

T 1087

IDENTIFICATION ET PROJET
LE TERRITOIRE DE SEOH

DIPLOME I H A H A
RAYMOND GIENEZ

CESSION JUILLET 1986
UP ARCHITECTURE MARSEILLE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTOPSIE

D0000000630183



RESEAU DES
BIBLIOTHEQUES

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

TOUTE REPRODUCTION MÊME
PARTIELLE EST INTERDITE,
sans autorisation des
propriétaires des droits
LOI DU 11.03.1957

Diplôme

GIMENEZ RAYMOND

T1087

IDENTIFICATION ET PROJET
LE TERRITOIRE DE SEON

Ecole d'Architecture de Marseille Luminy
13288 Marseille Luminy
13288 Marseille Luminy - CS24

Composition du jury

Directeur d'étude: Jean-Marc CHANCEL (architecte)

Rapporteur: Jean-Lucien BONILLO (architecte)

Enseignant extérieur: Patrick CELESTE (architecte)

Personnalité compétente: Bruno GUILLERMIN (architecte)

GROUPE INAMA

Juillet 1986

T A B L E D E S M A T I E R E S

Ecole d'Architecture de Marseille Luminy
Service des publications
181, Avenue de Luminy
13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

T1087

P R E S E N T A T I O N

p 4

UN LIEU D'INTERVENTION

p 7

UNE UNITE DE LIEU

p 11

Descriptif de l'espace contemporain

p 15

Eléments de structure spatiale

p 25

M O R P H O G E N E S E 1 8 2 0 1 9 7 0

p 30

ESPACE RURAL 1820

p 31

CONSTITUTION D'UN SYSTEME HISTORIQUE LOCAL 1850 1950

p 37

Espace industriel

p 42

Espace résidentiel

p 64

Espace balnéaire

p 79

EXTENSION DU PORT ET DE LA VILLE 1960 1970

p 86

L E T E M P S D E S P R O J E T S 1 9 7 0 1 9 8 5

p 99

PROCESSUS DE MARGINALISATION 1970 1980

p 100

UN NOUVEL ENJEU D'UNE MUTATION URBAINE 1980 1985

p 111

QUEL PROJET POUR LE BASSIN DE SEON ?

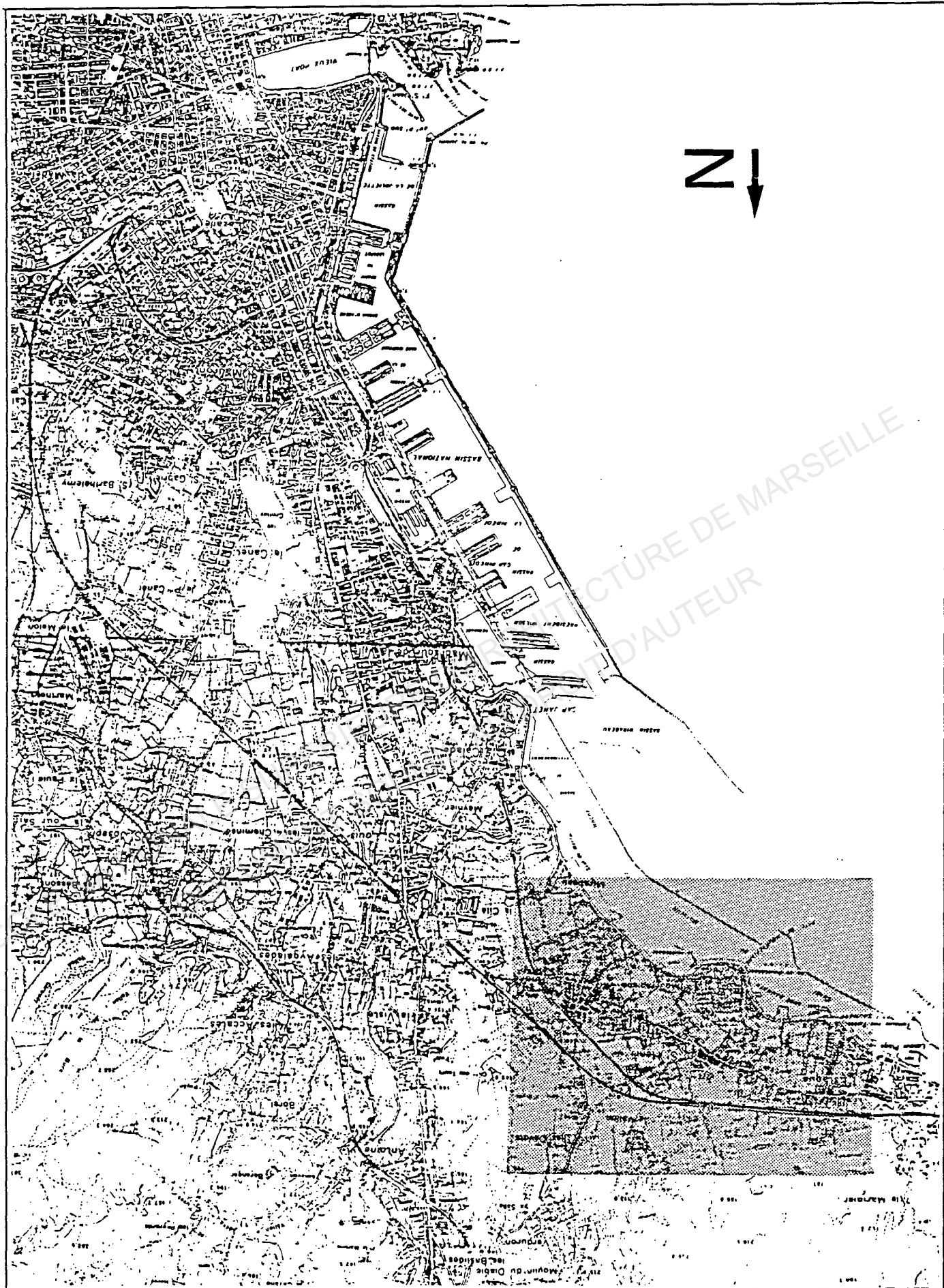
p 127

Bibliographie

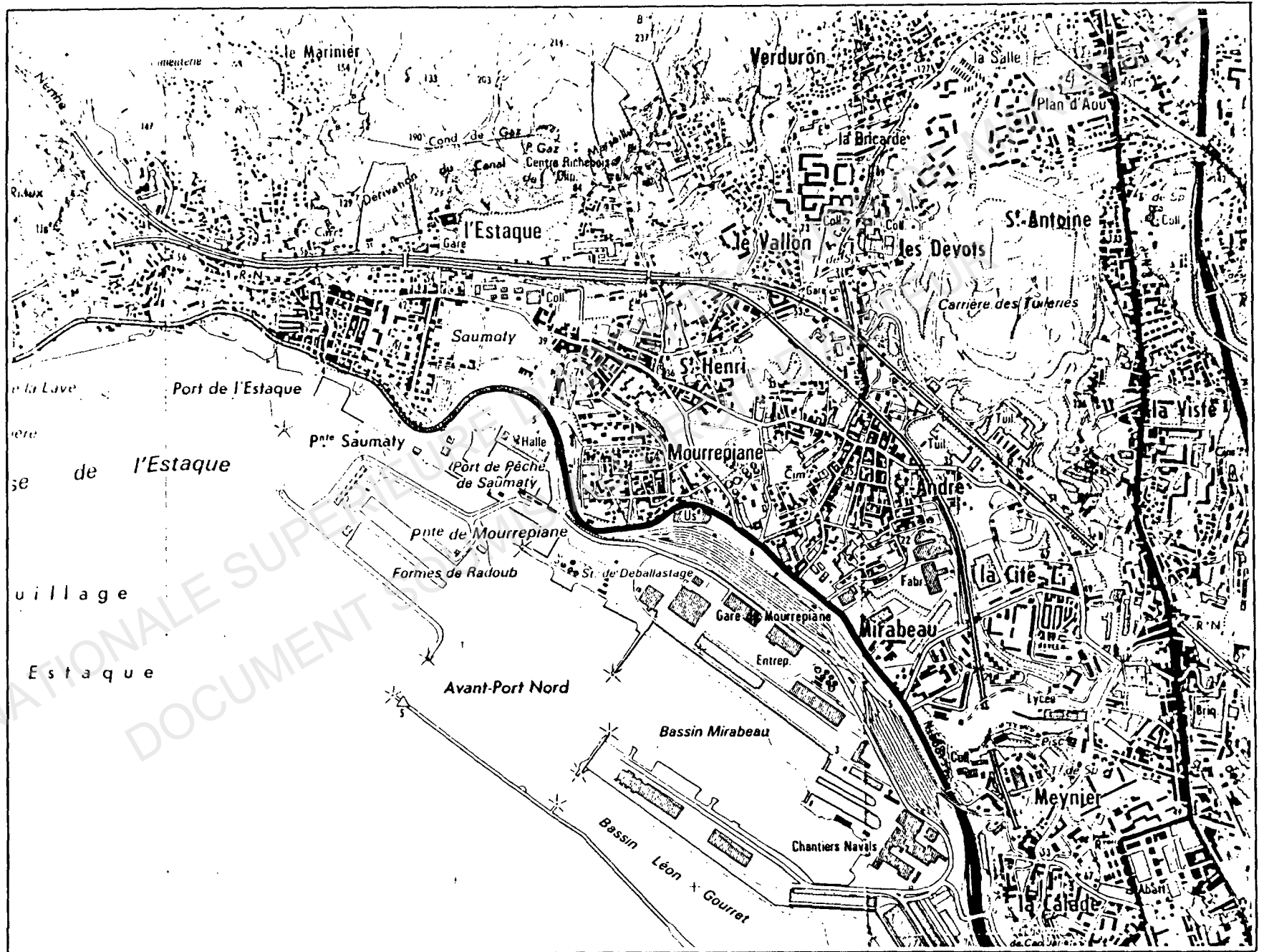
p 135

P R E S E N T A T I O N

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



S I T U A T I O N

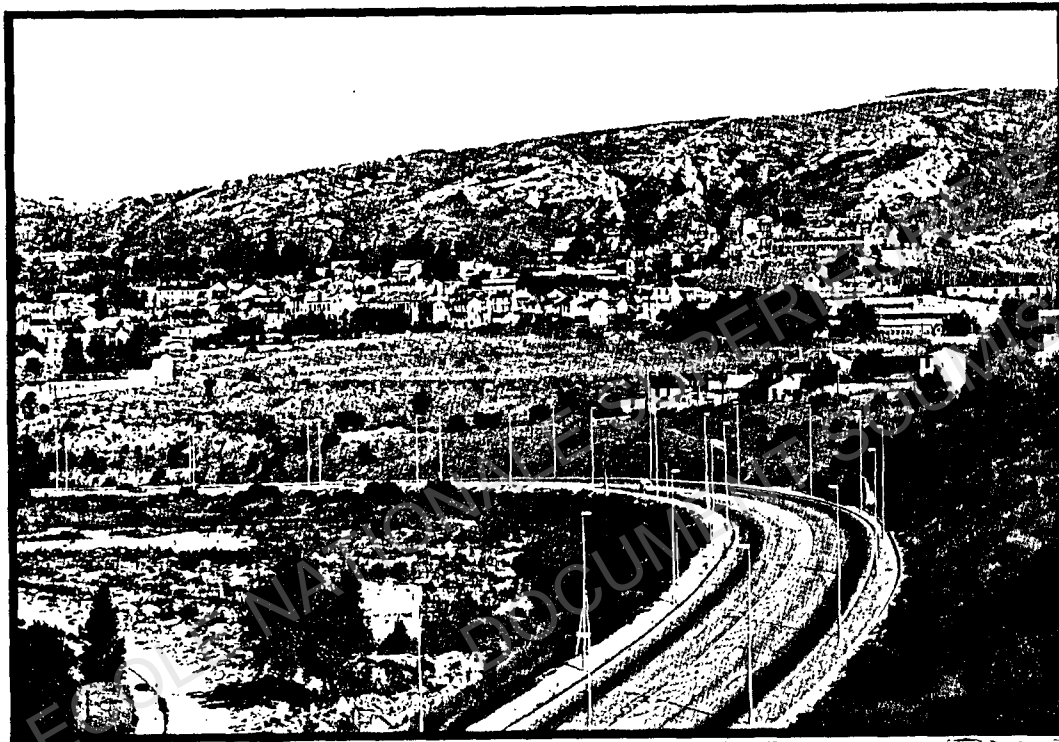


ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DE DOCUMENTATION

UN LIEU D'INTERVENTION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

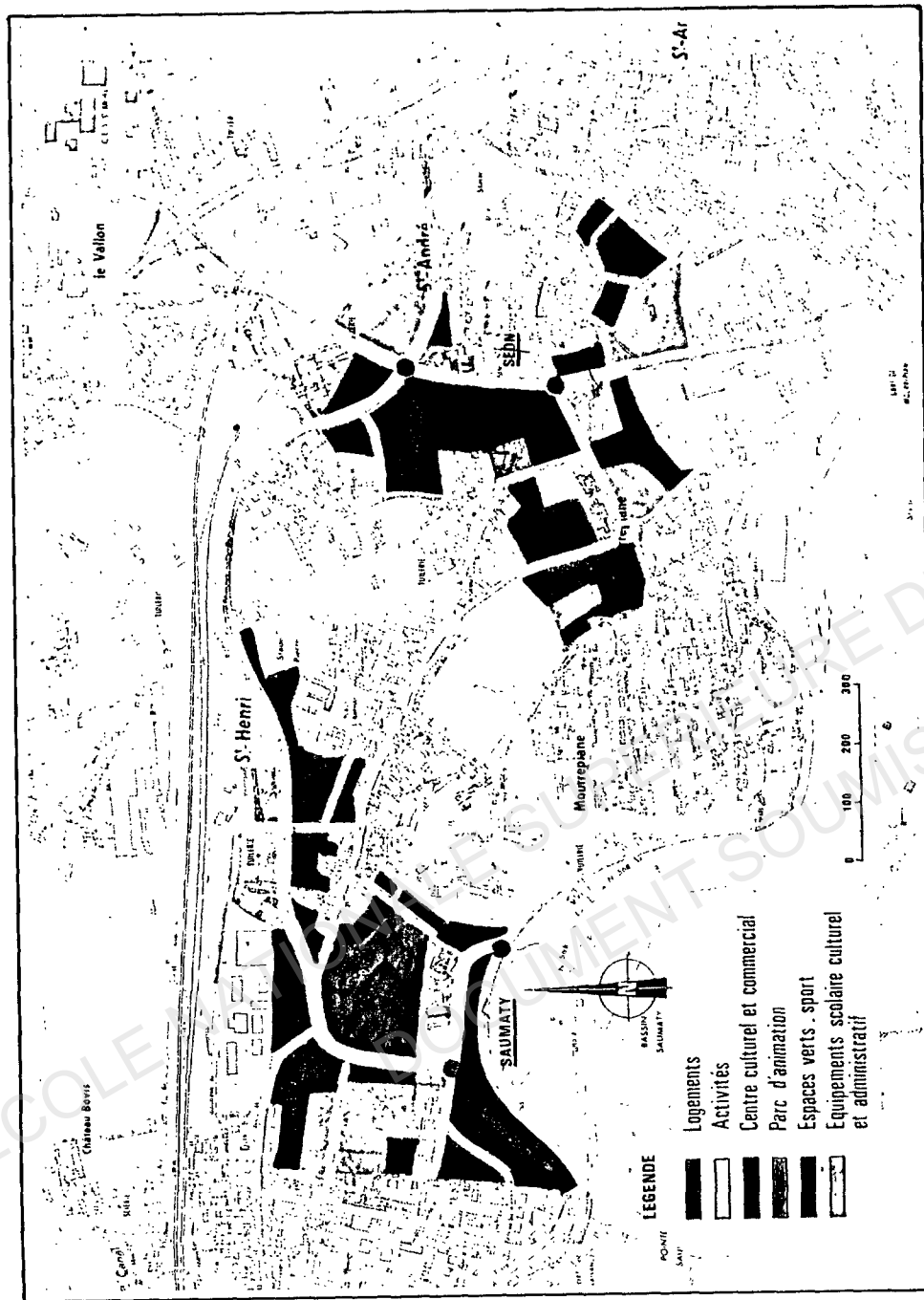
Marseille en projets...



SAUMATY SEON

"Marseille est en projet" : la cité cherche une emblématique ; abandonnée de l'état et des investissements extérieurs, engagée dans un processus de dépérissement, la ville jusqu'alors irresponsable de son destin se réveille. Face aux mutations dans lesquelles s'engage tout le monde occidental et dans le handicap de crises locales, "l'enjeu auquel la ville est confrontée est celui d'une nouvelle économie urbaine et d'une urbanité retrouvée. L'industrie doit être réhabilitée dans la grande concentration urbaine... ; la ville doit être capable de fonder une nouvelle urbanité des relations sociales et culturelles entre habitat/travail/loisir." *

"Le bassin de Séon est en projet". A l'extrême Nord-Ouest de Marseille s'inscrit ce territoire qui, comprenant les aires villageoises de l'Estaque, St Henri, St André, Mourepiane, est marqué depuis bien avant la crise globale par une déshérence d'objectif et d'investissement. L'absence de structure de remplacement à une activité de production traditionnelle a conduit ce secteur dès 1960 vers un processus de paupérisation unique dans l'agglomération marseillaise. On peut lire actuellement ce phénomène à travers une baisse démographique sensible et l'augmentation d'une population étrangère défavorisée et au niveau spatial par un parc immobilier bidonvilisé.



Entre les enjeux d'une mutation à l'échelle de l'agglomération et la pathologie locale du bassin de Séon, le projet en question est celui que les services municipaux finissent de mettre en place actuellement sous la forme de deux ZAC publiques et d'un projet d'infrastructure viaire (autoroute du littoral).

Si notre proposition s'inscrit dans le même cadre géographique global et participe d'une même volonté de revalorisation que le projet municipal, nous nous désolidarisons cependant, à priori, des modes d'intervention à l'oeuvre dans ce projet.

Le système en vigueur, univalent et qui ne se préoccupe réellement que de l'aménagement des terrains "libres" à partir de choix programmatiques, la perdurance des processus opératoires réglementaristes, juridiques et corporatistes, semblent trouver ici leurs limites historiques. Le bassin de Séon est en effet révélateur des contradictions, que rencontrent les aménageurs eux-mêmes, entre ce modèle d'intervention, les objectifs d'un urbanisme centripète et la réalité sédimentaire des milieux anciens qui en sont le support.

Le projet urbain proposé s'informerà à la fois de la constitution historique et des enjeux qui définissent actuellement le secteur.

La première partie de notre étude s'orientera vers la recherche d'une connaissance des structures spatiales existantes qui doivent être à notre sens le point d'ancrage de toutes les projections. Nous partons d'un postulat où le concept de projet urbain est lié non pas à celui d'une forme préalable (ZAC) mais à celui de la durée ; c'est à dire sa capacité d'articuler la construction de nouveaux bâtiments à des structures urbaines préexistantes liées à l'histoire de la ville.

Ce préalable nous amènera à définir et ordonner les éléments de l'histoire et de la géographie qui ont orienté l'évolution du secteur pendant toute la période où cette évolution se perçoit en terme de croissance spatiale, soit jusqu'à la fin des années 1960.

La deuxième partie introduira la notion d'espace comme "espace politique" qui engage des forces sociales autour d'enjeux spéculatifs, économiques (industrialisation et emplois), sociaux (logements et services) et culturels (équipement).

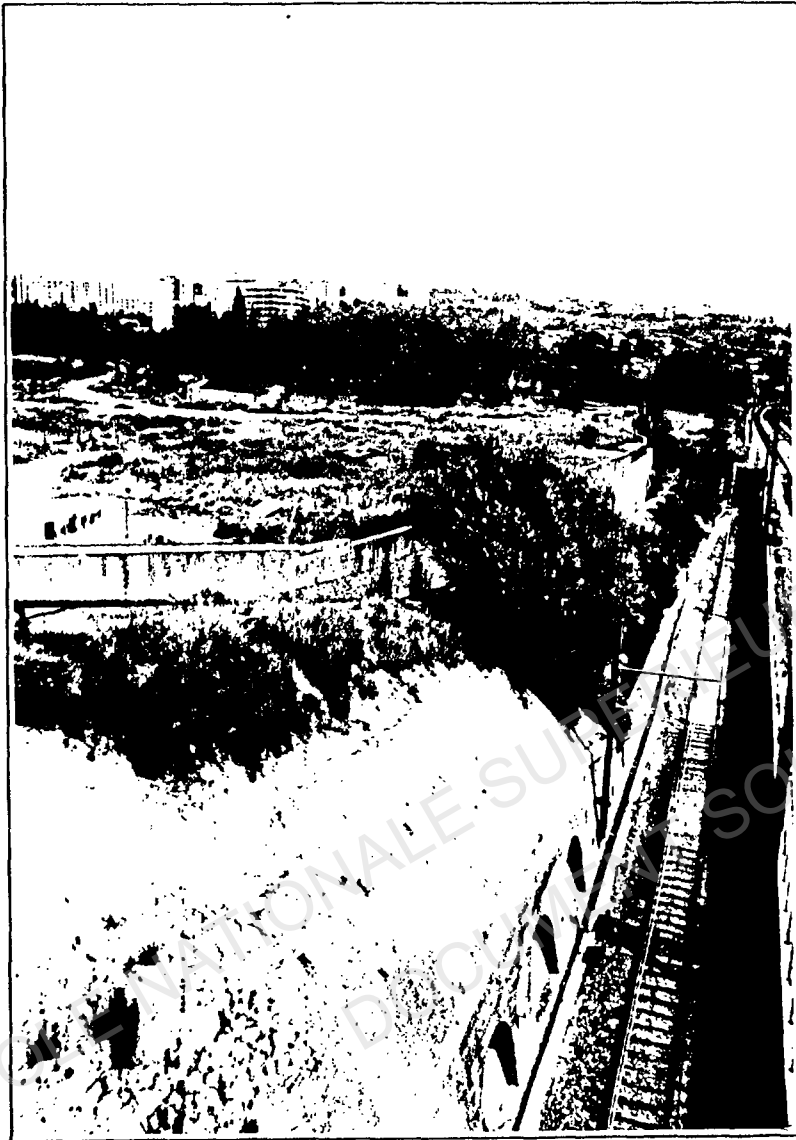
Nous aborderons ces questions à travers l'histoire de la deuxième période significative pour le bassin de Séon, celle de la latence qui caractérise le secteur depuis 1970.

Une série de projets de ZAC publique ou privée qui depuis cette époque se sont substitués à toute dynamique urbaine constituera le fil conducteur de l'évolution du bassin de Séon à l'intérieur des enjeux locaux et problématiques urbaines globales. Nous essayerons de montrer le passage d'une période de marginalisation à celle contemporaine de réintégration du secteur dans la dynamique urbaine.

La troisième partie confrontera le dernier projet municipal et les enjeux qu'il véhicule à la morphologie dans laquelle il se matérialise. Ce sera aussi l'occasion de délimiter les éléments de définition de notre projet.

U N E U N I T E D E L I E U

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



D'un premier regard, impressionniste, on ne retiendrait du bassin de Séon que l'image chaotique d'un espace fragmenté où se mêlent des villages paupérisés, des structures d'un appareil industrialoportuaire "hors échelle", des friches bidonvillisées, des lambeaux de domaines bastidaires traversés par le chemin de fer, lotis ou annexés par des ZUP.

Il n'y a rien dans cette évocation, issue d'un regard choisi, qui ne puisse nous détourner de la force des idées reçues ; rien qui puisse nous faire envisager le lieu en dehors d'un constat de perte, de déficit, ou le projet ne procéderait plus que d'une fonction rédemptrice.



CEZANNE - Le Golfe de Marseille, vu de l'Estaque (1883-1885). Musée du Louvre

Une seconde approche, nous présente le secteur dans la nostalgie d'un passé révolu, à travers une "identité" acquise d'un temps où l'espace vivait de ses activités traditionnelles, balnéaires, industrielles, ou de la pêche.

Evoquer ce passé c'est en référer à l'image mythique colportée par la faconde locale et toujours vendue de nos jours; celle d'un petit village, port provençal aux multiples rites populaires, ses fêtes, joutes nautiques etc

Image amplifiée et cautionnée par l'oeuvre des peintres célèbres qui ont attribué une renommée mondiale à l'Estaque sans que ces oeuvres ne mettent un éclairage sur des aspects tangibles et reconnaissables du village.

En effet, un regard intemporel, qui rechercherait les traces physiques de ce passé ne s'arrêterait aujourd'hui que devant la façade littorale de l'Estaque encore marquée par le pittoresque de quelques villas sages malgré un zeste d'extravagance, ou par l'alignement des terrasses de café.

Le projet prendrait ici des allures de réhabilitation et ne serait destiné qu'à donner des formes à une image mentale qui ne s'appuie que sur des valeurs matérielles limitées.

"L'identité" et la "perte" sont, dans le bassin de Séon, deux images complémentaires qui s'affirment l'une par l'autre et dont la force occulte toute autre réalité .

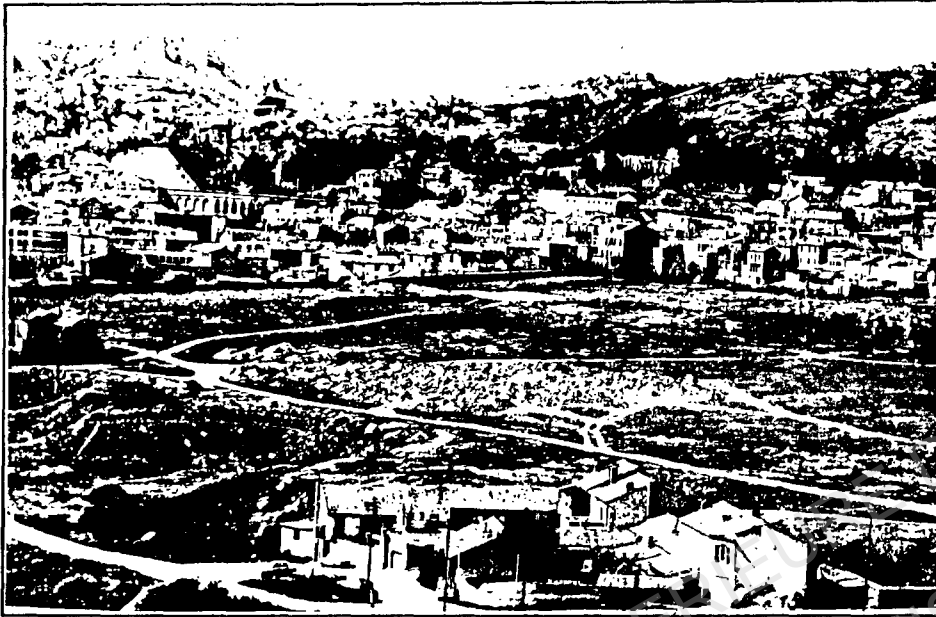
Il faut donc, au regard d'un projet qui s'appuierait sur des valeurs "objectives", opérer une relecture de l'espace au travers de son histoire urbaine, sociale, morphologique et architecturale, qui le restitue pour ce qu'il est, un ensemble aux niveaux multiples et contradictoires où la réalité bâtie est la forme manifeste de tensions et d'enjeux, passés ou présents. En un mot, il faut offrir au projet un matériau qui n'est pas celui des images qu'on nous tend.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'ACCÈS

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

descriptif de l'espace contemporain

UNE ENTITE GEOGRAPHIQUE



Le bassin de Sèon n'est pas seulement caractérisé par sa situation extrême dans la géographie marseillaise, mais aussi et surtout par des caractéristiques géographiques spécifiques.

C'est un amphithéâtre à l'écart de la ville, fermé au nord par les collines abruptes de la Nerthe, celles de la Viste, et au sud par la Méditerranée.

Son orientation est aussi un élément original; le secteur se situe à l'endroit où la côte nord littorale marseillaise passe d'une orientation ouest à une orientation sud.

Le recoupement de ces deux phénomènes fait du bassin de Sèon un secteur protégé du Mistral et disposant, de façon plus générale de conditions climatiques légèrement différentes du reste de l'agglomération. Le retournement de la côte produit aussi un second effet qui renforce une impression d'autonomie géographique; il s'agit de l'apparition, en fond de baie, d'éléments signifiants de la centralité urbaine, dont la vue avec le recul éveille un sentiment de non appartenance à l'espace perçu.

UN ESPACE DE TRANSITION

L'amphithéâtre du bassin de Séon est un espace charnière entre la dynamique d'une urbanisation intensive marseillaise et les espaces naturels de la côte bleue. La prégnance visuelle du relief de la Nerthe qui surplombe l'Estaque marque un coup d'arrêt au cheminement littoral et désigne le secteur comme appartenant à cette nature vierge qui jusqu'à la grande plage de Carry ponctue le littoral de calanques où se sont implantés de petits villages de pêcheurs ou des cabanons.

A l'opposé l'implantation remarquable de grands ensembles immobiliers sur les coteaux de la Viste et des usines de chaux et ciments de la Nerthe, raccroche l'espace au développement urbain.

Cette description d'une transition en terme d'opposition paysagère globale, se retrouve dans l'évolution des espaces maritimes, viaires et bâtis.

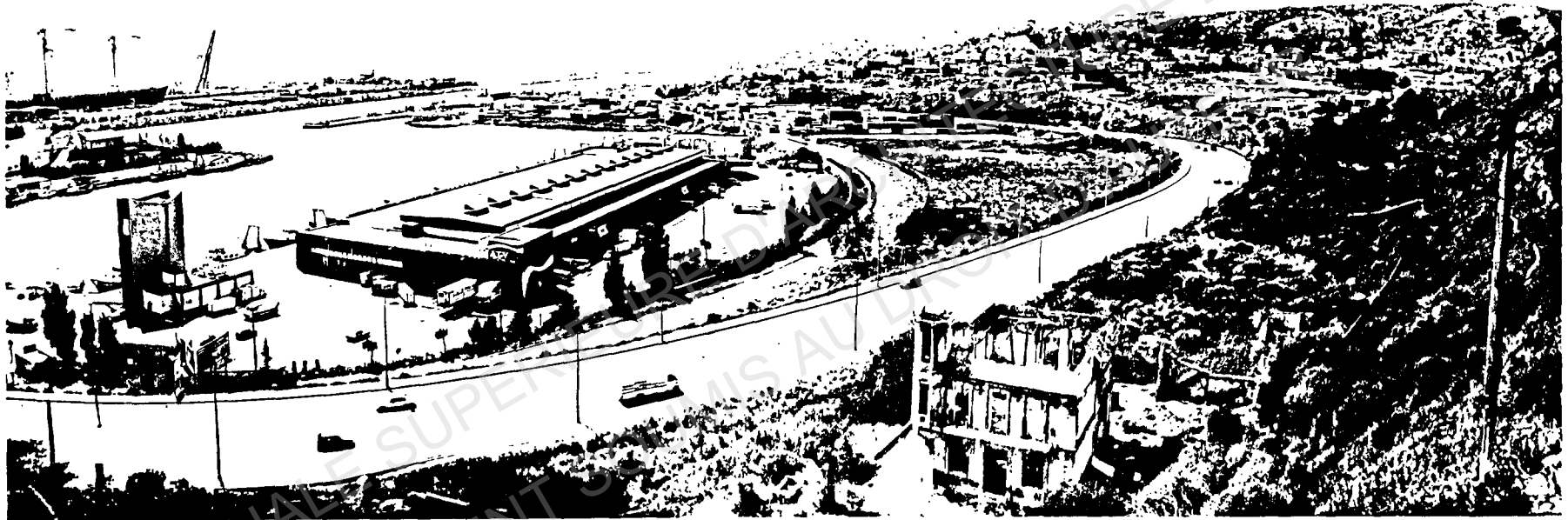
Sur l'espace maritime tout d'abord où les infrastructures industrielles, portuaires de Marseille laissent place au niveau de Séon à un port de plaisance; le passage d'une consommation industrielle et commerciale de la mer à une consommation ludique, renforce cet effet de transition entre ville et nature .

Le changement de statut des voies routières et ferroviaires lorsqu'elles dépassent l'Estaque, relatent aussi le changement; la route du littoral qui est assimilable jusqu'à l'Estaque à l'espace portuaire qu'elle distribue, quitte, après le village, la ligne de côte pour monter à travers les sinuosités des collines, se transformant en véritable belvédère de la rade. Le chemin de fer pour sa part, qui jusqu'au bassin de Séon se compose des grandes lignes nationales, se sépare au niveau de la Nerthe d'une ligne littorale dont les viaducs traversant les calanques participent à "faire" le paysage et le pittoresque de la côte vue de l'Estaque.

Le bassin de Séon "lieu de transition" trouve des résonances dans les pratiques sociales de l'espace sur la façade littorale de l'Estaque notamment avec ces terrasses de café et ces commerces, où se retrouvent les dockers, les transporteurs, les plaisanciers etc...

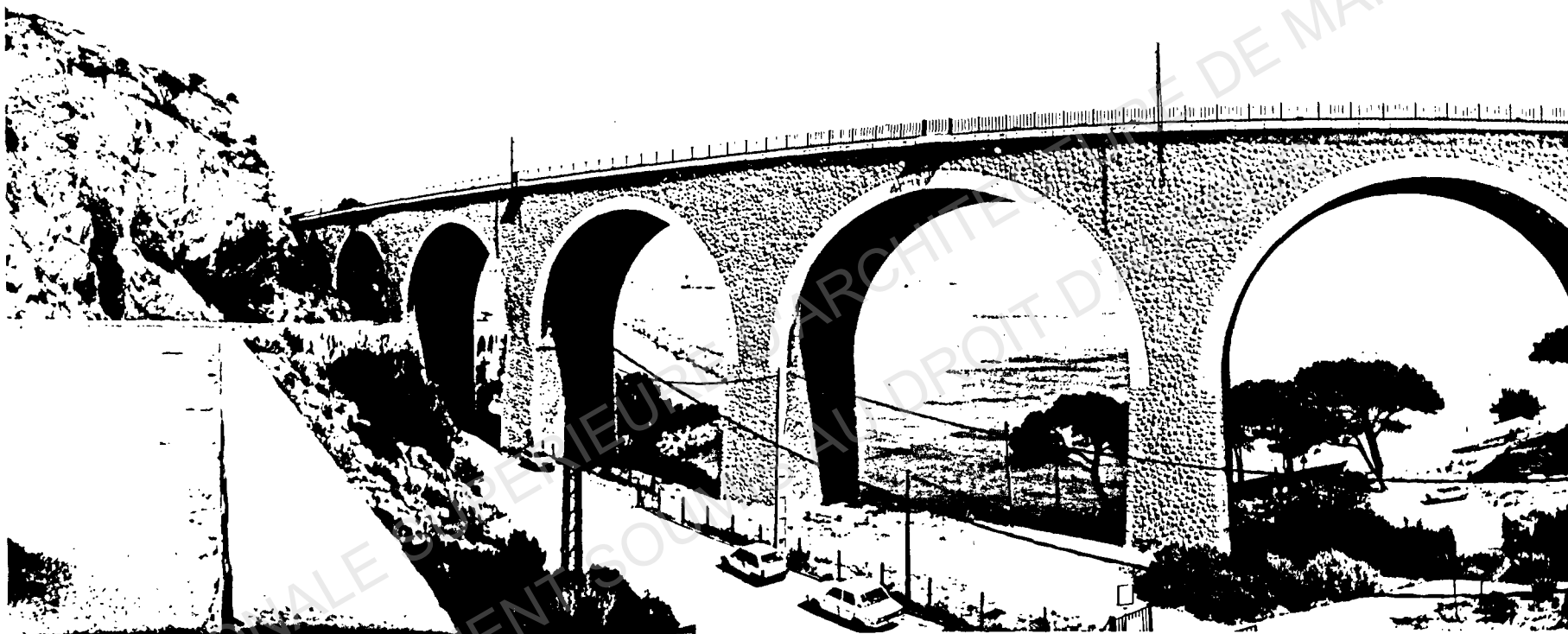


▲ Infrastructures du port au niveau des Crottes

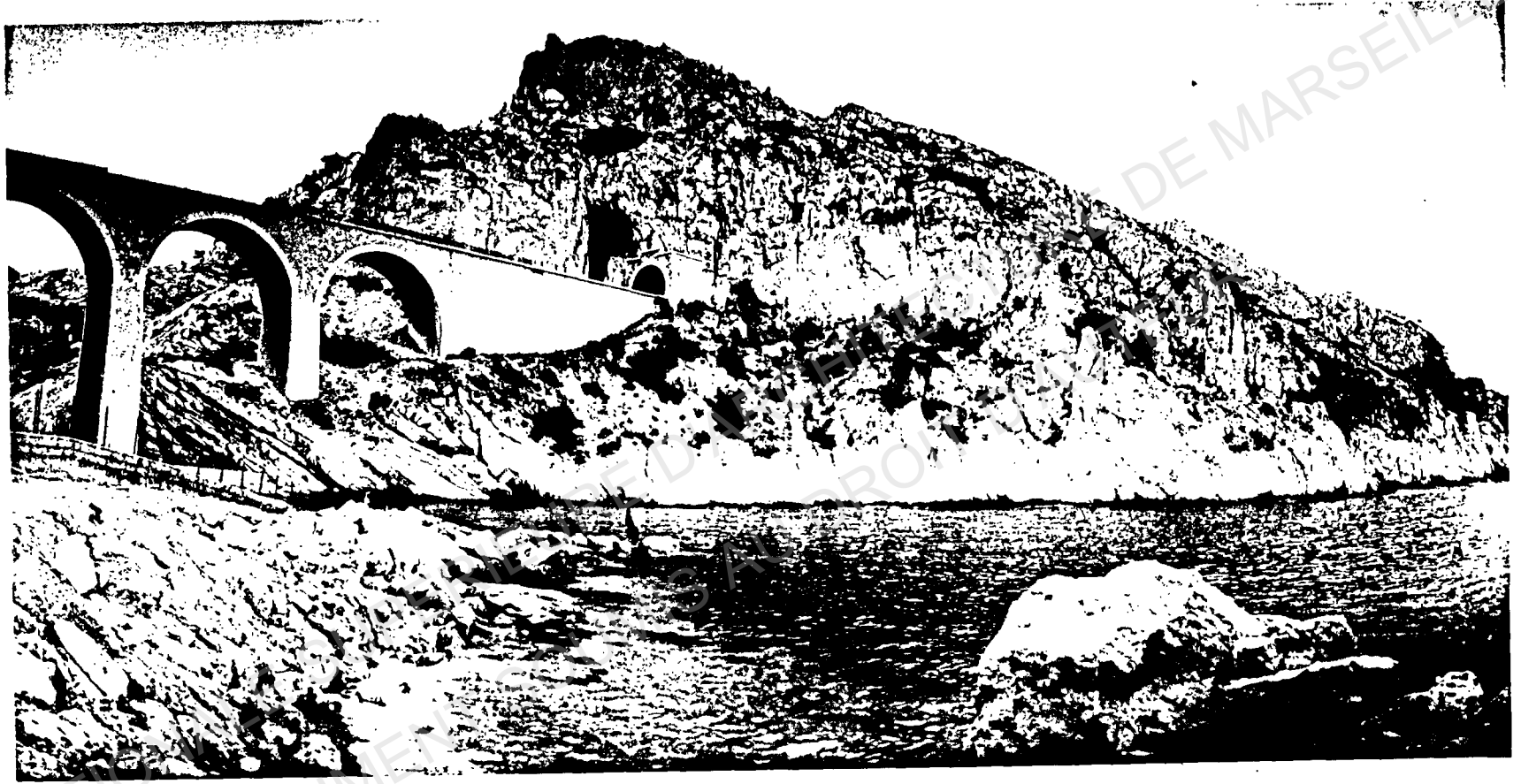


Les limites du port

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DES INGENIEURS AU LITTORAL DE MARSEILLE
DOCUMENT 3



La route et le viaduc ferroviaire après l'Estaque. Vue sur la rade de Marseille. Lieu dit le Rove



La Vesse ; première calanque du littoral après l'Estaque.

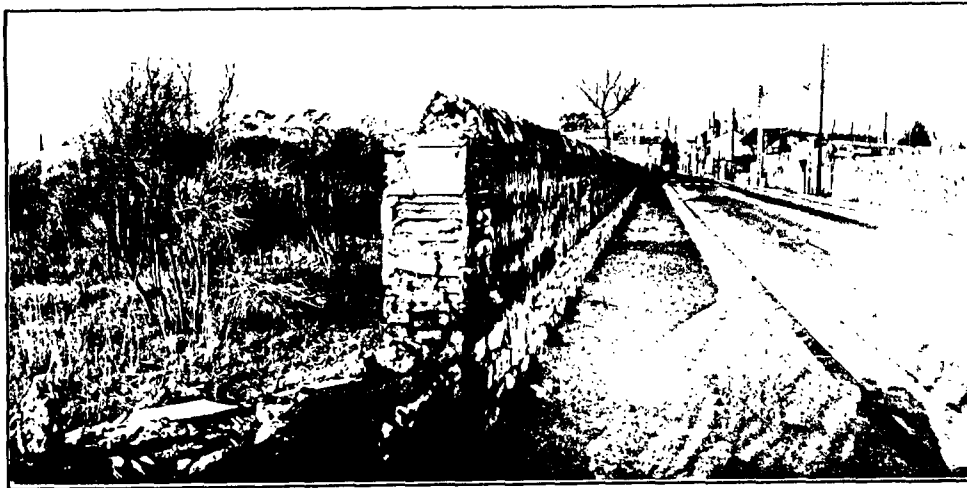
UN "ORGANISME" LOCAL

Le secteur apparaît, dans la description précédente, comme un entre deux dans lequel se manifestent les tensions entre une nature à l'état pur (mer, collines) et le développement des appareils d'un urbanisme exogène. Le village de l'Estaque dans ce système n'est qu'un lieu de consommation lié aux flux et pratiques à l'échelle globale marseillaise.

