de térébenthine Brémond. L'urbanisation de la commune s'est effectuée d'une façon atypique, désordonnée, de tous côtés, dans le creux des vallons, en fonction des sites industriels et d'une topographie délicate, sous la forme de villages-rue.

Allauch et Plan-de-Cuques

Au XII^e siècle, pour surveiller l'entrée du territoire marseillais et faire appliquer des droits de péage, l'évêque de Marseille Raimond I^{er} fit édifier la place forte de Ners sur une butte contournée par le ruisseau du Jarret. Les vicomtes de Marseille cédèrent un siècle plus tard la seigneurie d'Allauch au chapitre de la cathédrale de La Major de Marseille (1122). Les chanoines, seigneurs spirituels et temporels des terres du village jusqu'à la Révolution, firent rapidement édifier un nouveau château sur le mont Rodinaccus (1141-1148), plus robuste, plus sûr et doté d'une chapelle (ce fort fut démantelé au cours des Guerres de Religion, entre 1594 et 1596, à la demande des Marseillais qui craignaient qu'il ne tombât entre les mains des protestants). Il en subsiste une poterne, des vestiges de rempart et la chapelle Notre-Dame-du-Château. Le village est resté immuable pendant plusieurs siècles. La construction du canal de Marseille et l'arrivée de l'eau courante en 1888 ont amorcé un premier développement mais ce sont les mises en service successives des lignes de tramway électrique reliant Marseille à Plan-de-Cuques en 1902 puis La Bourdonnière et Allauch via La Pounce en 1908 qui ont marqué la fin de l'isolement du village. Plan-de-Cuques était un lieu-dit d'Allauch, un hameau agricole réparti de part et d'autre de la route qui mène à Marseille. La commune fut créée à la suite du détachement de 1937.

Continuités urbaines de Marseille

Adossés au massif de l'Étoile, les trois centres urbains frontaliers de la limite Nord de Marseille offrent trois exemples d'urbanisation en continuité avec la commune-centre. Leur essor remarquable depuis les années 1960 est dû, principalement, à leur capacité à attirer les populations désireuses d'échapper aux désagréments de la ville-centre et de trouver une qualité de vie meilleure dans une «périphérie verte», au pied des collines. Le succès des communes d'Allauch et de Plan-de-Cuques réside dans leur proximité immédiate avec la ville-centre, leur cadre de vie privilégié (centre ancien pittoresque ou «centralité villageoise», présence du vert, vues lointaines) et une offre en services publics étoffée. Les grands déplacements de population se sont traduits par des urbanisations en nappe répétitives, l'offre immobilière standardisée ayant souvent fait apparaître des extensions résidentielles similaires et dépourvues de cachet.

La forte croissance urbaine d'Allauch s'est d'abord opérée dans la plaine agricole puis rapidement au contact direct des villes de Plan-de-Cuques et de Marseille. À Plan-de-Cuques, les urbanisations se sont rejointes pour créer des continuités urbaines. Le passage d'une commune à l'autre s'opère sans qu'il soit possible de repérer la limite (transition Marseille-Plan-de-Cuques depuis La Croix Rouge avec un tissu tenu par un bâti organisé en bande). Il peut aussi donner une image peu valorisante (paysage discontinu de l'entrée de ville de Plan-de-Cuques depuis Allauch par la D44f). Les commerces typiques du «périurbain», seulement accessibles en voiture, dits «stations-service», créent des rives urbaines hétéroclites et sans épaisseur.

Le secteur de Notre-Dame-Limite où Marseille rencontre Septèmes est un exemple d'«espace d'imbrication». Cet ancien village-rue étroit dédié au transit routier accueille le grand ensemble «La Gavotte-Peyret», une réplique des quatre grands ensembles de logements collectifs marseillais tout proches (La Solidarité, Bourrellys, Kallisté et Granière). Avec environ 1500 habitants

(près de 15 % de la population totale de Septèmes), cette opération constitue une singularité de taille dans le processus d'urbanisation de la commune. C'est aussi la dernière pièce de l'avancée urbaine marseillaise des années 1960-1970. Isolée du reste de la commune, elle n'en a pas moins radicalement modifié son paysage urbain.

À l'extrémité nord-ouest du territoire communal de Septèmes, de l'autre côté de l'autoroute, l'urbanisation du vallon de La Gazelle à partir du début des années 1960 s'est faite en continuité de celle des Pennes-Mirabeau.

Des développements résidentiels contrastés

Allauch

En l'espace de cinquante ans, la commune d'Allauch a connu une croissance démographique spectaculaire. La population est passée de 11 200 habitants en 1975 à environ 20 690 en 2012.

La ville s'est développée en couronne autour d'un noyau ancien construit sur un éperon, ramassé et homogène, emblématique et identifiable de loin (Le Village) à partir de hameaux (La Pounche, Le Logis Neuf, aujourd'hui les pôles les plus urbanisés) et de groupements de fermes, selon les possibilités offertes par la topographie (La Pie d'Autry, Enco de Botte, Pichauris, Montespín-Les Bellons...). L'éparpillement urbain est complété par les quartiers de Saint-Roch, Les Tourres, Carlevan et Les Embus. À l'exception d'un lotissement dense (Le Grand Puits), les quartiers ont été urbanisés en diffus, sous la forme de lotissements très ramifiés.

Plan-de-Cuques

La commune de Plan-de-Cuques présentait encore un caractère agricole marqué en 1962 avec un centre tou-

jours réduit à quelques maisons implantées le long de la RD908. La métamorphose est survenue au début des années 1970 pour répondre à la demande d'un habitat agréable, hors de la ville-centre mais, en même temps, à proximité immédiate avec elle. À partir du hameau-rue, un «tapis de pavillons» s'est déployé dans le paysage avec des ramifications multiples et complexes : Bon Rencontre, Les Boileaux, Les Rampins, Les Ambrosis, Mordeau... La commune a été créée par détachement à partir d'Allauch en 1937 à partir d'un lieu-dit placé en avant-poste d'Allauch : elle ne possède donc pas de centre ancien. La «ZAC Centre-ville» a été créée en 1972 pour tenter de pallier le défaut de centralité.

Étendue en 1986, l'opération qui couvrait une superficie de 84 hectares a permis de réaliser des logements collectifs avec des commerces en rez-de-chaussée complémentaires de ceux implantés de long de la RD908 dans le but de créer une animation commerciale. En raison du gabarit des bâtiments et de la forme urbaine choisie, ce secteur joue le rôle de centre-ville «dense» de Plan-de-Cuques. L'opération s'est déroulée depuis le centre en direction des quartiers Nord puis en direction des quartiers Sud.

