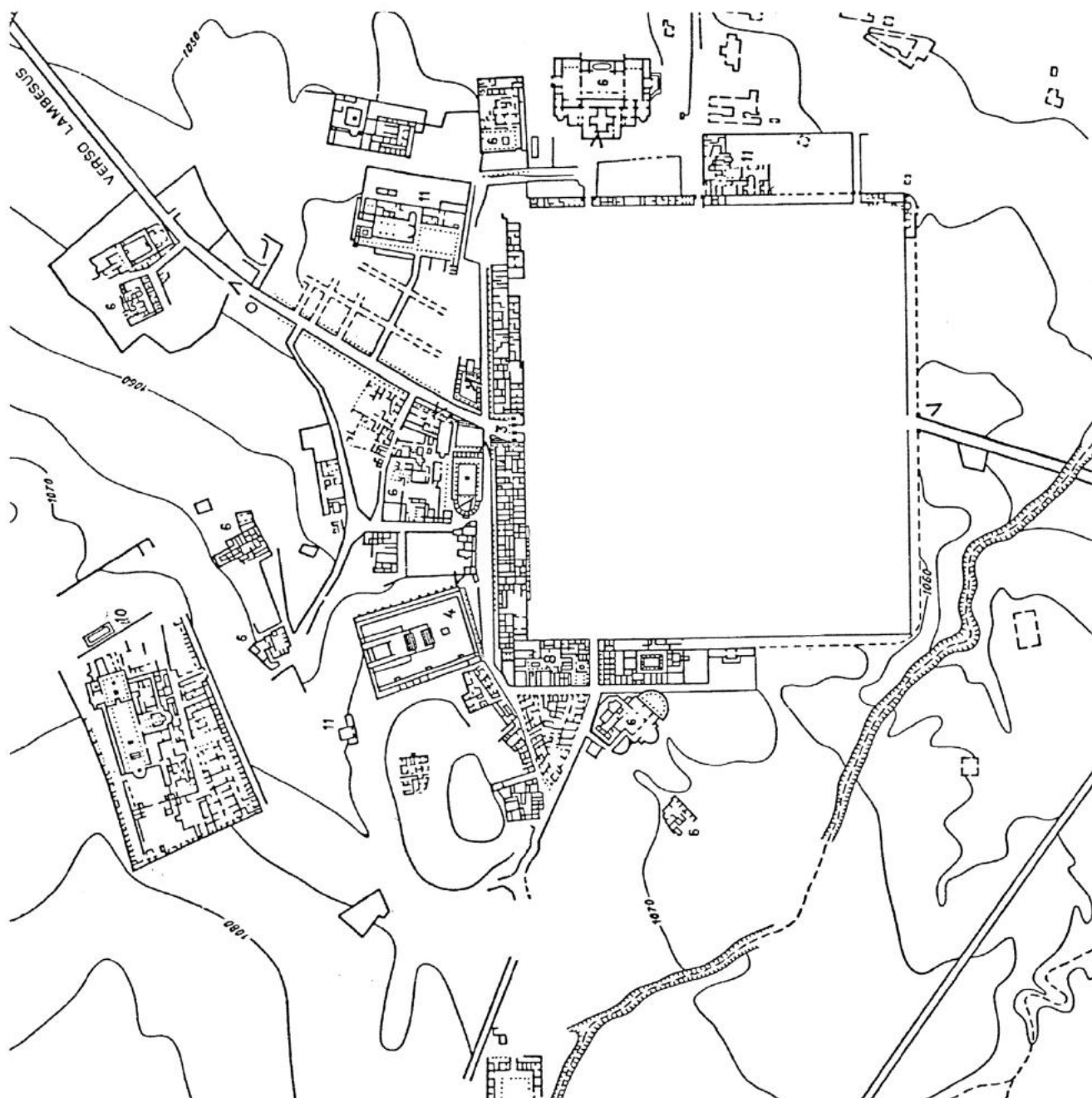


# L'UNITÉ DE LIEU

À PROPOS DES PROJETS DE  
RÉNOVATION DE LA VIEILLE  
VILLE DE MARSEILLE  
AU DIX-NEUVIÈME SIÈCLE

Pascal URBAIN



# Sommaire

Pascal Urbain  
9 place Jean Jaurès  
13005 Marseille  
Téléphone : 47-86-70

L'UNITÉ DE LIEU  
Travail Personnel  
de 3<sup>ème</sup> Cycle  
Unité Pédagogique  
d'Architecture N°6  
Juin 1979.

Directeur d'Étude :  
Antoine Grumbach.

	<b>Introduction</b>	4
1	<b>Programme</b>	6
	Les rues de Marseille	7
	Problèmes financiers	9
	Les nouveaux ports	13
2	<b>Projets</b>	16
	Cahier, Corso, Curel	16
	Vaucher	18
	Rivalz Ainé	20
	Bodin, Clément	21
	Muraire	21
	Charpentier, Dettol	22
	Cahier, De Chambine	23
	Mirés	24
	La Ville et l'État	26
3	<b>Exécution</b>	30
	Les frères Pereire	31
	Tractations	31
	Construction	32
	Difficultés	32
	L'échec	33
	Le logement	34
	La ville	35
	<b>Marseille en 1851</b>	36
4	<b>D'une ville à l'autre</b>	38
	Ville haute et ville basse	38
	La maison et la ville	39
	Marseille et Paris	42
5	<b>D'un projet à l'autre</b>	45
	Perversion	45
	Les docks	49
	Cahier, De Chambine	50
	Extension	51
	Dilution	53
6	<b>D'une scène...</b>	56
	Plan Mirés	57
	Plan de juillet 1858	59
	Plan de novembre 1858	60
	Récapitulatif	61
	<b>Secrets de Marseille</b>	65
7	<b>...à l'autre</b>	69
	Les villes romaines	70
	Les pilotis	72
	Les proliférants	73
	Marseille	77
	<b>Conclusion</b>	78
	<b>Bibliographie</b>	80

Numérisé et actualisé en 2023.

Anthony Vidler  
*La troisième typologie*

Deux typologies dominantes servaient depuis le milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle à légitimer la production d'architecture. La première ramenait l'architecture à ses origines naturelles – un modèle d'abri primitif – considérées non pas simplement comme une explication historique de l'apparition des ordres, mais comme un principe directeur, équivalent de celui proposé par Newton pour l'univers physique. La seconde, qui émerge comme un résultat de la révolution industrielle, assimilait l'architecture au monde de la production mécanique, jugeant que la nature essentielle d'un bâtiment résidait dans le monde artificiel des machines. La hutte primitive de Laugier et le Panoptique de Bentham se dressent à l'aube des temps modernes comme les paradigmes de ces deux typologies...

Des exemples de plus en plus nombreux suggèrent l'apparition d'une troisième typologie. Nous pourrions caractériser les traits fondamentaux de cette troisième typologie comme un mariage, non avec une nature abstraite ni avec une utopie technologique, mais plutôt avec la cité traditionnelle en tant que lieu de son objet. La cité qui existe fournit matière à classification et les formes de ses ouvrages fournissent, avec le temps, la base d'une recomposition. Comme les deux premières, cette troisième typologie est clairement basée sur la raison, sur la classification et un sens de la nature publique de l'architecture. À la différence des deux premières, elle ne propose toutefois pas de panacée, pas d'apothéose finale de l'homme dans l'architecture, pas d'eschatologie positiviste.