Mais ce regard, issu d'un premier passage par la route littorale, celui que la hiérarchie du réseau viaire marseillais nous impose, occulte une réalité de l'espace que dépasse celle de la géographie et de sa pratique "extérieure"; celle ancrée dans les usages et les formes spécifiquement locaux à l'intérieur d'une pratique permanente de l'habitat et d'une relation travail/ habitat spécifique.

En effet l'Estaque appartient à un système local insoupçonnable lorsqu'on se déplace sur les axes les plus importants, celui d'un espace "rural" composé de plusieurs villages (Saint Henri, Saint André) reliés par un chemin "rural", (l'actuel rue Rabelais, Condorcet ou chemin de la Nerthe).

Ce qui est surprenant d'un premier abord dans l'organisation de cet espace "intérieur" du bassin de



Séon c'est tout à la fois le rapprochement de ces unités villageoises (on peut distinguer les trois clochers d'un seul coup d'oeil) et leurs séparations strictes par de vastes aires abandonnées que l'on distingue à travers les brèches de murs de cloture. Les espaces libres dont on sait qu'il s'agit de friches industrielles d'anciennes tuileries ne déclinent pour autant pas facilement leur identité précédente.

Il est difficile aujourd'hui, sans connaissance historique du lieu, de trouver des traces physiques particulières ou dans l'organisation morphologique générale de l'implantation d'un système usinier important. Les usines détruites, les friches "terrain" s'apparenteraient plutôt à de vastes domaines fonciers d'un système bastidaire (pour prendre des références locales).

Le paysage urbain qui apparaît au centre du secteur est un espace homogène et continu, contrastant avec la fragmentation des espaces périphériques. La continuité et la densité des espaces bâtis, la relation entre les villages assurée par la continuité viaire rurale et les murs de clôtures, l'importance et la diffusion des emprises foncières libres qui entourent les villages, donnent une impression d'unité spatiale à l'échelle du bassin de Séon, qui, se superposant à l'unité géographique du lieu, contribuent à la définition d'une "identité locale".



La rue Rabelais, avant d'arriver à Saint Henri.

L'interrogation que suscite cette structure spatiale est relative à la contradiction entre un passé industriel et l'apparence rurale présente qui se défait de toute trace à caractère industriel.

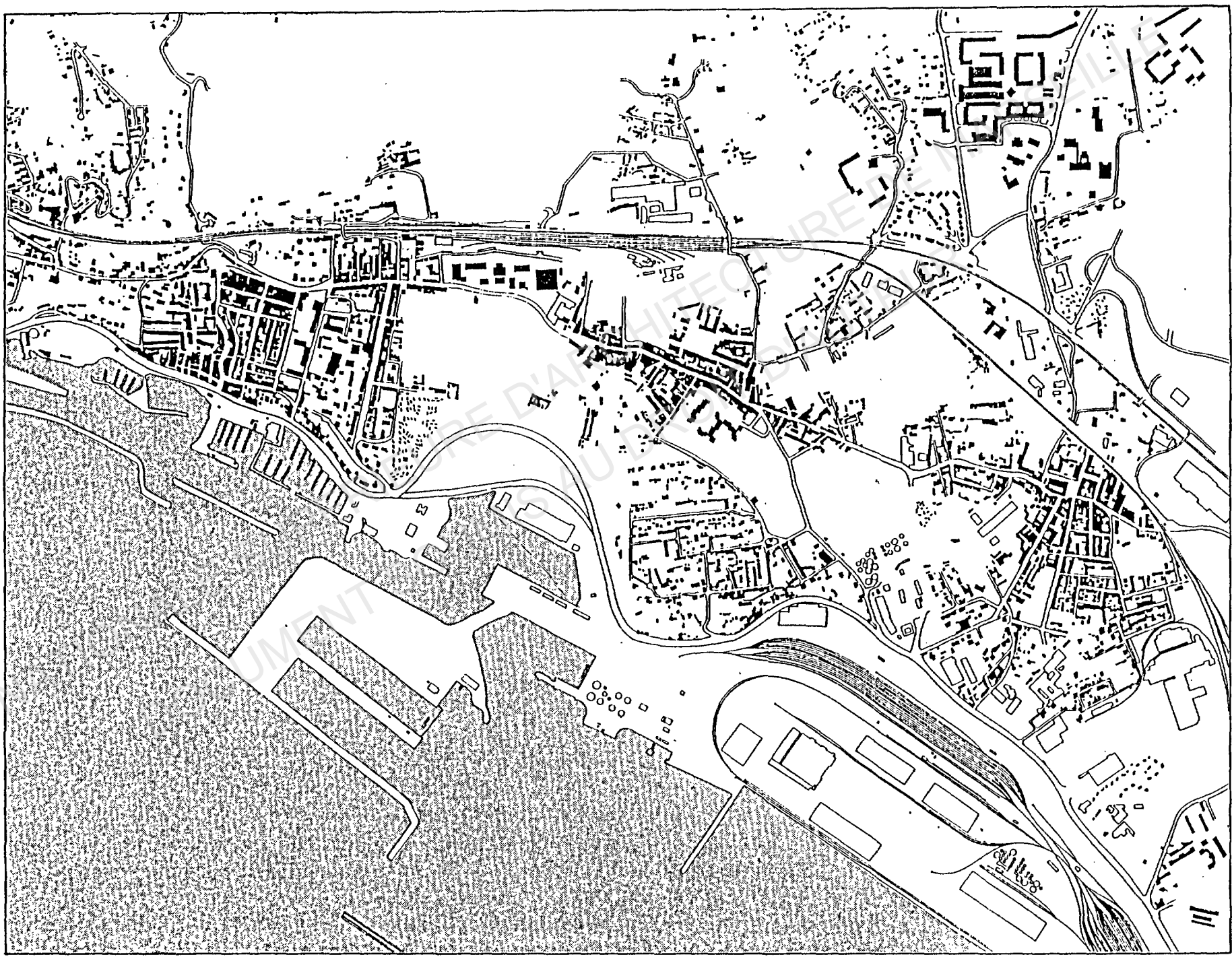
Les autres questions qui alimenteront notre problématique sont celles de la constitution de l'Estaque, espace rural d'une triple appartenance; rattaché à la mer par son histoire mais aussi dans la pratique actuelle, traversé par des infrastructures à l'échelle de l'agglomération et appartenant à l'identité territoriale du bassin de Séon.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

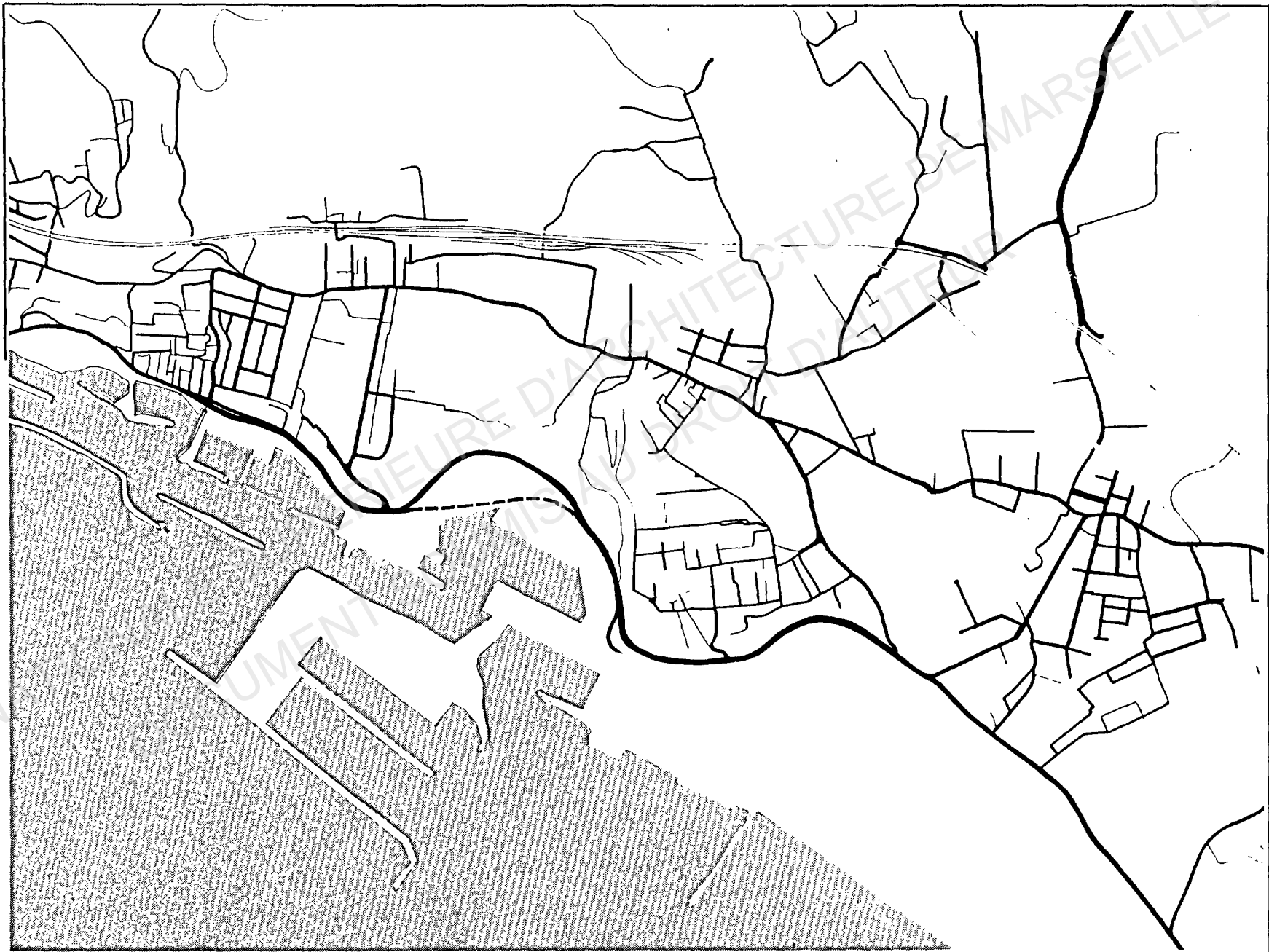
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

éléments de structure spatiale

le bâti industriel est représenté en cerné

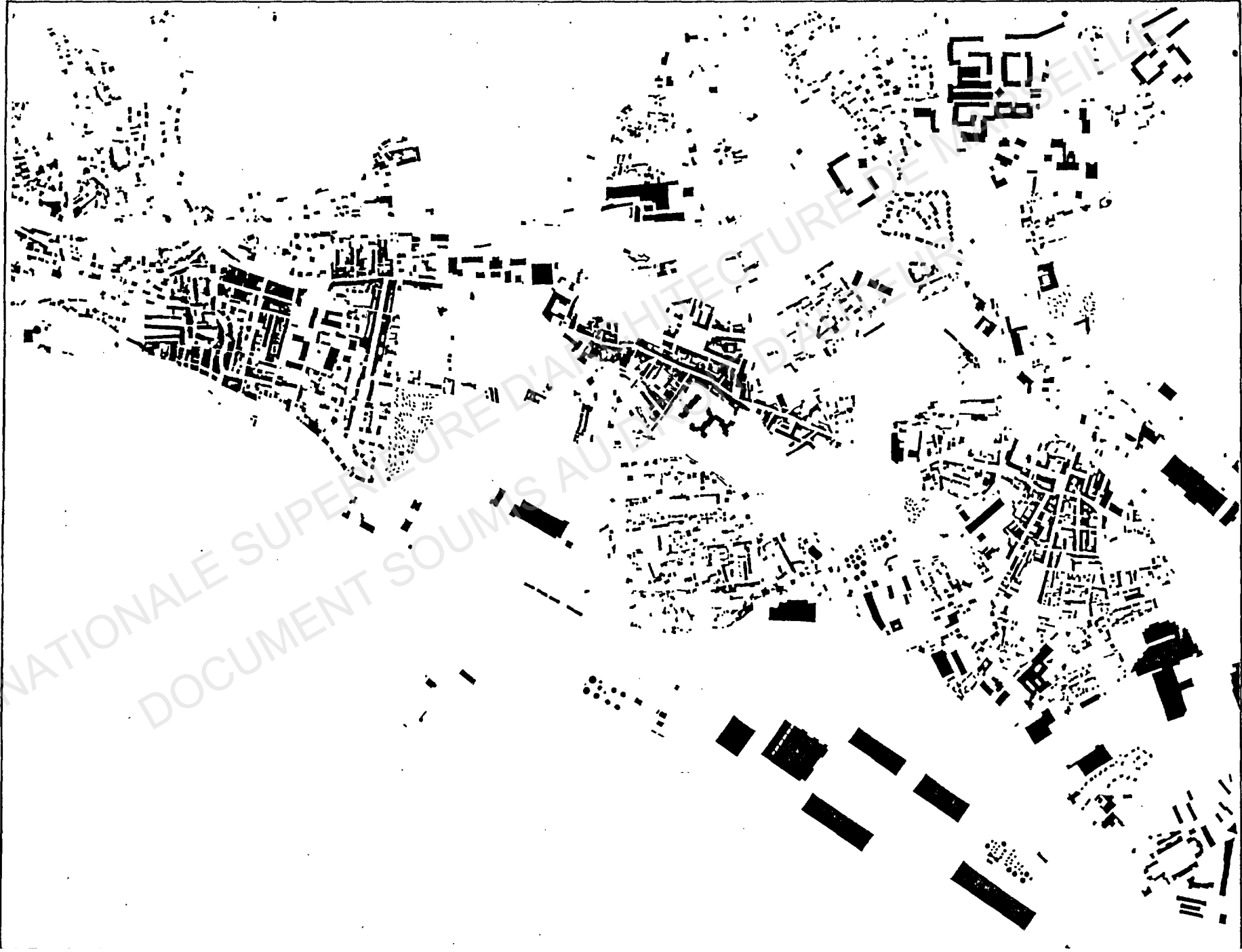


R E S E A U V I A I R E

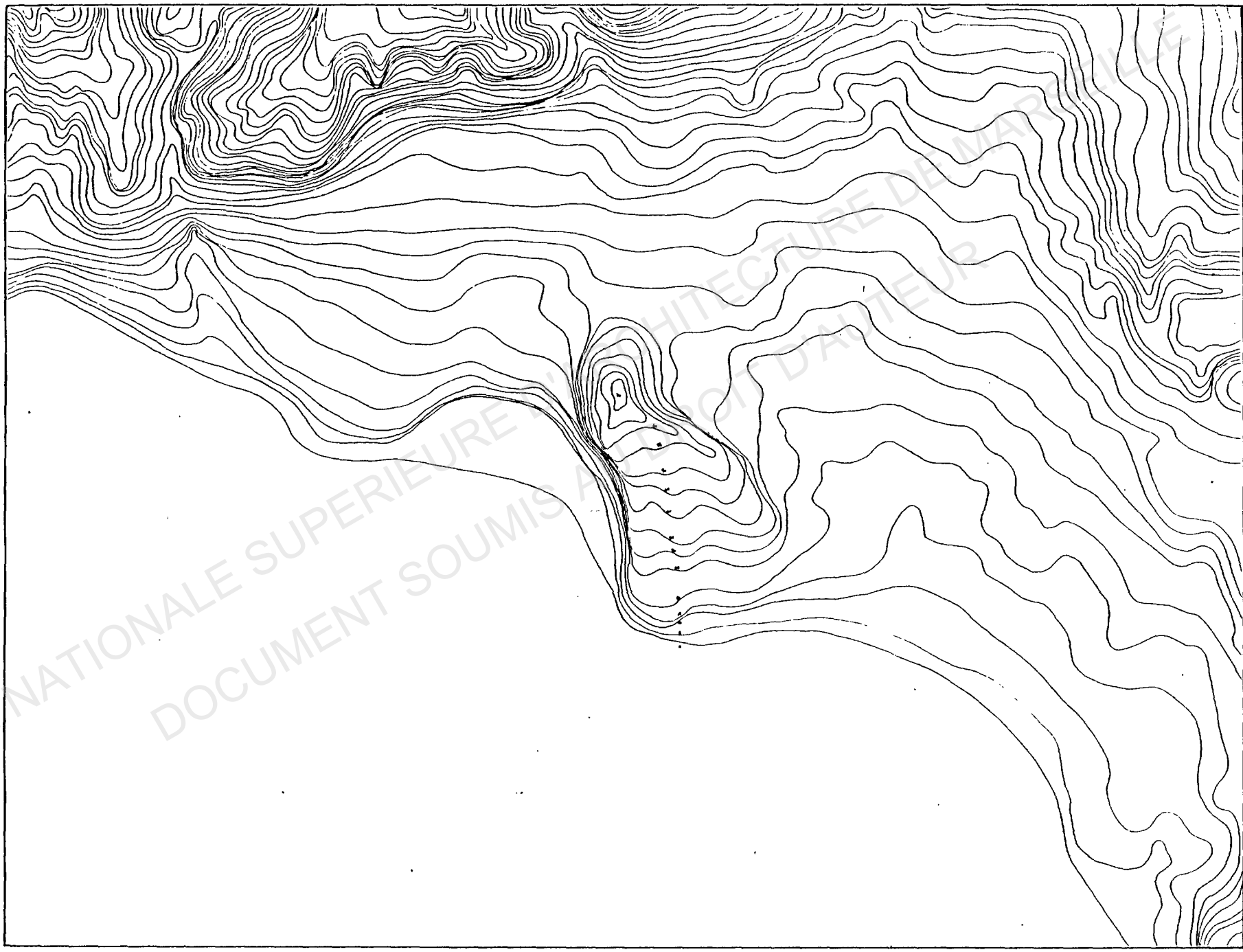


ECH. 1/10.000

B A T I



T O P O G R A P H I E



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS A LA FACULTE D'ARCHITECTURE

M O R P H O G E N E S E
1 8 2 0 - 1 9 7 0

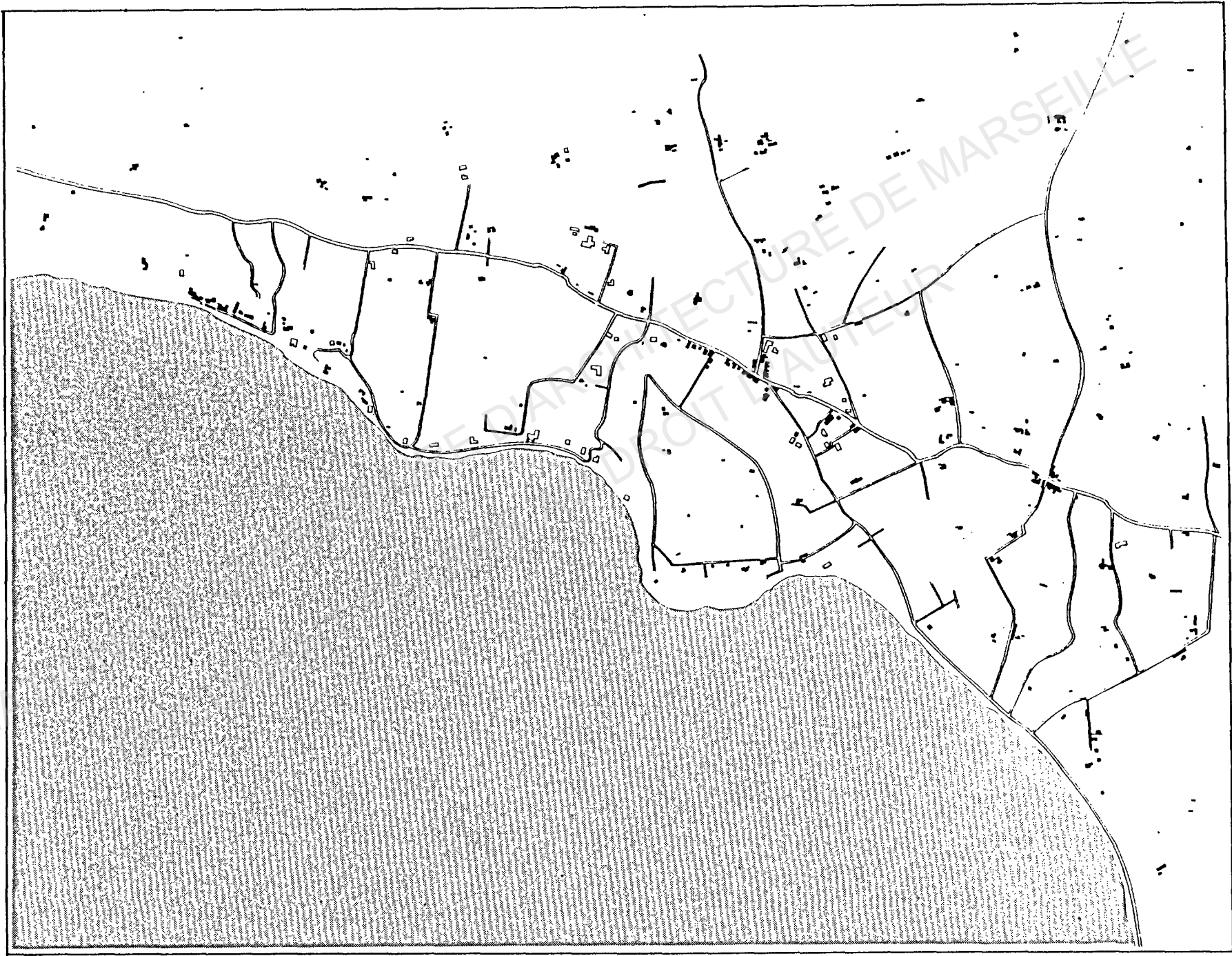
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

E S P A C E R U R A L 1 8 2 0

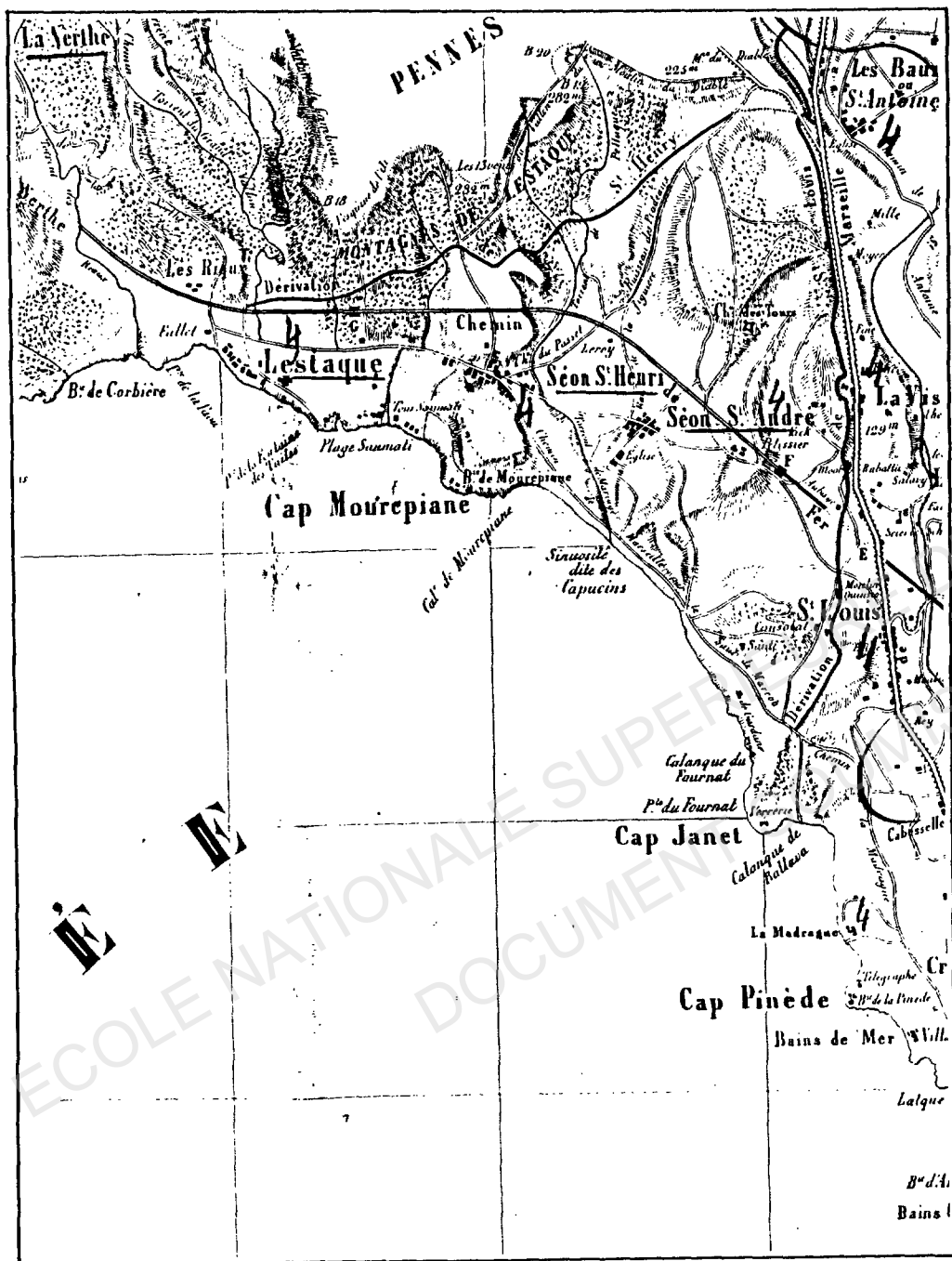
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ecole d'Architecture de Marseille Luminy
100 Avenue de la République
13288 Luminy - Marseille
13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

le bâti industriel est représenté en cerné



Plan redessiné des minutes cadastrales 1820-1828. Archives municipales.



Carte 1850: état rural

STRUCTURE SPATIALE

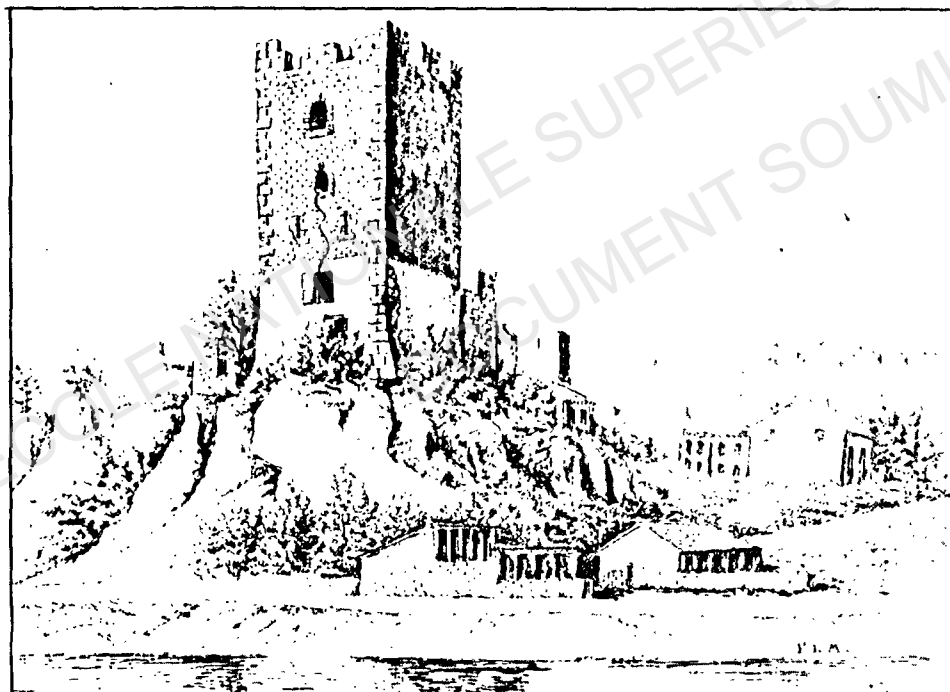
Nous avons vu les conditions géographiques contemporaines qui caractérisent le bassin de Séon et que l'on retrouve bien évidemment à travers toutes les périodes de son évolution.

En terme d'organisation rurale, le secteur s'ordonne en 1820 essentiellement sur un axe viarie qui s'articule à partir du chemin de Marseille à Aix; le chemin de la Nerthe. Voie de liaison inter quartier et radiale à la ville "intra muros", c'est aussi une branche ultime de l'arbre marseillais qui se transforme à partir des contreforts de la colline de la Nerthe en serpentín qui rejoint Notre Dame de la Galline, second lieu de pèlerinage traditionnel après la chapelle de Notre Dame de la Garde.

Les plus fortes concentrations bâties s'organisent relativement à cet axe suivant des modalités différentes; le hameau de Séon Saint André, le plus à l'Est, se situe au croisement de cet axe principal et d'une voie de liaison Sud Nord entre le littoral et les secteurs Nord du territoire péri-urbain marseillais. Cette voie faisant partie du système viarie concentrique marseillais.



1792 - L'Estaque - La Falaise

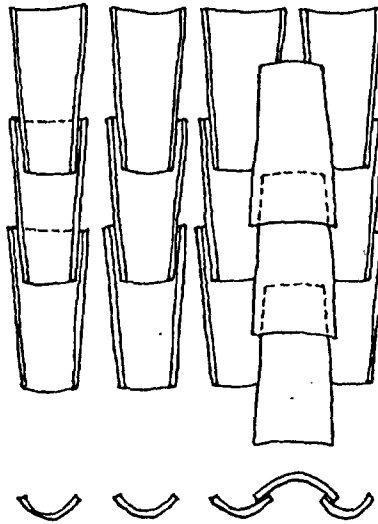


La Tour Saumaty. "L'Estaque au temps des peintres..."

Le hameau de Séon Saint Henri, centre géographique de bassin de Séon, est une variation sur un mode mineur du hameau de Saint André; au croisement de l'axe principal et d'un autre chemin qui rejoint le littoral et d'une impasse vers les collines.

Le hameau de l'Estaque se trouve sur le littoral à l'écart du chemin principal, on n'y passe pas, on y aboutit par une traverse secondaire.

Autour de cette trame principale la campagne s'organise dans des hameaux secondaires sur les collines, quelques bastides (Château Fallet, la Moujarde), quelques châteaux ou vestiges d'une occupation médiévale (la tour Saumaty près du littoral, le château des Tours sur les collines) mais aussi des parcelles à fonctions agricoles et leurs bâtiments disséminés. A priori rien ne distingue ce secteur du reste du territoire environnant de Marseille.



Tuiles creuses ou rondes.

Dessin extrait de "La tuile :
de l'artisanat à l'industrie"
C.Bromberger, A.Chenu .

L'originalité du secteur réside dans la spécialisation de son économie autour de la fabrication de produits céramiques, principalement la tuile ronde.

Inventée dans la Grèce Antique, l'introduction de la tuile ronde (ou creuse) en Provence est fixée au Moyen Age. Nous ne retiendrons pour notre part que les actes manuscrits des cadastres du XVIIIe siècle qui indiquent et décrivent des localisations permanentes de fabriques artisanales de tuiles dans le bassin de Séon.

MODE DE PRODUCTION

Le mode de production fait alors appel à un outillage rudimentaire et des matières premières limitées à l'eau, au bois et bien sûr à l'argile.

De l'extraction de la matière première au produit fini, le cycle de fabrication est très long et discontinu.

La terre extraite "à la pioche" est stockée plusieurs mois, puis broyée, et ensuite mise à tremper dans des fosses; il s'agit là d'opération de purification, le formage est ensuite obtenu manuellement par pressage de l'argile dans un moule de bois d'où l'on extrait une plaque. L'arrondi de la tuile est obtenu par la superposition de cette plaque sur une forme

arrondie qui maintiendra l'argile au début du séchage. Le séchage est l'opération qui rythme la production; selon les conditions climatiques il faut entre une semaine et un mois pour sécher les tuiles entassées en quinconce sur une aire extérieure.

Ensuite la cuisson conditionne la qualité du produit. Si les compagons d'autrefois bâtissaient chaque fois un four autour des tuiles empilées et les chauffaient au feu de bois; le modèle de four artisanal le plus répandu dans les fabriques du bassin de Séon est un four permanent à fonctionnement intermittent. Il est carré de base, tout en hauteur et c'est la même chambre où l'on entasse les tuiles qui sert aussi de foyer.*

MODE DE PRODUCTION ET ECONOMIE MIXTE

Les conditions du site et du climat et l'état des techniques ne permettent qu'un fonctionnement saisonnier; en hiver la terre est trop dure et le séchage interminable, il arrive aussi en été que l'assèchement des ruisseaux provoque un chômage technique. C'est la raison pour laquelle la fabrication de la tuile, bien que principale source de revenu, n'est qu'une activité complémentaire d'un système économique où les tuiliers sont aussi agriculteurs, éleveurs et pêcheurs.

* Toutes les informations sur les modes de production artisanaux sont obtenus par recoupement de textes contenus dans :
- "La tuile : de l'artisanat à l'industrie" C.Bromberger, A.Chenu
- Brochure. La Céramique en Provence. Chambre de Commerce.
- Article de journal : "Quand Alexis Roux faisait virer le monde au rouge. Bibliothèque Municipale.

En 1820, deux cents ouvriers et patrons se partagent entre ces activités. Le bassin de Séon est alors la localisation permanente de la fabrication de céramiques, la plus importante en quantité de production. Cette prospérité est assurée par les besoins de Marseille mais la proximité de la mer favorise aussi une diffusion régionale.

ESPACE DE PRODUCTION

C'est en 1820, sur le cadastre "napoléonien", que l'on peut recenser, et pour la première fois situer, 58 parcelles investies d'une fonction relative à l'activité céramique. Cela représente 35 unités d'exploitation dont les fonctions élémentaires sont, soit regroupées, soit séparées dans des bâtiments distincts (4 fours indépendants sont loués par des propriétaires marseillais). Certains propriétaires importants qui possèdent plusieurs exploitations (Sacoman, Roux, Fenouil) habitent le hameau de Saint-Henri ; mais le mode de fabrication nécessitant une surveillance continue de la cuisson et du séchage, les petits artisans et ouvriers habitent le plus souvent sur le lieu de production qui est intégré à l'espace résidentiel : on retrouve là des conditions traditionnelles du fermage.

L'implantation des fabriques dans le bassin de Séon s'organise autour de deux pôles majeurs, le lieu-dit "la fontaine des tuiles" entre Saint Henri et le littoral et autour du hameau lui-même.

Peut-être les positions sur le littoral se justifient-elles par la pêche dont nous avons dit qu'elle est complémentaire de l'artisanat, ou par la diffusion du produit par voies maritimes ; il n'en demeure pas moins que l'ensemble participe de la constitution du lieu avec ses paramètres géographiques, géologiques, fonciers et culturels qui caractérisent un espace rural.

CONSTITUTION D'UN SYSTEME
HISTORIQUE LOCAL 1850 - 1950

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

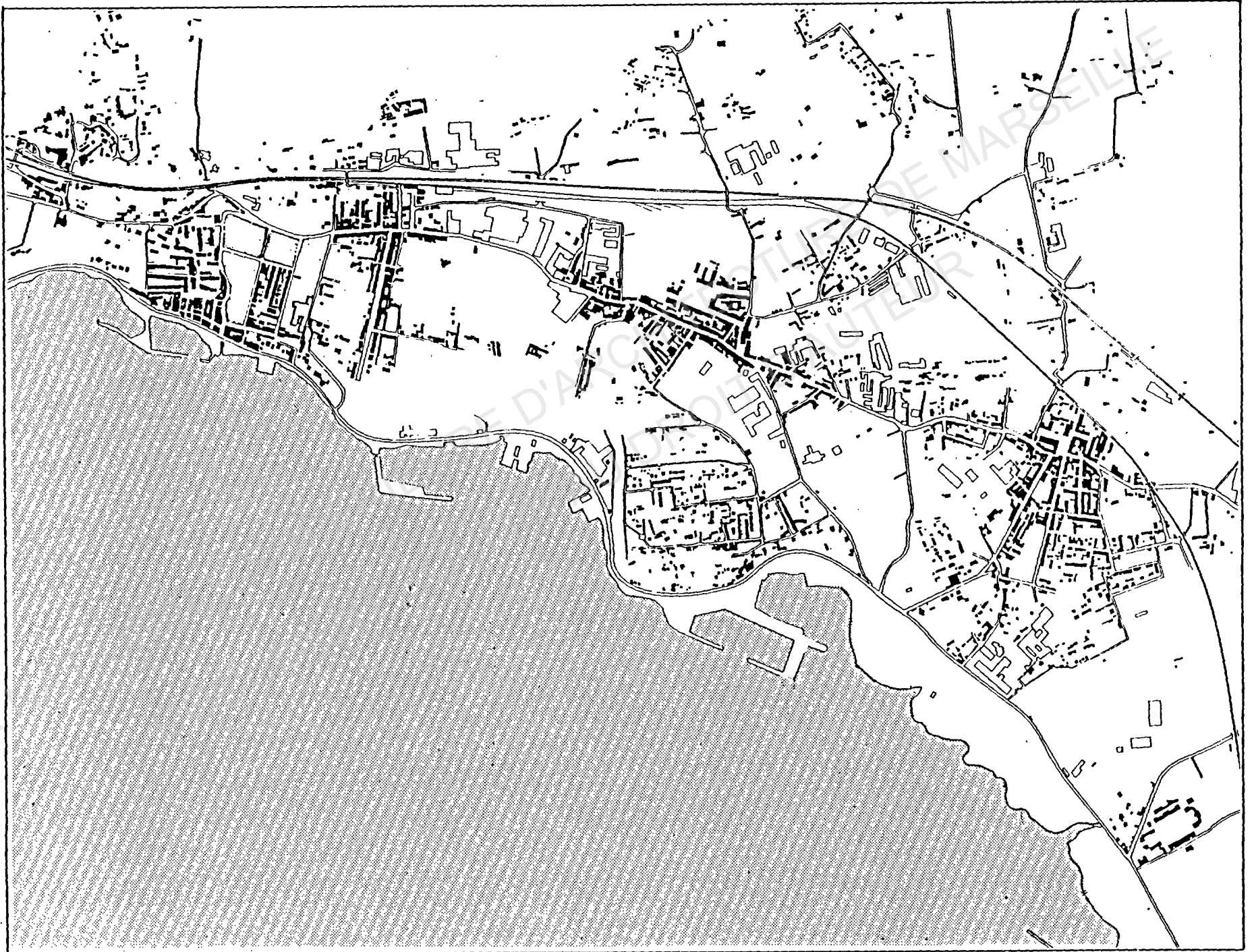
le bâti industriel est représenté en cerné





le bâti industriel est représenté en cerné

1930 . 1950

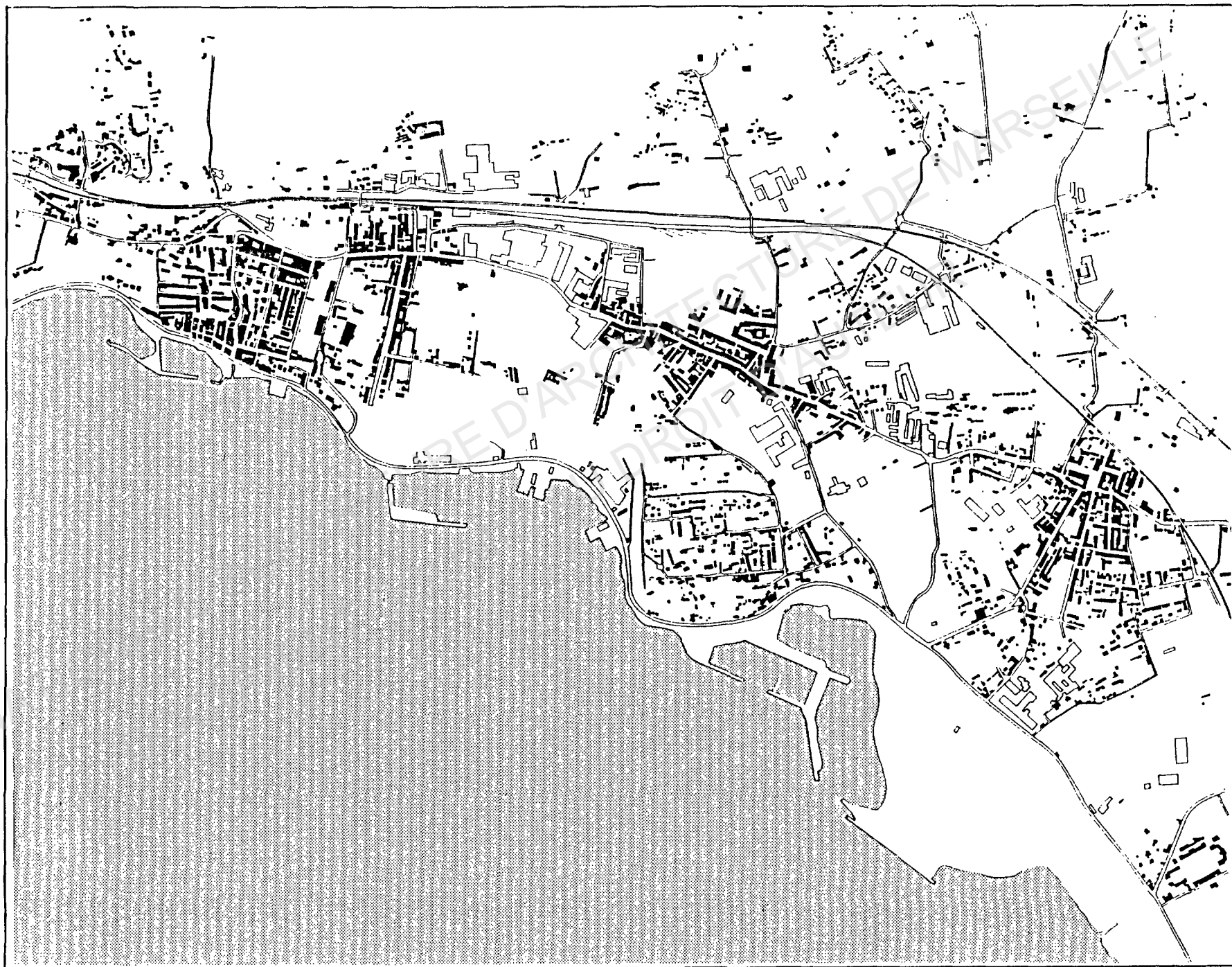


le bâti industriel est représenté en cerné

Plan redessiné à partir d'un plan cadastral incomplet de 1950. Archives de la Préfecture des B.d.R.
et d'un plan d'extension du Port de 1930; Chambre de Commerce et d'Industrie;

ECH. 1/10.000

1950 . 1960



le bâti industriel est représenté en cerné

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

e s p a c e i n d u s t r i e l

Plusieurs évènements convergent pour composer en quelques années la toile de fond du développement industriel du bassin de Séon. Si l'on doit exposer chronologiquement cette rapide évolution, il faut commencer par évoquer l'influence sur ce secteur de la construction des infrastructures liées à l'évolution globale de Marseille.