Septèmes-les-Vallons

Septèmes-les-Vallons était un ancien péage médiéval au croisement de deux routes d'accès à Marseille (les actuelles RN8 et RD543), et son cœur de ville actuel s'est seulement constitué au XIXe siècle au moment de la création des industries de la soude et de l'ouverture des carrières, l'habitat se développant alors le long des deux axes. Sa faible épaisseur et la présence de friches industrielles nuisent aujourd'hui à sa lisibilité urbaine. Dans les années 1950-1960, les extensions pavillonnaires se sont donc plutôt opérées à partir du socle foncier de domaines bastidaires (Fabrégoules, La Basse, La Haute-Bédoule). Dans les années 1970, l'urbanisation s'est développée par vagues de construction successives, en chapelet, essentiellement à l'ouest du territoire communal et à proximité des infrastructures routières (RN8,

Départementales 59c et 543, autoroutes A7 et A51). Dans la continuité du centre-ville, on trouve le quartier Les Caillols-Les Peyrets qui marque la limite Nord de la commune. Il est formé par l'assemblage de lotissements et d'opérations immobilières souvent refermées sur elles-mêmes et d'un ancien hameau, Les Caillols. Les autoroutes et leurs bretelles marquent fortement un relief déjà très fragmenté et ont contribué à la partition de la commune en trois grands secteurs : un espace urbain le long de la RN8, un secteur collinaire (Les Cadeneaux et La Gazelle) à l'ouest de l'A7 et le quartier de La Haute-Bédoule au nord de l'A7 et de l'A51.

Une «périphérie verte» peu à peu saturée

Allauch est la seule commune limitrophe de Marseille qui a conservé des coupures vertes avec elle. Malgré les avancées de l'urbanisation diffuse, la commune est parvenue à maintenir des «couloirs verts» (canal de Marseille) et des espaces ouverts non urbanisés (Le Vallon Vert, La Tuilière, la coupure entre La Pounche et les quartiers marseillais de La Croix rouge et des Olives) qui donnent, aujourd'hui, un supplément d'agrément très appréciable aux quartiers résidentiels. Le plateau des Aubagnens est fortement urbanisé mais la densité bâtie y est demeurée assez faible et une grande partie de la végétation a été préservée.

Pour contenir la pression foncière, les documents d'urbanisme ont cherché à limiter les zones constructibles et refusé la construction de toute infrastructure qui dénaturerait le paysage de la commune (autoroutes, grandes surfaces).

Les disponibilités foncières sont désormais réduites car les extensions des années 1960-1980 ont rapidement rencontré des contraintes fortes (escarpements, massifs boisés, villes voisines). Les quartiers pavillonnaires constitués offrent peu de zones de réserve.

À Plan-de-Cuques, plusieurs lotissements ont assuré la liaison entre la ZAC Centre-ville, la ZAC des Vidares

TISSU HÉRITÉ

Castors Isabella : habitat sériel construit par une Société coopérative

L Dans les années 1950-1960, le Mouvement d'auto-construction coopérative des Castors, apparenté aux expériences des "cottages sociaux" de l'entre-deux-guerres, a tenté de pallier l'insuffisance de la construction en France. À Pessac, Bayonne, Montreuil, Villeurbanne ou Marseille, des gens de tous horizons ont acheté des terrains et construit eux-mêmes leurs habitations. Les maisons ont été ensuite distribuées à chacun par un système de tirage au sort. Le principe de l'apport-travail (le travail, collectif, est effectué pendant les heures de loisir) vient pallier l'incapacité des personnes ainsi associées à financer l'achat ou la construction d'un logement. Ces regroupements ont été une réponse militante de différents mouvements politiques et sociaux à la crise du logement. La part de l'aspect communautaire a été variable suivant les opérations mais celui-ci a toujours joué un rôle important dans l'organisation du Mouvement en favorisant les rencontres des membres et les échanges entre les regroupements. Le chantier du quartier "Isabella" a duré de 1969 à 1973 et 3 000 heures de travail ont été nécessaires pour construire chaque habitation. Au même titre que les Castors de Marseille (Servières, La Dauphine et La Germaine), situés dans le quartier de La Deforme dans le 15^e arrondissement, les Castors Isabella constituent une remarquable expérience d'auto-construction. Les initiateurs du projet ont cherché à composer avec la topographie (le dénivelé entre le point bas et le point haut est de 70 mètres) pour créer une "petite ville" à la campagne, une "densité villageoise". C'est l'architecte François Bart (1908-1984) qui a conçu le plan d'ensemble définitif. Si la mise au point du plan des logements a été rapide, en revanche, leur implantation a dû être repensée (réévaluation des contraintes, optimisation du tracé des routes, recherche d'une certaine modularité dans la conception de la construction pour faire baisser les coûts). La cohérence de la forme urbaine a été préservée grâce au règlement intérieur du Conseil syndical des Castors. Le quartier est composé de maisons mitoyennes identiques, accolées deux par deux ou organisées en bande, sur un parcellaire étroit, le long des courbes de niveau (une partie du logement est construite dans la pente, le garage se trouve en sous-sol). Les concepteurs ont eu l'ambition d'optimiser l'implantation sur le site tout en prenant en compte la vie quotidienne, la vue, le bruit, l'intimité et l'ensoleillement. Leur parti d'aménagement a cherché à inscrire le quartier Isabella dans la lignée des villages bâtis par étapes et sur plusieurs siècles, où chaque nouveau venu plante ou oriente sa maison un peu différemment des précédents. Il a ainsi traité les vis-à-vis, introduit des angles protecteurs et des pièces-tampons dans chaque bande de maisons. Il a créé de légers décalages pour que chacun puisse bénéficier de la lumière. Les variations dans l'implantation sur la parcelle ont aussi permis de limiter la monotonie que peut produire la duplication d'une forme architecturale constante : légèrement décalées les unes par rapport aux autres, les maisons en bande créent une modulation ("effet de piston").

TISSU HÉRITÉ

Le Pré de l'Aube

Le programme de logements "Le Pré de l'Aube" qui associe de l'habitat individuel et de l'habitat collectif a été porté par la Société municipale d'accèsion à la propriété "La Septémoise" (S.O.M.A.P.). Le règlement de copropriété a été établi en 1962 et le chantier a débuté en 1964 pendant le mandat du maire Raoul Oreille.