Anonyme du XX<sup>ème</sup> siècle

Quel leurre est-il ?



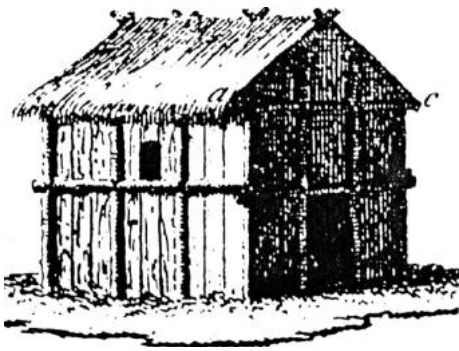
*La dernière typologie*, d'après Jérôme Bosch, *Le chariot de foin*, 1502, Laugier, *Essai sur l'architecture*, 1752, Le Corbusier, *Unité d'habitation de Marseille*, 1952, et Aldo Rossi, *La ville analogue*, 1976, Pur 2012.

# INTRODUCTION

1. Toutes les citations non spécifiées de l'introduction sont extraites de l'article d'Anthony Vidler : « La troisième typologie ».

En même temps qu'il affirme « la cité et sa typologie comme les seules bases possibles de la restitution d'un rôle critique de l'architecture publique »<sup>1</sup>, Anthony Vidler nous fait remarquer, de *la troisième typologie*, qu'elle s'applique au « lieu de son objet ». L'architecture n'est plus « légitimée par une nature extérieure », elle est fondée par l'étude de son « lieu ». Le temps n'est plus aux « apothéoses finales ». Mais qu'on imagine une architecture débarrassée de ses origines mythiques, de ses avènements glorieux, on n'est pas loin d'annoncer la fin des apothéoses, des fourvoiements et des leurres. J'aimerais, avant d'entrer dans le vif de mon sujet, et afin de préciser dans quel cadre je veux l'inscrire, dire en quoi cette lucidité nouvelle et inespérée serait suspecte.

2. Joseph Rykwert,  
*La maison d'Adam au paradis.*

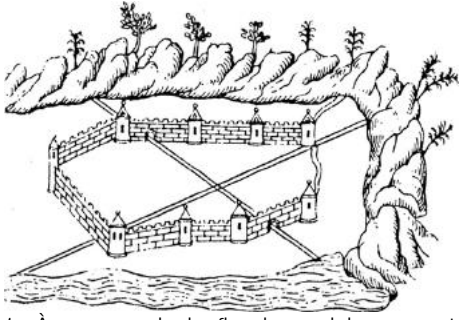


Fondement de la première typologie, la cabane primitive est bien antérieure à la méthode rationnelle qu'on lui applique au milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Joseph Rykwert en dresse l'historique dans *La maison d'Adam au paradis*<sup>2</sup>. Elle existe dans l'antiquité, elle survit à Le Corbusier, et « elle continuera d'offrir un modèle à quiconque se préoccupe d'architecture, cette cabane primitive située, à jamais peut-être, hors des atteintes de l'historien ou de l'archéologue, sur cette *Autre Scène* qu'on peut nommer paradis. Car le paradis est une promesse autant qu'un souvenir ». De ce point de vue, du souvenir à la promesse, de la nature à la technologie, le retournement qu'opère l'architecture moderne n'inaugure rien. Il ne clôt rien non plus.

Enfin, Anthony Vidler parle d'une cité « vidée du contenu social spécifique qu'elle peut avoir à l'un ou l'autre moment particulier et qu'on laisse parler simplement de sa propre condition formelle » ; ce serait, *troisième typologie*, le lieu de l'architecture. Vidée du contenu social spécifique, et pas du social : cette cité-là ne serait pas le lieu exclusif de l'architecture – et les châteaux, et les canaux, les aqueducs et les digues, et les routes, sans parler des dessins ? – ni même un lieu dont tous les éléments formels seraient de l'architecture – et les collines, la plaine et le fleuve sur les rives duquel s'installe la ville ?

Le fleuve est réinvesti par l'architecture sans doute, et tous les chemins mènent à Rome ; mais alors le sens émerge, et avec lui le social. « La cité est, a toujours été essentiellement politique » et cette carcasse « vidée » du spécifique est pleine d'une « tradition continuée de la vie citadine » : « Dans l'expérience accumulée de la cité, de ses espaces publics et de ses formes institutionnelles, on peut discerner une typologie qui défie une lecture littérale de la fonction, mais qui établit en même temps, à un autre niveau, une relation avec une tradition continuée de la vie citadine [...] La fragmentation et la recombinaison de ses formes spatiales et institutionnelles ne peuvent de ce fait jamais être séparées de ses implications politiques, reçues et nouvellement constituées ».

À mesure qu'on l'affine, le lieu de l'architecture perd son effet d'évidence. Il ne s'agit plus d'un concept brutalement importé de la géographie ou d'ailleurs ; il est réajusté par l'histoire, le politique, redéployé à l'usage de l'architecture. Celle-ci n'est plus alors fondée que sur un lieu défini par elle et pour elle ; et en dehors d'elle, de quelle cité s'agit-il ?



1. À propos de la fin du social, on peut consulter Jean Baudrillard : *À l'ombre des majorités silencieuses ou La fin du social*.

Cette cité, notre travail d'architecte nous la fait bien connaître. Pour paraphraser Vidler, je dirai qu'elle nait « de toutes évidences d'un désir de souligner la continuité de forme et d'histoire en contraste avec la fragmentation résultant des typologies élémentaires, institutionnelles et mécanistiques du passé récent ». C'est la ville que nous pratiquons chaque jour, mais surtout c'est celle que nos prédécesseurs ont voulu mettre au rencart. C'est la ville qu'on ne produit plus. La « tradition continuée » n'existe indépendamment de ses contenus sociaux spécifiques qu'en tant qu'absence et manque. La forme ne s'autorise du social que par l'évidence de la fin du social<sup>1</sup>. Qu'on réfléchisse à la ville perdue, qu'on mette de côté l'animation culturelle, le confort et la « qualité architecturale » qu'assument parfaitement l'architecture moderne dans ses meilleurs jours, et on verra que la cité, lieu de l'architecture, concept bricolé, c'est la perte, toute la perte et rien que la perte.

L'exil fonctionne en architecture à la manière des poupées russes : exil du paradis, fondation et exil de la ville, exil enfin du terme générique : la ville. Anthony Vidler n'a beau discerner chez les nouveaux rationalistes « aucune tentative de validation par une nature extérieure à l'architecture », « La Cité » telle qu'il la définit s'énonce d'abord à l'aube de l'architecture post-moderne, comme un souvenir fuyant. Elle ne tient sa fragile cohésion que par son éloignement. L'architecte s'épuise à la reproduire en même temps qu'il la redéfinit à son usage.