Entre 1838 et 1849 la construction du canal de la Durance à Marseille et son avancée dans le bassin de Séon en 1846 permettra une alimentation en eau qui supprimera l'inactivité des fabriques de tuiles durant les périodes de sécheresse.

Mais l'évènement le plus important qui a déterminé l'avenir du secteur c'est en 1848 l'inauguration de la ligne de chemin de fer PLM et de la gare de l'Estaque.

On conçoit aisément que le désenclavement ferroviaire et les possibilités de liaisons avec les plus grands centres de production de lignite de la région (Valdonne) constituèrent des éléments favorables au développement d'entreprises industrielles dans le bassin de Séon. Mais c'est en l'occurrence et paradoxalement

dans la phase de construction que le chemin de fer a indirectement attribué les compétences industrielles du secteur.

C'est tout d'abord en creusant les tranchées de la première ligne de voie ferrée qu'on a révélé la puissance et la qualité du gisement d'argile de Séon Saint Henri; dont les artisans n'utilisaient que les résurgences locales..

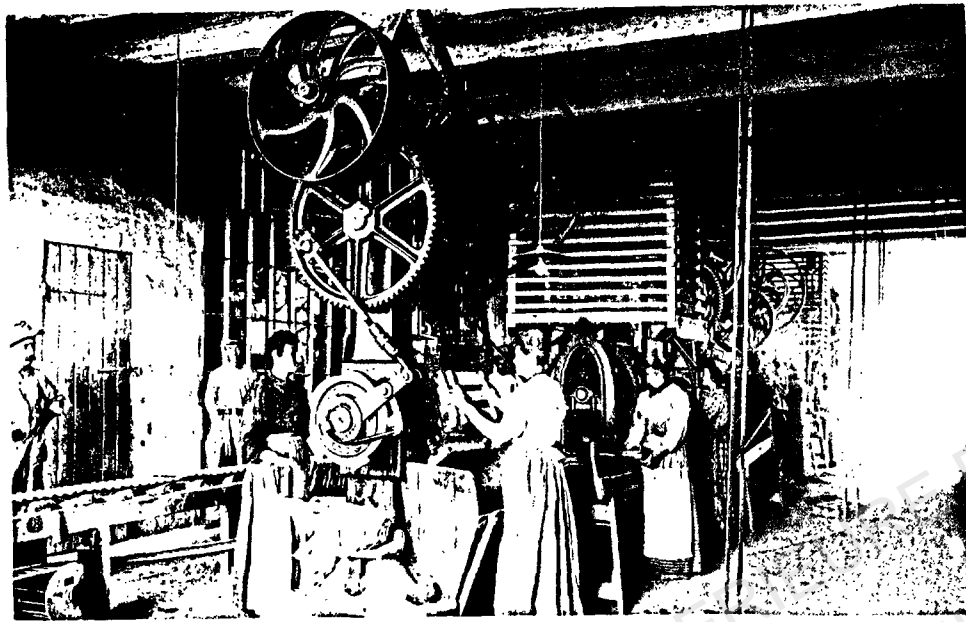
Le "destin" voulant encore qu'il fut prévu de creuser un extraordinaire tunnel ferroviaire* sous les collines calcaires qui entourent le bassin; les ingénieurs du PLM (Talabot) imaginèrent de tirer partie de la découverte: l'argile des déblais et l'eau des sources mises à jour servirent à fabriquer sur place les briques dont on a revêtu ce tunnel. Mais comme les fabriques artisanales locales étaient insuffisamment productives et outillées, ce furent des briquetteries Belges qui eurent la charge de ces travaux; servant ainsi d'exemple technique aux artisans locaux

Si cette histoire participe de l'anecdote et privilégie des événements fortuits c'est cependant celle qui explique les débuts de l'industrialisation du bassin de Séon dans la continuité de ses activités traditionnelles .

* *"La construction de la voie de Marseille à Avignon exigea un effort considérable. D'une part, on dut construire un viaduc sur la Basse Durance et de hauts remblais le long du Rhône, dans la zone exposée aux inondations. En sens inverse, on dut faire plus encore: pour la première fois il fallut percer la chaîne de la Nerthe, cette rude et massive barrière du terroir marseillais... C'est ainsi que le tunnel le plus long de France (4 638 m) s'ouvre non en montagne ou au cœur du pays, mais à 1200 mètres de la rade qui abrite son premier port de commerce."*

Gaston Rambert. "Marseille, la formation d'une Cité moderne".

LA MECANISATION DES MODES DE PRODUCTION



Presse mécanique des tuileries. Photo C.C.I.M.

En 1842 et pour la durée des travaux des tunnels ferroviaires, arrivent les premières machines jamais vues dans le bassin de Séon. Les trieuses, broyeuses, malaxieuses, et les presses mécaniques; dans l'ordre des opérations de transformation éliminent la discontinuité du cycle artisanal en amont du formage. Ensuite apparaissent les premiers hangards à sécher couverts qui affranchissent la production des conditions climatiques, ainsi que des fours plus perfectionnés composés d'un foyer unique et séparé des chambres à bouches multiples.

Ces innovations permettent un fonctionnement permanent et régularisent la sortie des produits en fin de chaîne.

LES NOUVEAUX PRODUITS

Mais la révolution industrielle ne s'arrête pas à la mécanisation des modes de fabrications artisanaux; elle invente surtout de nouveaux produits.

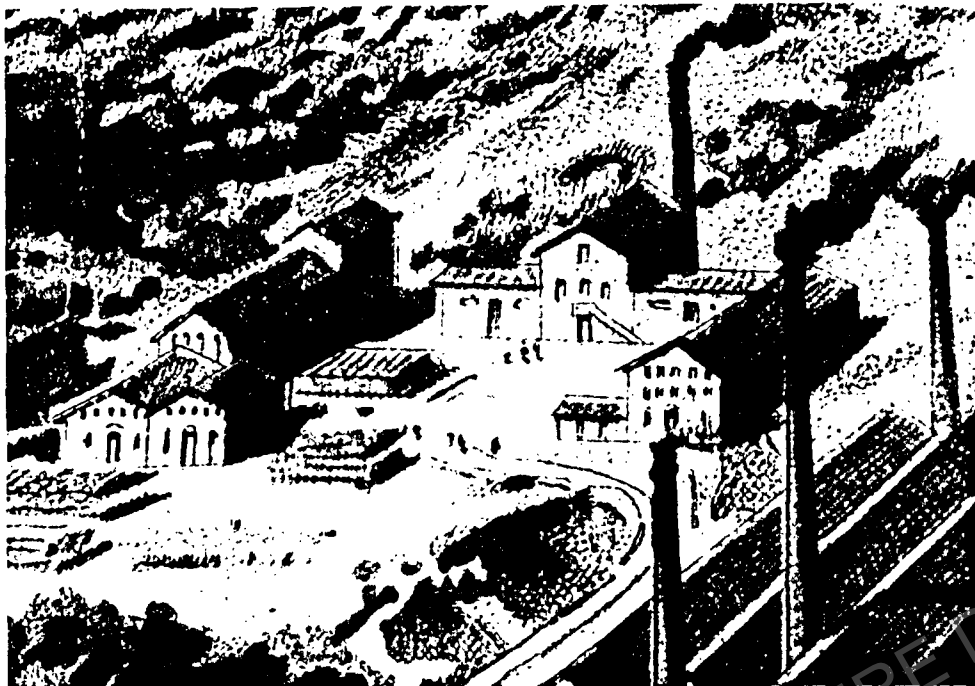
Parmi les céramiques c'est d'abord la tuile qui va évoluer; sa forme plus complexe que celle des carreaux ou des briques pleines, l'exigence de qualités mécaniques supérieures en font un objet de recherche idéal dans le cadre de la révolution industrielle.

C'est en 1841, en Alsace, que les attendus en terme de rendement et d'originalité de produit aboutissent à la mise au point de la tuile plate mécanique par les frères GILARDONI.

Sa qualité principale est de permettre une étanchéité de toiture par simple emboitement des tuiles éliminant ainsi l'élément couvert de la toiture traditionnelle en tuile creuse ronde.

Le principe est ensuite amélioré à Saint Henri. La tuile plate mécanique de Saint Henri ou tuile MARTIN du nom de son inventeur, grâce à la qualité supérieure de ses joints et sa plus grande légèreté, autorise une pente de toit plus faible que la tuile GILARDONI et permet des économies de charpente.

L'application de ces premières innovations dans le bassin de Séon ne commence qu'en 1854 avec la création de la première entreprise de tuiles mécaniques par Alexis Roux, rapidement suivi par les plus puissants artisans locaux qui élèvent de nombreuses autres fabriques de briques et tuiles mécaniques. L'écoulement de la production est alors assurée par les marchés intérieurs et notamment grâce à l'exclusivité sur les bâtiments implantés le long de la ligne de chemin de fer de Lyon à la frontière Italienne et sur les docks et entrepôts du port de Marseille en plein essor.

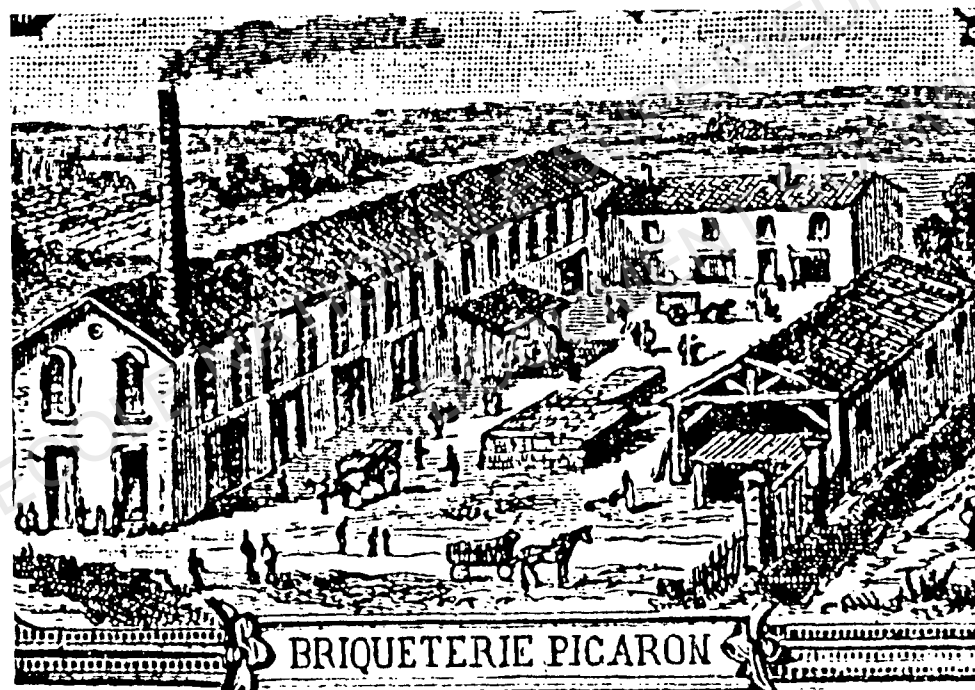


ESPACE DE PRODUCTION

L'augmentation de la production, et les changements des modes de fabrication ne provoquent pas, dans cette période transitoire, d'évolution dans la localisation des unités de production.

Outre que certaines fabriques artisanales continuent à fabriquer les tuiles creuses traditionnelles, les nouveaux systèmes sont développés dans la continuité, à partir des anciens bâtiments reconvertis et agrandis.

L'organisation de l'espace bâti de production reste elle aussi assez proche des précédentes structures assimilables à l'espace agricole: les fabriques mécanisées sont composées de plusieurs corps; on distingue sur quelques rares brochures publicitaires les espaces bâtis qui correspondent aux différentes phases du cycle de production; les hangars de séchage, les bâtiments qui abritent le four et les presses, la machine à vapeur à l'extérieur etc... La seule différence que l'on peut trouver, mais ce n'est qu'une hypothèse, concerne l'évacuation des fonctions non productives de la fabrique.



EVOLUTION COMMERCIALE

A partir de 1870 le bassin de Séon entre véritablement dans l'ère industrielle à la faveur de l'essor particulier dont font l'objet les tuileries mécaniques.

Cette évolution tient à la fois à la nature du produit et de son mouvement commercial.

Par rapport à la brique mécanique, élément de construction commun qui ne peut alors prétendre qu'à une diffusion locale et subit la concurrence des fabriques de la région ; la tuile mécanique de Saint-Henri suscite de nouveaux besoins et profite de la situation géographique du bassin de Séon pour s'ouvrir aux marchés extérieurs.

Les fabricants de tuiles, sous l'impulsion d'Alexis Roux (le premier artisan à avoir évolué vers l'industrie) profitent du système industrialo-portuaire de Marseille qui dans la seconde moitié du XIXe siècle, privilégie plutôt l'entrée des produits que leur sortie et laisse des centaines de navires sans fret de retour. La tuile, produit manufacturé de faible prix, a d'abord représenté un lest "vendable".



Brochure des tuileries Roux. Bibliothèque Municipale.

pour ces navires avant de devenir, sous le contrôle des usines, un objet destiné quasi exclusivement à l'exportation.

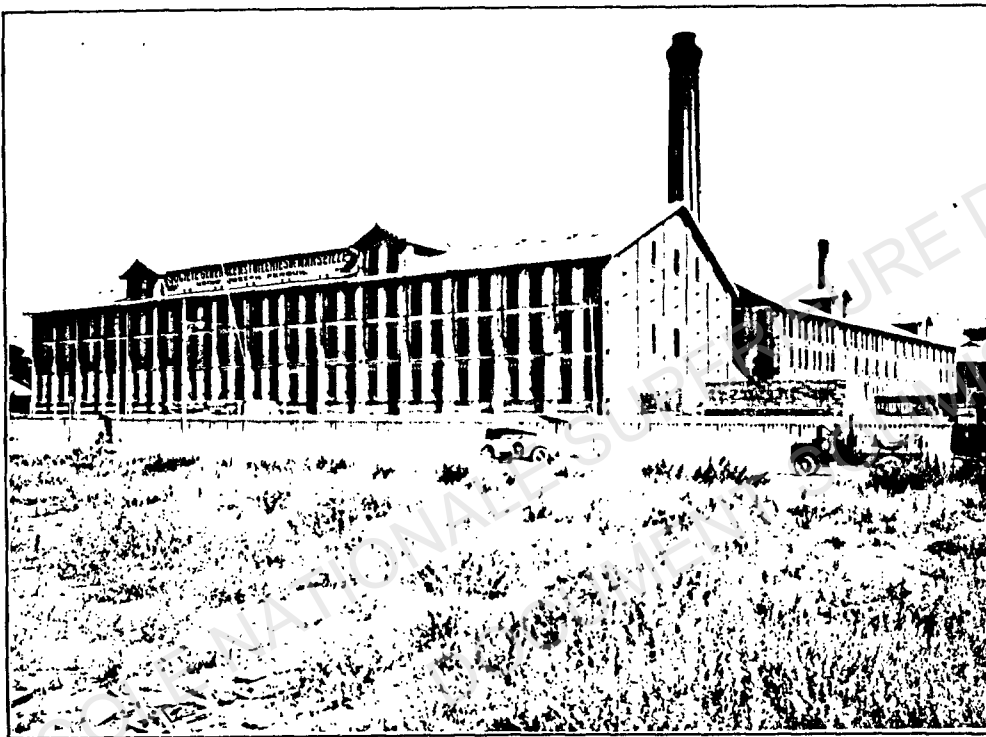
En 1900 les tuileries de Saint Henri qui profitent de conditions avantageuses d'exploitation et de fret mais aussi de l'idéologie "moderniste" exploitent 80% de leur production à travers tous les continents de façon monopolistique*

MODES DE PRODUCTIONS. BATI USINIER

L'hégémonie des tuiliers qui se perçoit au niveau économique en terme de productivité des usines (10 usines de tuiles produisent autant que 20 briquetteries) et en terme d'organisation administrative (la plupart des petites fabriques de briques sont absorbées par les tuiliers), transparait surtout à travers l'évolution des modes et des espaces de production.

Alors que depuis 1850 les briquetteries n'ont pas évoluées; ce sont toujours les mêmes petites unités de production mécanisées dans lesquelles perdurent les modes de production proto-industriels et la distinction des espaces bâtis de production; les tuileries qui ont drainé tous les investissements financiers et techniques, intègrent tous les nouveaux perfectionnements.

* Informations obtenues par recoupement des statistiques de P.Masson : "Encyclopédie des Bouches du Rhône. 1935".



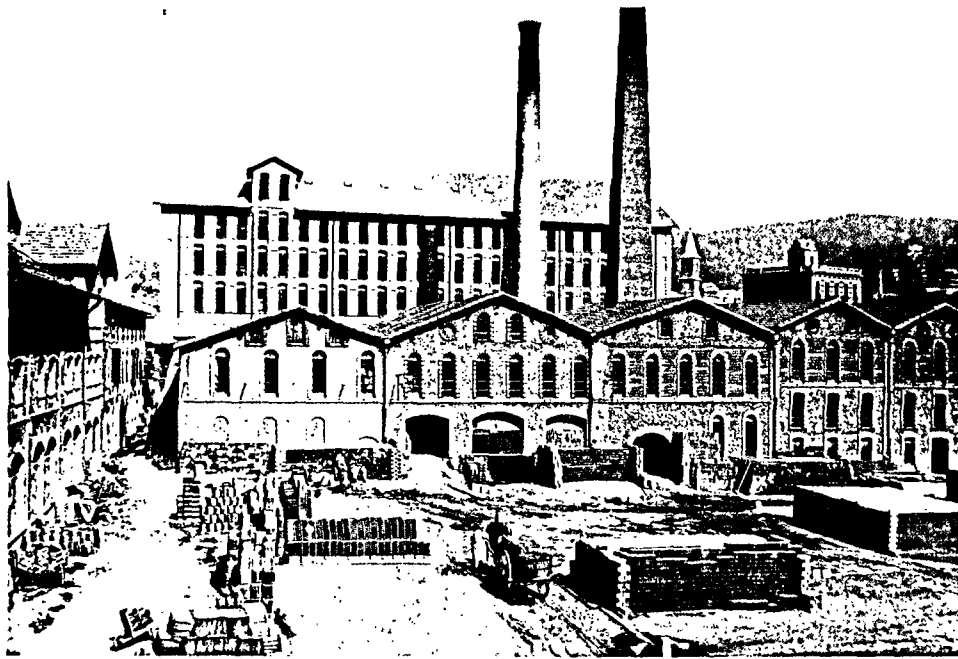
Tuileries Fenouil. Archives des Tuileries.

Au niveau des modes de fabrication, l'industrie tuilière a trouvé son second souffle dans des innovations portant sur les phases de cuisson et de séchage du cycle de production. En 1868 l'industriel prussien HOFFMAN a proposé un nouveau type de four en remplacement des systèmes à fonctionnement intermittent. Le four Hoffman immédiatement adopté dans les tuileries du bassin de Séon, dispose d'un foyer alimenté par le haut et qui se déplace le long d'une galerie circulaire. Pendant que le foyer se déplace, au rythme de la cuisson, les produits cuits sont retirés de la galerie et les crus y sont enfournés.

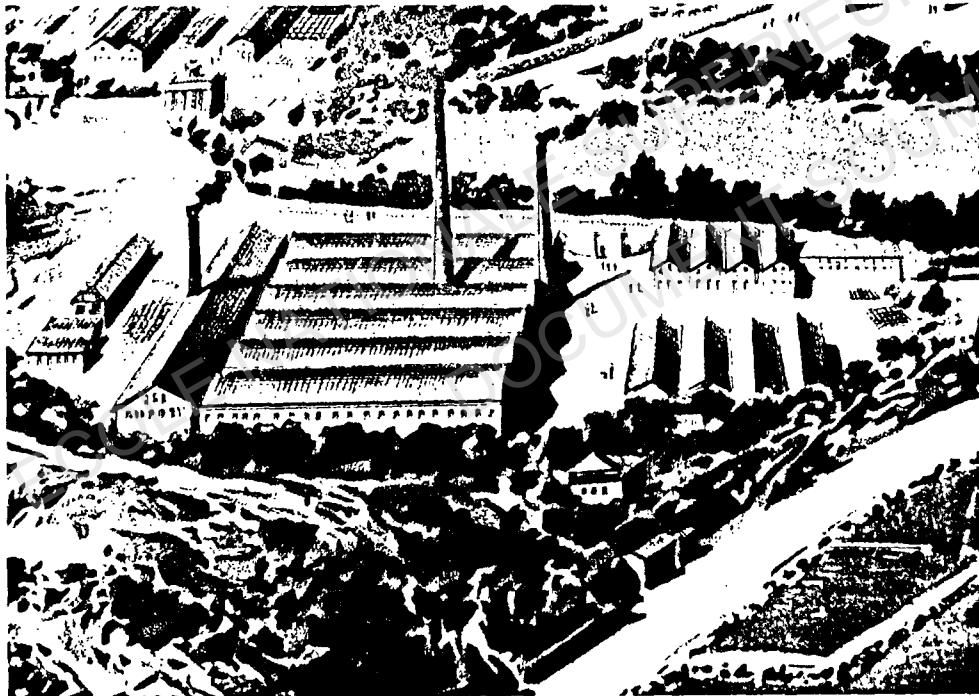
L'évolution du séchage porte sur l'accélération et la régulation du processus: après les hangars simplement couverts des premières fabriques, les séchoirs deviennent des bâtiments fermés, dont l'aération, naturelle ou artificielle (chauffage) est contrôlée par un système de volets qu'on ouvre ou occulte, en fonction des conditions climatiques.

Ces systèmes, qui achèvent l'évolution vers la continuité totale du cycle de production, resteront en vigueur jusqu'aux années 1950.

L'organisation de l'espace bâti de production a évolué simultanément à ces techniques, mais s'est



Tuileries Arnaud. Archives des Tuileries.



stabilisée, dès 1870, autour d'un système spatial caractéristique des bâtiments de la révolution industrielle.

Le bâtiment type, qu'on retrouve isolé dans les petites unités de production, regroupe toutes les fonctions du cycle de production; les ateliers et le four Hoffman, au premier niveau, et les séchoirs disposés au dessus, sur plusieurs étages.

L'organisation de l'espace intérieur se conforme aux règles d'Epistallier: disposer les éléments ou les ateliers de manière que les matières premières, à partir de leur entrée et au fur et à mesure de leur transformation jusqu'à la sortie, parcourent le minimum de chemin.

- Eviter les rebroussements qui, non seulement occasionnent des pertes de temps, mais surtout peuvent créer des encombrements de certains points.

-Tout disposer de manière à faciliter la surveillance et le contrôle .

A l'extérieur c'est un bâtiment homogène, parallélépipédique, dont l'enveloppe ne permet pas d'identifier les fonctions internes.

On retrouve ce genre de bâtiment jusqu'en 1950 sans différences notables; les modes de production ayant peu changé, les édifices ne sont jamais obsolètes et seule l'augmentation de la production et la diversification des produits provoquent des phénomènes d'extensions par addition, en tout ou partie, du module de base.

STRUCTURE SPATIALE / ESPACE DE PRODUCTION

On ne peut dans la description du système industriel du bassin de Séon de la fin du XIX^e dissocier l'espace bâti de production d'un système physique local auquel il réfère et dans lequel il s'intègre. Contrairement à la plupart des industries de transformation de matière première de Marseille dont le mode d'exploitation, le bâti et l'économie ne dépendent pas d'une relation à l'espace dans lequel elles s'immiscent (hormis la liaison avec un réseau transporteur), les tuileries du bassin de Séon ne doivent leur existence et essor qu'à la réunion de conditions locales d'exploitations: nous avons vu que la localisation des industries céramiques dans ce secteur, à priori isolé du mouvement général, a été déterminée par des ressources naturelles locales (gisement d'argile) et le passage du chemin de fer et que l'essor particulier des tuileries est lié à l'avantage supplémentaire que procure la proximité de la mer.

L'organisation du système industriel des tuileries est donc étroitement dépendante des conditions géologiques, géographiques et morphologiques de l'espace dans lequel il se développe.



Usine et Carrière. C.C.I.M.

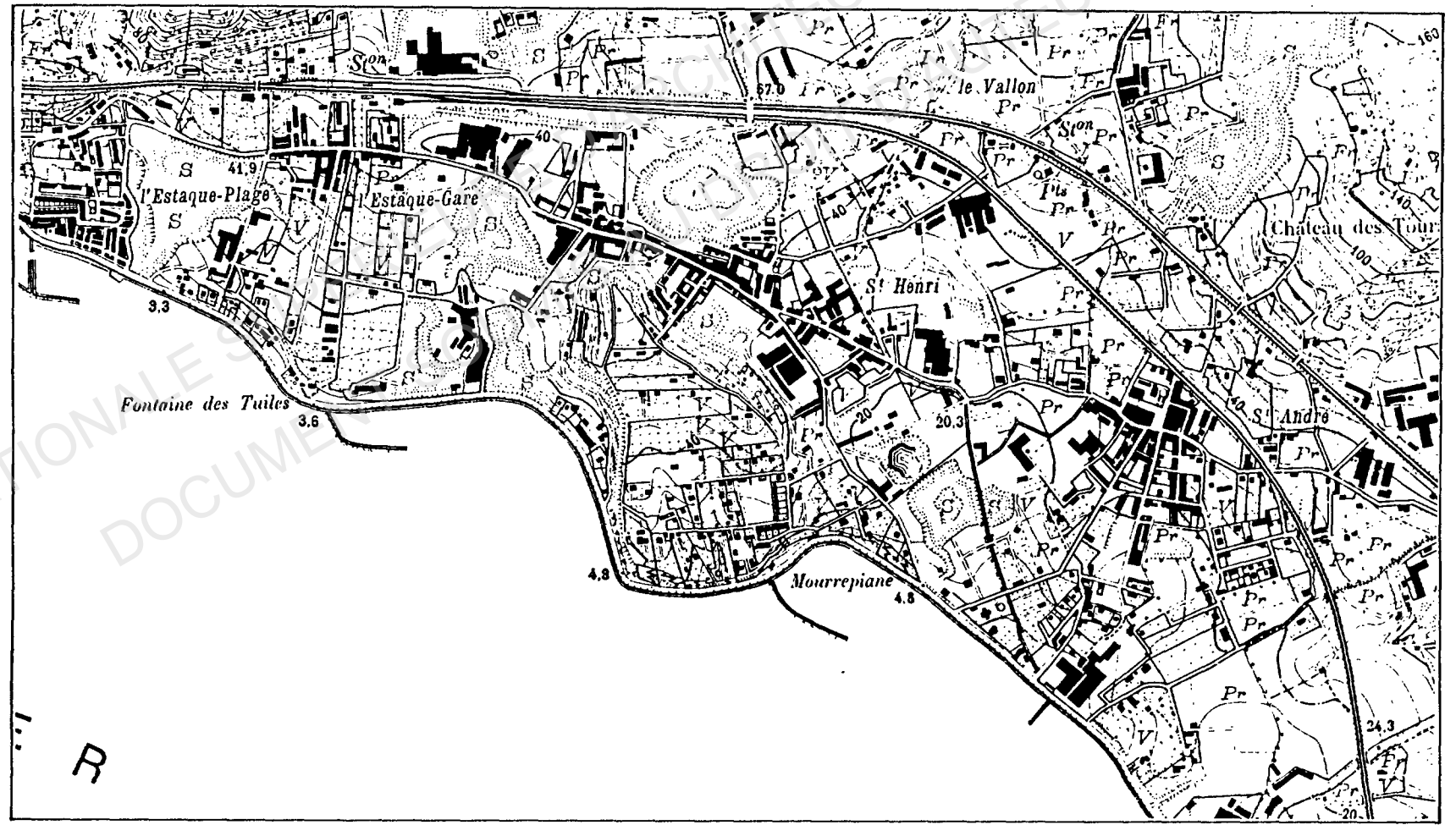
Il existe, en 1900, deux niveaux de lecture où se superposent des éléments de la structure spatiale du secteur dans l'espace de production: premièrement à l'intérieur de ce que nous appellerons " l'unité de production", deuxièmement à travers la notion de "complexe industriel".

L'unité de production est un ensemble où sont associés, d'une façon quasiment systématique, un espace bâti de transformation de la matière première à un espace d'extraction de cette matière, la carrière d'argile. Ces unités correspondent à un découpage administratif et spatial d'exploitations concurrentes reproduisant à l'échelle industrielle la structure administrative du système artisanal, (et de fait, ce sont les mêmes familles en 1900 qu'en 1820 qui, pour les plus puissantes, se partagent la production de la tuile). Il existe en 1900 une quinzaine de ces unités autonomes; leur localisation et l'importance de leur emprise ne sont pas le résultat d'une recherche rationnelle de l'utilisation de l'espace, mais sont plutôt déterminées par les possessions et opportunités d'acquisitions foncières dans un contexte de concurrence et négociation,

- ARNAUD ETIENNE ET C^e
- J. DAUDA
- ROUX FRÈRES
- SAUHAT FRÈRES
- FABRIQUE LA PLATA
- GUICHARD ET C^e
- PIERRE SACOMAN
- GUICHARD FRÈRES
- GUICHARD CARVIN ET C^e
- TUILIERS DE LA MÉDITERRANÉE
- AMÉDÉE PIERRE
- LES FILS DE JULES BONNET
- PRADÉ FRÈRES
- LACON PIERRE
- FENOUIL BARTHÉLEMY
- ROUX JEAN-BAPTISTE MARIN
- CARVIN FILS
- BREST FRÈRES MARVILLE
- JOSEPH COSTAMAGNA ET C^e
- GRAND TUILIERIE MÉCANIQUE DE BELLEVUE

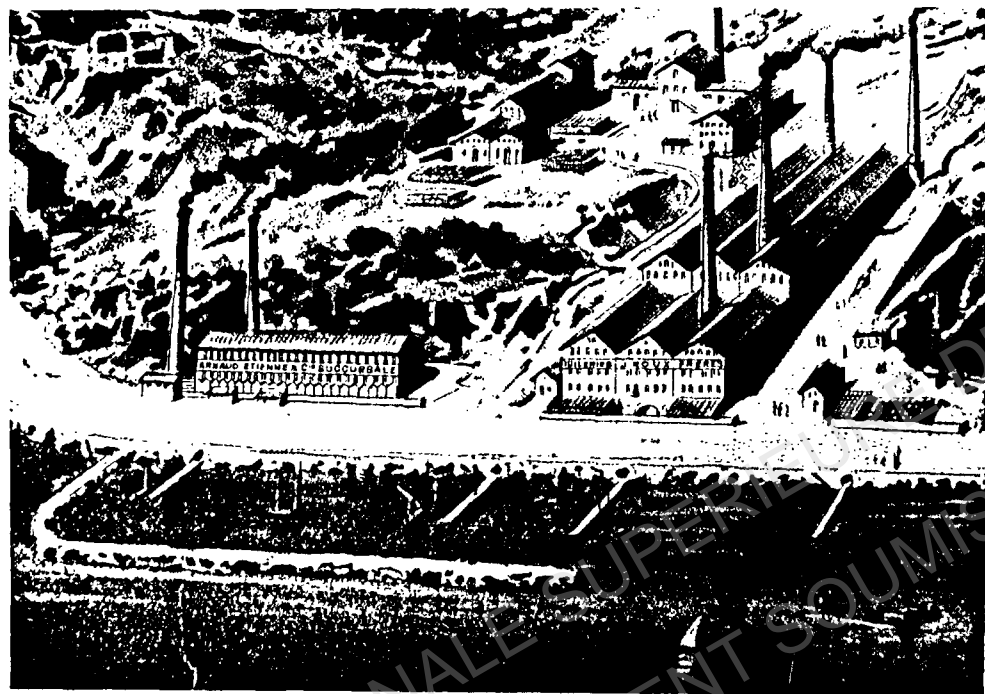
Marques de fabriques.
Brochure La Céramique
en Provence. C.C.I.M.

La fin du siècle est une époque de stabilité où les remembrements parcellaires issus des guerillas foncières et les absorptions de petites exploitations sont terminées. Cet équilibre est acquis par la saturation d'occupation du sol; dans les limites du bassin de Séon, les tuileries et leurs carrières ont étendu leurs emprises à tous les espaces géologiquement et topographiquement exploitables, entre les villages constitués.



Plan des Armées. 1900.
C.C.I.M.

ECH. 1/10.000



Usines et embarcadères. Archives des Tuileries.

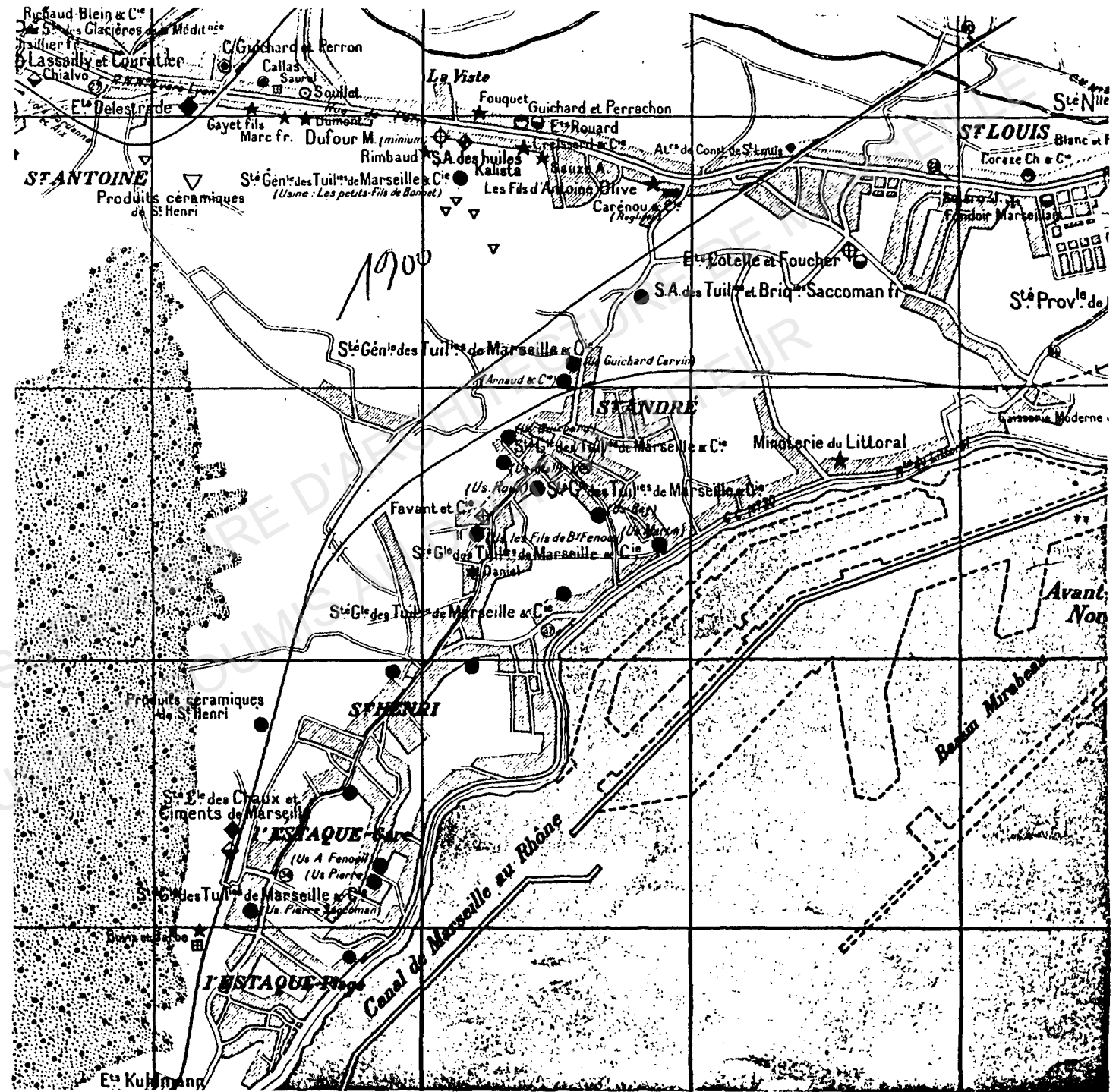
L'annexion totale du territoire du bassin de Séon par un ensemble d'unités de production, introduit le deuxième niveau de lecture, celui du "complexe industriel".

Ce complexe, c'est celui que compose l'ensemble des unités de productions autonomes; ce sont aussi les infrastructures qui assurent le fonctionnement autarcique de l'industrie céramique, à tous les stades des mouvements de la production, dans les limites territoriales du bassin de Séon.

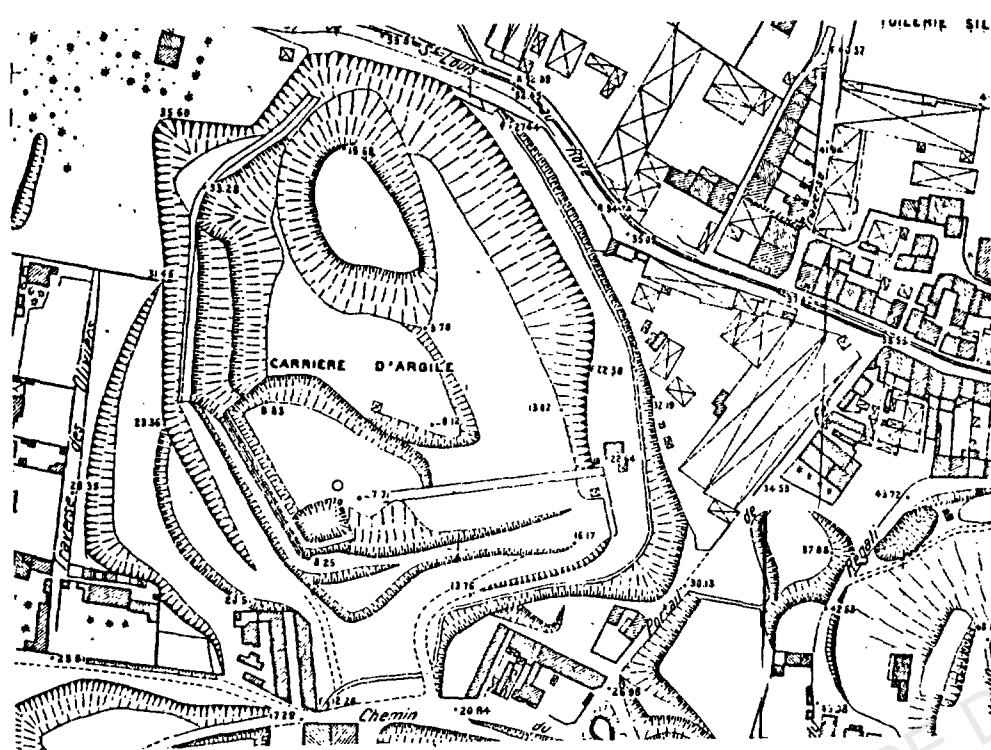
Il s'agit tout d'abord du chemin de fer et de la gare de l'Estaque qui garantissent l'approvisionnement des usines en combustible.

Ce sont ensuite, à l'autre extrémité du mouvement, les embarcadères aménagés pour garantir la diffusion des produits finis par voie maritime.

C'est enfin, entre les infrastructures portuaires et ferroviaires et les unités de production, le transport des produits qui est assuré par le réseau viaire qui fait partie intégrante de l'espace de production dans le complexe industriel.



Les concentrations industrielles du bassin de Sèon. Chambre de Commerce et d'Industrie. 1900.