L'opération comprenait deux cent quarante logements répartis en huit grands collectifs, dix-neuf petits collectifs et six pavillons de plain-pied, trente-six garages, deux cent quatre places de stationnement aérien, trois boutiques en sous-sol, un Centre social, une chaufferie et une station en alimentation en eau. La cohérence de la forme urbaine a été préservée grâce au règlement de copropriété. Les concepteurs du projet ont cherché à créer un cadre de vie diversifié et harmonieux. Les façades sont animées par une alternance de pleins et de vides ou une double série d'arcs surbaissés (parkings et derniers niveaux), et réchauffées par des claustras en brique aux motifs variés très graphiques et l'appareil en panneresse des panneaux des allèges. Les murs de clôture en escalier qui suivent la pente, des murs-bahuts constitués de cadres en brique parfois surmontés de panneaux ajourés en béton ou en brique présentant des motifs géométriques (cercles entrelacés, vagues) attestent du soin particulier apporté à l'aménagement du quartier et renforcent sa spécificité. La variation dans l'implantation des petits collectifs a aussi permis de limiter la monotonie que peut produire la duplication d'une forme architecturale constante : légèrement décalés les uns par rapport aux autres, ils créent une modulation.

Copropriété organisée à partir du découpage d'une grande parcelle en quatre parts par une voirie en boucle (en forme de symbole infini coupé), rassemblant 8 grands collectifs, 19 immeubles organisés en bande ou en discontinu et 6 pavillons isolés.



(1985) et la ZAC Sainte-Euphémie (1997) en occupant, en grande partie, le piémont du massif de l'Étoile, et la quasi-totalité des terrains disponibles de la commune s'est ainsi retrouvée urbanisée.

À Septèmes-les-Vallons, les urbanisations du vallon de La Gazelle (Le Pré de l'Aube, Les Castors Isabella, Le Hameau Saint-Laurent, L'Oliveraie, Le Pré Vert, L'Arlésienne, Les Genêts...) se sont faites au contact des secteurs boisés jusqu'en 1986. Les écarts ont aussi été urbanisés en diffus, au creux des vallons, malgré les risques d'inondation parfois aggravés par la modification de la topographie : le vallon de La Rougrière, le vallon du Maire et le vallon de Fréguières.

BASSIN EST

CARNOUX-EN-PROVENCE,
CASSIS, CEYRESTE, GÉMENOS,
LA CIOTAT, ROQUEFORT-LA BÉDOULE



LA CIOTAT

Carnoux-en-Provence, Cassis, Ceyreste, Gémenos, La Ciotat, Roquefort-La Bédoule

Les postes avancés à l'Est de Marseille

Ceyreste, la cité

Les premiers peuplements avérés sur le territoire de Ceyreste semblent remonter au Néolithique avec la présence de tribus Celto-Ligures sur un oppidum construit dans le vallon de Gendame à l'ouest du village. Les historiens hésitent encore sur l'origine de la ville. Serait-ce un poste avancé de Massalia ? Une citadelle plus tardive édifiée à partir du IX^e siècle lors des invasions sarrasines ? (le nom de la «villa Cezireste» mentionnée au XI^e siècle pourrait provenir de l'arabe al-Jaz'ir, la «marche», l'«avant-poste»).

Le village actuel s'est développé au Moyen Âge. Il a successivement appartenu aux vicomtes de Marseille, du X^e siècle au XII^e siècle, à la Maison des Baux puis à l'abbaye Saint-Victor de Marseille, à partir du XIV^e siècle. Le village de La Ciotat situé en contrebas servait de port de pêche et d'approvisionnement.

Du dispositif défensif médiéval qui comptait à la fin du Moyen Âge la citadelle des Baux du XIII^e siècle («fortalitium») et quatre enceintes contenant les extensions successives, subsistent encore la Porte Notre-Dame, l'une des deux portes de la première muraille qui entourait le château et le premier bourg ; la tour voisine édifiée pour renforcer la jonction entre le rempart primitif et une seconde muraille édifiée au XV^e siècle, la porte Rimée, un arc place Cupif et des pans de muraille intégrés dans les murs de quelques maisons (le dispositif militaire fut démantelé en 1592 sur ordre du duc d'Épernon en représailles contre la cité qui soutenait la

Ligue). Le centre historique a aussi conservé un labyrinthe de venelles tortueuses et quatre passages couverts, les «cabarotes» (ou «cabarottes»), des passages couverts sous les maisons, étroits et pavés (arche basse en gros appareil de pierre de taille, plancher à grosses poutres apparentes, selon les cas).

La Ciotat, le bourg

Le site de La Ciotat fut occupé dans l'Antiquité par une villa gallo-romaine et une nécropole. C'était aussi une station de l'itinéraire maritime d'Antonin (le poste de guet se trouvait sur le cap de L'Aigle) et le port de l'oppidum de Ceyreste («Citharistas Portus»).

Au VII^e siècle, les pillages des Burgondes, des Goths et des Sarrasins obligèrent la population côtière à se réfugier sur l'oppidum et le bourg fut longtemps abandonné.

En 1303, le comte de Provence Charles II ramena une sécurité relative en réglementant la garde des côtes et en instituant des vigies. Une petite agglomération se reconstitua autour du mouillage. Très modeste (200 habitants), la «Civitas» est demeurée sous la tutelle de Ceyreste jusqu'en 1429. De graves querelles concernant la garde des terres «communes» ayant éclaté entre la cité et le bourg, une charte accordée par le seigneur-abbé de Saint-Victor Guillaume Dulac procéda au partage du territoire entre les deux communautés.

Le bourg de La Ciotat se développa rapidement

(construction du Fort Béroard en 1551) et le port égala en activité celui de Marseille. Des familles italiennes originaires de Gênes s'installèrent et la ville construite selon un plan régulier finit par compter 12 000 habitants à la fin du XVI^e siècle. La ville s'entoura de fortifications (les boulevards Jean Jaurès et de La République, et la rue Guérin reprennent le tracé des murailles).