Le projet d'architecture se joue en deux temps, procède de deux actes, dont le référent mythique n'est qu'un des deux aspects. Tandis que l'exil fournit le modèle, que ce soit la cabane primitive ou la cité, le projet s'inscrit dans un lieu précis, participe de la ville sédimentaire : « la ville se construit sur la ville ». Pour ce qui concerne la période préindustrielle, les rapports de ces deux actes au projet sont maintenant bien connus ; on sait l'importance qu'y joue le parcellaire. La dernière intervention importante qui met en œuvre le parcellaire, c'est la percée Haussmannienne. Il a été montré comment l'œuvre d'Haussmann inaugure la réduction de l'îlot à la barre.



C'est la même fracture qui m'intéresse, en voici l'argument : de 1855 à 1860, une dizaine de projets ont été publiés, qui concernent un même lieu et un même objet, la rénovation de la vieille ville de Marseille. Immédiatement postérieurs à la réalisation du premier réseau Haussmannien à Paris, inspirés par elle, ces projets posent un problème assez nouveau : après les extensions et les percées, ils s'attaquent à la rénovation complète d'un quartier central, qu'on rase et qu'on reconstruit. La parcelle n'est plus significative, la position centrale du quartier pose le problème du rapport à la ville existante, en d'autres termes.

À travers l'unité de lieu, et dans une certaine mesure l'unité de programme, ce sont ces rapports nouveaux du projet à ses actes, le modèle et son lieu d'insertion, que je vais tenter de définir.

# 1. PROGRAMME

Marseille connaît sous le Second Empire un développement économique sans précédents. Et plus particulièrement que dans le reste du pays, la bourgeoisie marseillaise est euphorique : le commerce se développe et l'industrie suit. Mais l'avenir qu'on prête à la ville est plus formidable encore que sa croissance réelle. Côté terre, c'est le chemin de fer et le canal de la Durance. Côté mer, c'est la pénétration française en Afrique du Nord, l'ouverture prochaine du canal de Suez et le développement de la marine à vapeur. Marseille est le carrefour des nouveaux moyens de communication : on y croit au progrès.

1. Bodin et Clément  
*Marseille régénérée ou  
Projet de réédification de la vieille ville, 1856.*

La ville s'agrandit au nord avec les nouveaux ports, au sud le long du Prado. Au centre, on déplore le manque de monuments ; on construit une bourse, un palais de justice, une préfecture, une cathédrale et même une école des Beaux-arts, et encore un château au Pharo, une église sur la montagne et le palais Longchamp à l'arrivée des eaux de la Durance. Dans le même temps subsiste une verrue obscure : la vieille ville, à peu près semblable à ce qu'elle était au Moyen Âge. Sa rénovation fut un échec, malgré la dizaine de financiers qui l'ont crue possible, et une vingtaine d'architectes qui l'ont rêvée, comme le dit l'un d'eux, « la plus belle ville du monde »<sup>1</sup>.

2. Augustin Fabre  
*Les rues de Marseille, 1869.*

« Gardons-nous de juger de cette ville au Moyen Âge avec les idées que nous inspirent notre état de haute civilisation, nos progrès dans les règles de l'hygiène publique, nos goûts de luxe et d'élégance ; si nous en jugions à ce point de vue, nous pourrions à peine comprendre comment nos pères purent se plaire dans un pareil séjour, et pourtant bien des villes qui brillent aujourd'hui dans le monde n'avaient pas alors un meilleur aspect que celle de Marseille »<sup>2</sup>.



*Marseille du côté du Midy, attribué à Israël Silvestre, après 1643.*



Vue de Marseille en 1670, d'après une gravure de Jollain.

## LES RUES DE MARSEILLE

À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'homme cultivé s'étonne qu'on ait pu aimer ça. L'homme du XVIII<sup>ème</sup> n'aimait pas, celui du XVII<sup>ème</sup> et un ou deux de ses ancêtres non plus. Sous Louis XIV, la vieille ville faisait déjà figure de parent pauvre à Marseille. Ce qu'inaugure le XIX<sup>ème</sup>, c'est une certaine forme de dégoût. Et plutôt que de laisser subsister à côté du bel ouvrage, on projette, non seulement d'améliorer, mais encore de régénérer, de rénover, de réédifier, de reconstruire, et à grande échelle.

Déjà le premier des Napoléon y engage l'administration marseillaise : une série de décrets rend nécessaire, pour chaque ville de France, l'établissement de plans d'alignements et d'embellissements. Une fois publiés, remaniés, transmis au Préfet et approuvés par le Conseil d'État, ils ont force de loi : le pouvoir central « soulage les magistrats locaux des sollicitations particulières ».

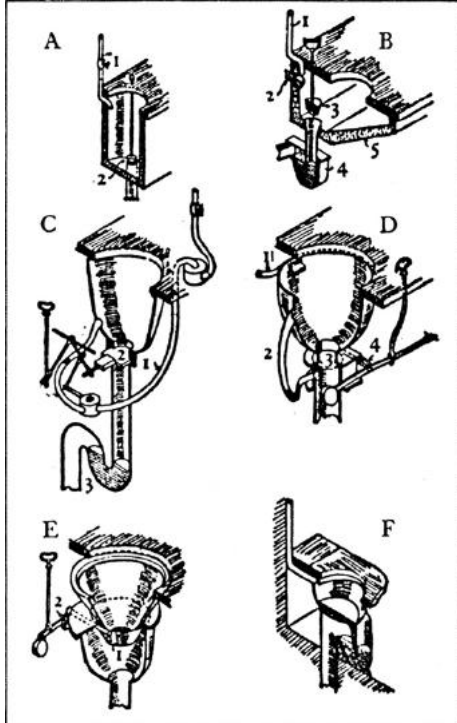
1. Délibération du Conseil municipal de Marseille du 14 mai 1812.

La municipalité rechigne mais s'exécute. Elle touche à peine au centre, et se contente, en manière d'extension, de quelques grandes lignes ; c'est la vieille ville qui « fixe plus particulièrement leur attention : située à la plus belle exposition, la plus avantageuse pour le commerce, les maisons y sont vastes, la plupart renferment des magasins propres à la conservation des marchandises. À côté de celles-ci se trouvent des habitations plus modestes, ainsi le négociant et l'ouvrier, l'artisan et le propriétaire y sont confondus, et ce mélange utile leur donne les moyens de s'entraider réciproquement. Mais les rues étroites et mal famées de cette partie de la cité, d'un abord difficile et souvent impossible, contribuent à son discrédit. La plupart des maisons y sont abandonnées, leur existence est onéreuse aux propriétaires et nuit à la valeur de toutes. Le mal est grand, il le devient tous les jours davantage, il ne peut être réparé que par de grands sacrifices, l'intérêt général le commande, celui des particuliers l'exige. Peut-être trouvera-t-on quelque satisfaction à occuper encore le sol qu'avaient choisi nos fondateurs il y a plusieurs siècles. Les vrais marseillais indiquent avec complaisance la maison de Meton, les étrangers visitent avec plaisir cet antique et modeste monument. »<sup>1</sup>.

1. Cahier, Corso & Curel  
*Projet de reconstruction des vieux quartiers de Marseille*  
 Manuscrit, 1855, A.M.10 0 1 A 75.