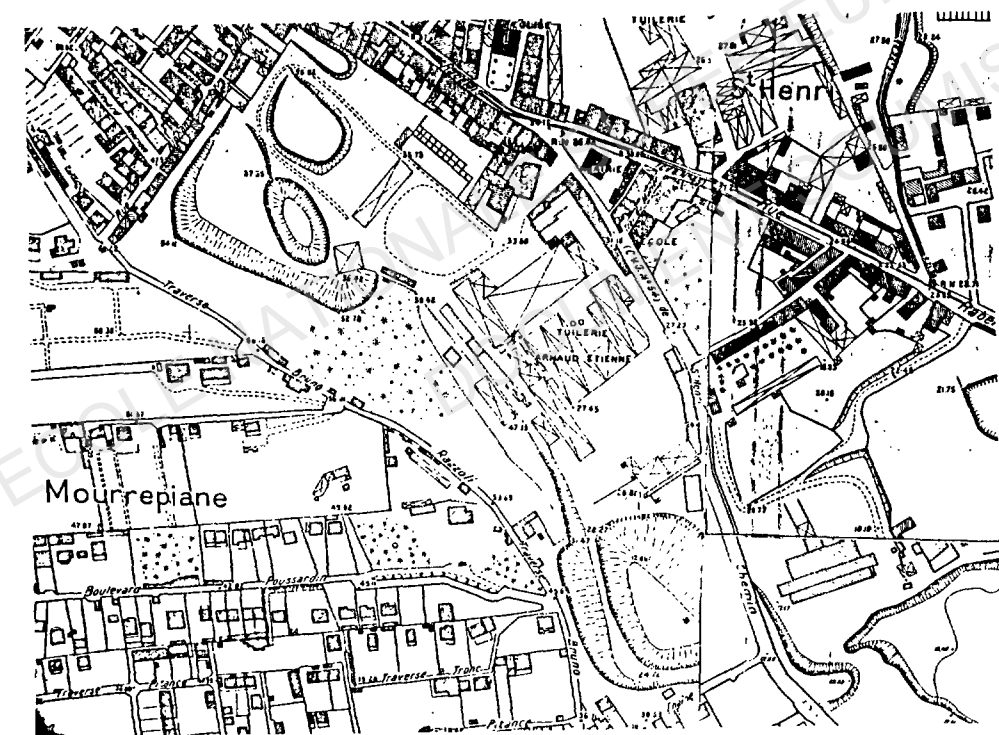
Plan cadastral 1950.

MODE D'IMPLANTATION DU BATI USINIER

Le mode d'implantation des bâtiments industriels dans la parcelle usinière réfère aux deux niveaux de l'espace de production. Il s'agit dans chaque cas d'une réponse aux compromis entre la logique interne à l'unité de production, dans laquelle la stratégie consiste à réserver le plus d'espace possible à la carrière, tout en limitant les distances entre bâti et lieu d'extraction, et la logique du complexe industriel où la relation au réseau transporteur est primordiale.

On trouve en l'état de 1900, plusieurs réponses selon la morphologie et la situation de la parcelle usinière dans le secteur; par exemple l'usine qui dispose des terrains à l'Ouest de Saint-Henri, est bâtie à l'angle de la voie principale (chemin de la Nerthe) qui relie la fabrique à la gare, et d'une voie secondaire qui chemine vers le littoral. L'usine Arnaud de Saint Henri dont l'emprise est "coincée" entre la colline de Mourepiane et une voie secondaire, dispose son bâti au centre de la parcelle.

L'usine Roux, dont le terrain est en front de mer, est à l'angle d'un chemin qui monte vers la gare, et du littoral. Cette position permettant de transférer directement les produits finis de l'usine au bateau par un embarcadère particulier dans le prolongement du bâti.



Entre 1901 et 1930 rien ne change dans les modes de production, ni dans les techniques, ni dans le mouvement commercial.

Ce qui nous permet de délimiter ici une nouvelle période significative c'est tout d'abord l'essor considérable des céramiques de Saint Henri (l'avant guerre surtout constituant un véritable âge d'or) mais c'est surtout que ce développement fait suite à une grande concentration administrative de la

plupart des entreprises du bassin de Séon sous la raison sociale de : "Société Générale des Tuileries de Marseille".

Cette concentration qui n'a d'autre raison que l'efficacité commerciale, s'accompagne cependant d'une réorganisation de l'espace de production qui n'est plus pensé localement en unités autonomes mais dans une rationalisation des modes d'exploitation de l'espace à l'échelle globale.

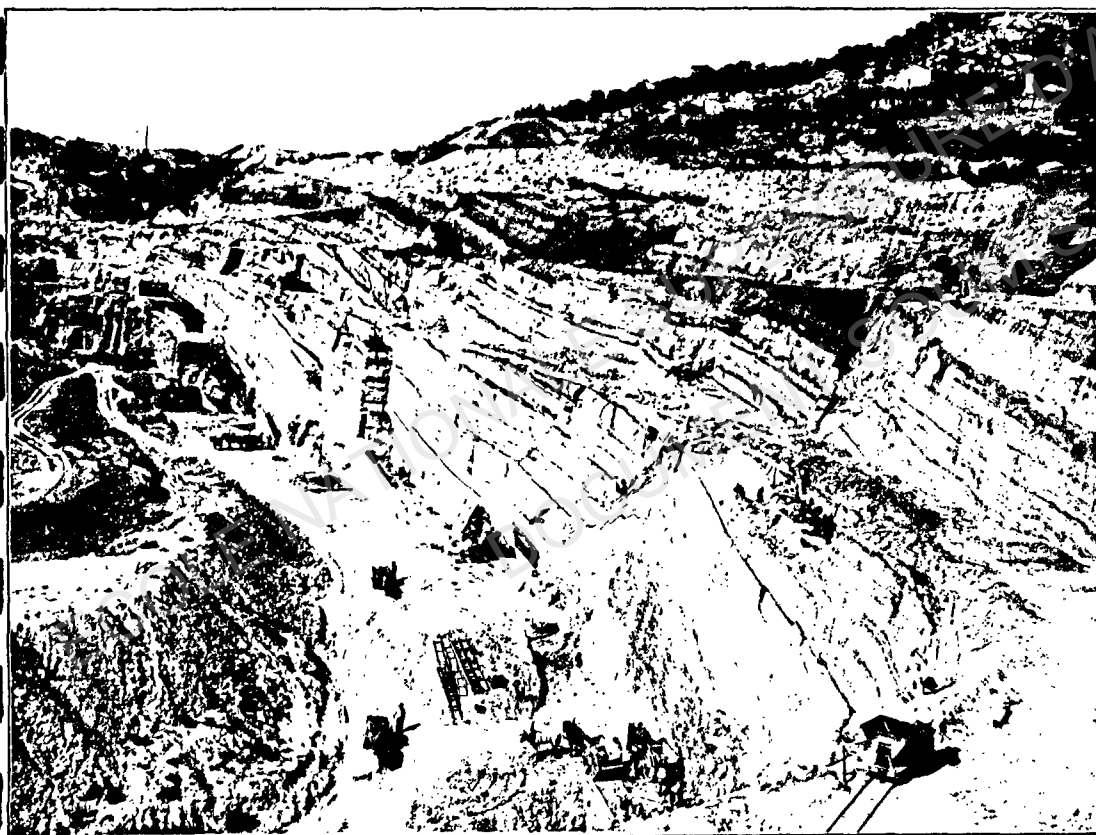
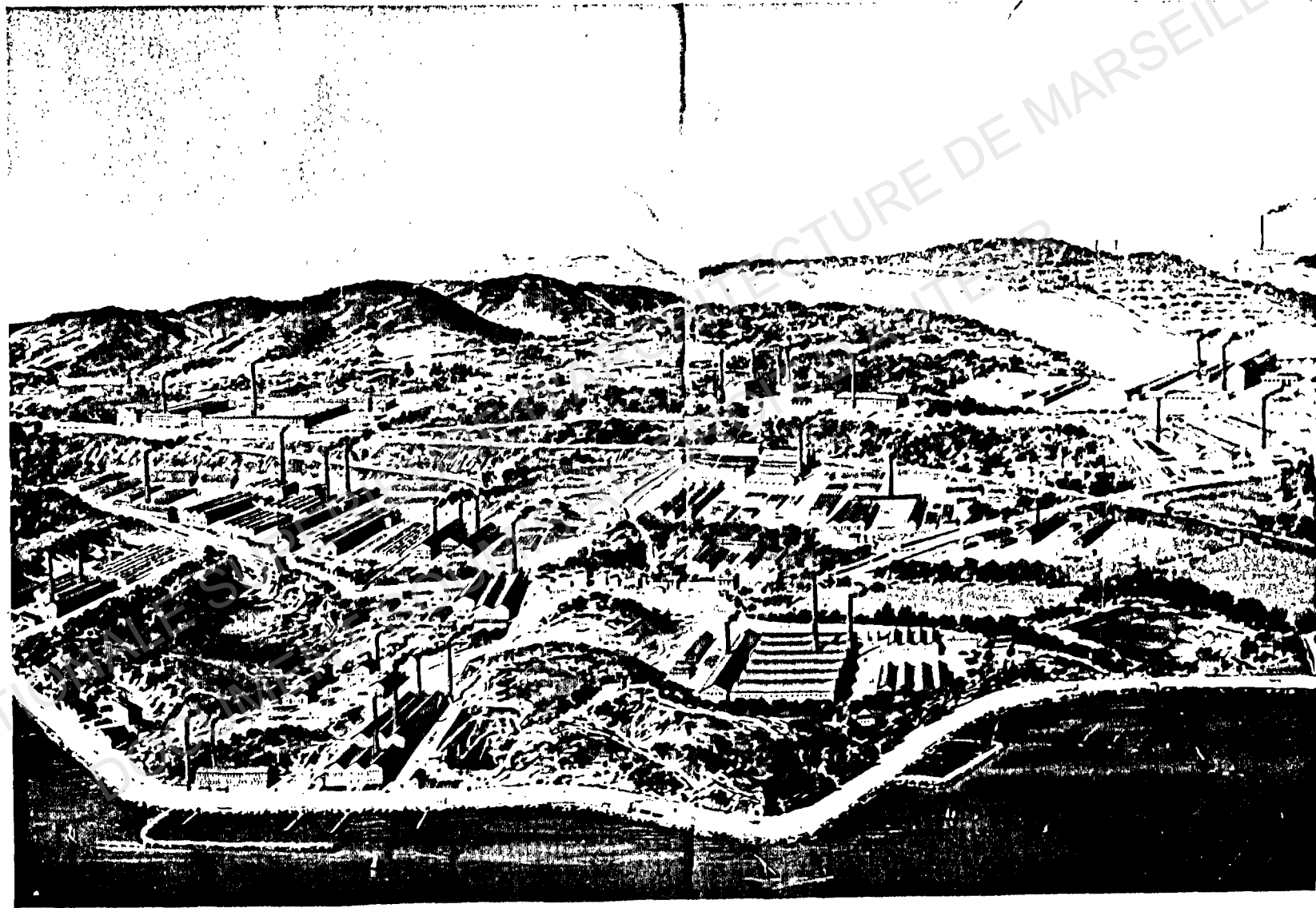


Photo Archives des Tuileries.

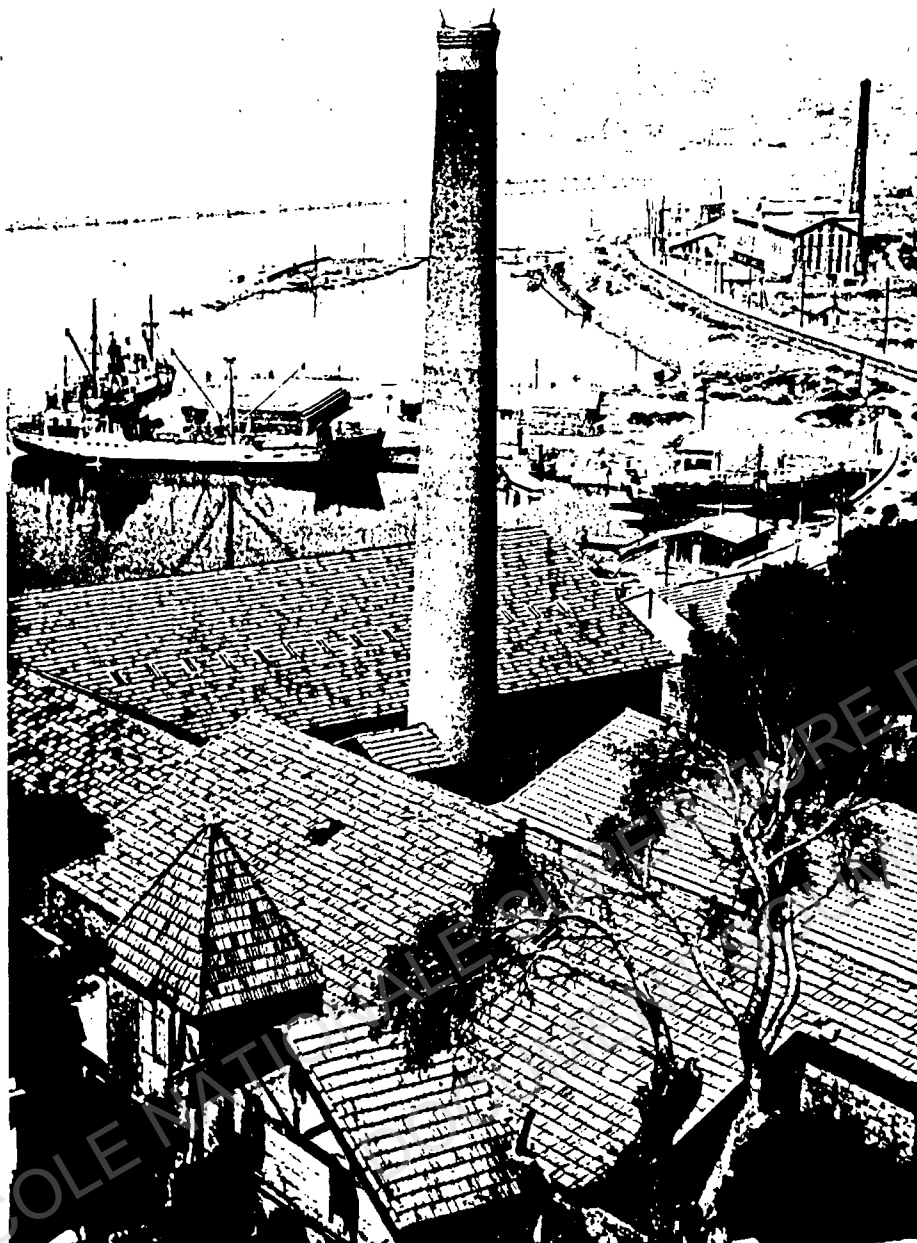
On peut percevoir cette évolution à travers une certaine forme de spécialisation des espaces productifs (concentration des carrières) et une réorganisation des infrastructures de transit des matériaux. La liaison directe entre bâti usinier et carrière n'est plus aussi déterminante que dans la période précédente ; certaines carrières sont abandonnées comme celle de l'Estaque qui se situait à la limite du gisement d'argile, tandis qu'à l'inverse, des usines sont détruites sur des terrains propices à l'exploitation de l'argile, (comme l'usine Roux à Saumaty).

Au niveau des infrastructures de transit, l'administration centralisée remplace les petits embarcadères privés ou non, par un môle, aire de chargement unique pour des produits issus de l'ensemble des usines.

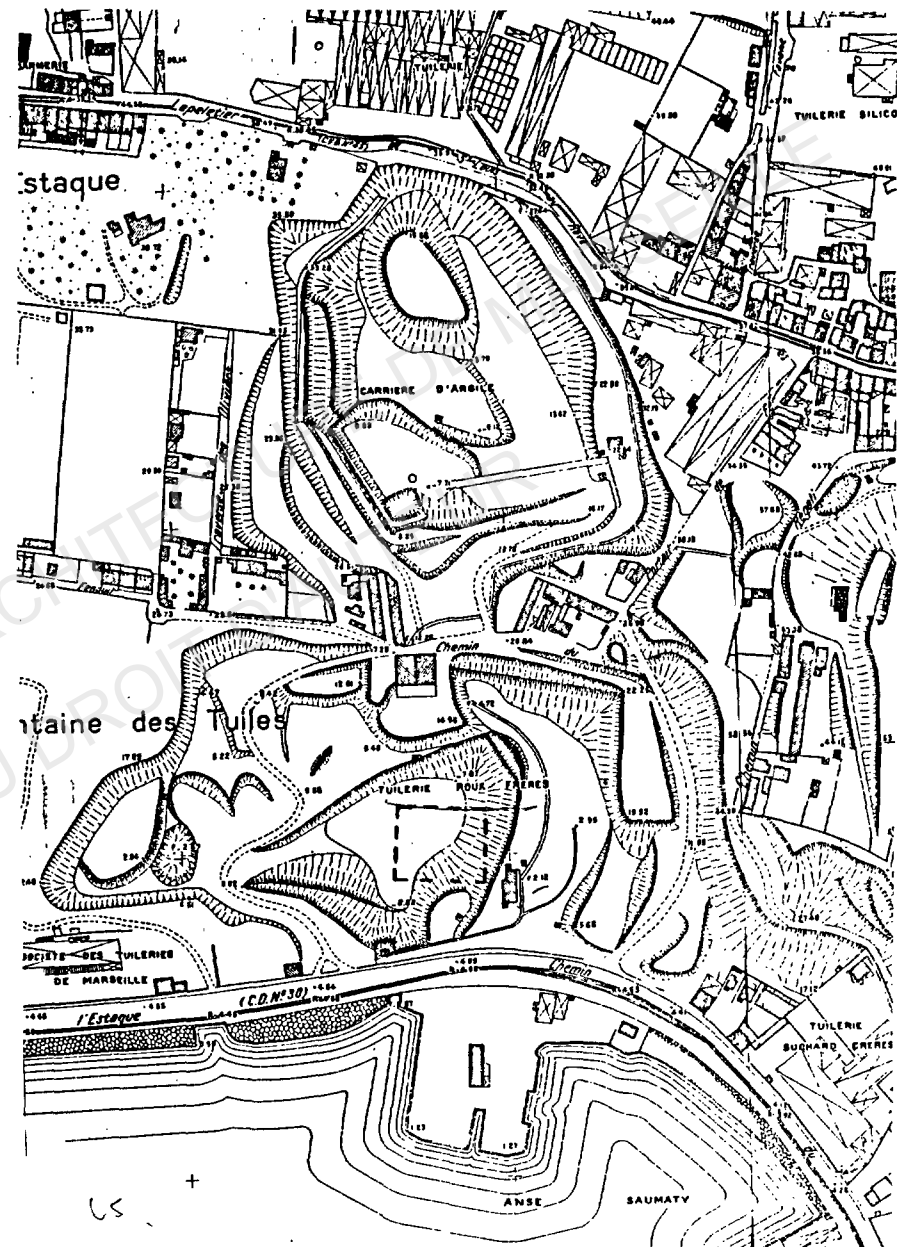
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TUILERIES DE MARSEILLE



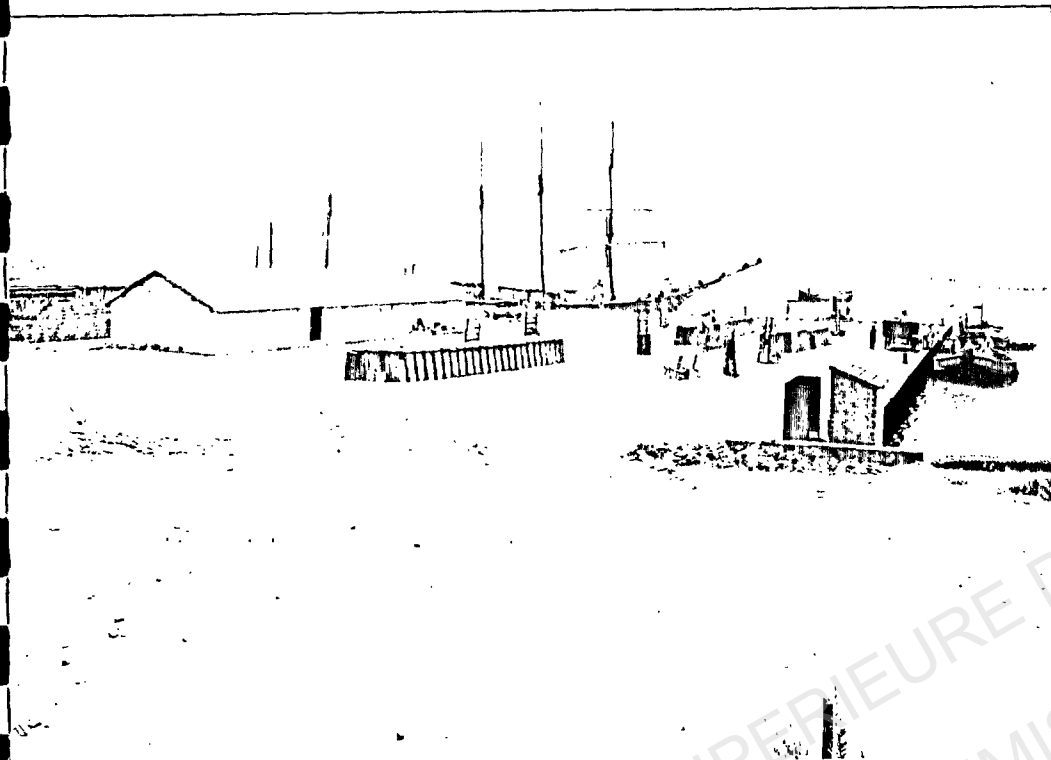
GENERAL VIEW OF THE SOCIETY'S WORKS



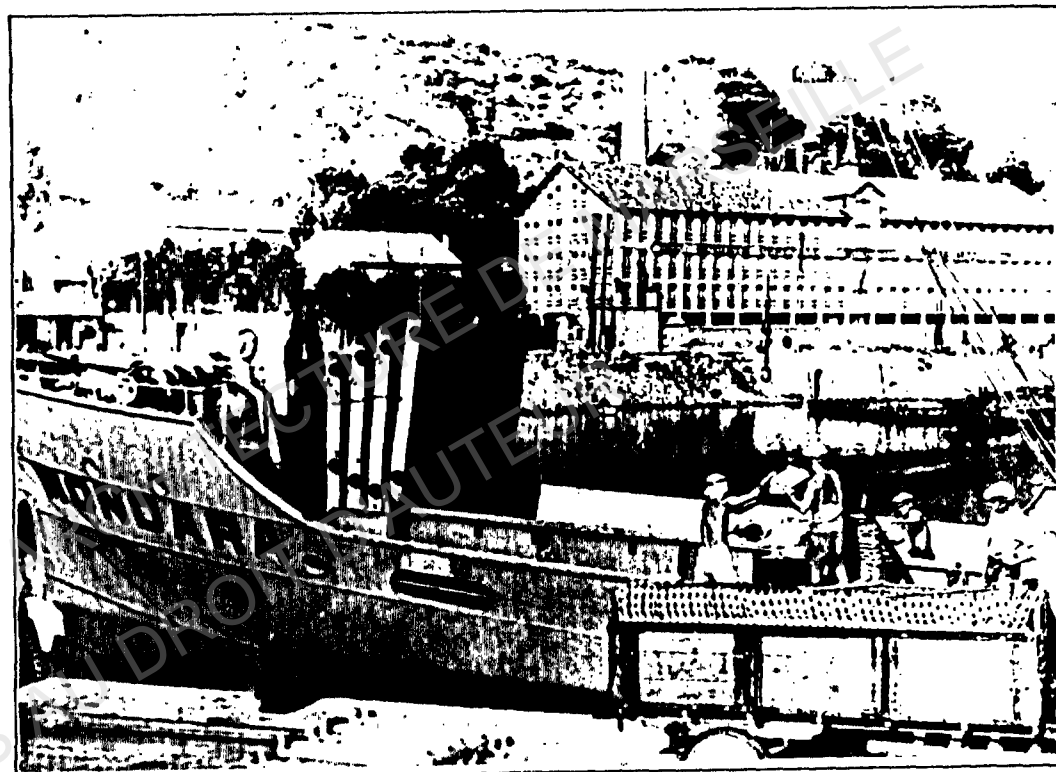
Les usines littorales et le môle de Saumaty
Archives tuileries. sd .



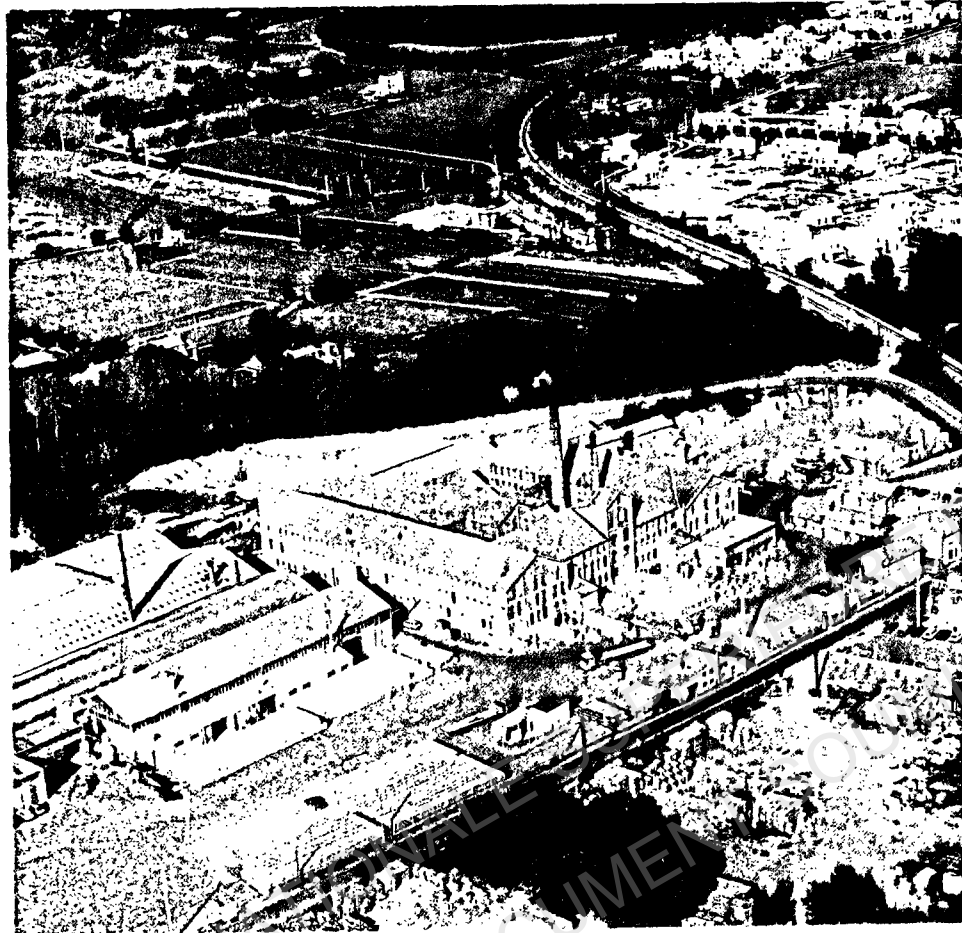
La grande carrière et le môle de Saumaty.
En pointillé, l'emplacement de l'ancienne
tuilerie Roux. Plan cadastral 1950.
Archives de la préfecture des B. du Rh.



Le môle de Saumaty avec les tartanes malonières,
navires à voile pour le transfert des produits
jusqu'au port de la Joliette.
Archives des tuileries. sd.



Navire de haute mer directement au chargement à
partir du môle de Saumaty.
On distingue en arrière plan une tuilerie avec un
tunnel de liaison avec son ancien embarcadère
particulier.
Archives des tuileries. sd.



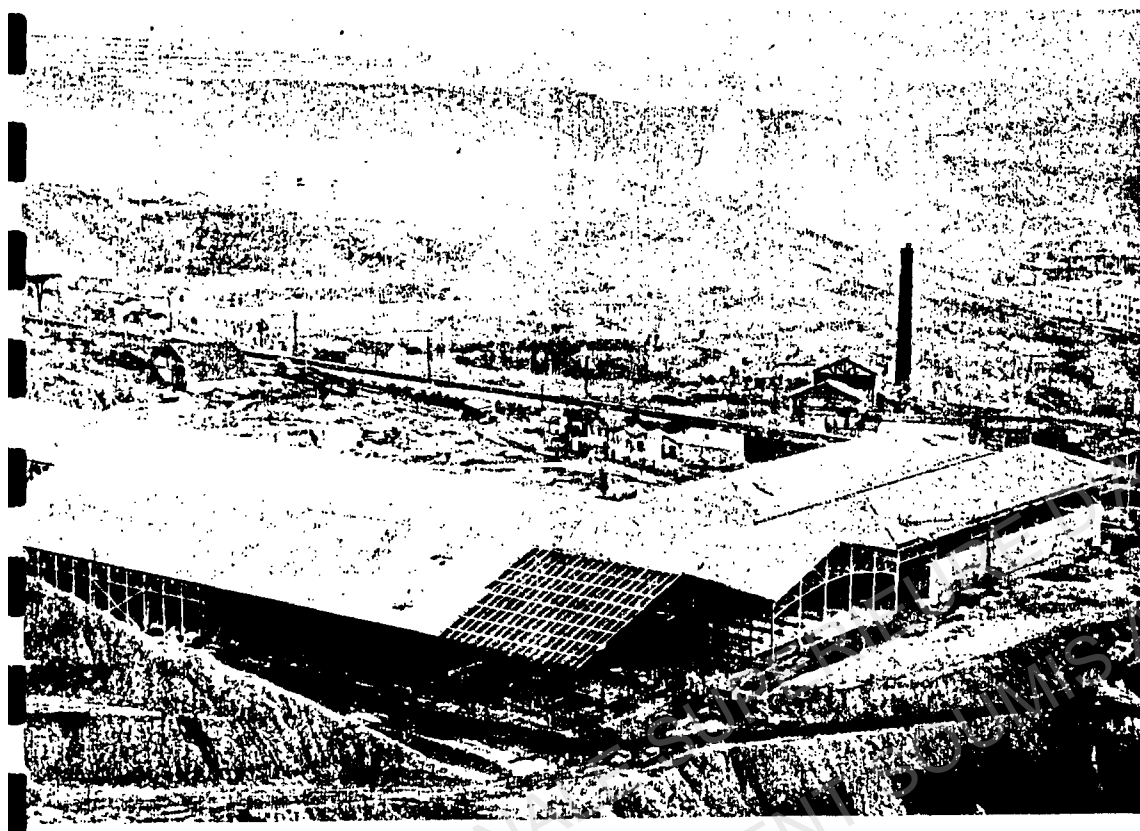
Tuilerie des Milles. Anciens bâtiments et usine automatisée.
Inventaire Heller Roucaute.

A partir de 1930 le bassin de Séon entre dans une période de mutation et de rupture par rapport à la croissance endogène du système industriel qui le caractérisait jusque là.

Plusieurs phénomènes convergent qui remettent en question l'hégémonie commerciale et l'organisation spatiale des usines de céramique.

Il s'agit tout d'abord d'un changement dans le mouvement commercial général ; " La céramique marseillaise, sans cesse refoulée des marchés extérieurs par la naissance d'industries similaires n'exporte quasiment plus ses produits", la proximité de la mer qui a été l'un des facteurs de l'essor des tuileries ne constitue plus alors un avantage déterminant.

Parallèlement à ce déficit commercial les conditions d'exploitation se dégradent, les petites carrières à proximité des usines s'épuisent et les industriels qui se reportent sur le gisement de la grande carrière de la Viste font aussi appel à de la matière première extérieure. Les transits et la manutention de matériaux à l'intérieur (de la carrière à l'usine) comme à l'extérieur du bassin de Séon sont alors très importants. La production, dans les usines disséminées, figées dans une structure spatiale qui



Nouvelle usine de Saint André. 1960. Photo Le Provençal.

devient contraignante, est plus coûteuse. Le système ancien n'est plus compétitif et une nouvelle administration à l'échelle de la région " la Société des Tuilerie et Céramiques" avantage alors le développement de l'activité vers les usines des Milles.

En 1950, avec l'apparition d'un nouveau mode de fabrication, le four tunnel, le bouleversement des structures industrielles devient inévitable. Désormais, dans le four tunnel, le foyer est fixe et se sont les produits qui se déplacent, transportés par des wagons. C'est le temps de l'automatisation des processus de fabrication et de la marginalisation des interventions ouvrières directes sur le produit.

Cette évolution prend effet dans le bassin de Séon sous la forme d'une restructuration de l'activité dans une usine unique, excentrée. Les anciennes usines sont peu à peu abandonnées laissant en friche un territoire consommé.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

e s p a c e r é s i d e n t i e l

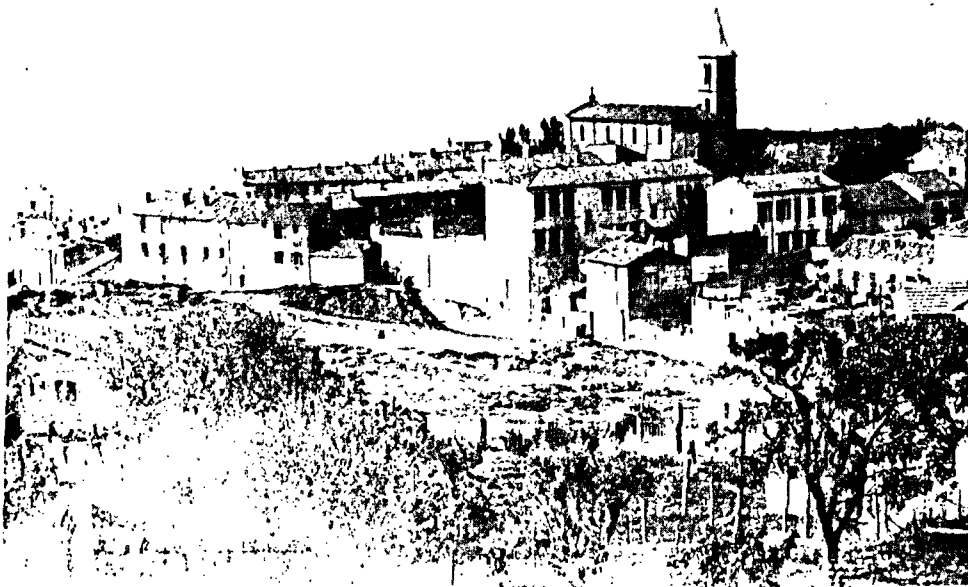
Le développement industriel "endogène" du bassin de Séon dans le prolongement de ses activités traditionnelles et suivant une structure administrative d'émanation locale est un phénomène unique dans le territoire péri-urbain marseillais.

Il faut ajouter à cette originalité celle d'un rapport particulier entre développement industriel et "urbain" local.

Alors que de façon générale les industries marseillaises qui participent d'un mouvement exogène à la ville ne génèrent pas d'urbanisation propre et de concentration ouvrière directe à proximité de l'usine, on assiste à St Henri à partir des années 1850 à la fixation d'une population ouvrière spécifique à l'industrie locale. (Si on ne peut garantir que tous les ouvriers des tuileries habitent le bassin de Séon, on peut cependant affirmer qu'au début de la croissance industrielle tous les ouvriers du bassin de Séon travaillent dans les tuileries, du moins si on exclut l'activité de pêche localisée à l'Estaque et dont le nombre d'actifs n'augmente pas de façon significative depuis 1820).

La construction d'un réservoir de main-d'oeuvre à proximité des usines s'explique par l'isolement géographique du bassin de Séon et la précarité des liaisons avec les autres centres urbains et industriels marseillais. (Nous verrons plus loin que la première ligne de tramway ne sera inaugurée qu'en 1892).

Mais cette association géosociologique n'est qu'une hypothèse, certains pourraient voir dans ce phénomène une certaine forme de gestion paternaliste de la part des patrons, anciens artisans "parvenus" ou fils d'artisans qui moulaient encore les tuiles et habitaient avec leurs ouvriers dans un passé proche. Il s'agit là d'instigations qui sortent des moyens dont nous disposons dans cette étude.



Carte extraite de "L'Estaque au temps des peintres. 1870-1914."



Rue Druilhe.

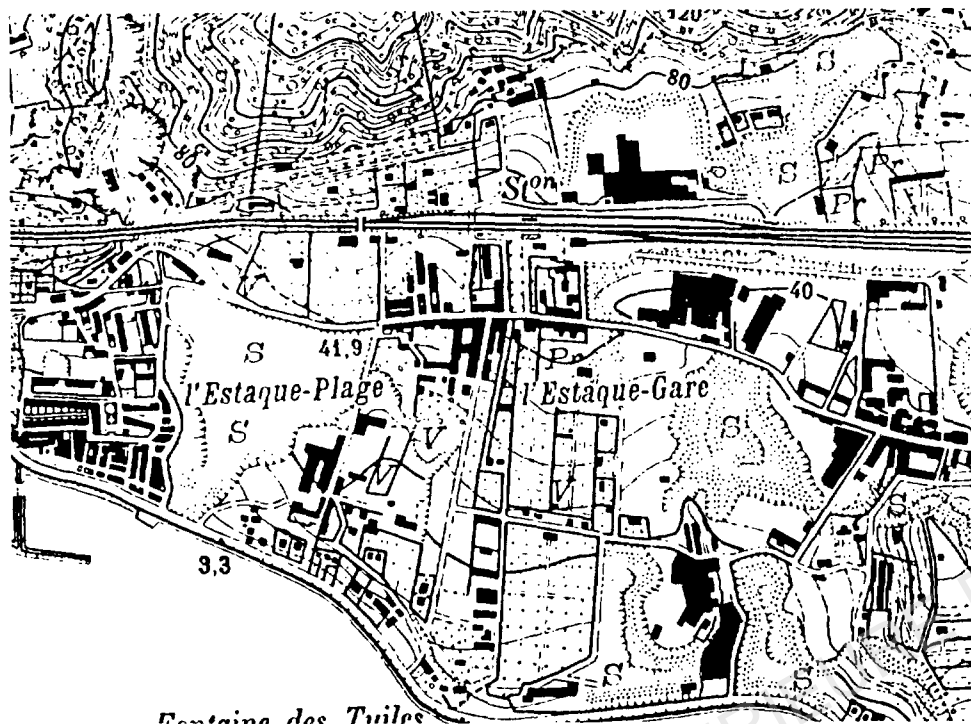
1860 - 1900 CROISSANCE DES HAMEAUX

Les années 1900 qui marquent la fin de l'extension des emprises industrielles par des unités de production autonomes délimitent aussi une étape dans l'évolution synchrone de la croissance urbaine. Par rapport à la période proto-industrielle où le secteur est encore caractérisé par une structure agraire et artisanale diffuse, on distingue clairement en 1900, sous la poussée industrielle, une spécialisation des espaces productifs/non productifs lisible à l'échelle du bassin de Séon.

On assiste, simultanément à un effacement du bâti diffus par englobement des parcelles agricoles ou artisanales par les usines, à une polarisation de l'extension du bâti résidentiel à partir des hameaux anciens.

Parmi les quatre zones de concentration "urbaine" qui apparaissent distinctement (Estaque, Estaque Gare, Saint Henri, Saint André) il y a celles qui se sont constituées par extension des hameaux à l'intérieur d'enclaves foncières délaissées par les usines et celles dont l'extension a été canalisée par les usines.

Dans le premier groupe; le hameau de l'Estaque Plage dont le développement possible est limité à l'ouest par un grand domaine bastidaire (château Fallet) au nord par la Nerthe et à l'est par une usine, dispose d'un espace "topographique", une petite



Fontaine des Tuiles

Estaque Gare. 1900. Plan des Armées. C.C.I.M.

colline qui est le support de son extension. Derrière la façade littorale vont apparaître une série de lotissements ouvriers; logements en bandes organisées suivant la pente de la colline. Le second village, ou lieu-dit de l'Estaque Gare, fait pour sa part l'objet d'une densification des parcelles situées entre la voie ferrée et le chemin de la Nerthe ainsi qu'un début d'urbanisation en continu le long du bd Fenouil. Quant à Saint André village carrefour à l'extrême est du bassin de Séon, son extension se fait en continu dans la densification d'ilots délimités par la structure viaire rurale. Cette extension est globalement limitée à l'ouest par les usines et au nord est par la voie ferrée.

Dans le second groupe il ne reste plus que le village de Saint Henri. Le hameau qui se situe au centre du développement des structures industrielles a vu son extension limitée par les impératifs de la production.

Saint Henri est en 1900 un village rue bloqué en profondeur par les carrières des usines et en longueur par les bâtiments usiniers.

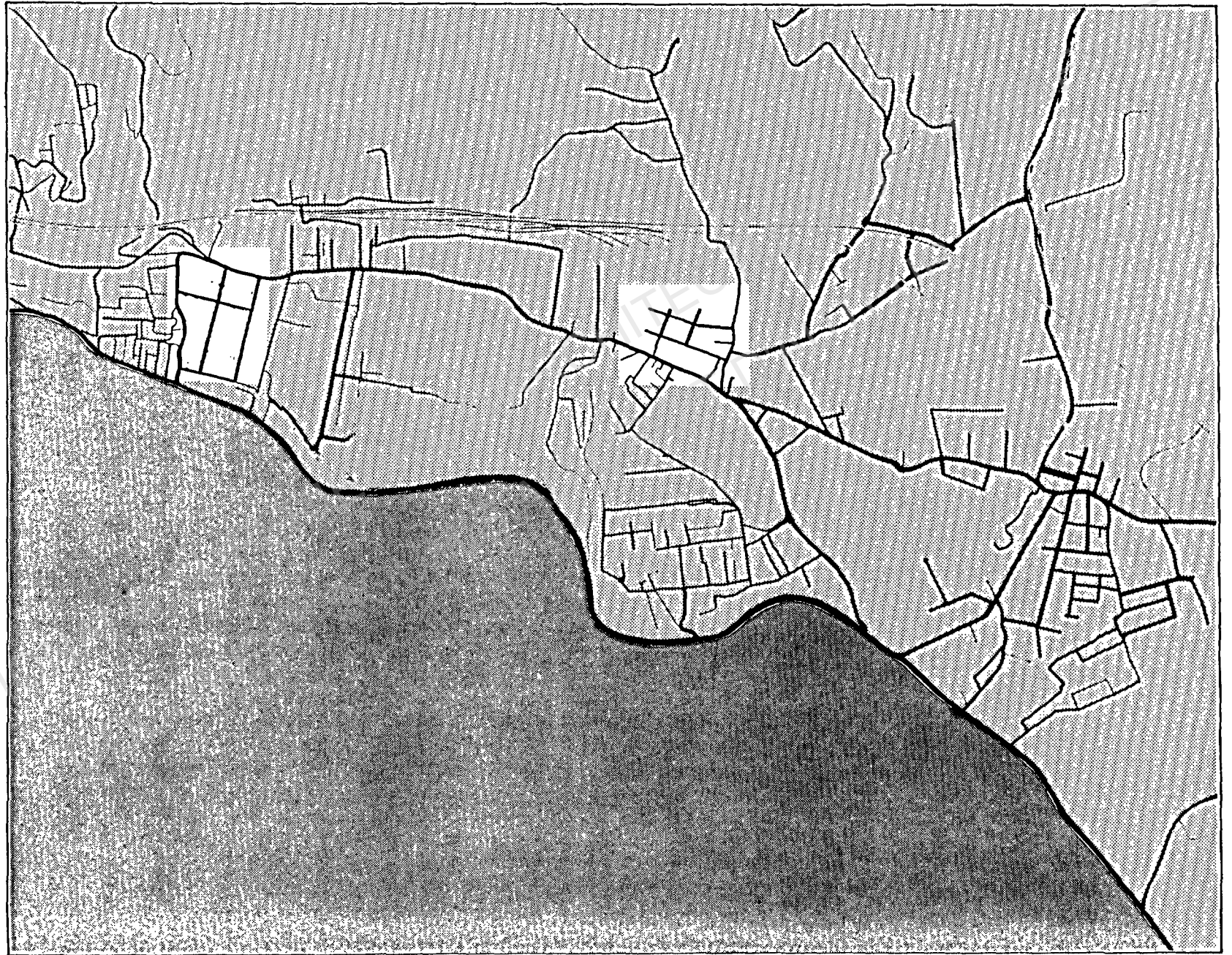
A partir de 1900 on décelle le début d'une évolution inverse de celle établie dans la période précédente; soit un mouvement de restitution de certaines emprises industrielles au profit d'une extension du domaine bâti non productif.