Le XVII^e siècle fut le premier âge d'or économique de La Ciotat. La ville accueillit de nombreuses confréries et congrégations. Ses négociants créèrent des comptoirs au Moyen-Orient. La construction navale fut florissante (chantiers de L'Escalet). En 1675, un deuxième accord avec Ceyreste permit un agrandissement territorial jusqu'aux limites actuelles. De cette période prospère, la ville conserve un plan orthonormé ambitieux (parcelles régulières, largeur des rues homogène) et un grand nombre d'édifices religieux et civils remarquables (église Notre-Dame de La Compassion, couvents, chapelles, hospice, hôtels particuliers...). L'épidémie de peste qui ravagea la Provence en 1720 épargna la ville, la commune ayant décidé de fermer ses portes aux

étrangers et aux troupes de la garnison de Marseille pour se protéger du fléau.

Le XVIII^e siècle, en revanche, est le siècle du lent déclin de La Ciotat. Marseille, jalouse de sa prospérité, entreprit auprès des gouverneurs de Provence une campagne d'entrave de son commerce maritime : les navires durent faire obligatoirement une quarantaine à Marseille et se détournèrent de La Ciotat. Les guerres de la Révolution puis de l'Empire accentuèrent la décadence (les Anglais bloquèrent le port). On ne dénombrait plus que 5 000 habitants au début du XIX^e siècle.

C'est le développement des ateliers de construction maritime - qui existaient depuis le XVII^e siècle dans l'ombre des arsenaux de Marseille et de Toulon - qui marqua le second essor urbain au milieu du XIX^e siècle. En 1835, la capacité du port fut doublée grâce à la construction de la jetée du Bérourard. En 1859, le chemin de fer arriva à La Ciotat et Armand Béhic, Directeur des Messageries, inaugura le premier bassin de radoub en 1869. Le boulevard Guérin fut tracé à l'emplacement du rempart démoli en 1836 entre le quai de la Consigne



CENTRE HISTORIQUE DE LA CIOTAT

et la Porte des Fainéants. La ville fut éclairée au gaz à partir de 1861 et on construisit un nouvel hôtel de ville en 1864. De 1871 à 1914, la Compagnie des Messageries, devenues "Maritimes" fit connaître un second âge d'or économique à la commune : c'était la grande période de l'expansion coloniale au Proche et au Moyen-Orient. En 1906, la population dépassa à nouveau les 12 000 habitants.

Le tourisme commença à se développer à La Ciotat dans les années 1860 à partir de l'élan donné par Victor Delacour, ingénieur des constructions navales et directeur des travaux de la Compagnie des Messageries Impériales, qui se fit bâtir la grande Villa d'Arcy. Le port des Capucins fut aménagé en 1870, un établissement de bains de mer fut créé en 1873, et de belles villas au style éclectique sont apparues sur le front de mer. La Villa des Tours (1897) et la Villa Maria (vers 1900)

témoignent notamment du raffinement de la station de villégiature à la Belle Époque.

Gémenos, village aristocratique

La localité de Gargaria s'est formée à partir d'une villa gallo-romaine et d'un lieu de culte à Bacchus et Diane. Elle a accueilli un marché au grain réputé, accédé au rang de cité au IV^e siècle et brièvement à celui d'évêché au V^e siècle. Elle a ensuite vécu à l'ombre de l'abbaye de Saint-Pons. Le prieuré édifié du XVII^e siècle a accueilli un hôpital et une infirmerie.

Le "village central" de Gémenos s'est constitué à la fin du Moyen Âge. Le village perché et fortifié originel, situé au-dessus de la vallée de Saint-Pons («Castrum Gemini», mentionné en 1001) fut abandonné dans la

TISSU HÉRITÉ

Le village de la famille d'Albertas

La ville de Gémenos a été profondément marquée par la présence de la famille d'Albertas. Nicolas et Gaspard d'Albertas, héritiers d'une riche famille de négociants marseillais, ont acheté le marquisat de Gémenos en 1563. Le château fut édifié entre 1579 et 1590 au centre d'un vaste domaine constitué de parcs, de jardins et de diverses résidences. Il a été remanié aux XVII^e et XVIII^e siècles. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le marquis Jean-Baptiste d'Albertas et sa femme, passionnés par l'art des jardins, l'horticulture et les animaux exotiques, firent bâtir près du château une ménagerie, une pépinière, et deux bâtiments aux façades ouvertes de baies vitrées : une serre et une orangerie qui abrita jusqu'à 1 250 arbustes. Les Granges furent édifiées à partir de 1754. Reliées au château par un souterrain, elles regroupaient en un seul lieu toutes les activités de transformation et de stockage des produits finis du domaine : logements du personnel, ateliers, grenier à blé, remises, colombier, glacière, cellier avec sa cuve à écraser le raisin, cabaret, écuries et chapelle. Pour pouvoir se détendre à l'écart du village, le marquis d'Albertas fit édifier un pavillon de chasse dans la plaine de Jouques. L'édifice fut achevé en 1772. Un grand parc à la française fut aménagé tout autour avec des parterres aux motifs géométriques, des topiaires, des bosquets, des bassins, des terrasses ombragées et des fontaines. La propriété de La Magdeleine fut aménagée pour le troisième fils du marquis d'Albertas, président de la cour des comptes de Provence de 1775 jusqu'à la Révolution. Elle a abrité un hôpital militaire auxiliaire en 1915, une maison de famille, Le Bercaïl, puis un hôtel à partir de 1932 (L'Hôtellerie du Parc). Malgré les détachements de parcelle, l'esprit de l'immense domaine originel est préservé (orangerie, allée, bassin).

première moitié du XV^e siècle. Au même moment, la vallée de Saint-Pons - qui avait constitué le centre de vie principal du terroir pendant tout le Haut Moyen Âge - était désertée tandis que les habitants du quartier de Garguier, restés dispersés depuis le Bas Empire sur l'ancien domaine d'une villa gallo-romaine devenu, ensuite, le centre de la petite cité éphémère de Gargario, choisissaient de se déplacer vers un site plus approprié à l'est. La population se regroupa autour de la nouvelle église Saint-Martin, signalée comme étant de construction récente dans un document de 1494 puis le nouveau village se développa le long d'un axe Nord-Sud (actuelle rue de la République) jusqu'au château des marquis d'Albertas, achevé vers 1590, et le long des voies de communication (actuelles rue de Flore et de La Calade). Le centre historique de Gémenos a conservé les caractéristiques de la petite ville du Moyen Âge tardif : compacité du tissu bâti, hauteurs et volumes homogènes, épannelage régulier. La silhouette urbaine donne une impression d'harmonie et d'équilibre. Les maisons de village et petits immeubles datent essentiellement des

XVIII^e et XIX^e siècles mais aussi de la première moitié du XX^e siècle. Similaires, elles forment des fronts bâtis sur rue homogènes (façades sobres, nues et lisses, enduites et peu ornées, nombre limité d'éléments de modénature, à deux ou trois travées, généralement ouvertes d'une porte latérale mais pouvant parfois présenter une porte centrée et une porte de remise en arc plein cintre sur le côté).