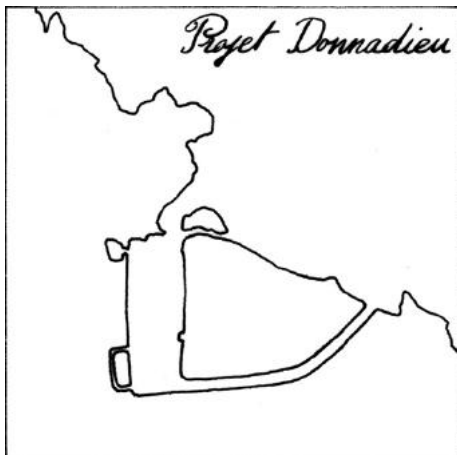
Abréviations :

A.M. : Archives municipales  
 A.D. : Archives départementales



Équipements sanitaires, XIX<sup>ème</sup> siècle.

2. Donnadieu  
 Projet ayant pour but d'effectuer les améliorations nécessaires à Marseille.



2. Victor Gélou, *Mémoires*.

3. Voir notamment *La Gazette du Midi* du 16 mai 1858.

4. Émile Zola donne une version romancée des événements dans *Les mystères de Marseille*.

Le diagnostic de 1812 est déjà sévère, il porte encore la marque d'une certaine tendresse. Ceux qui projettent quarante ans plus tard de raser la vieille ville sauront trouver des mots plus cruels : « Ce quartier, formé de rues étroites, tortueuses, à pentes abruptes, inaccessibles aux voitures et le plus souvent presque impraticables pour les piétons, est couvert de maisons vieilles et étroites, tombant en ruines, où l'air et la lumière arrivent à peine ; cloaques infects où sont propagées toutes les épidémies qui ont ravagé Marseille »<sup>1</sup>.

En 1812, la plupart des maisons sont vastes et pourvues de magasins et ne pâtissent que de la proximité des rues mal famées. En 1850, l'abandon et la ruine se sont accentués. C'était prévu. Plus curieusement, l'inaccessibilité et l'étroitesse se sont propagées. On découvre l'obscurité, l'étouffement et la maladie.

Entre temps, l'hygiénisme se constitue comme savoir sur la ville. Il inspire des recherches urbaines anglaises et, dans une certaine mesure française. Marseille y est particulièrement sensible, d'être un port depuis toujours, et une grande ville en gestation. Elle sort à peine d'une épidémie de choléra qui lui rappelle les vingt-deux pestes qu'elle a souffert jusqu'en 1720.

On se préoccupe d'abord des eaux du port : « il n'est personne qui, même dans le plus court séjour à Marseille, n'ait été frappé de l'horrible infection des eaux du port »<sup>2</sup>. Le bassin reçoit, en même temps que les déchets des quelque 1 200 bateaux qu'il abrite, les égouts de la ville. On s'inquiète de la concurrence anglaise en Méditerranée : la Grande Bretagne vient de réduire la durée de sa quarantaine, et la France va devoir en faire autant. Comme on s'occupe beaucoup d'agrandir le port, Donnadieu propose en 1841 le percement d'un canal à travers la vieille ville. Avec 7 mètres de profondeur et 40 mètres de large ; non seulement il faciliterait la circulation des bateaux et soulagerait le trafic qui se répartirait le long de ses quais, mais encore il assainirait le port en facilitant la circulation des eaux.

Avec la création du bassin de la Joliette, l'attention se tourne vers la vieille ville. La première moitié du siècle a confirmé la maison à trois fenêtres comme modèle spécifiquement marseillais. Au quartier Chave, le logement y est précisément défini dans toutes ses parties. Ses avantages du point de vue de l'hygiène sont évidents : double exposition et réduction au minimum des pièces obscures. Le marseillais s'y trouve bien et n'est pas difficile à convaincre : la nostalgie d'un Victor Gélou<sup>2</sup> n'empêche pas l'unanimité de se faire – du moins chez les gens dont la parole est venue jusqu'à nous, c'est-à-dire bien peu de monde, mais du meilleur, bien sûr – autour de la nécessité de détruire ce qui n'est plus, aux yeux de tous, qu'un cloaque.

Mais la querelle est vive entre ceux qui y voient le futur centre des affaires, et les républicains qui appellent de leurs vœux la création de ces « cités ouvrières » dont on parle aussi beaucoup<sup>3</sup>. La vieille ville n'est plus, en effet, le lieu où sont confondus « le négociant et l'ouvrier, l'artisan et le propriétaire » : les maisons abandonnées dont parle le rapport de 1812 le sont par les privilégiés et la vieille ville devient, de plus en plus, la ville des pauvres. C'est de la vieille ville que partent les manifestants de 1848, c'est à la vieille ville qu'ils reviendront dresser leurs barricades.<sup>4</sup>



1. L. et A. Benet, *Lettres au Préfet*, 1845.

« Ces rues renferment une population ouvrière qui enlève aux négociants, aux industriels des demeures où ceux-ci pourraient en les habitant, trouver dans la proximité du port, de la bourse, de leurs affaires journalières, les avantages résultants de l'économie du temps et de la complète centralisation sur ce point unique du grand mouvement commercial de notre ville »<sup>1</sup>.

Il faut, pour ce que la finance compte de gens sérieux, crever l'abcès ; et le projet est noble et beau de ramener à ses affaires la bourgeoisie exilée au Prado. Pourtant, les terrains sont chers ; de 1840 à 1855, on cherchera la combinaison financière et architecturale qui permette une opération rentable.



*Plan d'alignement de 1812, Pur 1979.*

## PROBLÈMES FINANCIERS

Le processus de reconstruction à l'alignement est lent à produire des effets, et reste cher de toutes façons : la ville paie au propriétaire qui reconstruit la surface que gagne la voie publique. Et les conseillers municipaux de 1812 se méfient des architectes : « ils se sont peut-être un peu trop livrés aux impulsions de leur art. Le désir de tracer des lignes droites les a quelquefois entraînés à proposer des percées qui ne présentaient aucune utilité et peu d'agréments »<sup>1</sup>.

1. Délibération du conseil municipal du 16 décembre 1812.

L'économie est une très vieille tradition municipale à Marseille ; en 1319, la construction par la ville d'un abreuvoir est une grosse affaire ; en 1812, malgré l'insistance de la Préfecture, la mairie fait traîner les choses jusqu'à ce qu'un jugement rendu à Paris fasse jurisprudence : aucun terrain ne peut plus être acquis par la ville avant l'approbation du plan.

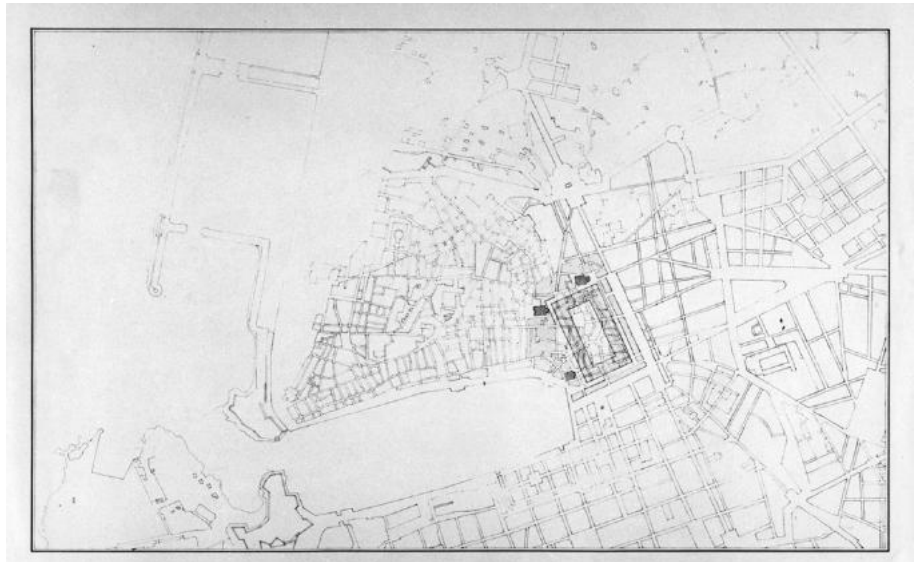
L'affaire devient urgente et les plans sont exécutés. L'exposition publique donne lieu à de nombreuses critiques. Vingt-quatre pétitions sont adressées au maire, et « un cri presque général s'était fait entendre contre ces projets et une infinité d'observations verbales étaient parvenues à divers membres du Conseil, en particulier, à chacun des membres de la commission »<sup>1</sup>.