Il s'agit principalement, en 1910, d'une restructuration des carrières de l'Estaque, et celle au nord de Sain Henri.

Ce phénomène est à rapprocher de la réorganisation du système industriel après la concentration administrative de 1901; on perçoit en effet ici le résultat d'un déplacement des stratégies foncières patronales d'un niveau où dominant des impératifs d'exploitation intensive des terrains à celui où le contrôle de la production à l'échelle globale rend obsolète l'exploitation de micro - carrières ou de carrières peu productives.

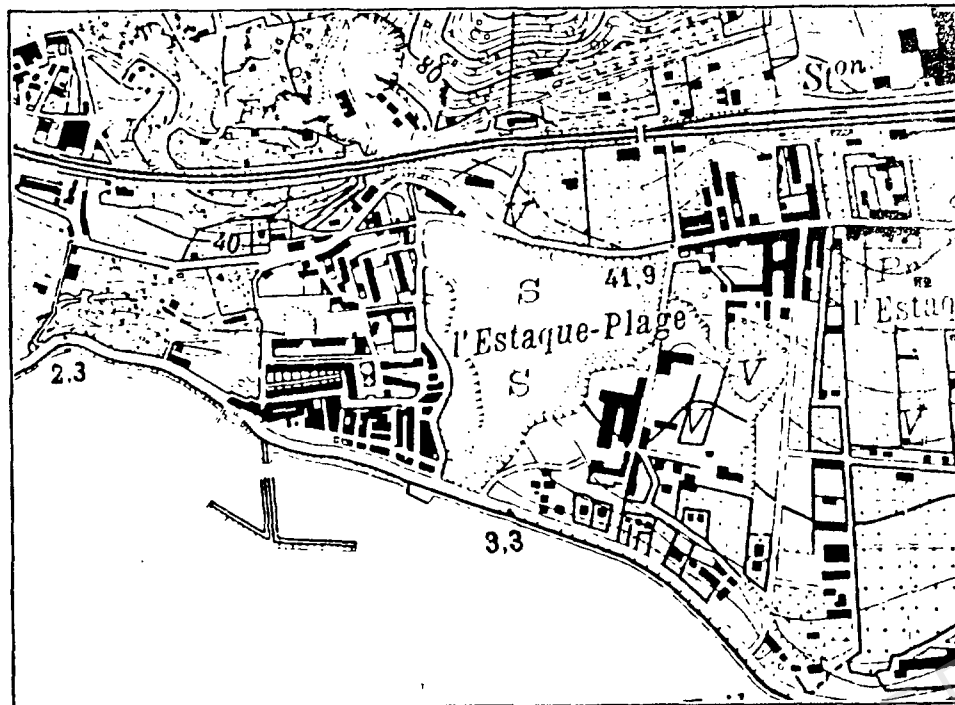
Mais si on peut justifier ces libérations d'espaces usiniers par des raisons internes à l'organisation de la production, on peut, à postériori, par la nature des opérations qui se substituent, y voir aussi le résultat d'une politique "d'urbanisation" du bassin de Séon.

Le type d'opérations et leurs emplacements, sont à ce propos notoires d'une gestion concertée et de choix sur la croissance urbaine du secteur,

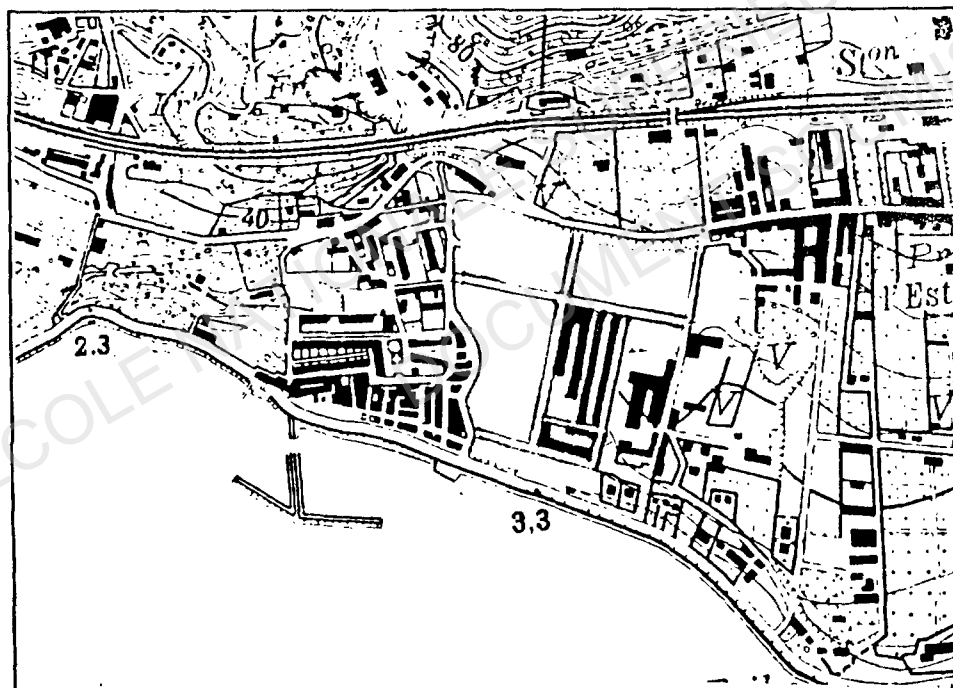


Extensions de l'Estaque et de Saint-Henri. après 1900.

ECH. 1/10.000



Estaque Plage. 1900. Plan des Armées. C.C.I.M. •



Estaque Plage. 1930. D'après plan C.C.I.M. •

premier exemple d'urbanisme contrôlé après les croissances "en continu" . L'opération qui a lieu sur l'ancienne carrière située entre l'Estaque Plage et l'Estaque Gare consiste en la création d'un maillage orthogonal de voies qui découpe l'espace en quatre îlots. En 1930 seul un de ces îlots est construit de logements ouvriers, celui qui se trouve en face de l'usine à laquelle était précédemment reliée la carrière; le reste ne se densifiera que progressivement.

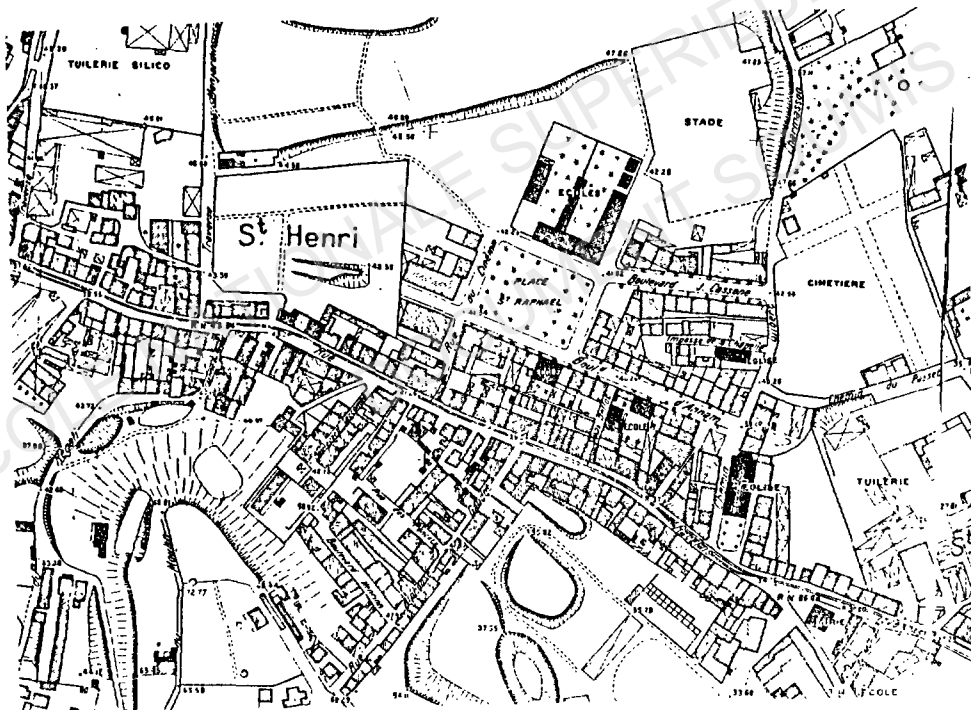
Cette "figure" est morphologiquement indépendante des centres anciens; la grille orthogonale prend appui sur la rue Rouvière qui distribue l'usine; c'est le seul élément déterminant sa forme. Quant à sa fonction elle paraît n'avoir été dotée d'aucun attribut particulier; on pourrait dire ici que c'est uniquement la disponibilité foncière d'une carrière à l'abandon qui a engendré un urbanisme spéculatif.

Au contraire l'extension de Saint Henri à l'emplacement d'une carrière, pourtant synchronique à l'opération de l'Estaque, présente des niveaux d'opération plus nombreux et complexes, et part d'un programme prédéfini qui coordonne l'action des lotisseurs et de la municipalité, sur des terrains cédés par l'usine, alors qu'ils sont toujours importants dans la production industrielle.



Saint-Henri. Plan des Armées. 1900. C.C.I.M. •

Il s'agit, autour d'une place, d'articuler des équipements (écoles, salle de spectacle, cercle musical) et des logements faisant partie d'un projet global qui s'ordonne à partir des structures existantes; (par exemple la rue qui termine la place Saint Raphaël, à l'ouest, est dans le prolongement d'un ancien passage entre la rue Rabalais et la carrière). La volonté semble ici moins de gérer un espace résiduel de l'industrie que de promouvoir une urbanité destinée à affirmer une centralité à l'échelle du secteur dont Saint Henri serait l'expression.



Saint-Henri. Plan cadastral. 1950. Archives de la Préfecture. •

Par rapport à la période précédente où les pôles villageois sont d'importance équivalente ces opérations provoquent une hiérarchisation des espaces urbains que l'on doit comparer avec le même phénomène qui s'est produit dans l'évolution de "l'espace de production". En 1910 Saint Henri déjà centre géographique puis centre industriel devient centre urbain du bassin de Séon

T Y P O L O G I E

Il est temps de revenir sur le constat que nous avons préalablement fait d'une absence de signe contemporain d'un développement industriel passé important dans le bassin de Séon. Nous avons vu que la morphologie des villages est liée à la structure rurale et que la prégnance des usines n'apparaît surtout que dans le contrôle de l'extension des villages immergés dans le "complexe industriel" (Saint-Henri) lorsque l'impératif de la production, jusqu'en 1900, privilégie l'espace des carrières sur l'espace bâti résidentiel. C'est surtout dans la typologie des habitations que l'on peut raccrocher l'espace au système industriel mais là encore, ce n'est pas dans un premier regard, lorsqu'on passe le long des voies principales, que l'on peut s'en apercevoir. Il faut entrer au coeur des villages ou des parcelles pour reconnaître dans le bassin de Séon des formes d'organisations bâties, différentes de celles des autres "Villages" de l'agglomération marseillaise. Derrière les façades alignées typiques des villages rues, on retrouve les mêmes principes de logements ouvriers que dans les villes industrielles les plus importantes du Nord de la France.



Les logements en bande à l'arrière de la rue Druilhe.

On peut, en effet, constater dans le bassin de Séon, la même évolution d'une première forme de bâti, la maison unifamiliale, vers des logements superposés caractéristiques des maisons ouvrières. La maison unifamiliale en bande, sur un niveau, apparaît derrière les façades rues de l'Estaque Gare, sur des parcelles appartenant aux usines Carvin et Fenouil.

Dans la rue Druilhe, derrière la façade littorale de l'Estaque, le lotissement ouvrier comporte des maisons à deux niveaux pour récupérer la forte pente du terrain. Ces types reproduisent le modèle du logement ouvrier dérivé de l'habitation rurale. Il s'agit d'un logement identique à la maison paysanne où l'espace vécu n'est pas différencié de l'espace montré ; il est le plus souvent composé de deux pièces en largeur, la cuisine/séjour, dans laquelle on entre, une pièce latérale et une troisième en arrière, le tout sans espace de distribution séparé. Ce système, à l'Estaque mais aussi dans les parcelles à fort dénivelé de Saint-Henri, se développe de la même façon mais en hauteur ; une pièce, cuisine/salle/escalier en entrée, les chambres à l'étage supérieur. L'habitat en logement superposé apparaît dès 1860, surtout le long des voies principales, il reproduit l'aspect villageois ou urbain des maisons bourgeoises unifamiliales, mais en diffère totalement dans l'organisation intérieure et les distributions. Le type des logements ouvriers "superposés",

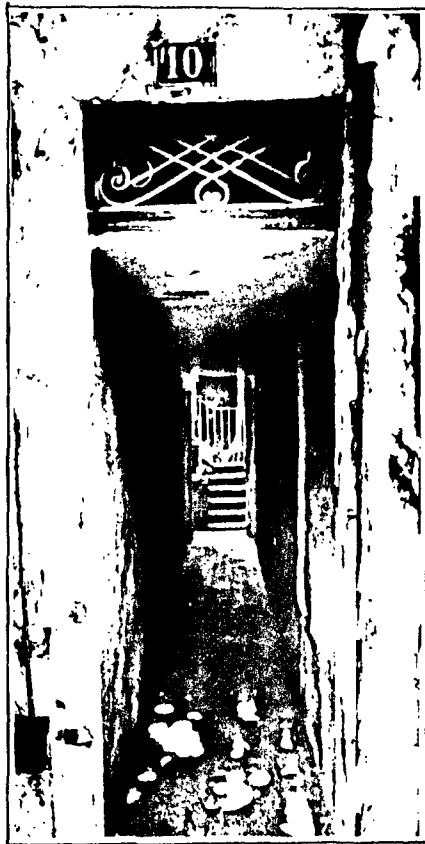


Les façades sur rue du boulevard Fenouil



La cour intérieure

maisons locatives de "rendement", reconduit globalement le système intérieur des maisons unifamiliales en bande dont ils sont dérivés tandis que la distribution des étages se fait par des escaliers extérieurs en arrière ou plus rarement latéralement. La solution de l'escalier extérieur permet de restituer les propriétés du type original, la relation directe du logement avec l'extérieur en évitant autant que possible d'avoir des espaces communs de distribution surtout lorsqu'ils sont couverts. Ce principe s'explique par "des modèles pratico-symboliques des habitants"* (origine paysanne) mais il s'accorde cependant avec le modèle idéologique développé à l'époque par la bourgeoisie sur le logement ouvrier, "ce modèle proscriit le logement collectif et attribue toutes les qualités pratico-morales à la maison individuelle".* La superposition permet de restituer la continuité morphologique des villages rues car les escaliers extérieurs sont le plus souvent invisibles de la rue principale. L'ambiguïté tient au fait que la volonté de continuité et d'apparence urbaine bourgeoise est contradictoire avec le système de distribution extérieur des logements superposés. La solution la plus répandue, à l'Estaque Gare et à Saint-Henri, consiste en des passages couverts de types divers qui relient à la rue principale les escaliers et les coursives situés à l'arrière de la parcelle.



Les passages couverts vus de la rue



Cour intérieure

Ces passages sont le plus souvent communs à plusieurs parcelles groupées. L'escalier de distribution se prolonge par des coursives reliant les logements. Le passage latéral et la cour prennent un statut ambigu ; semi-privé ou semi-collectif. Il y a là une contradiction mal résolue entre le modèle idéologique (séparation physique et pratique des logements superposés) et le type. Cette contradiction se manifeste dans le traitement des ouvertures de ces passages. On trouve des passages couverts en voute de 2m 50 de largeur qui ressemblent à des porches mais aussi des venelles très étroites, on repère même un passage dont l'ouverture sur rue est traitée comme une porte d'entrée d'un hôtel particulier auquel on aurait enlevé la porte. Il faut noter pour finir que la similitude d'aspect sur rue du bâtiment avec le bâti bourgeois, villageois ou urbain atteindra un sommet lorsque le type ouvrier escalier/coursive extérieure présentera une façade sur rue analogue au type urbain marseillais du "trois fenêtres". A Séon, le trois fenêtres marseillais finit de montrer qu'il n'existe pas de relation entre la typologie de sa façade et l'organisation intérieure du logement. L'apparition dès le XXe siècle des pavillons en "accession à la propriété" de la loi Loucheur délivrera le bâti ouvrier de ses contradictions.

*

Christian Devillers Bernard Huet. Le Creusot

LE PASSAGE : UN TYPE DE DISTRIBUTION GENERALISE
AU FONCTIONNEMENT URBAIN



Passage couvert de liaison entre deux espaces publics: St Henri



Passage entre la rue et l'usine: Estaque Gare

Le passage couvert comme système de distribution de la rue à l'arrière de la parcelle, ou à la cour intérieure, devient aussi à Saint-Henri un système généralisé de relation d'un espace public à un autre, ou d'un espace public à l'espace usnier. Il faut voir qu'à Saint-Henri, dont l'extension jusqu'en 1900 est limitée en profondeur et en longueur par les "impératifs de la production", la densification n'est possible que sur la frange viaire. Ainsi, certains passages qui en 1860 sont découverts, notamment la rue qui relie la carrière Arnaud à la rue Rabelais, seront recouverts en 1900 par le prolongement du deuxième niveau des logements qui se construisent en continu sur cette frange. De la même façon un passage couvert à l'Estaque Gare ouvre la carrière de Saumaty à la rue, le bâti traversé ayant son premier niveau réservé aux écuries des tuileries.

Ces "passages" apparaissent comme un dispositif spécifique au secteur considéré. Ils assurent la liaison entre deux "mondes" ; l'espace urbain traditionnel, bourgeois pourrait-on dire ; celui que l'on montre ; et un ensemble d'organisations spatiales typiques du rapport industrie/habitat ouvrier.

En ce sens, au regard de l'analyse morphologique,

le système de passages couverts semi-privés ou publics représente le signifiant général, révélateur à posteriori de l'histoire, des rapports entre la structure usinière et urbaine, tant au niveau du logement que dans la morphologie générale.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

e s p a c e b a l n é a i r e

Au début du XIX^e siècle le bassin de Séon jusqu'alors isolé du reste de Marseille s'ouvre à la ville par l'intermédiaire de la construction de la route du littoral et des lignes de tramways.

Le premier tramway à vapeur du littoral nord, est construit en 1892.* L'agrandissement et prolongation de la route du littoral jusqu'à l'Estaque Plage suivent de près, les travaux se terminent en 1900. L'évolution des infrastructures de transport s'achève en 1909 avec l'ouverture d'une seconde ligne de tramways qui relie l'Estaque Gare.

*"Les travaux à effectuer étaient considérables car, au delà du bassin du radoub, le port n'ayant pas encore dépassé le Cap Pinède, la route suivait toutes les sinuosités du rivage et était fort étroite. Pour ne pas empiéter sur la route, la ligne fut construite presque partout sur accotement, elle est restée dans cet état jusqu'en 1957."
(Jacques Lauphiès, Roland Martin:
Les tramways de Marseille ont cent ans.)

Avec ces nouvelles possibilités, c'est tout le système historique du bassin qui évolue; l'articulation du lieu du travail et de l'habitat, tout d'abord, n'est plus aussi strictement localisée; désormais les besoins en force de travail corrélatifs à l'augmentation de la production ne sont plus majoritairement assurés par une population ouvrière fixée dans le secteur.

La mise en service d'un petit train spécial de la compagnie des tuileries, qui draine jusqu'aux usines un flux quotidien de travailleurs est significative de ce changement. Il faut noter que c'est en 1870, au tout début de l'essor des usines que les fabricants, unis pour l'occasion, ont envoyé une requête au maire de Marseille demandant ces aménagements: "Le littoral sud a sa corniche pour les promeneurs et les oisifs, le littoral nord aura sa corniche pour le travail et l'industrie."¹

Si on peut voir dans cette missive des indices de l'absence de vocation des patrons pour gérer la fixation d'une population ouvrière, cette lettre nous permet surtout d'introduire les effets imprévus des aménagements littoraux sur l'évolution du bassin de Séon; nous voulons parler du développement à l'orée du siècle de l'activité balnéaire.

Les patrons n'avaient pas envisagé dans leur lettre au maire que le littoral nord à l'instar du sud deviendrait un lieu de promenade et d'oisiveté. En effet parmi les 2650000 voyageurs du tramway comptés pour la seule année 1913² tous ne sont pas des travailleurs des tuileries. Le "tram" a permis à toute une population marseillaise de venir se baigner sur les plages de Madrague ville, Mirabeau, et Mourepiane mais c'est surtout l'Estaque qui a

GRAND HOTEL DES BAINS DE MER

TEŒU PAR MISTRAL

A L'ESTAQUE, près MARSEILLE

A LA RENOMMÉE DES BOUILLABAISSES

PENSION POUR FAMILLE

de 6 à 7 fr. par jour et au-dessus

Service à la Carte et à Prix Fixe

COQUILLAGES

Poissons vivants à toute heure

VINS DE CHOIX

APPARTEMENTS MEUBLÉS POUR FAMILLES, ET VILLAS

Depuis 80 jusqu'à 200 fr. par Mois

L'Hôtel a des Bateaux de Plaisance et de Pêche à sa disposition

GRANDE SALLE POUR NOCES ET FESTINS

PIANOS

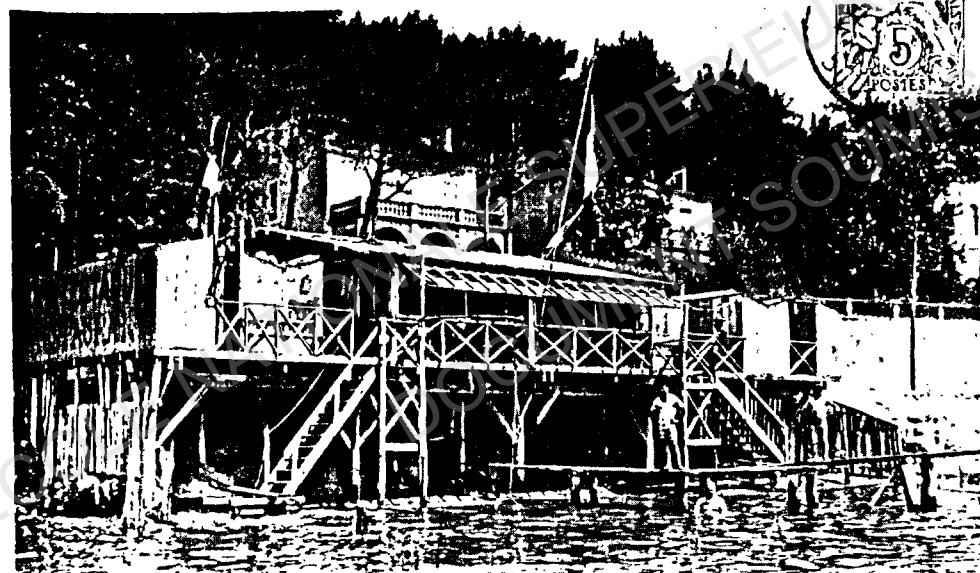
SALLE DE 300 COUVERTS

Grands et petits Salons pour Familles

Grandes Cabines pour Bains de Mer

Grandes Écuries et Remises

Documents extraits de "L'Estaque au temps des peintres. 1870-1914."



1372 - L'Estaque - Les Bains

cristallisé une véritable pratique balnéaire et touristique organisée.

Tourisme saisonnier et de passage cependant, il n'est nullement question ici d'une "station balnéaire" élitiste aux équipements somptuaires mais plutôt d'un lieu de consommation du pittoresque par la population marseillaise, le temps d'un dimanche ou d'une fête, ou pour quelques anglais qui faisaient halte de leur navire avant de se diriger vers la côte d'azur.

On peut décrire ce phénomène en évoquant le pittoresque d'une nature, les qualités du site, la lumière "effrayante"³, etc... il faut ajouter tout aussi sûrement les attraits du déplacement, "on se rendait aussi à l'Estaque pour avoir le plaisir de faire un voyage dans l'étonnant petit train"³, et ceux de "la bouillabaisse"...

Au niveau de sa traduction en terme d'objet bâti, l'activité balnéaire et touristique est essentiellement assurée par l'installation de bars restaurants et d'établissements hôteliers, d'architecture mineure, situés le plus souvent en bord de mer et dont certains d'entre eux disposent d'une terrasse avec accès direct à la mer (les bains).

Mais parallèlement à ces équipements localisés aux alentours de l'Estaque et dont il ne reste aujourd'hui quasiment rien, l'innovation majeure dans le bassin de Séon est l'apparition de nouveaux types de résidentialité.

Le premier, directement induit de la pratique balnéaire, correspond à une extension pavillonnaire, pôlarisée par l'Estaque plage et ordonnée par la route du littoral. Il s'agit d'un front de villas vaguement éclectiques et modestement ostentatoires caractéristiques des villégiatures de bord de mer.

On peut parler sur cette frange littorale d'une densification urbaine par le lotissement pavillonnaire. "Cette définition qui n'entend pas masquer l'ambiguïté du couple d'opposition, densification urbaine/typologie pavillonnaire comme mode d'urbanisation correspond cependant à une réalité dans le cas spécifique de l'Estaque. La frange pavillonnaire participe ici à faire "l'urbain" en réalisant une continuité avec la façade littorale du vieux village dans une sorte de partition logique allant du collectif à l'individuel. Cette continuité, guidée par une armature forte, la route du littoral et le littoral lui-même est surtout acquise par le traitement des clôtures de ces villas. Ainsi malgré le retrait qu'entraîne le recours à un axe

hélio-thermique dans le mode d'implantation du bâti sur la parcelle (libérant systématiquement le terrain au Sud) la continuité est préservée par le traitement et l'alignement de murs de soutènement ou d'avant corps (garages...). L'organisation en surélévation par l'utilisation d'un dénivelé de terrain, restituant à la vue le bâtiment principal, son jeu de représentation n'est nullement altéré par ces avant-corps.



Le deuxième phénomène résidentiel correspond à l'implantation d'une multitude de villas et petits pavillons sur les hauteurs du bassin de Séon, notamment sur la colline de Mourepiane. Mais ce mouvement diffus est plus incident que réellement induit par la pratique balnéaire. En effet, si l'attrait de la mer, des conditions géoclimatiques, et de la vue, qui font oublier les nuisances des usines environnantes, constituent des conditions locales qui contribuent à cette extension, ce processus est surtout caractéristique d'un phénomène général d'urbanisation du territoire péri-urbain marseillais du début du siècle.

Nous retrouvons ici les témoignages d'une démocratisation du phénomène bastidaire qui transformera d'anciens territoires autonomes en banlieues résidentielles de Marseille dès lors que le tramway les atteindra.

"Un idéal type, la bastide, qui glissera peu à peu de la bourgeoisie jusqu'aux classes ouvrières, diversifiant les scènes : bastides, bastidons, bastidettes, cabanons, et plus tard les pavillons lorsque avec les tramways et la loi Loucheur, la banlieue est ouverte à tous ; nulle confusion au demeurant, mais la déclinaison d'un code où s'ordonne le social : du château au cabanon, du parc symbolique tout Marseille à la fin du XIXe est là :

l'authentique ouvrier dans son cabanon, le bourgeois dans sa bastide et l'employé au bastidon, les classes moyennes dans les massifs avec les sociétés excursionnistes qui prennent à Marseille un essor particulier".⁴

Ce développement est différent de l'extension pavillonnaire de l'Estaque plage, non seulement par la différence de localisation et parce qu'il est quasiment impossible de définir des lois d'organisation spatiale type, mais surtout parce qu'il est le lieu d'une pratique permanente de l'habitat par une population laborieuse.

1.2. Extraits de "L'Estaque au temps des peintres. 1870. 1914."

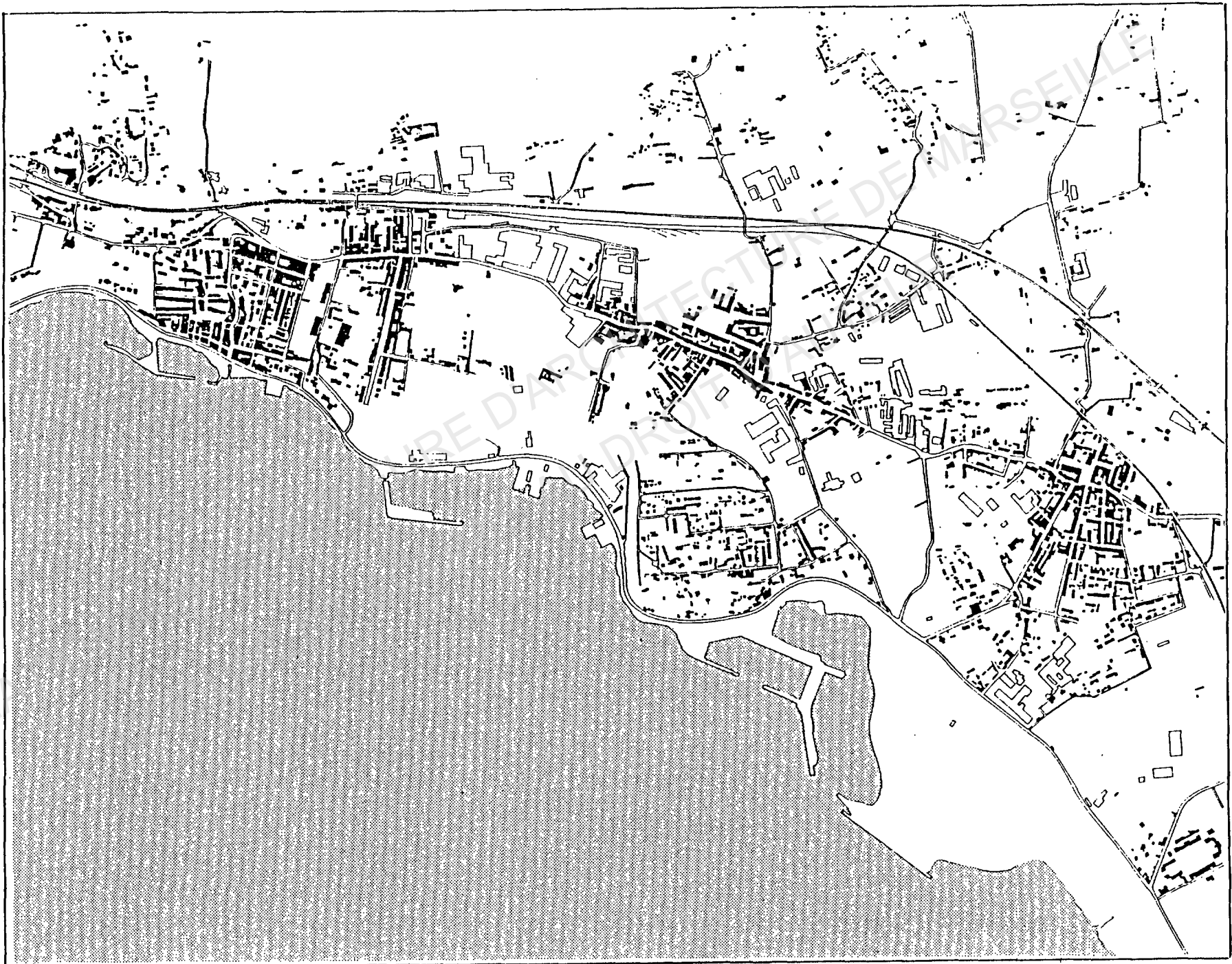
3. Lettre de Cézanne à Zola.

4. Michel Péraldi. "Fragments d'urbanité dans une ville éparse."

EXTENSION DU PORT ET
DE LA VILLE 1960 - 1970

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

le bâti industriel est représenté en gris



le bâti industriel est représenté en cerné



En 1960 commence une période de transition où l'évolution du bassin de Séon ne dépend plus seulement d'acteurs locaux mais s'inscrit plus généralement à l'intérieur d'une politique urbaine et industrielle à l'échelle de la ville.

Les secteurs nord sont alors désignés comme lieux d'implantations "privilégiés" des cités HLM en ZUP pour une population déplacée de la ville ou d'immigrants ; tandis que le littoral nord voit se poursuivre jusqu'à l'Estaque l'extension des infrastructures industrialo-portuaires.

Il n'est pas essentiel pour l'instant de rapporter précisément ces phénomènes dans une explication des politiques urbaines qui animent la ville dans ces années de croissance ; ce sujet sera évoqué dans le prochain chapitre.

Notre propos est de décrire les modalités et conséquences de ces formes d'exploitation de l'espace lorsqu'elles apparaissent dans le bassin de Séon.

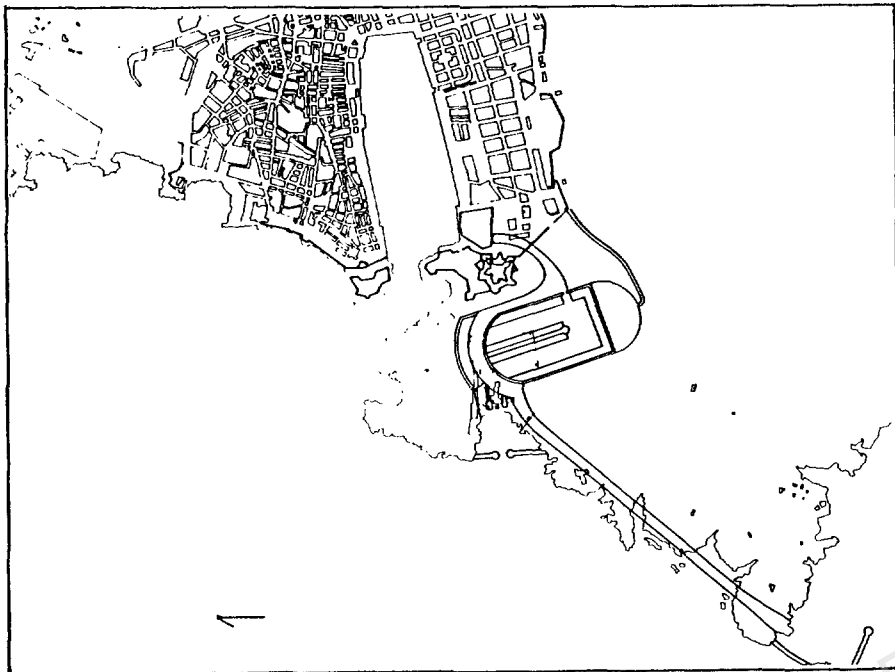
EXTENSION DES PORTS DE MARSEILLE DANS L'AIRE
METROPOLITAINE

De la question de l'agrandissement du port de Marseille, posée en 1834 par les instances municipales et la chambre de commerce, a suivi une série de projets privés qui ont confronté les tenants d'une extension vers le sud par creusement d'une darse à des intervenants qui proposaient un développement vers le nord.

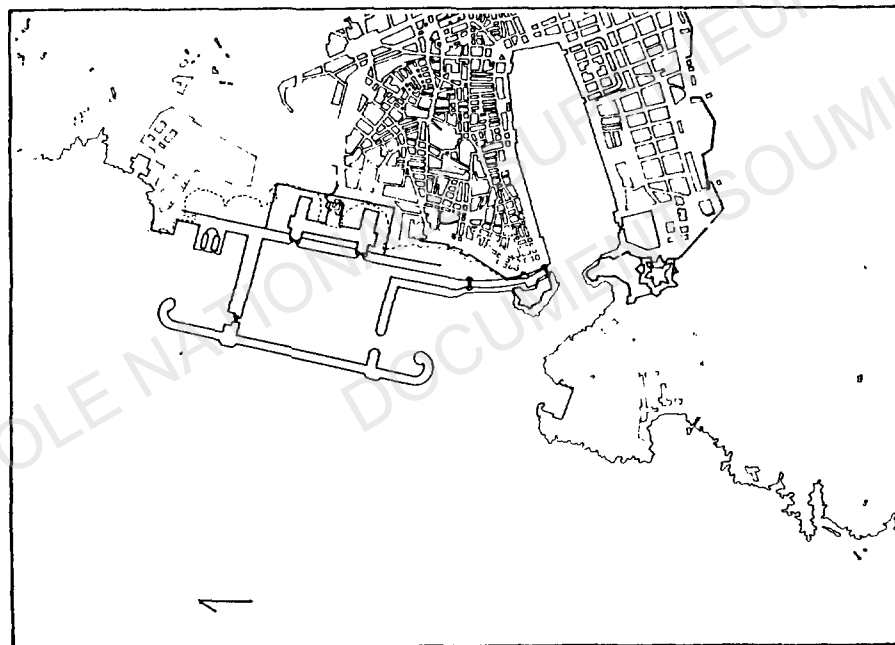
C'est en 1843 que l'état, qui par l'intermédiaire des ponts et chaussées, a repris à son compte les études précédentes, décide et finance la création d'un port à la Joliette : le mouvement d'extension vers le Nord est alors définitivement lancé.

La construction de ce premier bassin entre dans une problématique globale de projet et de rénovation de la ville dans cette direction, le port de la Joliette est relié à l'ancien port par un canal tandis que la rue impériale est tracée pour le relier par voie de terre jusqu'au centre des affaires.

Avant la fin des travaux du bassin de la Joliette de nouveaux projets d'extension sont mis en route.



Projet Zola. 1836.

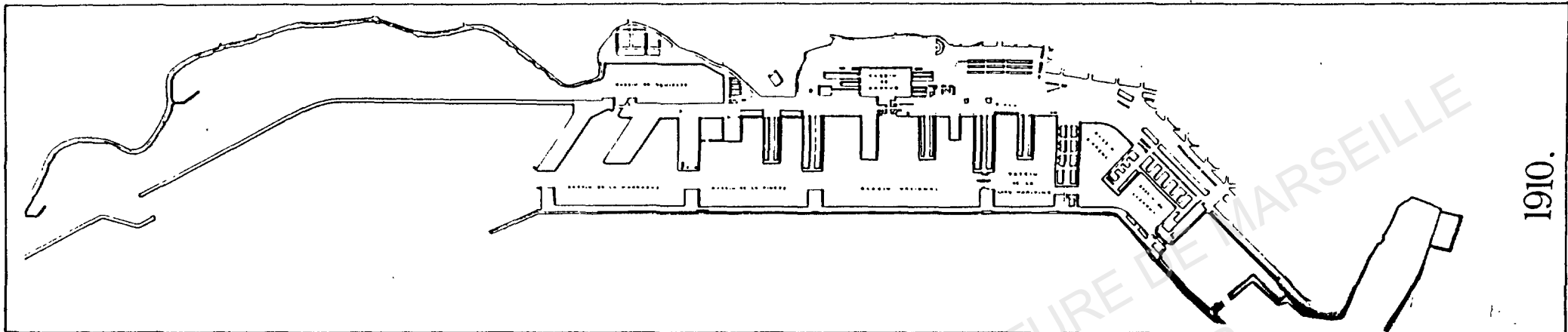


Le port de la Joliette. 1845.

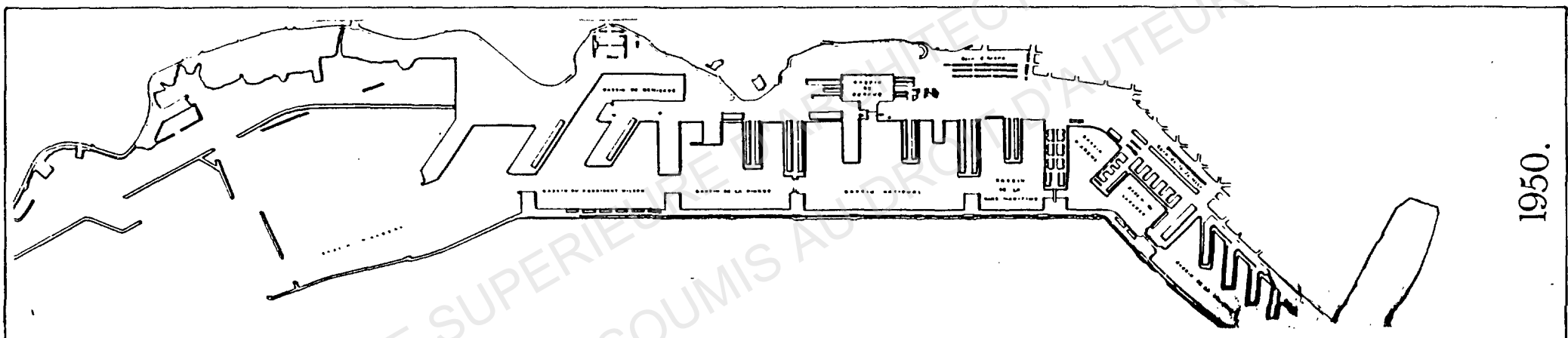
Dans le nouveau contexte technique et économique de la révolution industrielle la ville s'appuie jusqu'en 1940 sur la création d'un complexe industrielo-portuaire qui allie l'extension des ports à la création des industries de transformation de matières premières.