Cassis, cité marchande

À l'époque romaine, le port de Carsicis vivait de la pêche, de la récolte du corail, de l'exploitation de la pierre de ses carrières et du commerce maritime avec l'Afrique et l'Orient. Il fit partie de l'itinéraire maritime de l'empereur Antonin le Pieux. La ville était établie autour des mouillages de l'Arène et du Corton et le port avançait jusqu'à l'emplacement de l'actuelle place Baragnon. Le port a disparu après l'effondrement de l'Empire romain au V^e siècle. La population a commencé à se réfugier sur



CENTRE HISTORIQUE DE CASSIS

le promontoire pour échapper aux invasions des Burgondes et des Ostrogoths puis elle s'y est établie durablement pour résister aux incursions arabo-berbères au VIII^e siècle autour d'une forteresse («Castrum Carsicis»). Aux XIV^e et XV^e siècles, les seigneurs des Baux bâtirent une nouvelle muraille pour renforcer les défenses contre la piraterie. En 1524, les Impériaux, soldats de Charles Quint, pillèrent la ville et détruisirent la citadelle.

Une présence au pied du château est à nouveau attestée à la fin du XIV^e siècle : les textes font état du «burgus» de Cassitis qui annonce "La Bourgade" du XVI^e siècle. Cette petite agglomération où vivent les pêcheurs et les négociants est clôturée par de simples barrières («barri») qui suffisent toutefois à la corseter et à la comprimer pendant plusieurs siècles. Elle se contracte même entre le XIV^e et le XVII^e siècle : malgré une population accrue, pour des raisons économiques, elle reste figée et jalonnée par des bornages en pierre ("montjoies") jusqu'en 1687. Au XVII^e siècle, les quais du port sont un peu élargis et de nouvelles maisons plus hautes sont édifiées : on passe de maisons très basses à des immeubles d'un ou deux étages dont le rez-de-chaussée s'ouvre sur un atelier, une boutique ou un magasin de pêcheur. La construction de ces immeubles, souvent en copropriété et loués, est encadrée : un arrêt de 1677 interdit aux particuliers de construire sans en prévenir les consuls au préalable, spécifiant que ceux-ci "veilleront aux alignements".

Le noyau historique de Cassis (La Bourgade) a conservé les caractéristiques de la ville du Moyen Âge et de ses extensions des XVII^e et XVIII^e siècles (quartier du Saint-Esprit, quartier Capelette...) : cohérence d'ensemble, compacité du tissu bâti, hauteurs et volumes constants, épannelage régulier. La silhouette urbaine du port est discontinue mais elle donne, néanmoins, une impression d'harmonie et d'équilibre. Les immeubles sont implantés en rangs serrés sur une trame de parcelles étroites adossées les unes aux autres. Ils contribuent à la formation d'îlots pleins ("ville remplie"), caractérisés par la répétition d'un même volume et créent une silhouette urbaine irrégulière mais contenue.

Les maisons et les petits immeubles qui datent essentiellement des XVIII^e et XIX^e siècles mais aussi de la première moitié du XX^e siècle constituent des fronts bâtis sur rue homogènes, présentent des façades sobres, nues et lisses, enduites et peu ornées (nombre limité d'éléments de modénature), à deux ou trois travées, percées de fenêtres hautes et étroites, fermées de volets persiennés, ouvertes d'une porte latérale, parfois précédées de degrés destinés à rattraper la pente (place Jean Jaurès). Les matériaux sont simples (appareil de moellon, pierre froide pour les soubassements, pierre calcaire dure pour les chambranles et les linteaux, enduit) et les couvertures sont traditionnelles (toit à un pan ou à deux versants, couverture sortante avec angles arrondis, génoises, tuile ronde).

Roquefort-La Bédoule, village double

Le premier village de Roquefort s'était formé autour du site fortifié de «Rocca Fortis» créé au VII^e siècle sur une barre rocheuse qui domine les baies de Cassis et de La Ciotat. Au XVI^e siècle, sa population prit la décision de descendre dans la vallée redevenue sûre et s'établit au lieu-dit Jas Rompu mais le nouveau village n'obtint son église qu'en 1734. L'église Saint-Jean-Baptiste fut construite avec divers matériaux prélevés sur le village médiéval de Roquefort - notamment ceux de la seconde église Saint-Jean-Baptiste -, l'église fut remaniée en 1913 puis réhabilitée en 2007 mais la cohérence générale et l'équilibre des proportions de sa façade atypique sont conservés.

Le quartier ouvrier de La Bédoule s'est développé au XIX^e siècle à un croisement de routes, sous l'impulsion des ingénieurs Roux et Tocchi et du marquis de Ville-neuve-Trans-Flayosc qui firent breveter en 1835 un procédé de fabrication du ciment et de la chaux. Une chapelle de style composite y est édifiée à partir de 1891 à l'instigation de la marquise.

Des «villes patchwork»

Dans les années 1950-1960, les grands ensembles de logements collectifs se sont développés à l'extérieur des centres agglomérés.

À La Ciotat, ils ont été implantés sur d'anciennes grandes propriétés et ils sont souvent éloignés voire totalement détachés du centre ancien. D'une autonomie très importante, ils ont constitué des enclaves coupées de leur contexte. Ils ont été caractérisés par la répétition d'un type (plots disséminés, tours sur pilotis, mélange de tours et de barres), plus rarement par une combinaison de bâtiments en système (mailles, assemblages). On trouve des plans en îlots, soit en site urbain continu, soit en site ouvert. Dans ce derniers cas, les architectes ont recherché une certaine continuité du bâti.

Pour la plupart, les barres et les tours ont été édifiées en tenant compte de deux contraintes : celle de l'ensoleillement (prospect et orientation) et celle de la facilité de construction (préfabrication et chemin de grue). Les édifices ont, par conséquent, été souvent orientés en désaccord avec le tissu urbain dans lequel ils étaient implantés entraînant, de fait, la disparition de l'alignement sur rue et une indépendance de l'implantation des nouveaux bâtiments par rapport à la voie.