L'hostilité des propriétaires transpire au sein même du Conseil : le rapporteur insiste sur la justesse des rétributions et la sagesse de l'État ; « ces considérations, Messieurs, doivent faire cesser toutes répugnances à adopter de grandes mesures sont les particuliers pourraient se croire lésés ».

Tout porte à croire que Marseille se serait bien passée de ces plans-là. Les « grandes mesures » réclament de « grands sacrifices », et il ne vient à l'idée de personne qu'elles pourraient, dans un avenir proche, rapporter de l'argent.

1. « Si exagérées que ces évaluations puissent paraître par comparaison avec la valeur des emplacements dans les autres grandes villes de France, je puis donner l'assurance à Votre Excellence qu'elles ne s'écartent point de la vérité pour Marseille ». Lettre de Maupas au Ministre de l'Intérieur, 12 mars 1861, citée par Michele Jouhaud dans *L'ouverture de la rue impériale de Marseille*.

La première moitié du siècle voit pourtant naître à Marseille une nouvelle échelle d'intervention : non plus la maison ou l'îlot, mais le quartier, le morceau de ville. À l'extérieur, on commence à planifier des quartiers entiers, mais l'attrait du centre, au regard du prix du terrain, des maisons à acquérir, de leur démolition et de leur déblai, ne semble pas pouvoir assurer la rentabilité d'une opération<sup>1</sup>.



Projet de L. et A. Benet, Pur 1979.

Une partie de la vieille ville attire cependant l'attention du spéculateur : c'est le triangle compris entre le Cours, la Canebière, les rues Belsunce et Sainte-Barbe.

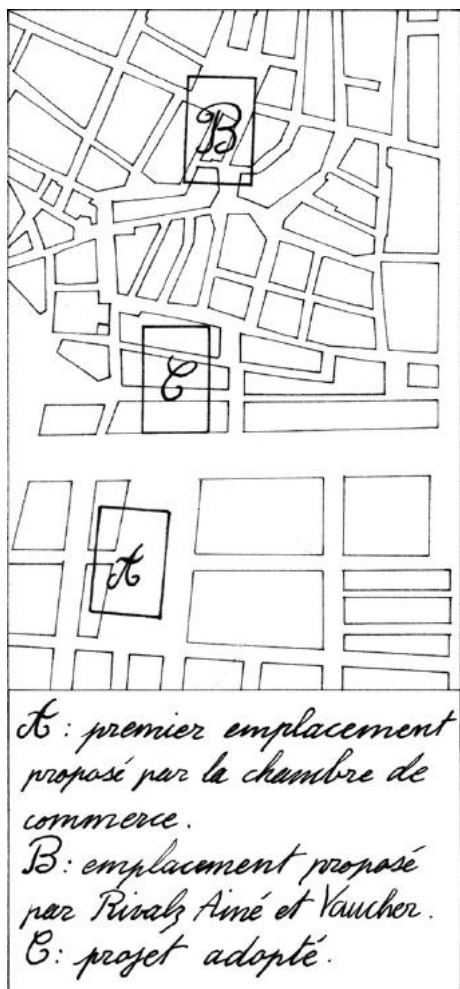
La proximité du Cours et de la Canebière lui confère une valeur certaine, et c'est là que L. et A. Benet proposent d'édifier un grand bazar : un ensemble de logements et de commerces articulés autour d'un grand jardin et distribués par des galeries couvertes.

Ils jettent les bases d'une proposition financière cohérente, mais ne semblent pas avoir réuni les fonds nécessaires.

L. et A. Benet « ne revendiquent que l'honneur d'avoir émis, les premiers, une idée qui est devenue la propriété commune de tous nos concitoyens ». Une idée à laquelle ils croient pourtant assez pour engager des frais importants : les deux lettres qu'ils envoient au Préfet sont publiées en brochures.

1. À propos du projet de Rivalz Ainé, Vaucher et Poncet, les délibérations du Conseil Municipal du 28 novembre 1850 et du 6 janvier 1851. Les minutes de la séance du 28 novembre 1850 et un rapport non signé concernant le projet sont conservés aux archives municipales dans le dossier 10 0 1 A. Les projets et les propositions des auteurs se trouvent dans ce même dossier, ainsi qu'une lettre du Maire de Lyon à celui de Marseille. Quelques lettres sont aussi conservées aux archives départementales, dossier 7 0 1 10/3. Plan roulé aux archives municipales, 20 11 84.

C'est Vaucher et Rivalz Ainé<sup>1</sup> qui associeront les premiers une proposition ferme à un projet de rénovation du quartier. En 1850, la Chambre de Commerce veut construire une Bourse, et réclame le concours financier de la Mairie. Rivalz Ainé et l'ingénieur Vaucher proposent à cette occasion de faire de la nouvelle Bourse le centre d'une opération plus vaste, et le Conseil Municipal leur est favorable : il rejette un premier projet de la Chambre de Commerce qui situait la Bourse place de la République – alias Place Royale, alias Place de Gaulle, au gré des régimes – le long de la Canebière ; non seulement il n'apportait rien qui puisse favoriser la rénovation des vieux quartiers, situés de l'autre côté de la Canebière, mais encore il réduisait les dimensions d'une des rares belles places de Marseille.



Projet Rivalz Ainé, Vaucher et Poncet, 1851.

La Chambre de Commerce consent alors à placer la Bourse au nord, du côté des vieux quartiers, mais veut conserver une façade sur la Canebière alors que le projet de Rivalz Ainé et Vaucher prévoyait de placer le bâtiment au centre du triangle reconstruit.

Le 28 novembre 1850, le Conseil Municipal délibère sur les deux affaires. Il adopte l'emplacement de la Bourse proposé par la Chambre, mais renvoie l'administration de la subvention au dépôt officiel du projet.

Quant au projet de Rivalz Ainé et Vaucher, le Conseil Municipal « verrait avec plaisir » son exécution, sans préjudice de l'emplacement adopté pour la Bourse : il considère que dans l'ensemble du projet, la question n'est qu'accessoire.

Les acteurs persistent pourtant dans leurs obstinations respectives, pour la Chambre de Commerce, à conserver une façade sur la Canebière, pour Rivalz Ainé à placer la Bourse à l'intérieur du quartier.