La troisième étape de l'extension portuaire, décidée en 1919 suivie en 1930 d'un plan d'aménagement et dont la réalisation se poursuivra jusqu'en 1950, introduit le passage vers l'autonomisation du port ; c'est l'étape du port pour tankers. L'activité portuaire est dissociée de la ville et se limite à l'intérieur de ses propres infrastructures. La dernière étape du développement du port jusqu'à l'Estaque correspond à une évolution générale vers l'autonomie spatiale et administrative totale. Le port de Marseille devient une annexe du port autonome contrôlé par l'état et qui comprend les installations de l'étang de Berre et de Fos. Son activité n'est plus tournée que vers le commerce dans un marché de consommation local.

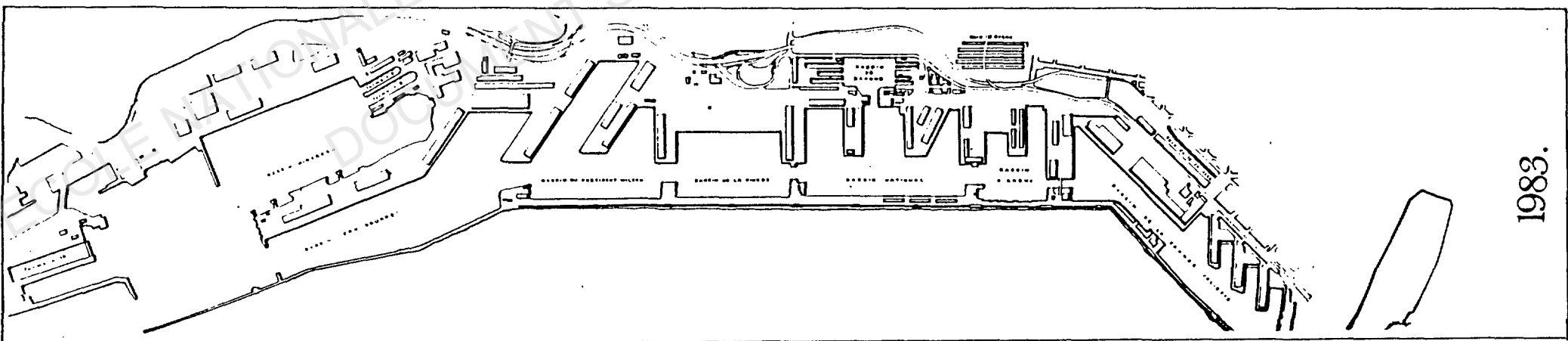
Si le port de Marseille est devenu autonome et n'entretient plus que des rapports distants avec la ville, il n'en demeure pas moins un monument qui annexe tout le littoral nord sur huit kilomètres de longueur. Il cotoie dans l'unité de ses ouvrages des espaces urbains variés, de la vieille ville aux villages de la zone industrielo-portuaire, pour finir face au bassin de Séon. (voir photo p18)



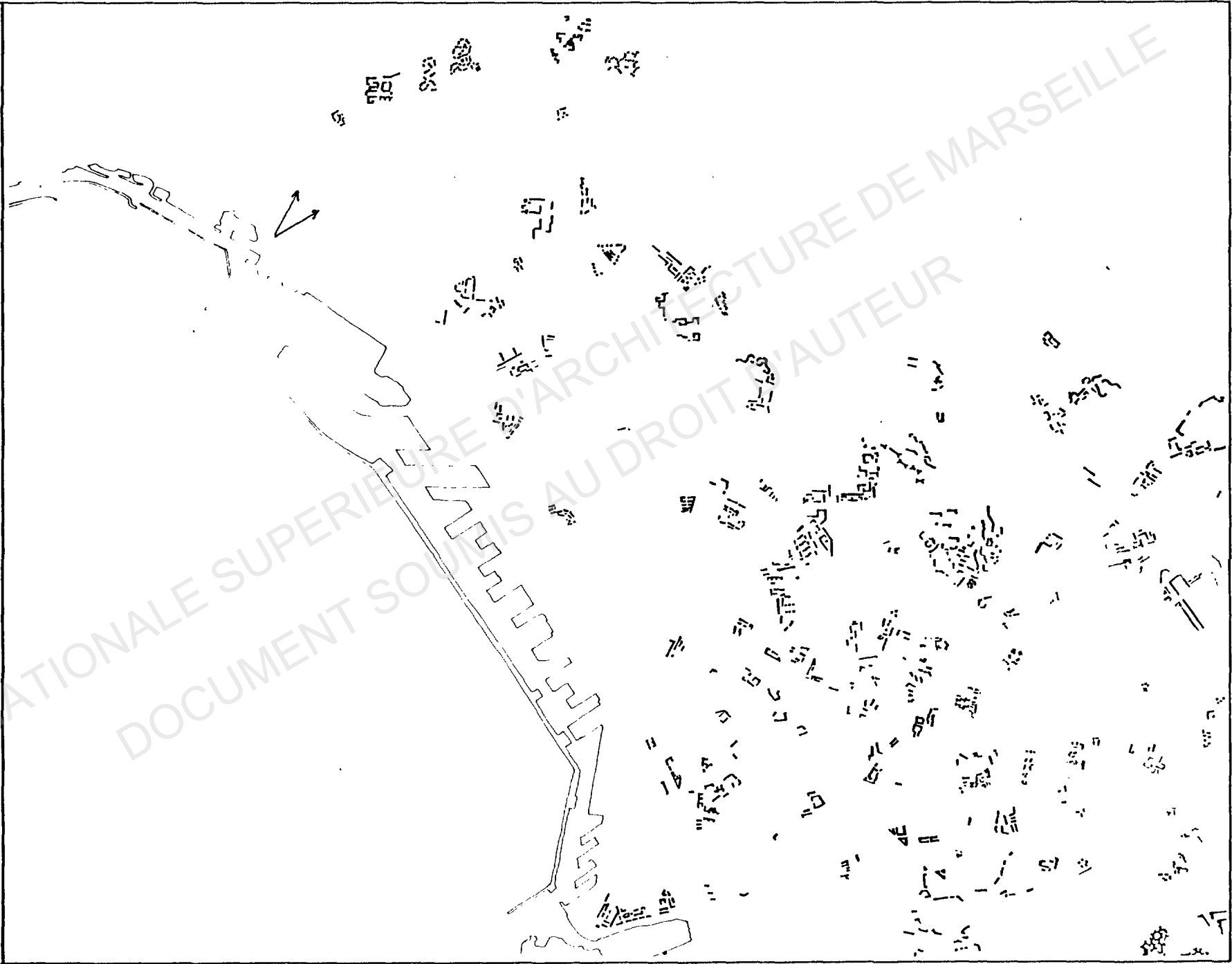
1910.



1950.



1983.



...F A C E A U N S Y S T E M E L O C A L

On ne décèle en 1970 que des formes de réappropriations sporadiques des terrains des tuileries par des éléments du système portuaire (le dépôt pétrolier de Mourepiane) ou par des éléments urbains (quelques immeubles collectifs entre l'Estaque et l'Estaque Gare).

En fait depuis la restructuration des industries de céramique, l'abandon des anciens bâtiments est progressif et l'ensemble de la structure rurale et du système usinier constituent jusqu'à la fin des années 1960 une figure qui par l'usage ou la rétention du foncier oppose une résistance aux phénomènes d'extensions de Marseille.

C'est surtout en périphérie, sur le domaine maritime et les collines que se manifeste ce développement dont nous avons décrit les formes.

Lorsque le port atteint les rivages du bassin de Séon, c'est toute l'écologie traditionnelle qui change; les plages sont absorbées, transformées au niveau de l'Estaque en petit port de plaisance, comme si le nautisme devait se substituer à la pratique balnéaire.



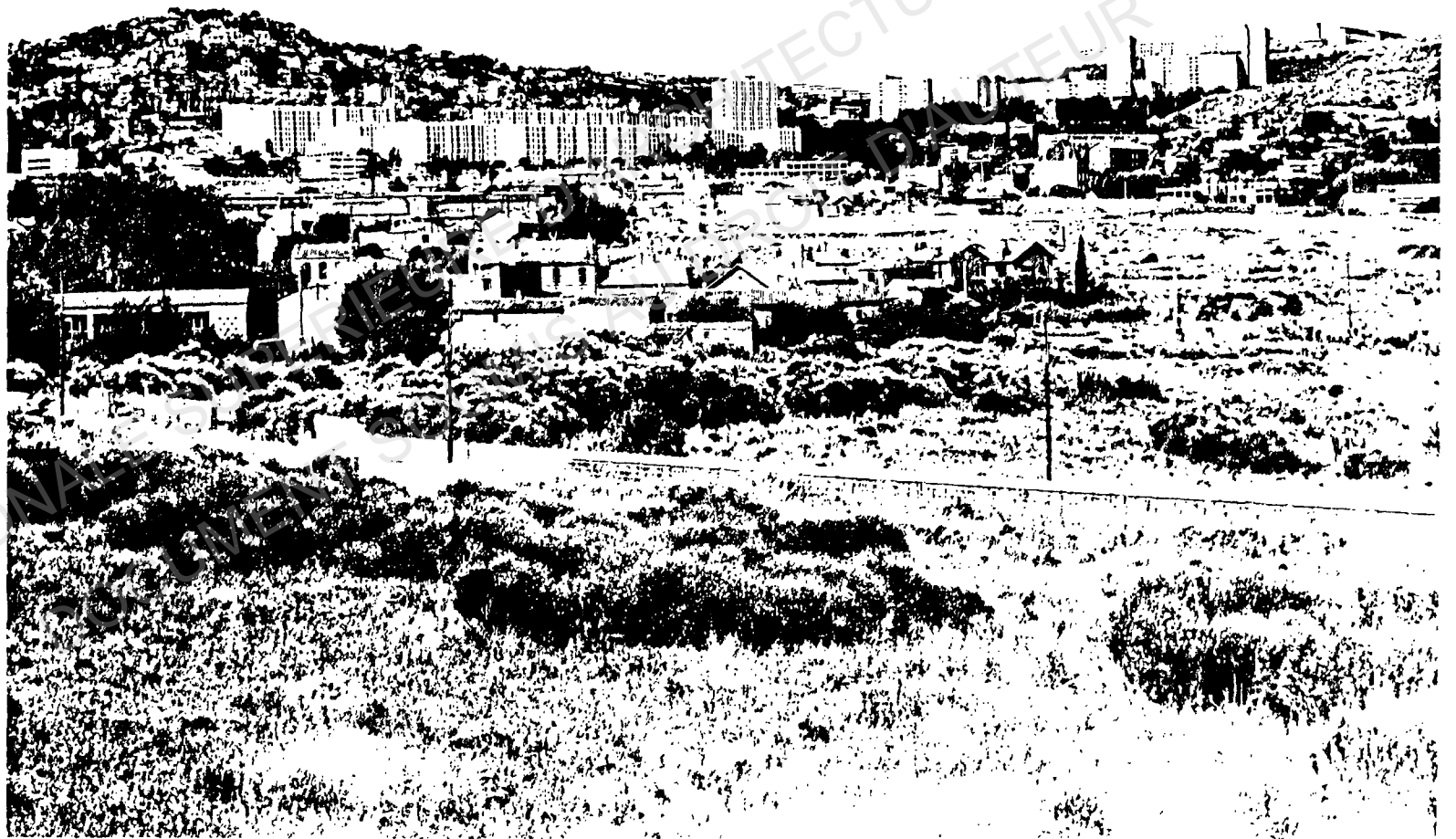
L'Estaque Plage.

Mais , surtout, la route littorale (CD 30) suivant laquelle s'était organisée l'extension pavillonnaire de l'Estaque devient une voie express, route nationale au fort trafic qui sépare définitivement dans la pratique et les formes le village littoral et la mer.

Les ZUP du Plan d'Aou de Verduron, puis de la Castellane dans l'ordre de la progression chronologique et géographique vers le bassin de Séon, restent cantonnées derrière la voie ferrée au nord du secteur.

Outre le problème de ségrégation entre une population "locale" attachée à son identité et une population "transférée", c'est surtout au niveau visuel que se situent les effets immédiats de cette intrusion.

Entouré par les collines qui composent son identité géographique, jusqu'alors séparé de l'amphithéâtre marseillais, le bassin de Séon, cerné par les ZUP, confirme au niveau bâti qu'il est devenu un lieu d'intervention à l'échelle de la globalité marseillaise.



La Z.U.P. de la Castellane vue de Mourepiane.

C O N C L U S I O N

On peut voir, à travers l'évolution historique que, de façon générale, parallèlement à un système local hégémonique qui apparaît dans la constitution d'un espace résidentiel lié à un développement usinier, se créent, dans les espaces résiduels au regard de ce système, mais géographiquement stratégiques (frange littorale, hauteurs) les conditions d'une résidentialité à l'échelle de la ville.

Il s'agit tout d'abord, au début du siècle, d'une extension du bâti dans un rapport à la nature; soit dans une pratique permanente de l'habitat (démocratisation du phénomène bastidaire) soit dans une pratique exceptionnelle liée à la balnéarité. C'est ensuite, pour les formes les plus récentes de ce phénomène, un développement du bâti dans une autonomisation du logement par rapport à l'espace (les grands ensembles).

Pour répondre aux questions concernant plus particulièrement le système local habitat/usine, l'investigation analytique de l'histoire nous a permis de révéler les modalités principales de sa constitution. Il faut tout d'abord rapporter que l'espace rural et l'administration vernaculaire ont été les structures de base qui depuis 1820 ont pérennisé toute l'évolution industrielle et urbaine du Bassin de Séon.

Dans ce contexte, la morphologie rurale et la géographie (géologie, topographie) ont médiatisé l'extension de l'habitat et des espaces de production en systèmes autonomes. Nous avons vu, que les rapports conflictuels entre ces deux "mondes", se sont exprimés dans la typologie de l'espace résidentiel, et, à Saint Henri, dans la morphologie du village.

Il faut ajouter, pour terminer, que le domaine usinier (carrière et usines) a annexé la quasi totalité des espaces interstitiels (entre les villages et les collines) à l'échelle du Bassin de Séon, faisant ainsi obstacle à l'urbanisation "venue de Marseille". Dans cette "composition", l'arrêt des tuileries puis leur destruction n'ont pas notablement altéré l'organisation spatiale du secteur. L'ordre urbain et géographique de l'espace a perduré tandis qu'à l'espace industriel s'est substitué un nouvel ordre, tout aussi imposant, celui des espaces "libres" qui, en insularisant les villages, les ont relié à la géographie et à la nature pour donner cette impression de complétude et de lisibilité qu'on ressent à l'intérieur du territoire.

On pourrait penser que le constat de leur insularisation monumentalise les villages qui demeurent, comme objets bâtis, les seuls éléments reconnaissables d'une urbanité. Nous postulons cependant

qu'il faut, au regard de l'histoire, opérer un détournement et considérer que les "monuments urbains" ce sont les espaces "libres" des anciennes tuileries; dans le sens où ils sont le déterminant historique (hégémonie des tuileries) et physique (annexion de l'espace à l'échelle globale) supérieur, de la structure et de l'unité de lieu.

La préservation de ces espaces, ou tout au moins leur identification comme objet essentiel de l'équilibre du secteur nous paraît indispensable à la constitution d'une conscience des réalités "incon-tournables" du lieu, préalable à tout projet.

En effet un projet qui aurait pour objectif une revalorisation du secteur ne peut, d'après nous, que poser le problème de la gestion des espaces "libres" comme objet principal du programme.

Pour ce qui est du cas particulier de l'Estaque, ce toponyme désigne un espace où se superposent toutes les couches diachroniques des types successifs de croissances qui opèrent généralement à l'échelle du bassin de Séon dans des espaces géographiquement différenciés. Le village regroupe dans ses fragments, une frange littorale vernaculaire issue d'un rapport habitat travail lié à la pêche, une extension littorale de type "balnéaire" dans une pratique exceptionnelle de l'habitat, en arrière de la frange "vernaculaire" une extension par des lotissements ouvriers

liés à l'activité industrielle locale, et sur les hauteurs, un bâti pavillonnaire d'une pratique permanente de l'habitat par une population migratoire. C'est tout ce qui fait l'ambiguïté donc l'intérêt de ce village que la dernière période d'apparition des appareils d'une exogénèse marseillaise (le port, la route nationale) remet en question.

Le projet ne peut espérer ici que restituer, dans la pratique et les formes, la frange littorale à la mer.

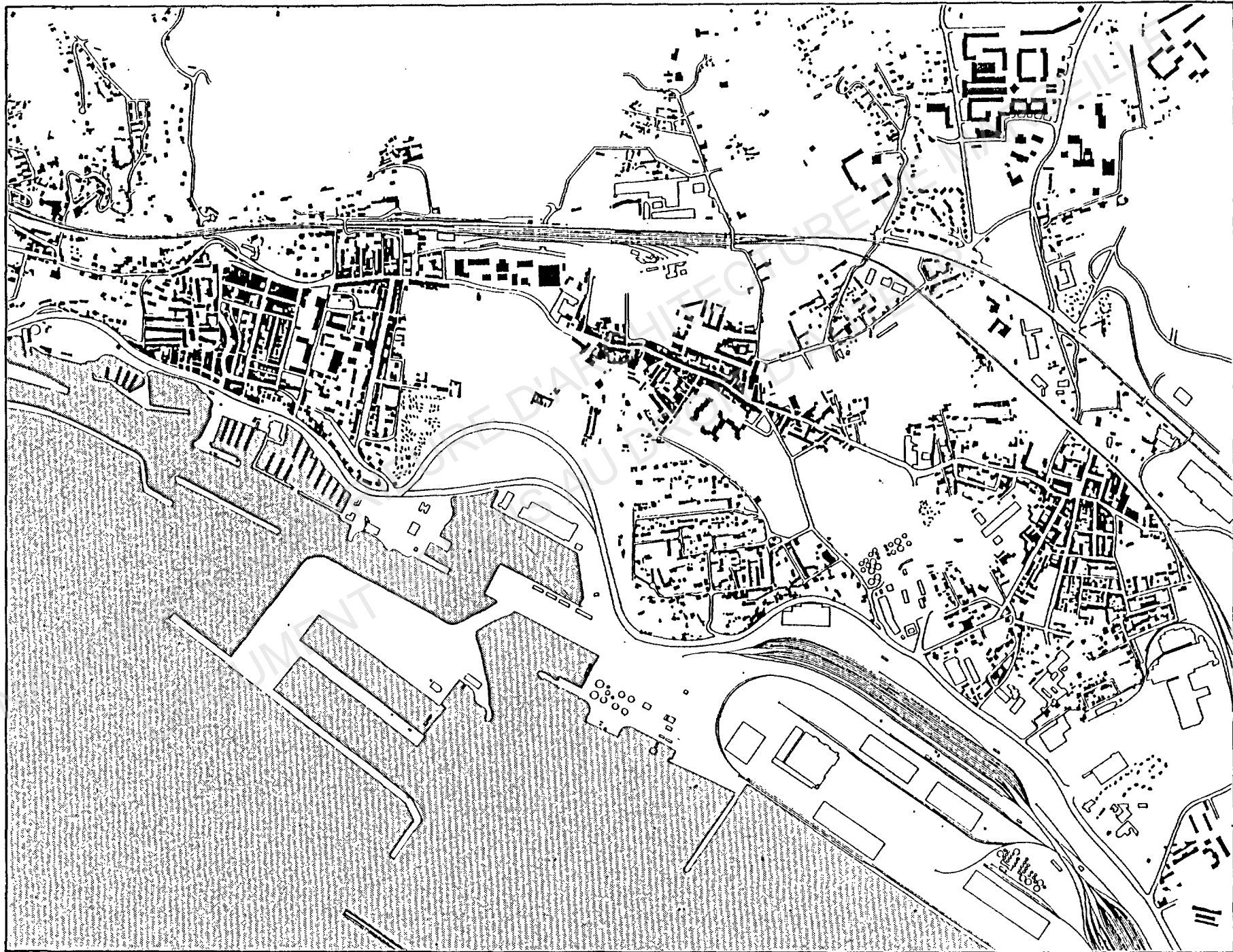
LE TEMPS DES PROJETS
1 9 7 0 - 1 9 8 5

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PROCESSUS DE MARGINALISATION
DU SECTEUR 1970 - 1980

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

le bâti industriel est représenté en cerné



DES INDUSTRIALISATION ET FIN DU
SYSTEME HEGEMONIQUE LOCAL

A partir de la fin des années 1960 commence pour le bassin de Séon une période de latence et de vide... Après un processus de désindustrialisation dont nous avons vu les raisons liées à l'évolution des mouvements commerciaux, des techniques, et à l'obsolescence d'un modèle industriel basé sur les relations avec l'espace de son immixtion, le secteur entre dans un immobilisme total.

L'absence d'une structure industrielle de remplacement dans un système local caractérisé par une très forte relation habitat/travail et la rareté des investissements publics vont conduire à une pathologie générale, perceptible dans l'évolution du contexte socio-économique et dans ses corrélations en terme de dégradation des conditions d'habitation et du potentiel d'accueil d'une population nouvelle.

Depuis 1970 on assiste à une récession démographique unique dans la périphérie de Marseille. La population rapportée à l'ensemble du 16ème arrondissement passe de 24000 à 18000 en 1982*, le bassin de Séon supportant la majorité du déficit. Le nombre d'actif est lui aussi en baisse relative tandis que l'âge

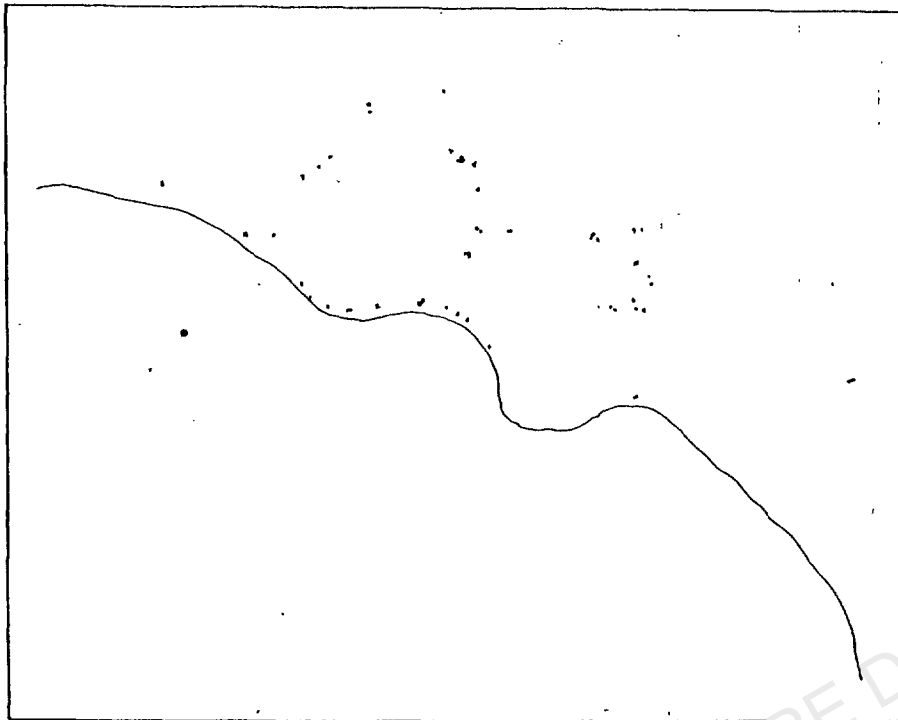
moyen est en augmentation sensible.

La population d'origine étrangère a baissé, mais ce qui est plus intéressant c'est que l'origine de cette population a changé. Pendant toute la période industrielle et jusqu'en 1970 la population ouvrière fixée dans les villages de Séon est majoritairement d'origine italienne, l'unité ethnique du secteur s'ajoute à ces caractéristiques géographiques et industrielles uniques dans la constitution de l'"identité locale". Ce remplacement à partir de 1970 d'une partie de la population immigrée "traditionnelle" par une population algérienne, dans un contexte d'immigration anarchique, souligne au niveau sociologique la fin du "système local".

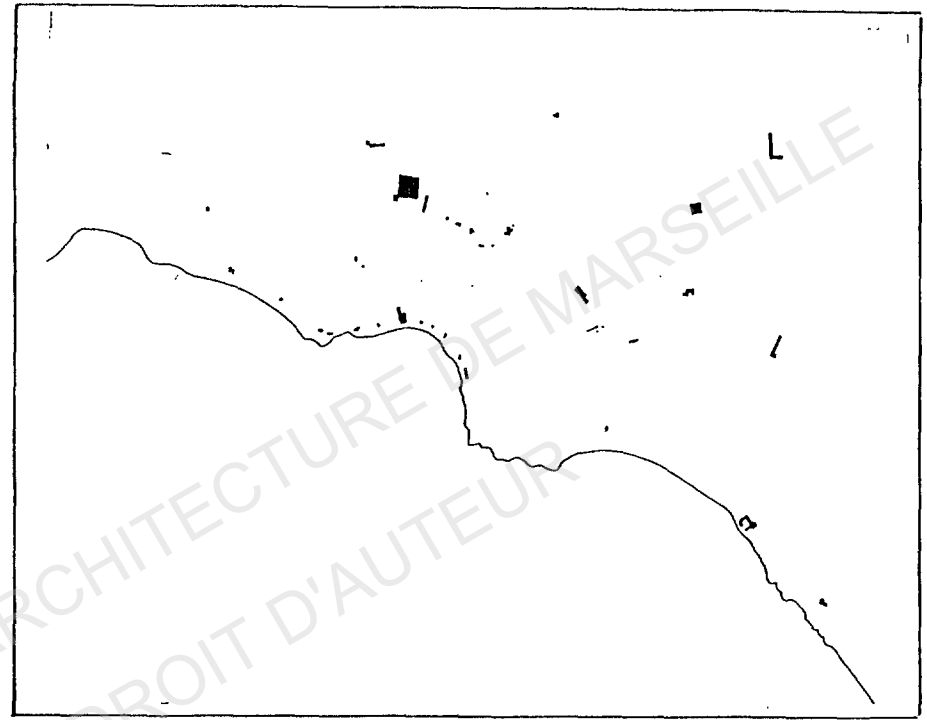
Ces phénomènes s'accompagnent de la dégradation d'une partie du parc immobilier, notamment dans les anciens villages où 850 logements ont disparu ou ont été désaffectés ; parallèlement plus de 300 familles vivent en bidonvilles localisés sur les anciennes carrières en friches.

* A.G.A.M

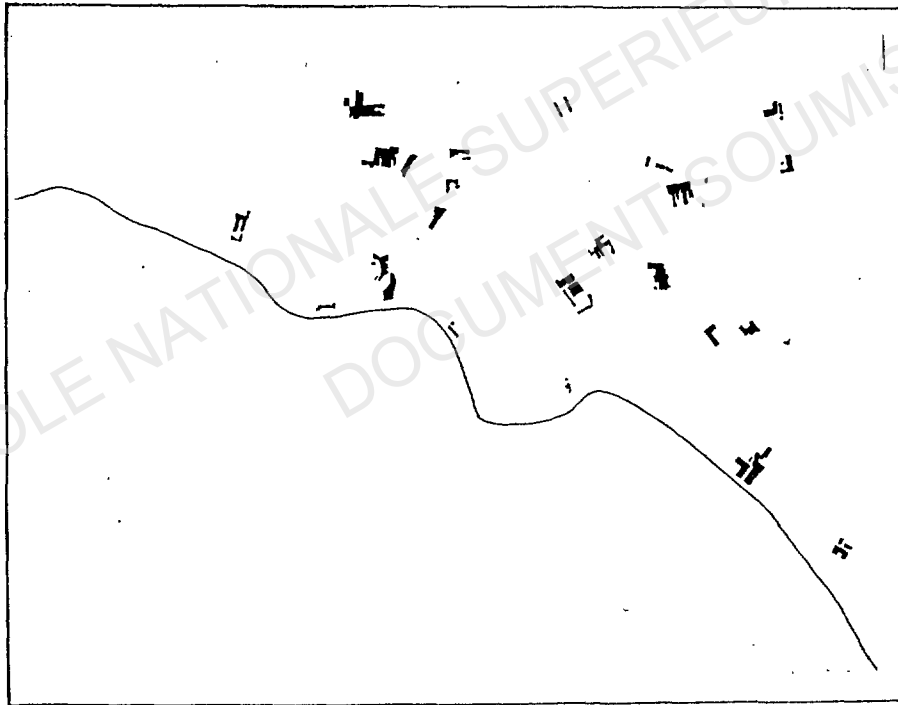
1820



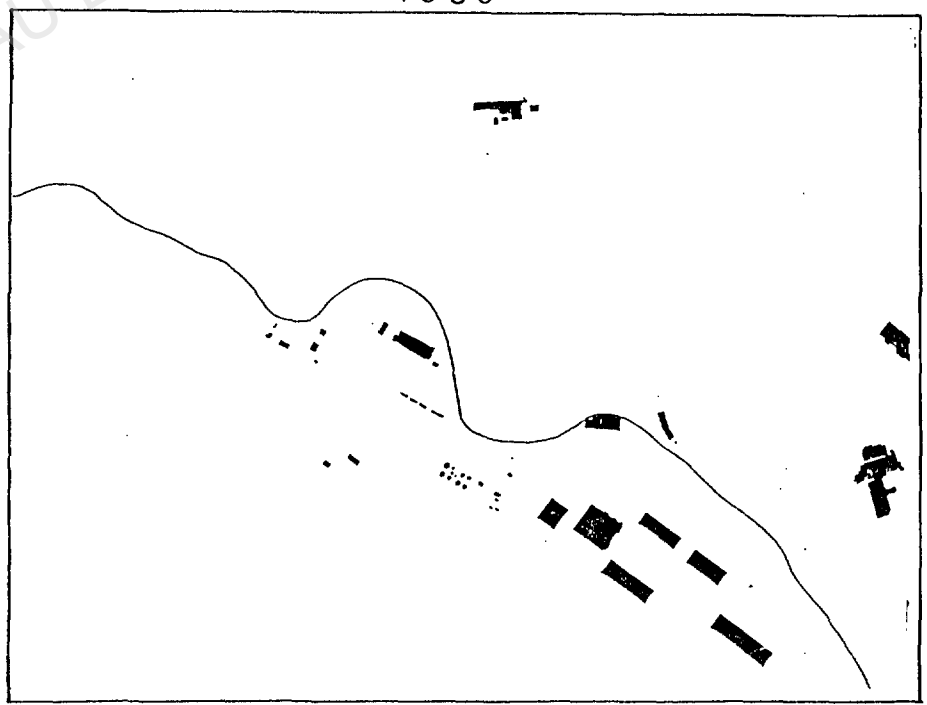
1860



1900



1980



EVOLUTION DU RATT USTNTER

Passage d'une industrie locale à l'industrie structurée

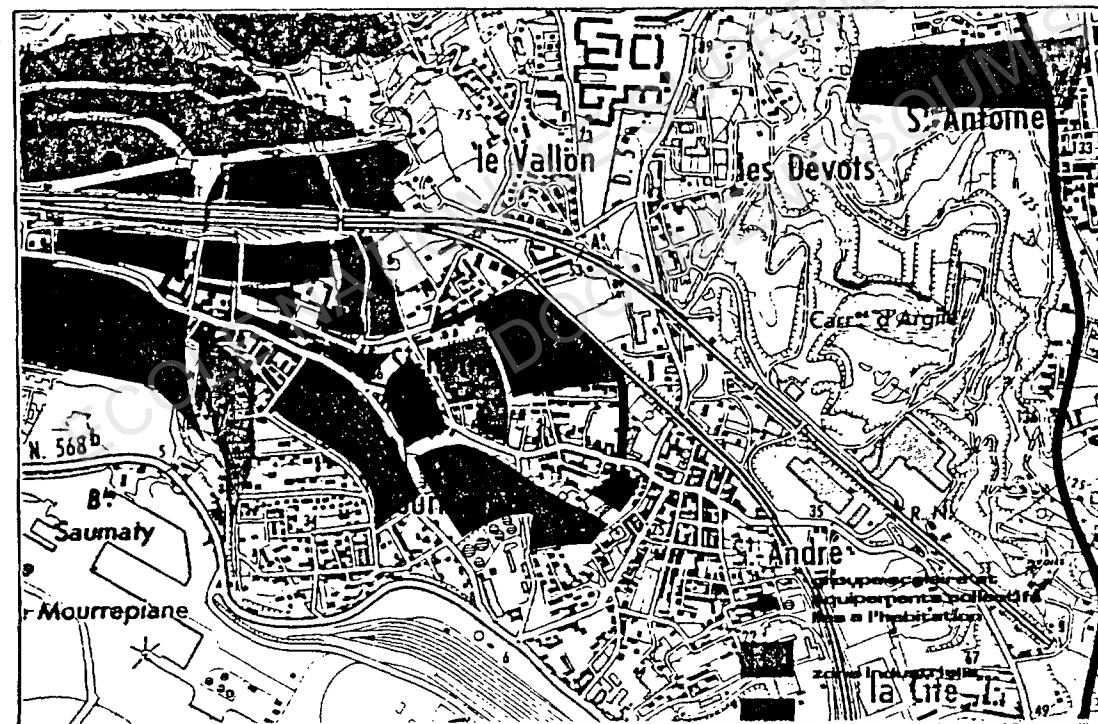
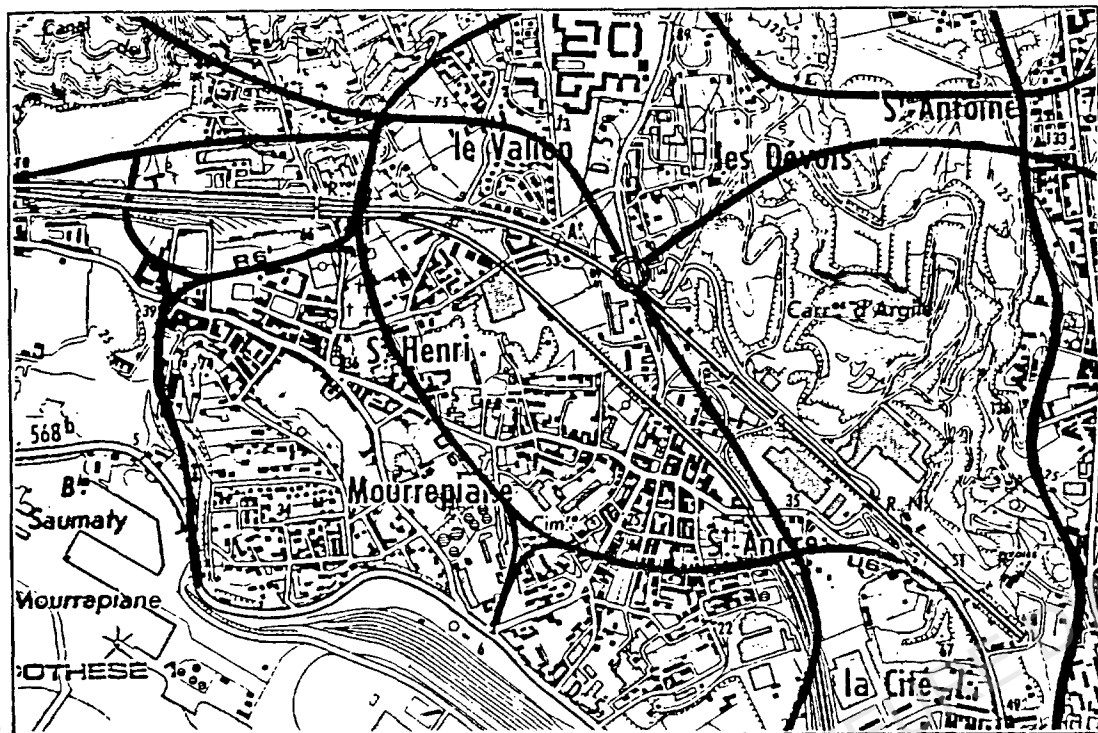
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

LES PROJETS DE ZAC PRIVEES ET LA
MARGINALISATION DE L'ESPACE

Au delà du constat social et immobilier, le caractère unique à Marseille de cette paupérisation et de cet immobilisme dans un secteur qui présente de nombreuses oportunités (foncières, relations avec le port, etc...) pose la question des politiques de gestion de cette espace.

Il faut en effet rapporter le diagnostic d'une pathologie locale au fait que le secteur, depuis l'arrêt dès 1970 des dynamiques contradictoires de sa croissance, est l'objet d'une série de projets de restructuration qui se sont substitués à ces dynamiques sans aucun effet jusqu'à nos jours. L'histoire du secteur, dans ces années, passe donc en grande partie par celle de ces projets et de leurs échecs.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'ACCES



LE SECTEUR DANS LA PROBLEMATIQUE URBAINE EN 1971

Avant que tout projet officiel ne soit proposé une étude municipale révèle en 1971 l'importance du secteur dans la réorganisation des structures industrielles et urbaines dans l'agglomération. "L'étude des besoins en terrains industriels au niveau de l'agglomération et au niveau du secteur, a mis en évidence une demande très élevée. Ces besoins se sont révélés importants, tant du point de vue de la nécessité de créer des emplois industriels nouveaux dans la cuvette marseillaise, que de celui des demandes émanant d'entreprises marseillaises cherchant à se desserrer.

En face de cette demande, les sites d'accueil envisageables à court et moyen terme dans l'agglomération sont extrêmement réduits.

L'étude foncière menée sur la zone Nord-Littoral a montré que là, les possibilités étaient importantes certes, mais sans commune mesure avec les besoins. Cette situation de déficit important en terrains industriels rend possible, voire nécessaire, une politique de sélection rigoureuse des implantations d'activités dans la zone Nord-Littoral.

Nous nous proposons donc d'étudier quelles pourraient être les grandes lignes d'une telle politique de sélection et quelles densités d'emplois il est possible d'envisager."*

Il s'agit pour l'instant de proposer quelques projets d'infrastructures routières : autoroute et dessertes inter-quartier, ainsi que des hypothèses d'urbanisation.

Les éléments de programme restent mal définis, mais ils sont contingentés par la réorganisation du système viaire autour duquel s'articulent des "centres urbains", de l'habitat et de l'industrie.

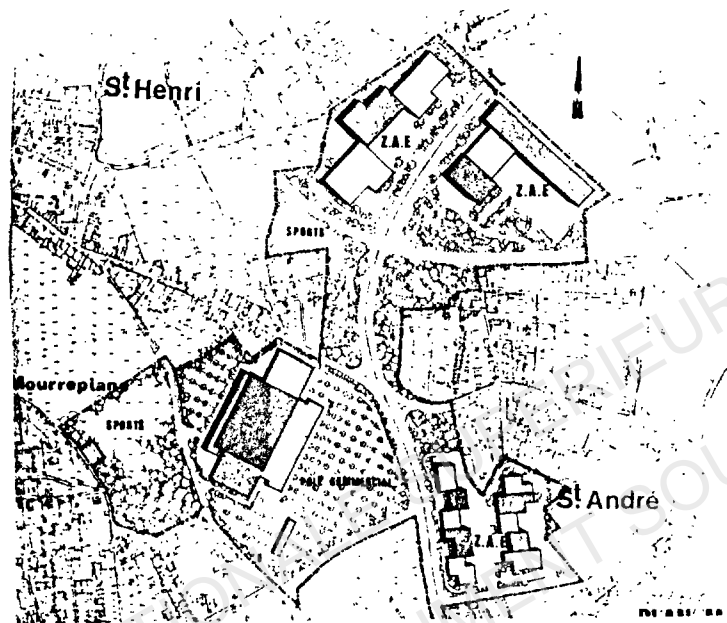
Le système proposé est un zonage issu de l'adéquation d'une fonction et d'un site ; ainsi les industries sont implantées dans les terrains plats, et les habitations sont prévues sur les côteaux des collines de l'Estaque, les "centres urbains" aux carrefours des axes principaux, sont essentiellement composés de grands centres commerciaux.