Le cumul de ces opérations et leur imbrication avec le tissu constitué ont fait apparaître des centres urbains très hétérogènes. Le paysage urbain a été parfois bouleversé par des «prises de site» très fortes (ZUS de Fardeoloup à La Ciotat, résidences Les Trois caravelles, du Val d'Oré, Le Piconneau à Cassis. D'autres opérations résidentielles ont, au contraire, épousé les pentes des reliefs et leur architecture s'est mieux intégrée dans le paysage (par exemple, l'architecture de type «balnéo-provençal» le long de l'autoroute à La Ciotat).

La particularité du centre urbain de La Ciotat a longtemps été la grande homogénéité de son plan orthogonal avec des îlots longs et étroits et de hautes façades. Puis, une ville composite s'est brusquement formée au rythme des opérations de logements collectifs (Les Crêtes, résidence Guingalenson...) qui ont fait appa-

raître un tissu urbain très fragmenté. À Carnoux-en-Provence, la grille de lotissement en damier caractéristique de la ville neuve est apparue la solution la plus efficace pour répondre à une croissance rapide.

Certains grands ensembles vieillissants ont dû faire l'objet de programmes de requalification : le secteur Abeille-Maurielle-Matagots a été éligible à l'ANRU.

Les productions de logements collectifs des années 1980 et 1990 ont été moins spectaculaires mais elles ont marqué elles aussi le paysage des collines avec une organisation des bâtiments en barre et une architecture de centre-ville sortie de son contexte (Les Opalines à La Ciotat).

Le 24 mars 1957, à Casablanca, suite à la fin du protectorat français au Maroc en 1956, les entrepreneurs Émilien Prophète et Gilbert Cabanieu fondèrent la Coopérative Immobilière Française (CIF) dans le but de reloger une partie des Français du Maroc dans le sud de la France. Émilien Prophète opta pour 419 hectares d'un lieu-dit presque désert assis sur deux communes et deux cantons mais opportunément situé entre Aubagne et Cassis et proche de la future autoroute qui devait desservir Marseille et dont il connaissait le projet. La première opération de logements individuels est constituée par cinquante villas aux noms évocateurs - La Mireille, La Tramontane, La Cigale... - bâties sur les premières pentes au cours de la première phase d'urbanisation, selon des plans types. Ce sont des villas blanches, en RdC ou R+1, couvertes par un toit-terrasse. Les Carnussiens continuent à les appeler "les villas première génération" ou "villas à la marocaine".

TISSU HÉRITÉ

Carnoux-en-Provence, ville nouvelle

Jusque en 1958, dans le vallon où se déploie la commune de Carnoux, il n'y avait que deux propriétés agricoles, Les Carnoux et Le Mussuguet, et une ancienne bastide du XVII^e siècle transformée en hôtellerie (La Crémaillère, protégée sous le code CEP-EB1) où la CIF installa ses bureaux. Les travaux furent lancés en 1958 sous la supervision des architectes de la CIF, Jean Rozan et Henri Faure-Ladreyt, futurs co-auteurs de la Résidence Prado-Parc et de la Tour Cité Mazargues à Marseille. La cité fut un chantier permanent pendant de nombreuses années. Il fallait tout réaliser ex-nihilo (station de pompage pour approvisionner le vallon en eau, tout à l'égout et station d'épuration, conduites de gaz et réseau d'électricité, routes et voies de communication). L'école fut installée dans un garage et les messes célébrées dans l'ancien pressoir de La Crémaillère, le temps que l'église Notre-Dame d'Afrique (CEP-EG1) fût achevée. Malgré une première phase de travaux réussie, la commercialisation du groupe d'habitation fut difficile. En 1960, seulement 2,4 % des adhérents de la CIF vivaient à Carnoux à l'année. En 1962, il comptait 242 habitants permanents alors que la CIF en prévoyait 4000. Mais l'arrivée en 1962 de nombreux rapatriés d'Algérie qui avaient entendu parler de Carnoux permit une seconde période de peuplement. La CIF fut dissoute en 1975 et céda l'ensemble de son actif à la commune de Carnoux récemment créée en 1966. Carnoux est l'une des rares villes construites dans le sud de la France dans la seconde moitié du XX^e siècle, avec La Grande Motte et Port-Grimaud. Elle constitue un exemple d'urbanisation globale qui prend en compte le climat et l'environnement méditerranéens. C'est aussi un emblème de l'aventure des rapatriés d'Afrique du Nord qui cherchèrent à transposer leur ancien cadre de vie dans le paysage provençal. Le premier groupe d'habitation fut conçu comme une ville "nouvelle" antique, structurée par des rues tracées au cordeau et constituée de bâtiments conçus selon les principes du Mouvement moderne, organisé à partir d'un centre civique conçu comme une agora, entouré d'ensembles de logements collectifs édifiés selon une grille orthonormée et, au second plan, par des villas implantées au centre de leur parcelle. Toutes les constructions - lieu de culte, équipements, bâtiments commerciaux, pavillons, ensembles de logements collectifs - présentent les mêmes caractéristiques : des parois lisses, nues et blanches, et des toitures en béton (les toitures à deux versants recouvertes de tuiles canal sont apparues sur les hauteurs du vallon, dans le cadre des programmes immobiliers dans les années 1990-2000).

Orthophoto MPM / IGN 2013



TISSU HÉRITÉ

Résidence Notre-Dame de La Garde

Bâtie sur les hauteurs de La Ciotat, sur un terrain escarpé, contre la pente et face à la mer, la Résidence Notre-Dame de La Garde a été imaginée par Fabien Vienne et l'agence SOAA pour le compte de deux maîtres d'ouvrage, la COPROGI-Marseille et la SEMIC-La Ciotat. Les logements, sociaux à l'origine, étaient destinés aux ouvriers du chantier naval. Le chantier s'est échelonné de 1967 à 1971. La conception s'inscrit dans une période de rejet des grands ensembles des années 1950-1960 et de recherche de nouveaux modes d'habiter ("habitat agrégé", habitat intermédiaire, assemblage de modules, maison-appartement avec terrasse-jardin...) marquée notamment par les expériences menées par les architectes Jacques Bardet au Val d'Yerres et Jean Renaudie à Ivry.