Favorable au projet Rivalz Ainé, la Mairie n'a pourtant pas les moyens d'infléchir encore l'avis de la Chambre ; la ville a des dettes, et le 6 janvier 1851, elle accorde 600 000 francs à la Chambre, somme modeste comparée aux 5 millions auxquels le projet est évalué, dont trois pour l'achat du terrain.

L'affaire est donc bien avancée déjà quand Rivalz Ainé propose une opération financière à la Mairie. Il s'est allié Poncet, auteur des projets de la Rue Centrale à Lyon – et dont la ville se félicite, puisque son maire le recommande chaudement à son homologue marseillais. Sans doute déjà bien introduit dans les milieux financiers, il prend les affaires en mains, c'est à son nom qu'il traite avec la Ville de Marseille. Vaucher s'est séparé entre temps de Rivalz – témoin une querelle qu'il aura avec Poncet, par mairie interposée, sur la paternité du projet – et on le retrouvera plus tard avec une proposition personnelle.

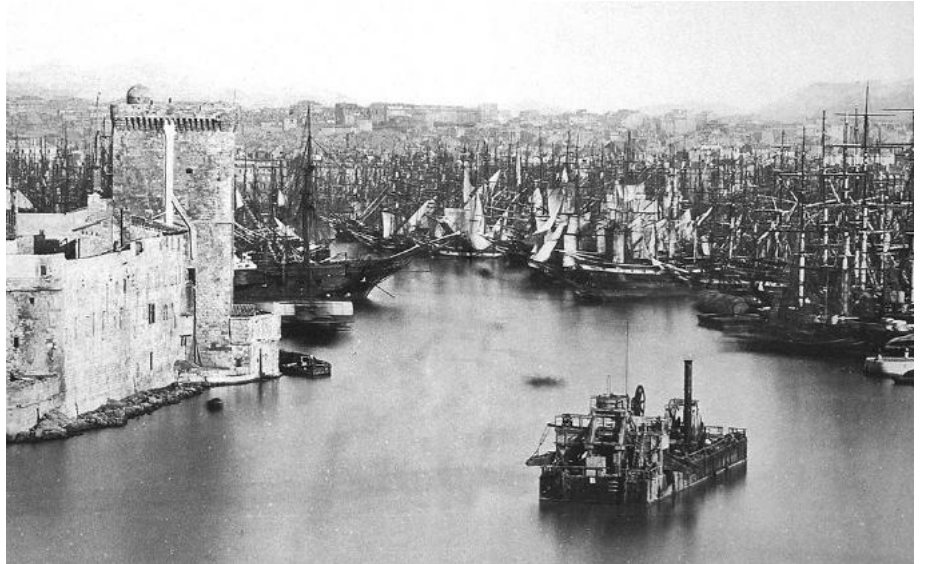
Poncet propose à la ville, sous réserve que l'opération soit déclarée d'utilité publique, de se charger de l'acquisition et de la démolition des terrains expropriés. Il livrerait à la Chambre de Commerce le terrain de la Bourse contre les 3 millions prévus, et l'excédent de surface entre les anciennes et nouvelles rues à la Mairie au prix de 225 francs le m<sup>2</sup>. Le projet de Vaucher et Rivalz Est modifié et réduit, mais conserve la Bourse en retrait de la Canebière. Il conserve encore en son principe la faveur du Conseil : un rapport anonyme – mais trouvé aux archives municipales, vraisemblablement l'œuvre d'un conseiller – réaffirme les réticences au projet de la Chambre de Commerce : il le trouve, en tous points de vue, incapable de susciter l'opération privée. Et des notes prises au cours d'un débat confirment les préférences du Conseil, autant que son manque de moyens.

En 1856, Rivalz Ainé mentionne l'échec de Poncet dans une lettre adressée au préfet, sans donner plus de détails. Mais on peut supposer que c'est le même problème qu'en 1850 qui en causa la faillite. La situation de la Bourse, loin d'être accessoire, semble bien être essentielle aux uns et aux autres : à la Chambre de Commerce, qui préfère la sécurité d'un axe déjà important et prestigieux, la Canebière, au risque d'un quartier nouveau – et elle n'a pas tort puisque le terrain restera vide jusqu'à ces dernières années, où sera construit le splendide centre commercial colossal, proliférant, qui fera la gloire de Marseille. Aux auteurs du projet de rénovation surtout : en créant une place en face de la Bourse, en la reliant à la Canebière par une rue importante, ils valorisaient les immeubles à venir par la proximité de la Bourse et le prestige de l'axe créé, tandis que le projet de la Chambre de Commerce laissait la vieille ville dans son dos, ne la frôlant que de ses façades latérales et arrières.

1. Crasson, *Manuscrit*, 1852  
A.M.10 0 1 1 A.

Mais l'échelle est donnée pour quelques années : des points signifiants capables de valoriser un quartier et de stimuler sa reconstruction. En 1852, Crasson suggère à la mairie d'acquérir, en collaboration avec l'État qui dispose de crédits à cet effet, cent à cent vingt maisons par an. Il prévoit la valorisation d'un quartier en deux ou trois ans, pourvu qu'on concentre les achats, et du même coup, l'intervention du secteur privé « stimulé »<sup>1</sup>.

L'opération n'est, en tous cas, jamais entreprise pour elle-même. Une valeur ajoutée doit provoquer la spéculation. C'est la communication entre les ports, problème nouveau et urgent, qui va permettre d'envisager des actions encore plus radicales.



Le (vieux) port avant la création des nouveaux, première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle.

## LES NOUVEAUX PORTS

1. Voir à ce propos L'Encyclopédie départementale des Bouches du Rhône, tome IX, pages 436 à 462. Les citations relatives aux nouveaux ports sont toutes extraites de ce livre.

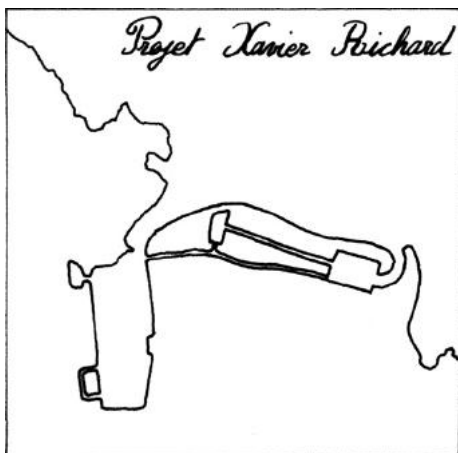
Marseille, avec un plan d'eau de 29 hectares et 3 200 mètres de quais, fait circuler 15 771 navires jaugeant 1 620 000 tonneaux, tandis que les 9 962 navires du Havre, jaugeant 1 281 000 tonneaux, disposent de 33 hectares de bassin et 5 920 mètres de quais.