LA SILUS 74-78

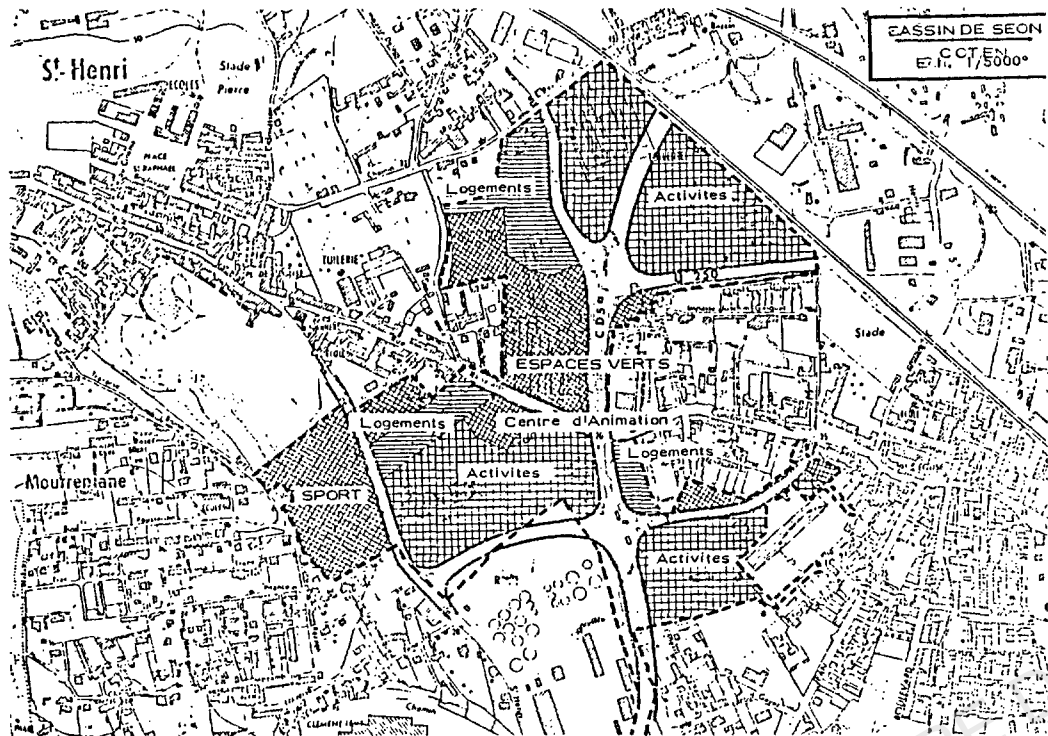
C'est aussi en 1971 que les propriétaires tuiliers, refusant de négocier avec la ville sur la vente des terrains s'associent avec un grand groupe financier, le groupe WEIL, et fondent la SILUS pour étudier les moyens de rentabiliser leur domaine foncier. Le premier projet du consortium est, en 1974, un grand complexe commercial à l'emplacement de la carrière de la viste. Ce projet rapidement abandonné, la SILUS s'oriente vraiment en 1977 vers l'aménagement de tous les terrains des anciennes tuileries. La coopération avec la ville devient alors indispensable tant pour le montage financier et la viabilisation que pour l'utilisation des terrains alors NA sur le POS.

La SILUS propose deux ZAC privées à Séon et Saumaty ; le programme se résume à un centre commercial et industriel ; le centre industriel est destiné à satisfaire la municipalité dans ses objectifs de réorganisation du secteur tandis que le centre commercial représente pour les aménageurs privés la meilleure forme spéculative de l'utilisation des terrains.

Les raisons de l'échec de ce projet sont officiellement internes à la société privée ; c'est dans le désaccord entre WEIL et les tuileries, sur l'évaluation du prix des terrains et la qualité géotechnique, que résideraient les causes de cet abandon.

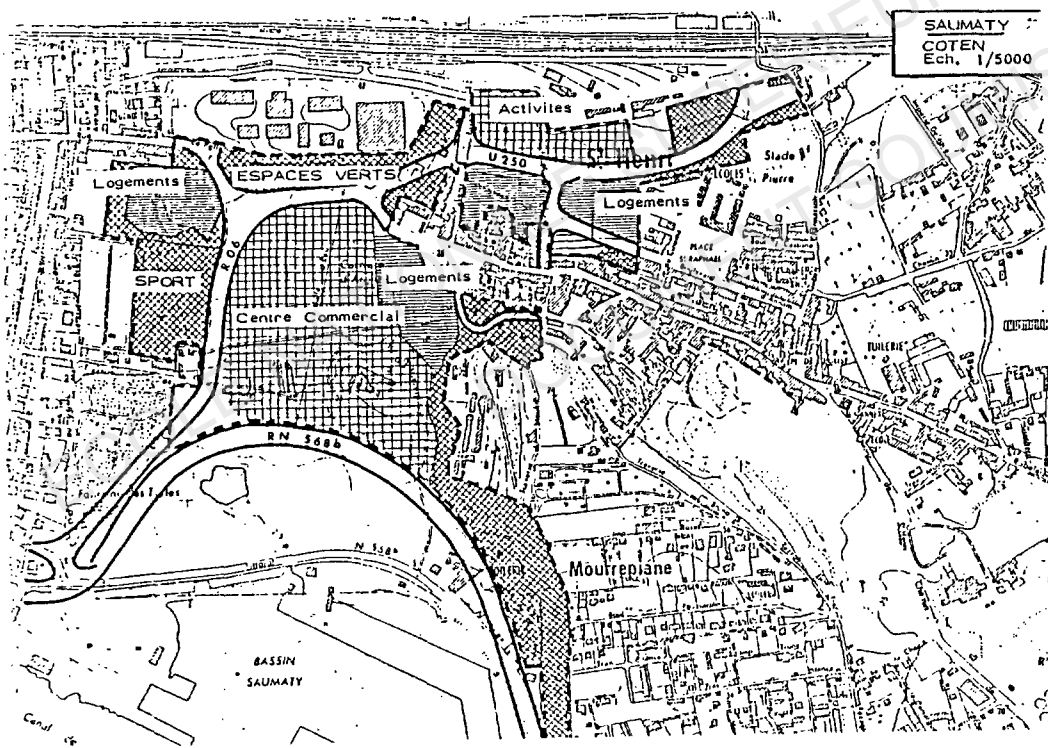


Document A.G.A.M



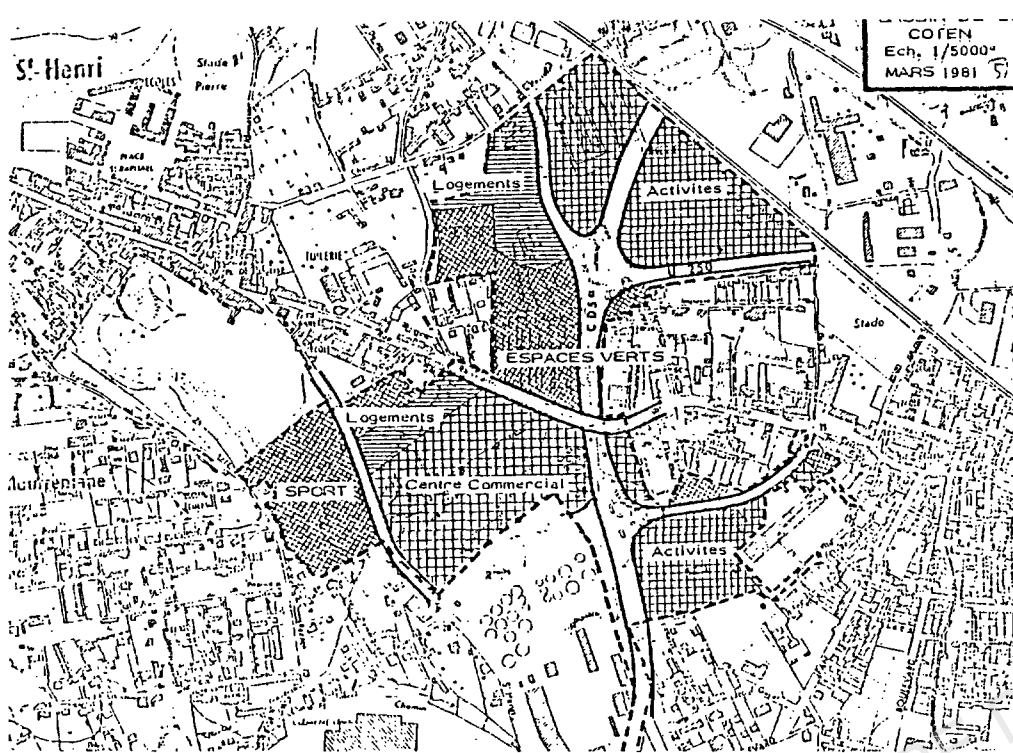
LA COTEN 78-82

L'échec du projet SILUS a pour conséquence l'écart des tuiliers dans le déroulement des opérations. Leur rôle se résume à celui de propriétaires fonciers "intéressés". Le groupe WEIL fonde une nouvelle société, la COTEN. Le nombre d'intervenants passe donc de deux pour l'opération précédente (SILUS-Ville) à trois (Tuileries-COTEN-Ville) en 1978. Le projet proposé par la COTEN, toujours suivant la formule de deux ZAC privées à Séon et Saumaty, est un projet "élargi" dont le programme prévoit des équipements publics des zones d'activités artisanales, 385 logements, et un grand centre commercial qui représente toujours pour WEIL l'élément déterminant de son engagement.



Mais la municipalité dénonce un déficit d'investissement public "qui n'était pas possible d'envisager sur des opérations qui n'intéressaient plus vraiment la ville".

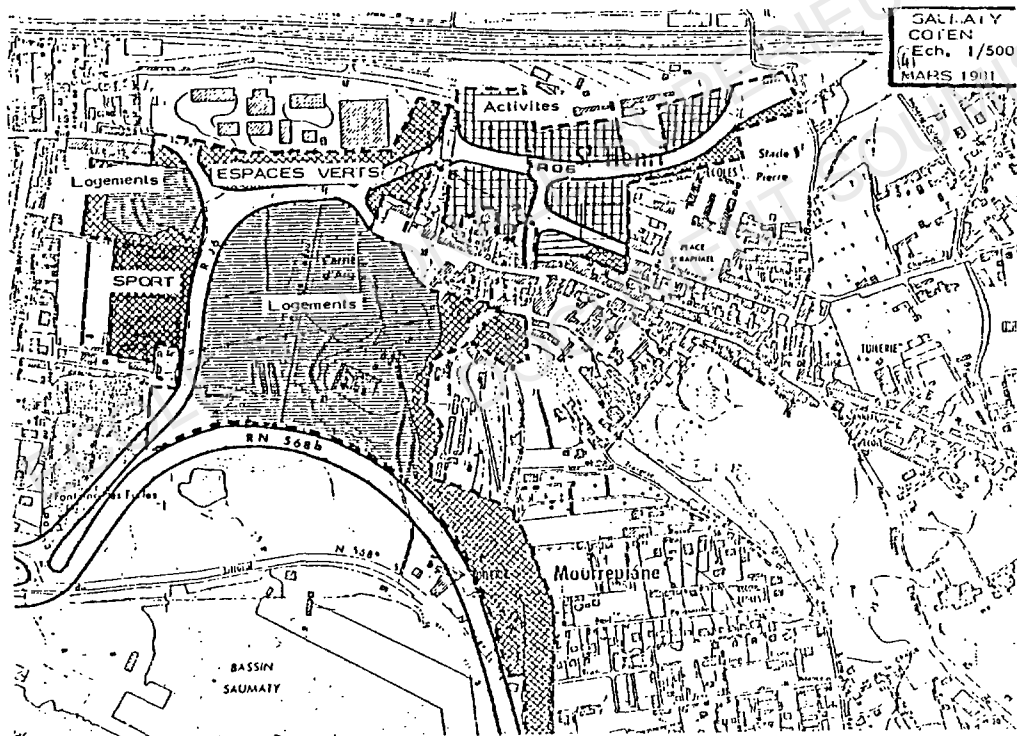
Un nouveau projet COTEN est présenté en 1981 ; les modifications essentielles dans leur programme, hormis des transferts géographiques de zones pour réduire les coûts du primaire, sont relatives à la diminution de l'importance du centre commercial (de 7 à 4 hectares), l'augmentation du nombre de logements (1200) et leur changement de vocation



(passage de logements locatifs à accession à la propriété).

Ce projet montre un déplacement des stratégies du groupe WEIL. Alors que seul le centre commercial avait les faveurs de l'aménageur, il s'aperçoit en 1981 que le logement pourrait améliorer le bilan financier de l'opération, jusqu'à proposer un grand ensemble de luxe. Quant à la ville, elle considère que cette version n'est pas compatible avec les objectifs d'urbanisme limités à 850 logements et que l'ensemble de l'opération dégage toujours à sa charge un déficit financier trop important.

La COTEN abandonne tout projet en 1982 pour des raisons officiellement étrangères aux difficultés de ces négociations avec la ville. En fait, la société n'aurait trouvé aucun acquéreur potentiel pour le centre commercial.



Le groupe WEIL abandonnant l'affaire, les tuileries n'ont alors plus d'autre solution que la vente des terrains à la municipalité qui en 1983 peut mettre en oeuvre les premiers projets de ZAC publiques.

INADAPTATION DES PROJETS DANS UN ESPACE PROGRESSIVEMENT MARGINALISE

Parmi les éléments dont nous disposons sur la genèse des projets privés, certains peuvent faire l'objet d'une analyse objective, comme les programmes et les formes architecturales ou urbaines, d'autres, comme les évolutions officielles des négociations entre les différentes parties, ne peuvent pas fournir la base d'une approche rationnelle des événements.

Réduit aux hypothèses pour expliquer le blocage du processus projétatif de 1971 à 1982, on pourrait invoquer les luttes d'intérêts financiers entre les intervenants, mais aussi les rapporter à l'inadéquation progressive des projets face à l'évolution des réalités spatiales et sociales du bassin de Séon.

Les enjeux financiers transparaissent à travers l'histoire de tous les projets ; dans la rétention financière des terrains lorsqu'ils sont, au début des années 70, convoités par la ville ; dans le projet de ZAC de la SILUS, compromis par un désaccord sur le prix des terrains ; dans le projet de la COTEN dont le montage financier est remis en question par la municipalité.

Mais ces difficultés ne sont-elles pas les reflets de l'obsolescence du concept de projet de ZAC privées

lorsqu'on passe dans cette période où la crise économique se confirme et où l'état du bassin de Séon se dégrade en même temps que son importance dans la stratégie urbaine ?

Le projet SILUS de 1974 avec son grand centre commercial est déjà incohérent parce qu'il se situe dans un secteur isolé et à mi-chemin du complexe de plan de Campagne et de celui naissant du Merlan. Le dernier projet COTEN fait encore les frais de cet entêtement. De même, le programme d'un millier de logement de luxe avec piscine et hôtel, dans ce secteur qui en 1980 est paupérisé et dont l'image dans la ville est dévalorisée, procède d'une utopie ou d'une non connaissance de la réalité du terrain. De plus si l'engagement municipal se fait de moins en moins pressant, sur des programmes qui comprennent tout de même des structures d'accueil pour des industries, c'est aussi parce que la municipalité s'investit déjà sur des opérations identiques dans les "zones industrielles nord" puis dans le complexe "artisanord". Ce qui avait été prévu en 1970 dans la première étude municipale semble avoir été réalisé en dehors du bassin de Séon.

En 1980, le secteur est dans une impasse ; il ne peut plus être le support d'opérations purement spéculatives, commerciales ou immobilières, et il n'est plus suffisamment attractif pour que la municipalité engage des déficits importants sur des opérations privées. C'est peut-être cela sa véritable marginalisation.

SEON : UN NOUVEL ENJEU D'UNE
MUTATION URBAINE 1980 - 1985

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

MARSEILLE ET LA FIN DU XX^e SIÈCLE

Crise d'un système économique
urbain et politique

Marseille méridionale, littorale et millionnaire, appartient à ces cités marchandes, à ces *villes « mondiales » portuaires* (1), dont le destin semble d'être toujours là; grandes cités, passant les siècles avec des fortunes diverses, et trouvant à chaque époque dans leur position géographique et les circonstances historiques, dans leur commerce avec la mer et l'interface entre plusieurs mondes, les ressources d'une prospérité renouvelée.

Flux et reflux; entre l'indépendance de la cité marchande et l'appartenance à un espace national se joue l'histoire de la ville-port.

Grande cité méditerranéenne dès l'Antiquité, plus tard porte de l'Empire colonial français, puis de l'Europe du Nord industrielle vers les pays du Sud, Marseille finit le xx^e siècle en pleine crise économique, urbaine et politique. La crise économique internationale ou nationale n'explique pas tout. Nous assistons sans doute à la fin d'un système, d'une société locale singulière.

De cette permanence de la grande ville, des jeux de l'échange et des migrations, de la richesse prélevée au passage de la circulation des marchandises et de la valeur dans la ville-port..., Marseille

semble aujourd'hui connaître les limites historiques.

Simple parenthèse conjoncturelle, déclin de longue période ou passage critique à une nouvelle économie urbaine? Parmi la confusion de tous les clignotants qui s'allument, on retiendra deux signes qui nous autorisent à écarter l'hypothèse de la crise conjoncturelle, simple décomposé de la dépression nationale.

*Dépeuplement, désindustrialisation
et vieillissement*

Après une longue phase d'essor démographique, Marseille a perdu 44 870 habitants entre 1975 et 1982 (population communale). Les quartiers populaires se vident et la population marseillaise vieillit. L'attractivité de la région provençale dans les mouvements migratoires reste un trait dominant; elle singularise notamment le chômage régional, plus élevé que la moyenne nationale, comme un « chômage d'arrivée »; entre les deux derniers recensements, Marseille renverse le phénomène et se place en décalage par rapport au reste de la région. Cela n'empêche pas la métropole régionale d'avoir un taux de chômage de 14 %, qui peut atteindre 20 % dans certains quartiers populaires (le taux de chômage était de 3,4 % en décembre 1973 et de 9,6 % au début de 1979).

Deuxième phénomène. Alors que Marseille est une ville tertiaire à 76 % de ses actifs, pour la première fois depuis l'après-guerre, la croissance de l'emploi tertiaire s'essouffle et l'emploi global diminue. Marseille continue de se désindustrialiser; à y regarder de plus près, les emplois tertiaires qui ont remplacé les emplois ouvriers apparaissent comme très moyennement qualifiés.

On est loin du « tertiaire supérieur » convoité, de la métropole « centre directionnel » décrite dans les brochures des années 70. En 1982, avec 39,4 % d'actifs, Marseille a le taux d'activité global le plus faible de toutes les villes comparables.

Deux types d'acteurs sociaux marseillais opposés, patronat et syndicat, viennent tout récemment (mars 1985) de rendre publique leur lecture de la crise que connaît Marseille. On a là deux témoignages d'une prise de conscience que quelque chose de grave et de profond s'est passé à Marseille, et qui renouvelent, chacun à leur façon, l'appréhension de la réalité marseillaise.

La Chambre de Commerce et d'Industrie constate que « la commune de Marseille est engagée dans un phénomène grave de paupérisation » dû à une accélération du nombre d'entreprises qui disparaissent, à une population qui régresse quantitativement, à une réduction sensible du nombre de foyers imposables (— 5,5 % en trois ans) et à une aggravation sans précédent de la situation de l'emploi. Ces tendances ont en outre pour conséquences graves de réduire l'assiette des ressources fiscales de la commune (2).

La Chambre de Commerce propose une révision du pos et une politique d'accueil d'activités. Derrière l'inquiétude des représentants des intérêts de la bourgeoisie marseillaise de voir les finances communales ne plus pouvoir assurer le soutien de leurs activités, et la volonté de débloquer le marché foncier et la commande publique pour le brp en crise, il y a un réveil (un peu tardif) et presque un tournant. Après avoir pendant vingt ans vidé à tour de bras la ville de ses espaces productifs, ils constatent effarés que « la part réservée au développement possible des activités dans Marseille est dérisoire » et qu'il faut réhabiliter les friches industrielles.

La CGT, quant à elle, mentionne dans une récente conférence de presse l'aggravation du chômage (un bond de 56 % entre 1975 et 1982, + 30 % pour la seule année 1984) et la disparition des PME; elle s'intéresse surtout aux mutations sociales : la chute de la population et son vieillissement; la progression des retraités qui atteignent près de la moitié du nombre des salariés; la progression des catégories ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise qui représentent près de 36 % des salariés en 1982; la part prise par les femmes dans la population active, 40 %; enfin, l'appauvrissement et la faible qualification des travailleurs : 54 % des actifs de plus de 17 ans n'ont pour tout diplôme qu'un certificat d'études primaires.

On ne peut qu'être frappé par le fait que les deux forces qui s'expriment maintenant, patronat local et syndicat ouvrier, sont celles qui ont peut-être le plus intérêt à prendre la mesure du changement, sans doute parce qu'elles sont les plus en question dans la prolongation des tendances actuelles.

On pourrait ajouter un autre témoignage de la fracture qui s'opère, celui qu'exprime la population marseillaise, au travers de ses électeurs qui ont signalé (à leur façon) leur désarroi et leur peur devant la crise, en votant massivement pour l'extrême droite.

Parmi toutes ces données on peut voir, plus que le tableau d'une crise conjoncturelle, un véritable renversement de tendance qui affecte les structures économiques et sociales, ouvrant une nouvelle phase de l'histoire de Marseille. Tout ceci renvoie certes à la crise globale nationale, mais c'est précisément ce qui rend d'autant plus nécessaire d'en préciser les dimensions proprement marseillaises.

Car on pourrait dire, après tout, que, s'agissant de l'observation à Marseille d'un triple phénomène (dépeuplement, désindustrialisation, changement de rapport de force politique), la deuxième ville de France ne fait que s'aligner avec retard sur le sort des grandes agglomérations françaises. Paris est déjà, depuis plusieurs années, dépeuplé, désindustrialisé et géré par la droite. Il pourrait n'y avoir à l'origine qu'un seul et même phénomène, un mouvement urbain classique de disjonction de l'espace productif projeté à la périphérie et de l'espace de reproduction, unique vocation de la grande ville (3).

Mais cette longue phase de décomposition de l'espace économique marseillais produit aujourd'hui ses effets sociaux et politiques d'autant plus brutalement qu'elle rencontre maintenant la crise globale de la société française sans que se soit agencée sa recombinaison dans une nouvelle dynamique; c'est-à-dire, sans qu'apparaissent des solutions de remplacement et une nouvelle logique de développement.

Marseille n'est plus que l'annexe d'un grand ensemble portuaire. Elle n'est ni grande ville de tertiaire supérieur, ni capitale régionale incontestée, ni cœur d'une offre nouvelle d'échanges en Méditerranée, ni pôle technologique et centre de tourisme d'affaires et de loisirs selon le modèle Côte d'Azur. Marseille se cherche et languit.

Le « nouveau » n'apparaît pas encore, du moins avec netteté; c'est encore le temps de la latence et du vide. Reflux de l'industrie et du tertiaire, attente et pari sur la révolution technologique. Reflux de la population active (4) qui laisse les retraités sur place face aux TUC, aux cadres moyens de la fonction publique, aux immigrés en attendant les nouveaux techniciens de la révolution informationnelle. Reflux des

forces politiques traditionnelles qui laissent le vide de leur non-réponse à la crise, occupé par l'extrême droite.

Les moments de crise sont toujours révélateurs; on y perçoit plus nettement ce que la longue période de croissance des années 50 à 70 avait laissé dans l'ombre : les mutations économiques et sociales qui ont transformé la réalité marseillaise.

Une économie mixte dépendante

De quoi vit donc la deuxième ville de France? Qu'est-ce qui fait habiter et travailler les 900 000 habitants de la grande cité méridionale? Le port en premier lieu, bien entendu, qui regroupe dans toutes sortes de professions sans doute près de 100 000 personnes. Mais Marseille est surtout une ville qui échange, administre, forme, recherche... créant peu de richesses. Marseille reproduit mais ne produit guère. C'est une ville de commerçants, de prestataires de services et de fonctionnaires. Les emplois industriels occupaient 27,6 % de l'emploi total en 1954, 18,6 % en 1975, 15 % en 1982 (hors BTP). Ce n'est plus la classe ouvrière industrielle qui occupe massivement la cité, imposant jadis sa présence jusque dans le centre ville portuaire; ce sont les couches moyennes, pour une part issues directement des milieux ouvriers et imprimant ainsi la centralité urbaine d'une image toujours populaire qui domine dans Marseille.

Le plus frappant, c'est la part massive des emplois de l'Etat. En 1954, un salarié sur quatre est employé de l'Etat ou d'un service public, pour passer, en 1975, à un sur trois. Les administrations publiques, parapubliques et les collectivités locales emploient à elles seules 101 080 per-

sonnes, soit 34,4 % des actifs ayant un emploi et 45,2 % des effectifs du secteur tertiaire.

Ainsi l'économie marseillaise qui reposait au XIX^e siècle sur un système industrialo-portuaire de régime essentiellement privé devient de plus en plus une économie d'Etat où la ville se nourrit de la reproduction de ses habitants et de ceux de la région. Marseille, comme l'Etat, consomme de la valeur sans en produire (5).

Aussi, pour comprendre Marseille, faut-il voir la fragilité des bases de son développement, son manque d'autonomie réelle et sa dépendance face à la région, l'Etat et l'économie internationale.

Dans son rapport avec la région, Marseille est capitale administrative, lieu de services et de commerces rares, mais elle n'est pas centre de direction des capitaux, de commandement des affaires et des projets. Elle n'est pas non plus capitale culturelle. Marseille est au centre du dispositif de l'économie provençale sans en être le moteur. Pourtant elle est au cœur de la crise régionale et de son issue, car la région a besoin d'une grande métropole motrice de mutations.

On ne peut comprendre la crise marseillaise sans penser son articulation avec l'économie provençale, sans tenir compte du fait que les liaisons productives, technologiques, financières entre la grande agglomération et sa région industrielle sont faibles. Marseille est sous-traitante, alors qu'elle devrait être un point d'appui innovant pour les sites industriels voisins en étant industrielle elle-même et pôle de développement technologique (en créant un complexe intégré science et production).

Marseille a raté son intégration avec le complexe de Fos; en même temps qu'implose le mythe de la métropole d'« équilibre » et du tertiaire supérieur. La crise, mais aussi les straté-

gies des grandes firmes sont passées par là. Aujourd'hui la grande ville malade est coincée entre deux « pôles de conversion », Fos et La Ciotat-La Seyne.

La faiblesse du rôle régional de Marseille traduit surtout la faiblesse de l'économie régionale qui semble n'avoir pas eu besoin d'une métropole industrielle moderne. C'est à Marseille que la crise régionale trouve son expression la plus forte. Tout cela n'empêche pas la DATAR de confondre Marseille et sa région, de considérer le tout comme béni des Dieux et de la Nature et de prévoir sur fond d'héliotropisme et d'attractivité une nouvelle Californie...

Certes la Provence n'est pas la Lorraine, mais en matière de situation de l'emploi cela se vaut. La Provence est attractive, c'est vrai. Mais elle ne l'est plus au profit direct des régionaux. *La bourgeoisie marseillaise a perdu l'initiative historique.* Sur le plan industriel elle l'avait déjà perdue depuis longtemps; dès avant la première guerre mondiale, la mise en valeur du capital industriel marseillais est dominée par une logique commerciale, et les rentes coloniales qui semblent suffire amplement ne poussent pas à se risquer vers d'autres débouchés, d'autres savoir-faire. Lorsque arrive le chemin de fer et que se décident les premières extensions du port de Marseille, le patronat local ne joue plus un rôle moteur dans les investissements déterminant le développement des liens entre Marseille et sa région économique. Lors de la croissance des années 50, il cède le pas devant les implantations et les concentrations opérées par des grandes firmes. A cette époque la bourgeoisie marseillaise doit faire une place aux groupes financiers extérieurs sur son terrain favori, la spéculation immobilière. En 1985, la Chambre de Commerce lance un appel aux capi-

taux extérieurs privés et publics, français et étrangers, pour réaliser des équipements tels que : hôtels, centre de conférence, Club Méditerranée, Parc européen de loisirs, etc.

A la fin des années 60, c'est l'Etat qui décide de l'opération de Fos, c'est lui qui reprend à la Chambre de Commerce la gestion du port. Depuis longtemps le vrai maître du jeu c'est l'Etat pour le compte des capitaux extérieurs dominants. Lui qui, ayant besoin d'un grand port pour le Royaume, donne par Colbert la préférence à Marseille sur les autres ports méditerranéens. Lui qui fait l'Empire avec les militaires, consacrant le port colonial et soutenant les aventures lointaines des négociants-armateurs marseillais aux Antilles, au Levant, sur les côtes africaines. Lui qui, édictant la loi de 1928 sur l'approvisionnement pétrolier, permet l'essor du raffinage sur l'étang de Berre et l'extension du port à Lavéra puis à Fos. C'est surtout avec l'ère gaulliste que l'intervention de l'Etat se fait massive sous forme de grands aménagements et d'« aire métropolitaine marseillaise » où Marseille est promue au rang de « métropole d'équilibre ».

En 1984, 9 entreprises seulement comptent plus de 1 000 salariés et ce sont toutes des entreprises du secteur public (Port autonome de Marseille, RTM, SNCF, EDF, Crédit lyonnais, BNP, Société nationale Corse-Méditerranée) à une exception près : la SOPAD.

Ville « colbertisée », ville de tertiaire public, ayant perdu son autonomie, vivant sous les impulsions étatiques, capitale d'un gisement de main-d'œuvre à exploiter pour qui voudra bien, Marseille se désespère quand l'Etat régulateur est en crise. L'Etat employeur, redistributeur, subventionneur, est le premier responsable de l'arrêt de l'embauche dans le tertiaire, de la baisse des

débouchés pour le commerce urbain et de la commande publique pour le BTP. L'Etat et les grands groupes ne semblent plus pour l'heure avoir de projets d'avenir pour Marseille.

Ce rôle de l'Etat n'a rien de fortuit. C'est dans la fonction portuaire qu'il faut en chercher la cause. Toute position stratégique comme Marseille, entre le grand axe de communication rhodanien et le Sud, l'Orient et l'Atlantique, ne peut être laissée à la seule direction des intérêts locaux. Le port, point de rupture de charges, ne doit jamais être un obstacle à la circulation des marchandises et de la valeur. Rappelons que 60 % du commerce extérieur du pays se fait par voie maritime et que Marseille-Fos est le premier port de France.

Cette situation de Marseille, et de sa région, dans le commerce extérieur et la division internationale du travail constitue le troisième niveau de dépendance et de fragilité.

Ville portuaire, Marseille est fortement intégrée dans l'économie internationale et les courants d'échanges. Chaque grand événement international affecte son économie : la décolonisation, la fermeture du canal de Suez, la crise pétrolière...

C'est surtout le mode de rapport que Marseille entretient avec l'extérieur et notamment avec la Méditerranée qui fait problème. Marseille appartient au monde méditerranéen, mais cette identité culturelle cache son appartenance à la logique de domination de l'Europe du Nord sur les pays du Sud.

La région marseillaise est en fait, économiquement, d'abord européenne. Sa vocation européenne consiste à être un relais — un espace de transit — dans les rapports de dépendance Nord-Sud. Dans cette fonction de transferts des biens, des hommes et des capitaux, ce n'est plus qu'une

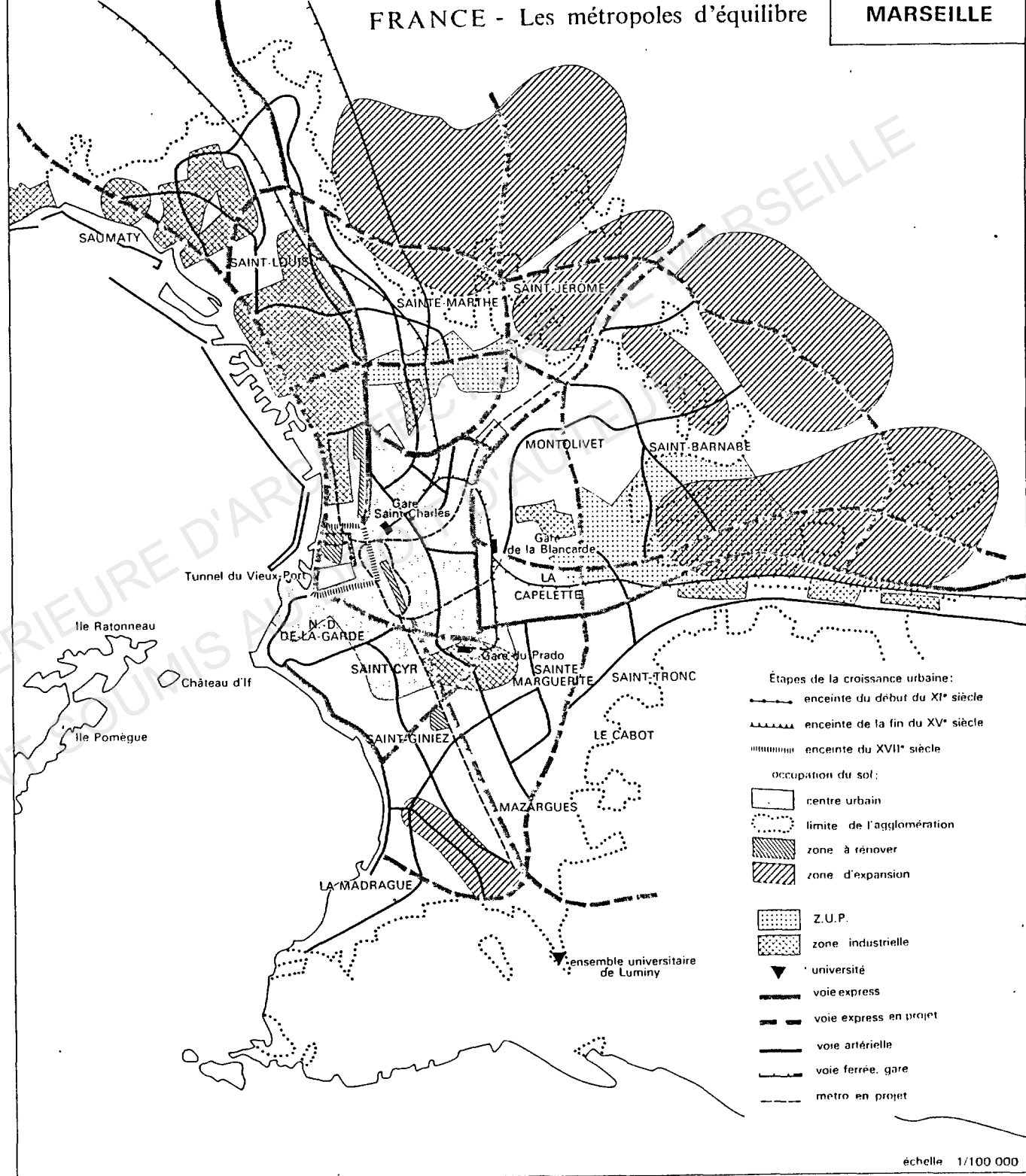
faible part de ceux-ci qui sont valorisés dans et par la ville littorale, qui de plus ne propose qu'une offre faible d'échanges et de coopération. Marseille n'a jamais su tenir parfaitement le rôle de charnière active pour se développer entre la Méditerranée et l'axe Nord-Sud.

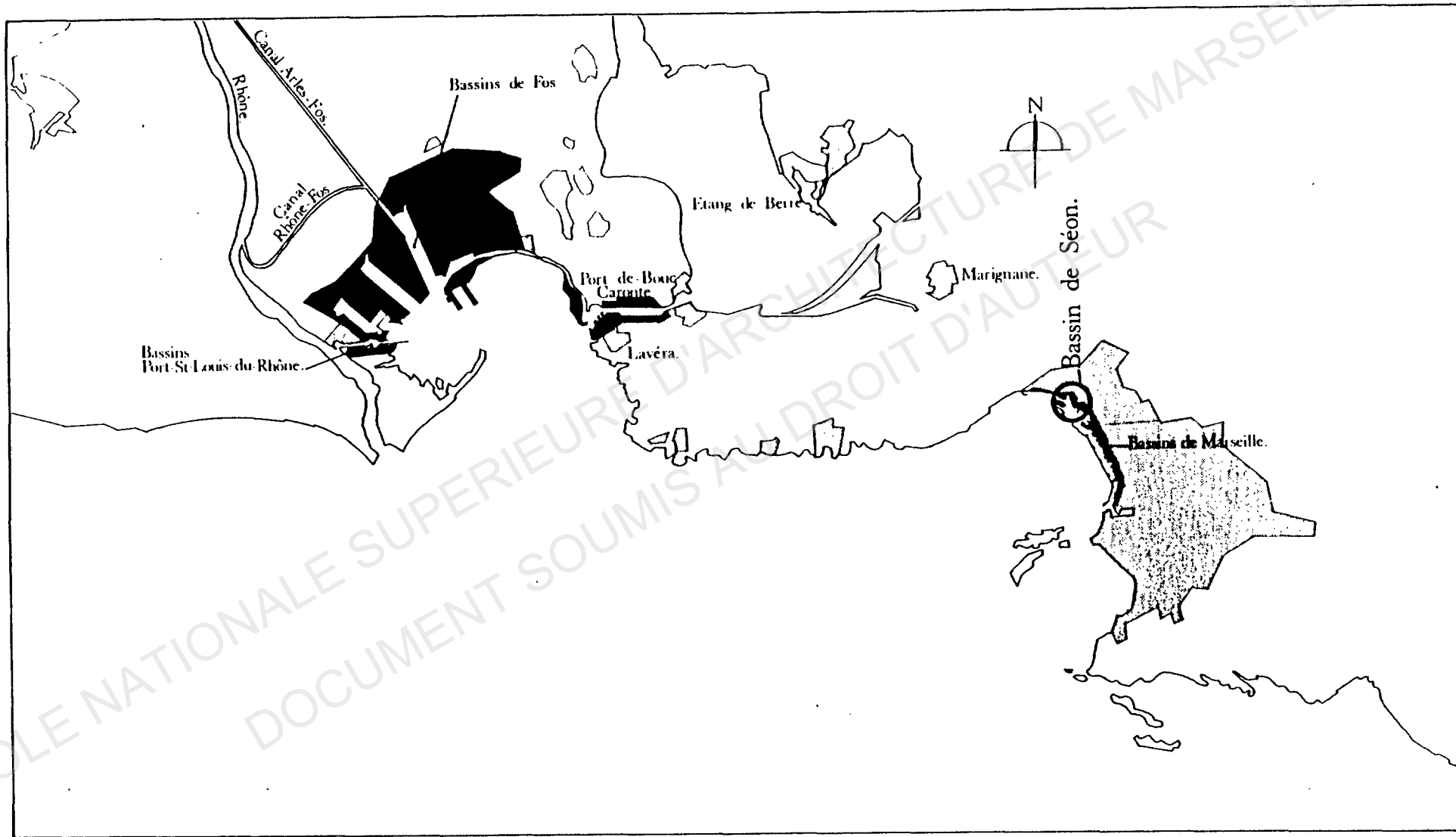
Aujourd'hui la région marseillaise ambitionne de devenir un « port franc » pour retenir les trafics « d'éclatement » en Méditerranée. Et elle attend son salut des investissements étrangers, comme ceux du grand armement « US LINE » qui vient de choisir Fos pour point de chute européen de son tour du monde des superconteneurs, ou celui du géant pétrolier américain ARCO qui annonce l'installation d'une unité pétrochimique à Fos.

On le devine, entre le déséquilibre Marseille / « aire métropolitaine », la faiblesse du capitalisme marseillais, le poids de l'Etat, l'identité méditerranéenne et la fonction de transit... il y a un invariant qui structure les réponses aux multiples facettes de la question marseillaise : le port. Le port, c'est-à-dire le négoce, la rente coloniale et néo-coloniale, le point de passage obligé des grands flux, le lieu stratégique de la chaîne des transports maritimes, l'espace des quais...

On pourrait même ajouter que, dans l'analyse des rapports de force politiques et de l'histoire du système hégémonique local, il y a le poids de l'autonomie tôt acquise par le mouvement ouvrier, qui a échappé au paternalisme patronal, à la discipline de l'usine taylorienne, il y a l'ouvrier libre du port, comme celui-là qui disait un jour devant le magnétophone d'un sociologue : « Le quai c'est pas l'usine ! »

DOCUMENT ENCycLOPÉDIE UNIVERSALIS





LES BASSINS DU PORT AUTONOME.

La fin des trois systèmes

Marseille traverse, en 1985, une crise en trois dimensions : la fin d'un système industrialoportuaire; d'un mode de croissance urbaine; d'un système hégémonique local.

L'économie marseillaise repose schématiquement sur l'articulation de deux ensembles : une économie urbaine classique, liée au marché de consommation local et régional, jointe aux emplois d'un centre administratif et d'affaires de niveau régional, et un système spécifique industrialoportuaire traditionnel en régression (agro-alimentaire, chimie, réparation navale, transports...) basé sur la transformation de produits importés par le port, remplacé par sa version moderne des bassins de Fos-sur-Mer et des grandes firmes implantées à l'ouest du département.

La ville industrielle est en voie de disparition. Le tissu industriel se désagrège, il a perdu sa cohérence et sa relation avec le port. Marseille fut pourtant une ville industrielle pendant toute la période où pour le capitalisme français la ville est le lieu privilégié de la production. En 1890, Marseille occupe 78 % des ouvriers de l'industrie dans le département. Dans cette première période, de 1850 à 1914 environ, la petite industrie domine en relation avec le port (huileries, savonneries, semouleries, raffinage du sucre). De 1914 à 1960, la ville s'étend autour des faubourgs industriels et dessert ses activités dans des « zones industrielles » périphériques. Déjà la grande industrie à capitaux extérieurs s'étend au reste du département (pétrole, chimie, aéronautique, alumine). Puis, de 1960 à nos jours, la grande industrie s'organise en « sites industriels » dont Marseille est exclue. En 1975, la part de

Marseille dans les actifs de l'industrie tombe à 47 %.

L'investissement productif nouveau se fait hors de Marseille à l'image de l'extension portuaire sur Fos. S'oppose alors à la ville marchande le nouveau modèle urbain éclaté de la mise en valeur monopoliste (l'Ouest de l'« aire métropolitaine »). La grande firme n'a pas besoin de la grande ville et de son bassin de main-d'œuvre. Dans les années de croissance s'opère la séparation spatiale du productif et du non-productif. Marseille reste isolée dans sa cuvette, sans grandes banlieues, très mal desservie par les transports en commun avec le reste du département et avec une faible capacité d'accueil ou d'extension d'entreprises.

L'ère gaulliste correspond à un changement de stratégie du capitalisme français, qui fait le choix de l'intégration européenne impliquant une restructuration imposée par la concurrence (de la RFA notamment) (6).