Fabien Vienne s'est inspiré de l'architecture traditionnelle du Maghreb, en particulier des toits-terrasses et des petits marchés à ciel ouvert qui aèrent le tissu urbain compact des médinas. L'ensemble bâti qui en résulte présente une grande unité malgré la combinaison de plusieurs types de logements. Le réseau de voies ramifié, refendu de ruelles intérieures et recoupé d'escaliers, crée une trame en grille. Les logements sont organisés en lanière selon la ligne de la plus grande pente. La combinaison des modules d'habitation cubiques distribués par une chaussée depuis le haut ou à partir d'une ruelle de bas de pente forme un ensemble architectural "proliférant", un paysage en gradins où alternent l'ombre et la lumière, les espaces couverts et les ciels ouverts, et une "promenade architecturale" au cours de laquelle le piéton perçoit le paysage "tantôt en plongée, tantôt en contre-plongée". Les façades sont nues et lisses (l'enduit blanc originel a été remplacé par un enduit beige rosé), percées de grandes baies qui donnent sur des terrasses. Un même agencement se répète le long des courbes de niveaux : d'un côté de la ruelle, on trouve une "pile de duplex géminés [...] couverte par un appartement à terrasse auquel on accède par une coursive du côté rue", en face, une "maison organisée sur double niveau" et la terrasse des duplex est constituée par le toit-terrasse des logements situés en dessous. De subtiles variations permettent néanmoins de rompre la monotonie : une ruelle recoupée par un mur de soutènement longitudinal, une ruelle franchie par une partie des logements de la rive haute.

Source : Thierry Durousseau, Fichaffiche "Résidence Notre-Dame de La Garde - La Ciotat", Éd. CAUE 13, 2015)



Des villes largement déployées et répétitives

À côté des ensembles dirigés que constituent les grands ensembles, une autre morphologie s'est développée pour devenir peu à peu le premier mode d'urbanisation du territoire et la norme : le quartier pavillonnaire, hérité du modèle de la cité-jardin passé par la promotion privée.

En réaction au phénomène de masse des grands ensembles, dès le début des années 1970, on a assisté aux départs massifs des Marseillais vers les communes de l'est où la proportion des maisons individuelles a cru aux dépens de la production des logements collectifs.

L'avancée urbaine s'est faite dans les confins des communes sous la forme d'opérations standardisées. L'évolution de Cassis, Ceyreste, Gémenos et Roquefort-La Bédoule a été marquée par une urbanisation extensive des terres agricoles. Cette urbanisation en diffus s'est révélée consommatrice d'espaces mais aussi coûteuse en matière d'infrastructures et de transports en commun. Ces secteurs urbains exclusivement résidentiels ont connu les mêmes phénomènes de croissance (déplacements automobiles, stationnement...) qui ont bouleversé les quartiers d'extension de Marseille. L'ouverture à l'urbanisation de plusieurs dizaines d'hectares d'espaces ruraux par la révision des POS a contribué au glissement de l'urbanisation en individuel sur les piémonts et jusqu'aux adossements calcaires et aux crêtes (Les Gorguettes). L'avancée de la ville s'est souvent opérée en confrontation avec les «zones de frange», des espaces d'entre-deux entre la ville et la campagne qui présentent des enjeux de protection et de valorisation, sur des zones très contraintes (ruptures de pente, aplombs sur la mer, sols fragiles) et, parfois même, en contact direct avec des espaces naturels ou des zones de protection des sites intégrales.

Le modèle de la cité-jardin a donné naissance à deux types de quartiers pavillonnaires de tailles différentes : le grand et le petit lotissement.

Le grand lotissement s'est développé à l'extérieur des agglomérations. À La Ciotat, ils ont été implantés sur

d'anciennes grandes propriétés, éloignées voire totalement détachées du centre ancien. D'une autonomie très importante, ils ont constitué des enclaves coupées de leur contexte. Le développement de ce grand pavillonnaire se poursuit au XXI^e siècle malgré la législation qui décourage désormais ce type d'urbanisation. Il est toujours utilisé en poursuite d'urbanisation, surtout dans les anciennes communes rurales.

Le petit lotissement est resté le mode principal de croissance et d'extension des communes rurales. Il a souvent résulté de l'urbanisation d'anciens champs plus ou moins contigus au noyau villageois. Chaque petit lotissement montre une morphologie propre mais ils sont souvent centrés sur une voie de desserte interne. C'est l'ancienne parcelle agricole qui est déterminante et qui oblige. À Ceyreste, le dessin des parcelles des lotissements des Calades et Magarane a repris le découpage agricole en lanières. L'urbanisation proliférante de Gémenos s'effectue essentiellement sous cette forme (tissu plus aéré). Ce mouvement d'urbanisation dans un cadre rural a été rendu possible par la proximité de l'autoroute qui a intégré les nouveaux quartiers au fonctionnement urbain à l'échelle de l'aire métropolitaine (Ceyreste).

L'urbanisation des communes rurales résulte la plupart du temps d'une accumulation de ces lotissements qui construisent une mosaïque.

L'habitat est organisé autour de voies de desserte et d'aires de retournement : la voirie est surdéterminante. Pour une exploitation maximale de la surface de terrain, le réseau de voies ainsi que le bâti est souvent obligé à quelques «contorsions»...

À Carnoux-en-Provence aussi, la forme pavillonnaire a pris rapidement le relais de la ville composée et concentrée : le semis urbain est parti à l'assaut des flancs de collines (Les Hauts de Carnoux).

Des opérations plus compactes et plus composées ont parfois constitué des alternatives au tout pavillonnaire :

la résidence Notre-Dame de la Garde à La Ciotat présente une architecture de village méditerranéen à Roquefort-La Bédoule, les résidences organisées autour d'un petit mail illustrent le retour à des gabarits maîtrisés et offrent un exemple de composition urbaine à l'échelle du noyau villageois.

Le départ des habitants des quartiers anciens et des grands ensembles de Marseille vers les périphéries s'est traduit par la multiplication de quartiers indifférenciés dits «néo-villageois». La conception a été souvent limitée et les aspirations résidentielles formatées par une offre qui proposait des formes architecturales standardisées. Une «campagne urbaine» a été construite de toutes pièces pour répondre aux aspirations d'une population devenue réfractaire à la vie collective des grands ensembles et nostalgique d'une campagne autrefois imbriquée à la vie économique marseillaise et proche du centre-ville. Les habitations similaires ont été constituées à partir d'éléments très codifiés (toiture à deux pans, poutre apparente, enduit rose, tuile romane, génoise...).

La loi sur l'architecture du 3 janvier 1977, en ne rendant

obligatoire le recours à un architecte qu'au-delà de 170 m² de surface, a aussi contribué à entraver la création architecturale et entraîné une standardisation de l'habitat. En outre, les zones pavillonnaires ont presque toutes connu un processus de densification dans les décennies qui ont suivi leur ouverture à l'urbanisation.