2. Mémoire relatif aux améliorations à apporter au port de Marseille, 1842.

En 1835, Haussmann n'a pas encore éventré Paris, ni l'Égypte, l'isthme de Suez. Mais Linant en a déjà dessiné le projet, et les travaux publics se portent bien. La région se préoccupe de canaux et de voies ferrées, et depuis 5 ans, on parle, à Marseille, d'agrandir le port. <sup>1</sup>

La marine à vapeur bouleverse la navigation et la mécanique portuaire. Des progrès importants ont été réalisés à Londres et Liverpool. En France, Marseille supporte mal la comparaison avec les nouveaux aménagements du Havre ; la situation est catastrophique : « d'après l'ordre général de ce port, il y a, dans la partie du bassin qui est du côté de rive neuve, trois rangées de navires, placés en ligne comme trois bataillons, leurs quilles perpendiculaires aux quais. Il y a, du côté de la Bourse (Hôtel-de-Ville) cinq lignes semblables ; chacune de ces huit lignes a près d'un quart de lieue de longueur. Entre les deux corps d'armée est une rivière de trente à quarante mètres de largeur. C'est l'espace vide qui sert à opérer les mouvements ; c'est ce qui donne un peu d'élasticité à la masse ; c'est ce qui permet la vie. Cette rivière est elle-même quelquefois, aux époques de grands arrivages, et particulièrement quand soufflent les vents de l'Est, et du Sud-Est, tellement encombrée de navires qui cherchent la place qui leur a été assignée ou qui en sortent, qu'il devient difficile pour un simple batelet de traverser le port dans le sens de sa longueur ou de sa largeur. Les navires, dans le corps d'armée du sud, sont espacés de manière à permettre la circulation des chattes et des accons, seul moyen que l'on ait, en l'état de gêne de ce port, pour faire les embarquements et les débarquements, car il n'y a qu'un seul navire qui soit placé le long du quai. Les navires du corps d'armée du nord sont pressés les uns contre les autres ; il se touchent. Le plus léger mouvement que l'on imprime à l'un d'entre eux, en sautant sur le pont, fait craquer tous ceux qui l'avoisinent. Le corps d'armée entier est entassé le long de ce quai. » <sup>2</sup>.

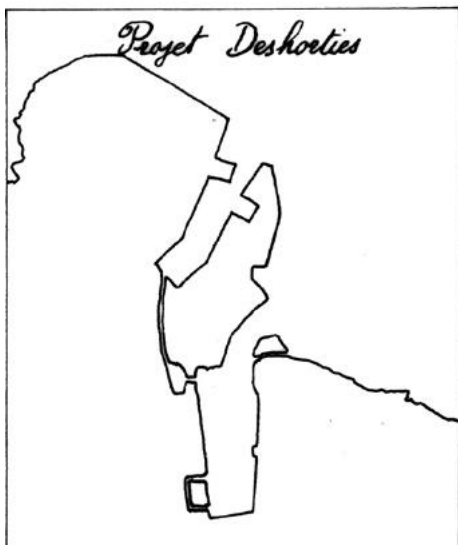
Plusieurs idées sont lancées : docks à l'anglaise, doublement et élargissement de l'accès au port, avant-port, (déjà proposé par Vauban), plus simplement, élargissement et aménagement du port existant : les travaux sont effectués, et les résultats décevants, c'est la création d'un port auxiliaire qui s'impose en 1840 – ce ne serait qu'une annexe au port existant ; personne ne soupçonne encore l'importance qu'il prendra.



L'unanimité réalisée sur ce point, la querelle s'organise à propos de l'emplacement de ces nouveaux ports : principalement entre la Joliette et les Catalans, entre le Nord et le Sud. Les débats portent sur trois points : les vents ; le développement urbain ; et les problèmes de réalisation.

Les vents : les Catalans sont protégés du mistral mais exposés aux vents du large, la Joliette a les avantages et inconvénients contraires.

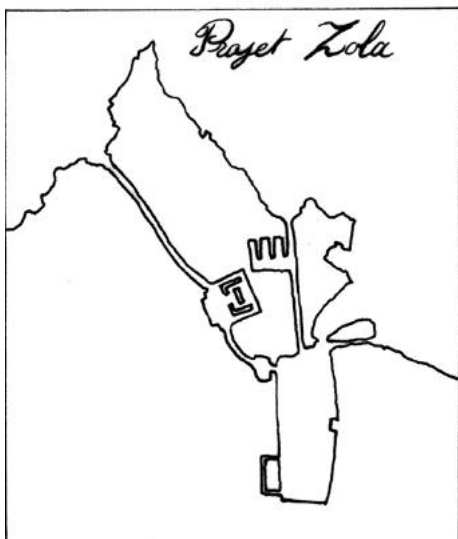
Le développement urbain : la bourgeoisie se déplace vers le sud, le long du Prado, et les ports des Catalans seraient proches de leurs nouvelles demeures ; mais le centre serait alors laissé à l'abandon, et les ports de la Joliette le ferait renaître.



La réalisation : la Joliette se prête mieux à la création de bassins conquis sur la mer ; aux Catalans, les bassins creusés à l'intérieur des terres seraient plus sûrs, mais aussi plus coûteux.

Aux arguments techniques et urbains s'ajoutent des conflits d'intérêts entre grands propriétaires des terrains concernés. Ainsi, de 1835, où le Conseil Municipal adopte l'idée d'un port auxiliaire à 1838, plus de 12 propositions et projets sont déposés, donnant lieu à de vives polémiques – notamment entre Eugène Flachet et François Zola, père d'Émile. Les efforts des spéculateurs et de leurs architectes resteront vains : l'administration prend les choses en mains dès 1836.

En 1838, un premier projet des Ponts et Chaussées est refusé par le Conseil Général. Quelques considérations militaires suscitées par les menaces de guerre avec l'Angleterre sont vite abandonnées et le bassin de la Joliette est définitivement adopté le 3 juillet 1841. Il sera achevé en 1853.



La querelle Nord-Sud renaîtra plus tard au sujet des extensions de plus en plus considérables qu'on jugera nécessaires de faire. Mais de 1850 à 1870, toutes les perspectives d'avenir sont tournées vers la Joliette et le Lazaret.

Tout de suite, on se pose la question de la communication des hommes et des marchandises entre la ville et les nouveaux ports. Ceux-ci ne sont accessibles que par les quais du Vieux-Port dont on connaît l'encombrement, ou par l'intérieur de la vieille ville, à travers des rues étroites et montueuses, soit respectivement 2 500 et 2 000 mètres de parcours difficile aux hommes, presque impossible aux chevaux et aux véhicules.

La création d'une voie nouvelle est impérative, nécessaire au bon fonctionnement du commerce.

Cette percée, programme minimum en quelque sorte, sera seule réalisée en fin de compte. En soi, elle suscite déjà l'intérêt – on parlera de tunnels, qu'on s'engage à réaliser en échange d'une concession d'exploitation – mais c'est la création des nouveaux quartiers du Lazaret qui susciteront les projets les plus ambitieux.