Le premier aspect de cette stratégie concerne l'abandon des industries de base ou d'équipements industriels non compétitives. Dans la région provençale cela s'est traduit notamment par le démantèlement progressif de l'industrie navale, et la délocalisation (de Lorraine) de la sidérurgie sur le littoral (Fos) pour tirer parti des approvisionnements à bas prix et des débouchés à la grande exportation. Si pour l'heure Solmer résiste à la crise, Ugine-Acier, isolé de tout aval de transformation, est sur le chemin de la fermeture.

Le deuxième volet stratégique a consisté à vouloir doter la France d'un complexe militaro-industriel (nucléaire, électronique, aérospatial). La Provence en a profité (Cadarache, SNIAS, Dassault, Matra, Arsenal de Toulon...), mais pas Marseille, alors que ces activités se sont déve-

loppées par les grandes agglomérations où pouvait se recruter du personnel qualifié.

La région, et très partiellement Marseille, ont mieux bénéficié du troisième type d'industrialisation : celui de la « décentralisation industrielle » des entreprises tayloriennes à la recherche des bas coûts de main-d'œuvre (agro-alimentaire, construction électrique, électronique, confection). Ces entreprises aujourd'hui sont parfois les premières touchées par le redéploiement international (Thomson; BSN).

La faiblesse du tissu industriel tient également à l'absence de cohérence et de liaisons entre activités, à l'absence de filières spécialisées, hormis des filières courtes et peu industrialisantes (agro-alimentaire). Faiblesse aussi des activités motrices à forte valeur ajoutée, dans des secteurs d'équipement ou de consommation finale et dans des secteurs de pointe.

Absence également quasi totale de grandes entreprises et peu de moyennes entreprises (231 de plus de 50 salariés). On comptait, en 1975, 62 emplois industriels à Marseille pour 1 000 habitants, contre 158 à Lyon. Dernières données à prendre en compte pour l'avenir immédiat, Marseille souffre d'une carence de la formation supérieure, de l'insuffisance de la liaison recherche-industrie, d'une faiblesse dans les industries de pointe. Le tertiaire qui y est si développé n'est en fait pas un moteur.

Le mythe du tertiaire supérieur et la crise urbaine

La désindustrialisation est d'autant plus forte qu'elle est redoublée par la crise urbaine comme carence de l'offre en transports, en foncier et en qualification.

A la fin de l'ère gaulliste, dans les années 70, alors qu'arrive la crise économique, le discours officiel et technocratique est marqué par la certitude de la poursuite de la croissance, de l'avènement de la société « post-industrielle », et de l'avenir du tertiaire supérieur. L'Aire métropolitaine marseillaise doit tripler sa population à l'horizon 2000. Marseille deviendra une métropole tertiaire accueillant les sièges sociaux des entreprises qui s'implantent à Fos, ainsi que les services du « quaternaire ». Or, Marseille qui remet dix fois en chantier son projet de « centre directionnel » découvre aujourd'hui la réalité du mythe : elle n'a recueilli que des emplois standardisés, banalisés, du commerce, de la banque, de l'assurance et des services publics.

La crise du mythe tertiaire, c'est aussi celle de ses trois composantes : l'école garantissant l'accès à l'emploi gratifiant du cadre moyen; le logement ouvrant la voie à la nouvelle société de consommation; l'emploi du col blanc qui devait sortir de la condition ouvrière et qui peut signifier maintenant : précarité, basse qualification.

La relation habitat-travail dans les quartiers-villages des anciens « faubourgs industriels » éclate. Une ségrégation sociale franche s'instaure sous la gestion de la social-démocratie alliée à la bourgeoisie locale, coupant Marseille en deux entre le Nord et le Sud.

Les liens familiaux et sociaux se détendent et dans le Marseille de 1985, ville pilote d'implantation de la télématique, les quartiers Nord reproduisent l'échec scolaire massif, le chômage, l'exclusion de l'individu marginalisé, la société « duale ».

Que s'est-il donc passé ? L'échec de la politique de promotion du tertiaire supérieur, c'est encore la faiblesse de la bourgeoisie marseillaise

et ses visées spéculatives sur le court terme. En 1985 seulement émerge le projet de Château-Gombert, dix ans après Sophia-Antipolis. C'est aussi que, hormis Paris, les grandes agglomérations qui devaient concentrer les emplois de direction, de conception et de recherche n'ont capté que la portion congrue et ne sont que des relais secondaires (7).

Les milieux d'affaires n'ont pas choisi Marseille comme base de leur activité en Méditerranée dans l'« Europort du Sud ». Tandis que, pendant toute cette période des années de croissance, la bourgeoisie locale, déjà affaiblie, utilise le mouvement de désindustrialisation pour réaliser l'important portefeuille immobilier. Se crée sur ces bases un important secteur du BTP, lié aux grands aménagements provençaux (Durance, Canal de Provence, autoroutes...) en pleine récession de nos jours.

La fin d'un système hégémonique local

A la fin des années 70 la municipalité de Marseille adopte une nouvelle attitude face à la désindustrialisation. Après avoir rêvé des « retombées » de Fos et de « métropole d'équilibre », elle s'aperçoit qu'elle ne peut tout miser sur le « tout tertiaire ».

L'affaire Griffet, puis Terrin et Coder, sont l'occasion pour elle d'un nouvel interventionnisme municipal, qui a aussi pour objet de ne pas laisser l'initiative au Parti communiste (qui fait jeu électoral égal à l'époque avec le PS). Mais n'est-il pas déjà trop tard ? La municipalité a des difficultés à promouvoir un nouveau projet économique pour la ville et à trouver localement des agents privés du développement économique.

La crise du defferrisme, ce n'est pas la fin d'un

règne ou d'une époque avec son folklore, c'est plus fondamentalement la fin d'un système politique local, d'une organisation pour l'hégémonie, d'un système d'alliance avec les intérêts locaux, d'une gestion relais des orientations du pouvoir central, du rapport de l'élu avec le citoyen urbain, du clientélisme.

Le pouvoir de la classe dominante au niveau national passe nécessairement par des relais locaux qui sont des enjeux vitaux pour reproduire l'hégémonie. En 1953, quand débute la gestion municipale de Gaston Defferre, la solution social-démocrate est la plus efficace dans une ville populaire où l'influence communiste menace, car elle peut s'appuyer sur une partie de la classe ouvrière, sur les couches moyennes en augmentation, et faire exercer le pouvoir à des notables petits-bourgeois qui se lient à la bourgeoisie locale.

Ce système politique local ne fonctionne plus au moment où s'accélère le processus de décomposition-recomposition de la classe ouvrière et où les couches moyennes sont également atteintes dans leur emploi et leur mode de vie urbain. Alors est rompue l'alliance avec la bourgeoisie qui retrouve son expression politique classique avec les partis de droite traditionnels. L'enjeu local se dissout dans le « national ».

La montée de la droite à Marseille est notamment le résultat de vingt ans de désindustrialisation, de tertiairisation au rabais et de ségrégation sociale et spatiale. Dans une grande agglomération urbaine, en temps de crise l'encadrement socioculturel et le clientélisme en direction des couches populaires ne font plus recette. Le temps n'est plus aux programmes, aux promesses et aux services rendus. Arrivent alors les faux prophètes qui s'adressent non à tels groupes sociaux mais à

« l'individu sans appartenance » (8), isolé dans la société « duale » des grandes villes face à sa peur archaïque et régressive d'un « horizon 2000 » vide.

La crise marseillaise est aussi celle d'un vide politique où n'apparaît pas encore une force nouvelle (ou ancienne), force sociale dirigeante porteuse d'un projet novateur et crédible pour tous, et en particulier les « exclus ».

Comment ne pas être frappé par le nombre des électeurs marseillais qui, aux dernières cantonales de mars 1985, dans certains quartiers, se sont exclus du jeu politique traditionnel en s'abstenant (près de 50 %) ou en votant pour l'extrême droite (25 à 30 %). Environ 60 % du total des inscrits ça fait du monde ! sans compter les jeunes Français, souvent d'origine étrangère, non inscrits sur les listes électorales.

Ce qui comptera pour la fin du siècle

Dépeuplement, vieillissement, désindustrialisation, fin du mythe tertiaire, faiblesse du capitalisme marseillais, poids des grandes firmes et de l'Etat central, perte de l'urbanité, fin d'un système industrialo-portuaire et d'un système hégémonique local, ambiguïté de l'identité méditerranéenne; tous ces phénomènes ont leurs contradictions et leurs contraires qui feront pour une part le devenir de Marseille.

Les Marseillais devront répondre à plusieurs questions. Marseille constitue un problème à elle seule, mais qui ne se résoudra que dans une issue à la crise régionale et nationale dans laquelle la grande ville-centre devra rétablir ses liens et construire une nouvelle cohérence économique avec sa région, qui a besoin d'une grande métropole innovatrice au cœur des développements

d'un appareil de production de haut niveau technologique.

Marseille s'engage soit dans un processus de dépérissement irréversible, soit dans un foyer décisif des enjeux industriels, technologiques et commerciaux de demain.

Marseille a raté son intégration avec le complexe de Fos, elle a raté le premier rendez-vous avec le tertiaire supérieur; elle ne doit pas rater la révolution technologique et les mutations en cours. Pour cela pas de création ou d'extension d'activités de production, de services ou de recherche, sans intégration et diffusion dans le tissu économique. Pour cela, s'appuyer sur l'ancien tissu industriel pour faire du nouveau en engageant des coopérations interindustrielles, des transferts techniques, en constituant des segments de filières.

C'est une triple cohérence qu'il s'agit de construire : cohérence de la production pour créer plus de valeur ajoutée et d'emplois; cohérence des savoir-faire, de la recherche et de la production; cohérence des financements pour dégager les ressources du développement.

La région marseillaise doit également s'affranchir d'une place dans l'internationalisation de la production qui n'en fait qu'un espace de transit ou un maillon faible et étroitement spécialisé de filières exposées au redéploiement. Le port doit pouvoir compter sur un hinterland industriel proche qui commande des trafics basés sur une véritable coopération internationale.

L'enjeu est celui d'une nouvelle économie urbaine et d'une urbanité retrouvée. L'industrie doit être réhabilitée dans la grande concentration urbaine et trouver pour cela les qualifications, les transports et le foncier qui font défaut à Marseille.

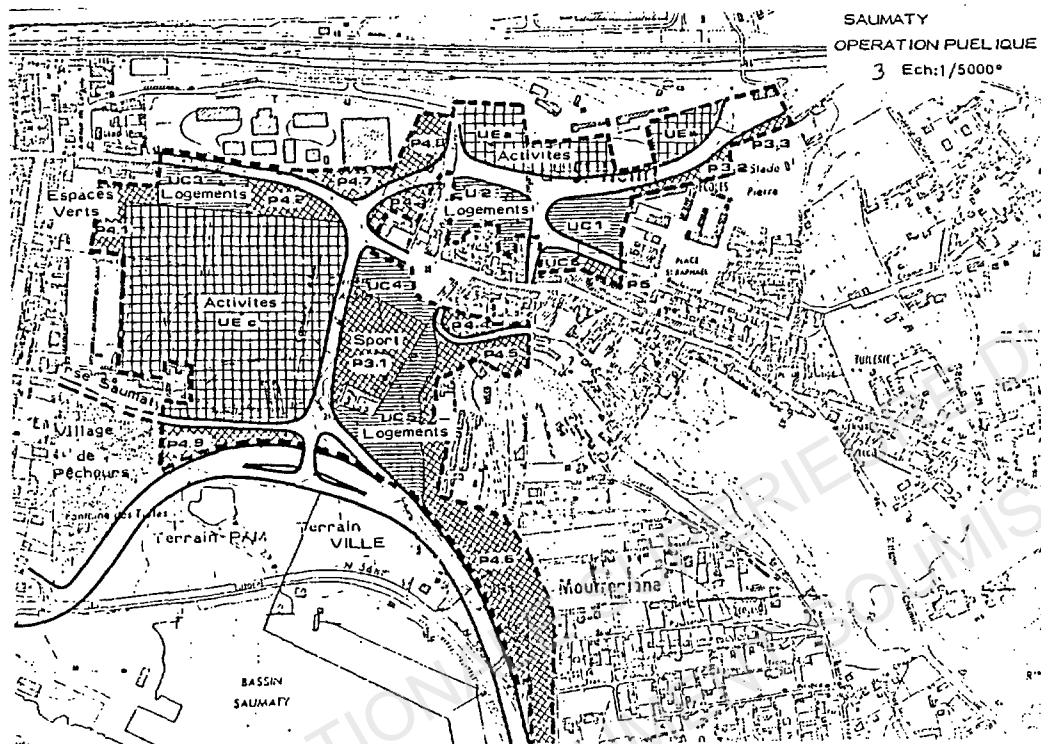
La ville doit retrouver sa vocation multifonctionnelle intense, capable de fonder une nouvelle urbanité des relations sociales et culturelles entre habitat-travail-loisirs. A la ségrégation sociale, il faut opposer de nouvelles solidarités. La dislocation des activités et du corps social dans la crise urbaine actuelle va jusqu'à la négation de la ville, de ce qu'elle apporte de plus que les autres formes de peuplement humain. Le besoin d'urbanité ne se satisfera pas du repli sur la maison individuelle gardée par des chiens-loups et reliée au monde par le téléphone, la télévision, le minitel, le micro-ordinateur.

Quand la droite proclame : « Rendons la Canebière aux Marseillais », il y a, en plus du racisme, l'expression du désir d'un centre urbain, de l'urbanité perdue dans les HLM de la périphérie. Centre, image de la relation intense avec le social et d'une consommation imaginaire avec la richesse ostentatoire. Or la Canebière n'est pas les Champs-Élysées. A Marseille la centralité a toujours été populaire, elle n'est pas, comme dans les autres grands centres urbains, accaparée par les couches aisées. Et celles-ci, soit dit en passant, n'ont pas laissé à Marseille de monuments urbains notables, et elles n'y animent pas une vie culturelle intense et riche. Par contre, ce sont peut-être les maghrébins du centre qui sont les plus porteurs d'urbanité dans leur rapport aux lieux et aux hommes.

Cette nouvelle société locale, l'économie urbaine à construire, les solidarités nouvelles à tisser ne se feront pas sans un mouvement social qui jouera un rôle dirigeant. Quels seront les nouveaux acteurs sociaux qui prendront en main le destin de la ville ?

INTEGRATION DE SEON DANS UN
PROJET URBANISTIQUE GLOBAL

EVOLUTION DES ZAC PUBLIQUES 82-85



La ville qui se retrouve en possession de tous les terrains des tuileries et dispose en totalité de 50 ha aménageables dans le bassin de Séon continue le processus projetatif suivant le même modèle opératoire de deux ZAC à Séon et à Saumaty.

Le premier projet qui en 1982 est présenté aux autorités politiques change relativement peu par rapport au précédent projet privé. Il faut noter le rééquilibrage de l'affectation et de l'importance des zones et la suppression du centre commercial qui a fait la preuve de son inadéquation.

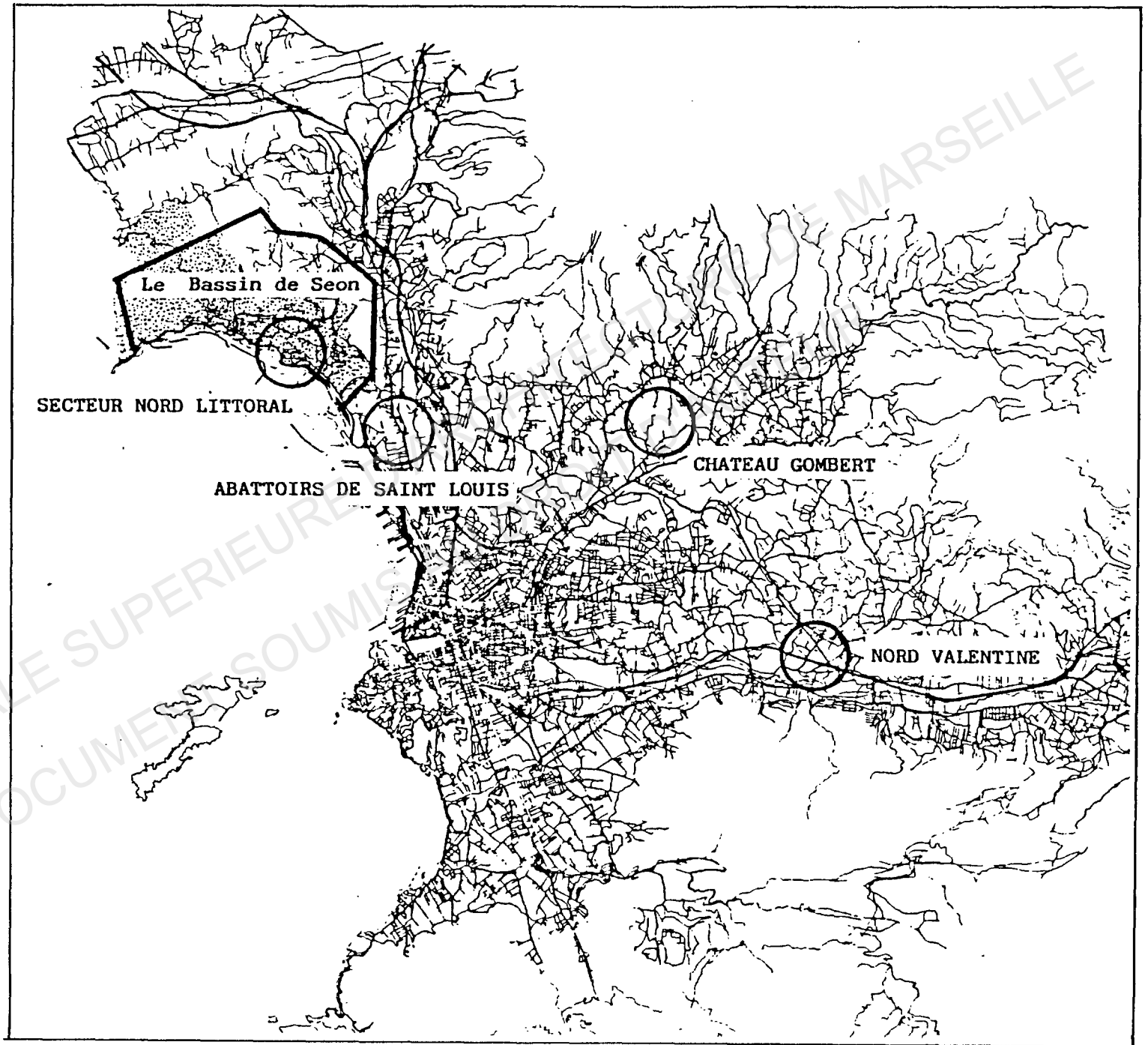
Il semblerait que les anciens projets privés servent encore de référence aux études municipales, et même si les rapports d'objectifs intègrent les besoins locaux et généraux d'une manière plus explicite*, le secteur n'est encore perçu que dans ses opportunités foncières et dans des objectifs d'urbanismes limités à la reconnaissance d'un "fait" local.

* "L'aménagement du secteur doit permettre de mettre en oeuvre diverses formes d'interventions, à la fois sur l'habitat ancien et l'offre de logements neufs."
"L'aménagement du secteur de Saumaty doit permettre de terminer la desserte des zones urbanisées limitrophes et prendre en compte les impacts des réalisations nouvelles sur les urbanisations existantes."
"L'objectif que la ville souhaite atteindre est la création d'emplois. L'aménagement du secteur de Saumaty doit favoriser l'accueil d'artisans et de PMI et d'une manière générale d'activités y compris tertiaires non commerciales denses en emplois."

Le dernier projet dont nous avons connaissance, celui de 1985, montre une évolution sensible des stratégies d'aménagement du bassin de Séon. Si les documents graphiques évoluent peu (voir le plan en présentation) et n'intègrent que des opérations sur des terrains municipaux, les rapports d'objectifs s'étendent à une problématique qui "dépasse le cadre de l'aménagement des terrains libres".

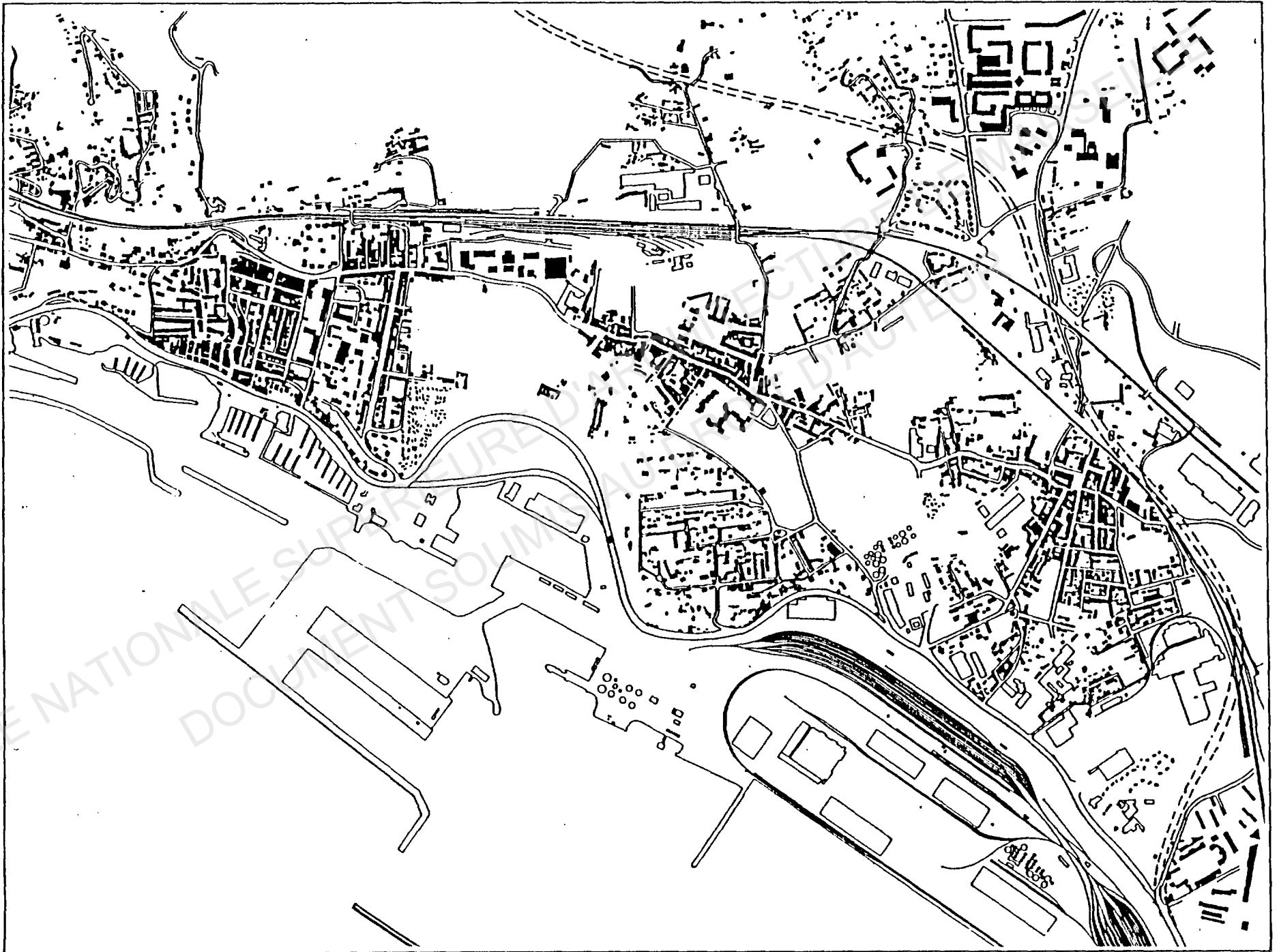
Les ZAC de Séon et Saumaty font désormais partie d'un projet global de mutation urbaine et économique de Marseille avec le projet de complexe technologique de Château Gombert, celui de nord Valentine et d'un programme spécifique au secteur littoral nord (6 ème secteur administratif) avec la reconversion de l'emprise des anciens abattoirs de St Louis en un centre d'activité tertiaire, début d'un futur pôle urbain.

Ce programme d'action s'appuie sur la restructuration des infrastructures routières et notamment pour le bassin de Séon, dans sa liaison avec l'autoroute du littoral actuellement en construction et "qui va sortir l'arrondissement de son isolement géographique et le placer dans une situation en liaison directe avec l'étang de Berre et le centre de Marseille". La réinsertion dans le programme d'une zone à vocation commerciale, attractive à l'échelle de l'agglomération est à cet égard symbolique de ce changement.





ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUS



Cependant, si les politiques urbaines et les intentions changent les réalités du terrain subsistent.

Alors que les opérations récentes de centres urbains périphériques n'ont jusqu'alors touché que des secteurs "privilégiés" (Bonneveine, le Prado plage), le projet urbanistique du bassin de Séon inaugure à Marseille des opérations sur des secteurs défavorisés portant en eux les vestiges et les séquelles de la période industrielle. Entre les enjeux d'une mutation globale et ceux d'une réhabilitation locale, entre les volontés politiques et les réalités du terrain, les contradictions qui s'expriment dans le projet lui donnent toute sa valeur expérimentale.

QUEL PROJET POUR
LE BASSIN DE SEON ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

LE PROJET MUNICIPAL 1985

La question préalable à la compréhension des enjeux urbains/spaciaux serait celle du rapport de force entre mairie de secteur et mairie d'agglomération. Il ne fait aucun doute que ses rapports se cristallisent dans le projet et qu'à la transformation de l'espace social et urbain local correspond des stratégies politiques contradictoires. (la mairie de secteur est communiste, la mairie d'agglomération socialiste). Mais la réponse à cette question qui passerait par l'explication des pouvoirs réels confiés aux élus dans le cadre de la loi PLM, est délicate à poser et à évaluer dans le contexte de cette étude.

PROGRAMME

La stratégie des élus n'apparaît pour nous qu'en terme programmatique. On retrouve, dans les objectifs explicites un programme de réhabilitation dans ce que nous appelons les enjeux locaux. Ce programme se résume pour l'essentiel à une volonté de stopper la baisse démographique du secteur, de relancer les industries et l'activité commerciale traditionnelle, de construire des logements sociaux pour les habitants du secteur, et de réhabiliter les logements et cités qui en ont besoin.

Le deuxième niveau programmatique est lié aux nouveaux objectifs d'urbanisme à l'échelle de la ville. Il s'agit de diversifier l'offre en logements dans chaque secteur (rééquilibrage Nord-Sud) et de concurrencer le développement de l'habitat dans les communes périphériques, ce qui équivaut pour le bassin de Séon à attirer une population socio-culturelle nouvelle. Le secteur est aussi le support d'une revalorisation d'ensemble des espaces de production intra-muros. Le bassin de Séon fait partie des espaces potentiels d'accueil des nouvelles industries de pointe destinées à accroître et diversifier l'économie de la ville.

Les objectifs qui recouvrent les précédents éléments généraux de programme sont ceux de la promotion des centres périphériques. Il faut rajouter dans ce but la programmation d'un centre commercial et d'un équipement original "attractif pour l'ensemble de la ville".

PROBLEMATIQUE

Entre les projets d'intervention à l'échelle globale et ceux à l'échelle locale, l'invariant c'est la "réalité du terrain". Si le déterminant majeur de l'opération est l'opportunité foncière (les friches industrielles) tous les problèmes viennent de l'impossibilité circonstancielle de s'extraire de la structure spatiale et sociale existante. Dans ces conditions le programme d'action sur "le local" paraît être un enjeu incident au regard des exigences des "opérations nouvelles".

"L'optimisation des chances de réussite des opérations nouvelles passe par une prise en compte globale de l'ensemble des quartiers et de leur évolution."*

"L'aménagement des seuls terrains libres présente des risques d'aggravation de la situation actuelle. L'offre créée par les opérations nouvelles risque de susciter une concurrence vis à vis de l'habitat existant: cette concurrence peut se traduire par l'abandon de logements, soit dans les ensembles sociaux récents du Nord du Bassin de Séon, soit dans l'habitat ancien des villages du 16e arrondissement. Une telle évolution s'accompagnerait

probablement d'une désaffectation vis à vis des équipements publics et commerciaux existants.

Il pourrait en résulter un double processus susceptible de renforcer les ségrégations spatiales et sociales: d'une part la paupérisation d'une partie du tissu urbain existant, d'autre part une spéculation sur les zones les mieux situées par rapport aux aménagements nouveaux."*

En toile de fond des enjeux "locaux" ou "globaux" qui se traduisent en termes programmatiques, ce sont surtout les rapports entre "opération nouvelle" et espaces anciens qui orientent toute la problématique.

"L'aménagement doit créer les conditions d'une inter-pénétration physique et sociale des noyaux villageois et des opérations nouvelles."*

PROCESSUS OPERATOIRE

Si la gestion de l'ancien semble incontournable, le processus opératoire mis en oeuvre dans le bassin de Séon reste "classique". Il s'agit d'organiser les espaces libres, que la municipalité détient, dans un système "traditionnel" de deux ZAC publiques; ces espaces étant les supports exclusifs des opérations nouvelles. Pour les villages anciens, une opération d'aide financière et technique à la réhabilitation individuelle est mise en place, tandis que les "franges visibles" font l'objet d'un traitement particulier.

Mais, dans ces opérations de types différents, le rapport entre ancien et nouveau n'est que de juxtaposition, et seules de nouvelles clauses réglementaires concernant les opérations nouvelles semblent devoir assurer les conditions théoriques de l'interpénétration: Par exemple ; "la substitution de la notion d'opération limitée dans le temps par la notion de processus d'aménagement continu"* et la "promotion dans les opérations nouvelles d'une typologie en accord avec celle des villages"*...

IMPACT MORPHOLOGIQUE

Le modèle de ZAC appliqué à Séon articule, autour d'un réseau viaire primaire, des zones affectées d'une fonction, le plus souvent unique, et d'un règlement.

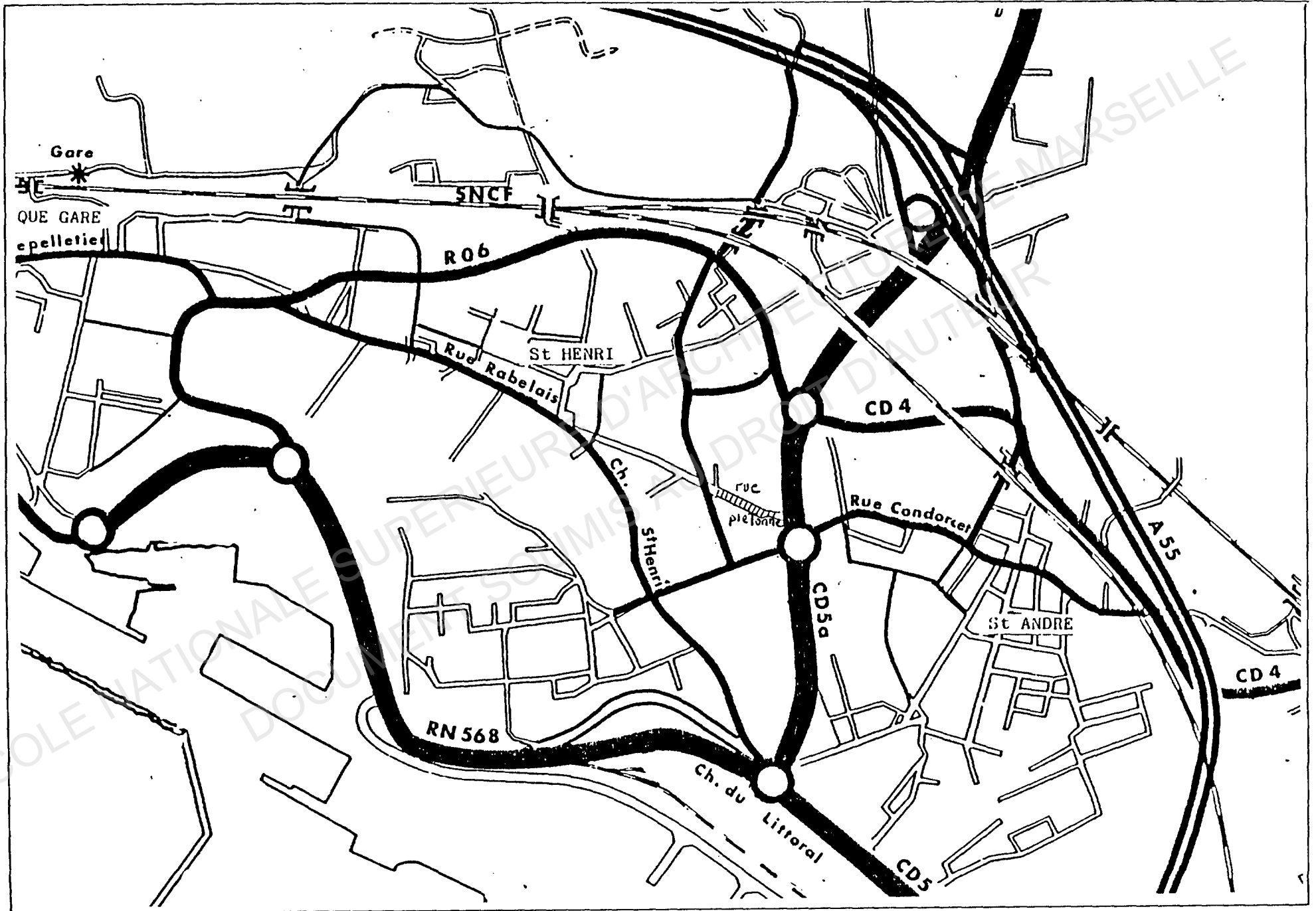
Il est difficile d'apprécier, par le type même de l'opération et la nature des documents graphiques, la forme et le fonctionnement urbain projetés; cependant, le réseau viaire qui est l'armature de base de l'opération, tant du point de vue de la morphologie des zones que pour le montage financier, nous permet d'entrevoir certains effets du projet sur la structure spatiale du secteur.

Nous assistons, à travers les plans disponibles, à un changement des équilibres spatiaux du bassin de Séon. Si l'urbanisation ne peut se départir, par définition, d'une transformation de l'espace, le projet de ZAC de Séon semble opter pour la substitution: Substitution du système viaire "traditionnel" par un réseau qui se superpose globalement, sans concession, relié à l'autoroute, et qui devient le réseau principal, alimentant les différentes zones des opérations nouvelles. L'axialité Est Ouest, dans ce système, est interrompue; le chemin "rural" de liaison

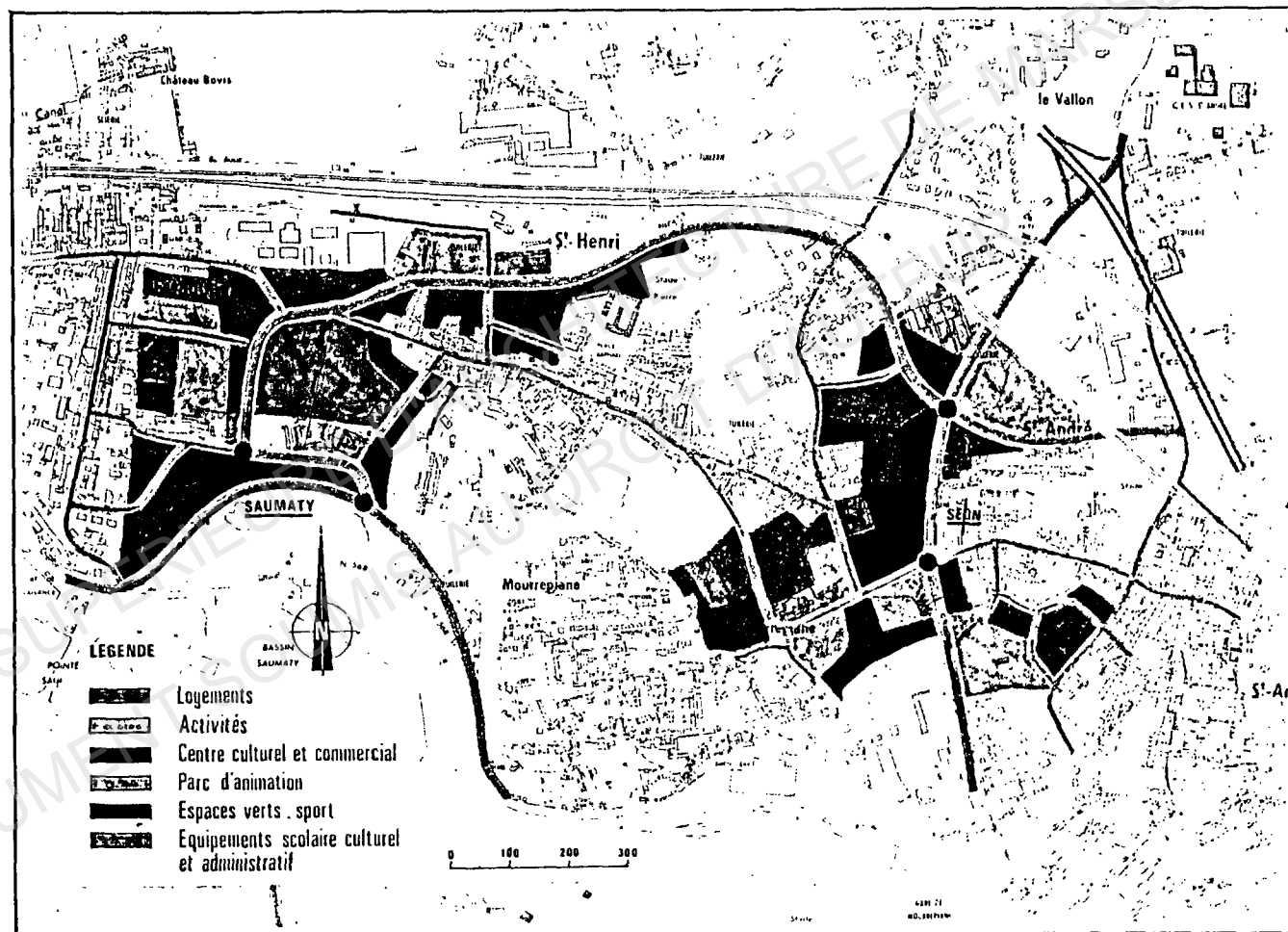
inter-quartier perd la vocation structurante que l'histoire et la pratique lui confèrent; il ne sert plus qu'à irriguer les villages rues insularisés, et qui deviennent isolés sinon cachés dans le nouveau système.

Le paysage proposé est celui de la dilution des repères et des équilibres fragiles qui participent à l'identité du secteur considéré.

Il existe sans doute un risque dans cette pratique d'aller à l'encontre des objectifs initiaux de revalorisation et déségrégation...



doc A.G.A.M



ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET D'ÉQUIPEMENT TERRITORIAL DE LYON
DOCUMENT DE TRAVAIL

OUVRAGES GENERAUX

- C.Devillers, B.Huet. "Le Creusot. Naissance et développement d'une ville industrielle. 1782-1914".
Ed. Champ Vallon. Coll. Milieux 1981.

- P.Paneri, J.C.Depaule, M.Demorgon, M.Veyrenche.
"Eléments d'analyse urbaine".
Ed. A.A.M. 1980.

- A.Rossi. "L'architecture de la ville".
Ed. L'équerre 1981.

- F.Ascher, J.Giard. "Demain, la ville?".
Ed. E.S.

- M.Castells. "La question urbaine".
Ed. Maspéro.

- B.Huet. "Anachroniques d'architecture".

THESES

- R.Gimenez. "Les projets d'extension du port de
Marseille. 1836-1844".

- M.Hamzaoui. "Banlieue/Urbanité/Clôture.
Analyse architecturale des systèmes de clôture
dans le bassin de Séon". E.A.M./INAMA. 1980.

- INAMA/AAU. "Hyères, mode d'emploi. Eléments pour
une intervention architecturale". 1980.

REVUES ET TEXTES

- C.Devillers. "Pour un urbanisme de projet".
Texte dactylographié.

- C.Devillers. "Projet urbain et mémoire de la ville".
Revue M.H.

- B.Huet (sous le pseudonyme de M.Alfred).
"Babel et Babylone, le logement comme
monument".
"Contributions au projet d'une forme
urbaine".
Revue A.A. N.187.

- Revue urbanisme N.205.

B I B L I O G R A P H I E

TEXTES ET OUVRAGES SUR LA REGION

- C.Bromberger, A.Chenu. "La tuille : de l'artisanat à l'industrie "
Revue Monuments Historiques. N.133.
- C.Bromberger, A.Chenu, A.Massion."La tuile en Provence".
Centre d'éthnologie méditerranéenne.
Aix-en-Provence.
- La céramique en Provence. Brochure C.C.I.M.
- Les usines Arnaud. Brochure bibliothèque municipale.
Les usines Roux. Brochure bibliothèque municipale.
- Collège l'Estaque et collège quartier. "L'Estaque au temps des peintres.1870-1914".
Ed. Association Collège-Quartier 1985.
- J.Laupières, R.Martin. "Les tramways de Marseille ont cent ans".
- Cahiers de documentation C.C.I.M.
"Le complexe de Marseille-Fos : Historique, situation actuelle et perspectives".
- Cahiers Pierre-Baptiste."Le deuxième sud. Marseille ou le présent incertain".
Ed. PB4. Actes Sud. 1985.
Textes et Commentaires de :
 - M.Isaac. "Marseille et la fin du XXème siècle".
 - M.Péraldi. "Fragments d'urbanité dans une ville éparse".
 - J.Viard. "Le temps de l'amarrage".
- M.Péraldi. "Rumeur de lieux. La formation du paysage péri-urbain marseillais".
Les annales de la recherche urbaine.N.18-19
- P.Masson. "Encyclopédie des Bouches-du-Rhône".1935.
- G.Rambert."Marseille, la formation d'une cité moderne".
- M.Roncayolo."Métropoles d'équilibre".
in Encyclopédie Universalis.
- Ainsi que les documents A.G.A.M.