Les secteurs pavillonnaires ont été vendus comme de «nouveaux villages». Toutefois, comme dans la plupart des villes, leur multiplication a banalisé le paysage urbain avec la répétition d'une typologie unique mais aussi avec une densité visuelle que les résidents croyaient pourtant, au départ, éviter.

La plupart des quartiers pavillonnaires ont contribué à désagréger le tissu urbain au même titre que le zonage du Mouvement moderne qui niait la ville traditionnelle. Les grands ensembles et les zones pavillonnaires ont en commun une organisation qui a pour but de constituer des entités refermées sur elles mêmes : une entrée unique et des voies de circulation en impasse qui composent un circuit fermé. Les quartiers pavillonnaires régis par l'automobile ont été maintenus à l'écart de villages devenus symboliques.



LES TERRASSES DE CASSIS

Sources

Ouvrages généraux

A. Blès

Dictionnaire historique des rues de Marseille

Editions Jeanne Laffitte, Marseille, 2001

J.-L Pinol et Centre de cultura contemporània de Barcelona

Atlas historique des villes de France (chapitre sur Marseille)

Hachette Littérature, 1996

M. Roncayolo

Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille

EHESS, Paris, 1996

M. Roncayolo

Marseille, les territoires du temps

Editions locales de France, Paris, 1996

M. Péraldi

Portrait de ville : Marseille

IFA, Paris, 1989

Atlas des formes urbaines de Marseille

Volume 1 : les types

INAMA/EAML, Marseille, 1988

Typologies architecturales et urbaines

Le centre historique

P. Urbain

Architectures historiques à Marseille. Eléments de l'habitat ancien

EDISUD, Aix-en-Provence, 1987

Adrien Blès

Le Camas. Histoire d'un quartier

Comité du Vieux-Marseille, Marseille, 1996

Le "trois fenêtres" marseillais

J.-L. Bonillo

Types urbains et types domestiques. Analyse architecturale du trois fenêtres marseillais

INAMA/EAML, Marseille, 1978

Le type haussmannien à Marseille

R. Bertrand

Le vieux port de Marseille.

Editions Jeanne Laffitte, Marseille, 1998

M. Culot, D. Drocourt (sous la direction de)

Marseille, la passion des contrastes

Mardaga, Marseille, 1991

Marseille au dix-neuvième. Rêves et triomphes d'une ville

Exposition du 16 nov. 1991 au 15 fév. 1992

Musées de Marseille/Réunion des Musées Nationaux, Marseille, 1991

Les domaines bastidaires

Revue Marseille n°167, Les bastides

Ville de Marseille, 1993

R. Borruy

Marseille bastidaire. Le rôle des bastides dans la structuration morphologique du territoire péri-urbain à Marseille

INAMA/EAML, Marseille, 1983

Les faubourgs et les villages

Revue Marseille n°175, Marseille et ses quartiers

Ville de Marseille, 1995

Sur les chemins de la ville. Les chemins ruraux dans l'extension urbaine de Marseille

INAMA/EAML, Marseille, 1983

La courée ouvrière

Patrimoine intégré. Les courées de l'Etaque

Exposition du 15 septembre au 5 octobre 2001

Agam, CEM, DRAC (Inventaire général), Marseille, 2001

Le cabanon

Le cabanon marseillais. Images et pratiques

CERFISE, Marseille, 1991

La Reconstruction / les grands ensembles / les "castors"

T. Durousseau

Ensembles et résidences à Marseille 1955-1975, 20 années formidables

Bik et Book Editions, 2009

T. Durousseau

Ensembles et résidences à Marseille 1955-1975 - Notice de présentation suivie de notes sur l'élaboration du répertoire et profil statistique

DRAC PACA et SDAP 13, 2005

M. Vilandrau

L'étonnante aventure des castors, l'autoconstruction dans les années 50

Editions de L'Harmattan, Paris, 2002

Les Cahiers de la recherche architecturale

n° 32/33, Ville et architecture

Editions Parenthèses, Marseille, 1993

J. Sbriglio, M.-H. Biget

Guide d'architecture. Marseille, 1945-1993

Editions Parenthèses, Marseille, 1993

P. Cuturello

Les nouveaux castors : des solidarités collectives aux solidarités familiales. Les pratiques d'auto-construction des ménages accédant à la propriété en maison individuelle

EHESS, Marseille, UER de Lettres et de Sciences et Université de Nice, 1987

Collection "Connaissance des quartiers"

J. Laupières

Des Quatre chemins aux Cinq-Avenues. Naissance et vie d'un quartier

Éditions Tacussel, Marseille, 2001

J. Laupières

Les enfants de Longchamp. Chroniques d'un château d'eau devenu palais et d'un boulevard devenu quartier

Éditions Tacussel, Marseille, 1996

E. Calamai

Roucas-Blanc, Gratte-Semelle, Terrail. L'histoire en continu de la vie d'un quartier

Éditions Tacussel, Marseille, 1995

J. Bazal

Vallon des Auffes, mon village à 71 marches de Marseille

Éditions Tacussel, Marseille, 1993

L. Damonte

L'Etaque, mon village, au temps des pite-mouffe

Préface de J. Bonnadier

Éditions Tacussel, Marseille, 1993

D. Berthout et G. Curt

Gémenos, le temps retrouvé

Éditions Équinoxe, Marguerittes, 1994

Louis Roubaud et Annie Donato

Carry-le-Rouet, le temps retrouvé

Éditions Équinoxe, Marguerittes, 1993

M. Méténier et S. Savasta

Cassis, hier et aujourd'hui

Ouvrage collectif, Ville de Cassis, 1992

A. Heckenroth

Gignac Le Rove Ensus. Le Temps des Révolutions 1789-1989

Aix-en-Provence, 1989

De Marignane. Des premiers temps au XX^e siècle.

Ouvrage collectif, Contons Marignane, 1987

Histoire des villes et des villages

Ensus-La Redonne. 80 ans. L'histoire de notre commune. 1933 - 2013

Ouvrage collectif, Marseille, 2013

Gignac-La Nerthe, Regards croisés

Ouvrage collectif, Éditions Alan Sutton, 2010

M. Méténier

De Gignac à GIGNAC-LA NERTHE. 1835-1995... c'était à peine hier

Ville de Gignac-La Nerthe, 1996