1. Cahier des charges et tarifs de la concession du dock de la Joliette Marseille 1852.

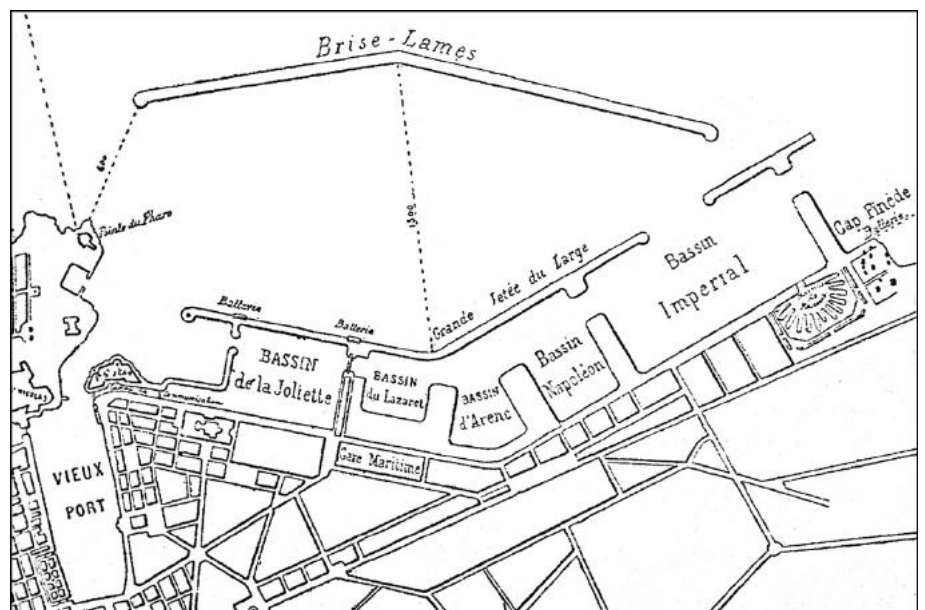
En 1848, la Joliette est déjà encombrée, on projette la construction de nouveaux bassins et la Préfecture étudie un « système général d'emploi des terrains conquis ou à conquérir sur la mer dans les anses de la Joliette et d'Arenc, au point de vue des divers besoins du chemin de fer, à son point de raccordement avec la mer, des docks à créer sur le même point et des édifices publics, ainsi que des nouveaux quartiers dont l'emplacement devrait être déterminé à l'avance sur toute la superficie des terrains disponibles. »<sup>1</sup>. Un traité est conclu en 1856 entre la ville et la Société Mirés, qui se charge d'acquérir les terrains et d'exécuter les travaux. C'est un quartier entier qu'on construit au Nord de Marseille, et qui bouleverse la position de la vieille ville. Reliée au centre, elle lui restait, pour l'essentiel, périphérique la circulation vers le Nord se faisait par la rue d'Aix, et l'extension de la ville, Je long de cet axe. En 1855, la vieille ville est bordée par le centre à l'Est, le Vieux-Port au Sud, les nouveaux à l'Ouest et par les quartiers projetés au Nord : elle devient le centre géométrique de la nouvelle physionomie marseillaise. Doit-on la traverser ? On en fera alors un carrefour et le « centre obligé des affaires ».

Si les moyens financiers sont encore à trouver pour entreprendre une rénovation importante, les outils juridiques existent déjà. La procédure d'expropriation est, dans les lois de 1810 et 1833, exceptionnelle. Elle est facilitée par les lois de 1841 et en 1842. En 1850 enfin, les communes sont autorisées, au nom de l'utilité publique, à exproprier les logements insalubres. Voir à ce propos : Leonardo Benevolo, *Histoire de l'architecture moderne 1 – La révolution industrielle*, pages 71, 155 et 156.

2. Le classement comme route impériale est régulièrement demandé par les intervenants. Il implique l'aide financière de l'État au projet.

En 1855 le tableau est dressé des besoins de la ville et de l'opportunité d'une entreprise financière. Sans qu'aucun programme n'ait été établi, les auteurs des projets et les banquiers qui les soutiennent se retrouvent tous sur les mêmes thèmes élaborés auparavant. Les mémoires, par les arguments employés, par les besoins exprimés, sont, à l'ordre près, d'une grande uniformité. Tous ils insistent sur la gloire de l'Empire, ce qui est normal, et sur l'avenir de Marseille, qu'on prévoit brillant. Tous ils rappellent l'état de la vieille ville et touchent un mot sur l'hygiène.

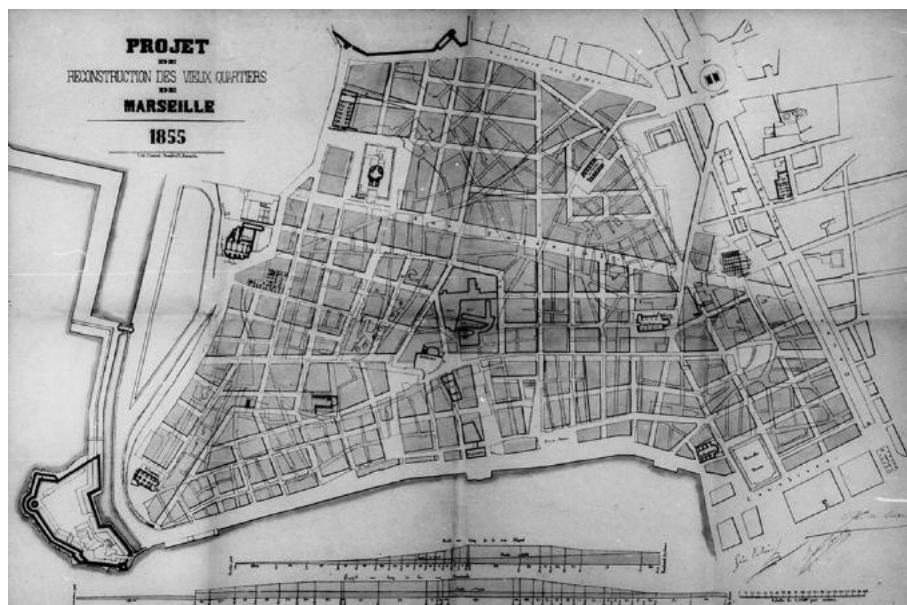
D'une façon ou d'une autre, ils réclament tous l'aide de la Ville et de l'État<sup>2</sup>, et pensent pouvoir l'obtenir : ce qui n'aurait pas été entrepris pour le seul plaisir de l'esthétique et de l'hygiène le sera bien au nom de l'utilité publique évidente d'une ou de plusieurs voies de circulation entre les nouveaux ports et la ville. Enfin, à partir de 1856, ce qui rend l'opération possible à grande échelle, c'est le pari fait sur le déplacement du centre qu'on veut mettre en œuvre, au grand profit de ceux qui auront acquis les terrains et reconstruit les immeubles et qui pourront les vendre au prix fort.



Extensions des ports à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

## 2. PROJETS

En mai 1855, la Préfecture et la Mairie reçoivent deux propositions. Curel, Cahier et Corso projettent la reconstruction complète de la vieille ville. Vaucher propose la construction d'un tunnel entre la nouvelle Bourse et la Joliette.



### CAHIER CORSO CUREL

Curel est ingénieur, Cahier et Corso sont architectes. Ils ont déjà travaillé ensemble et on les connaît bien à Marseille : Cahier est un technicien sérieux, Corso a de l'originalité, voire du talent !<sup>1</sup>

Une « objection naturelle » empêchait la réalisation des projets partiels qui ont précédé le leur : « ils ne pouvaient se relier entre eux et laissaient dans l'incertitude des parties importantes et les plus difficiles à attaquer ».

Projet Cahier, Corso, (A.M. 10 0 1 A).  
Pas de correspondance.  
Plan plié aux archives municipales.

Leur projet s'organise autour d'un nouvel axe Est-Ouest (la rue impériale), le terrain est nivelé et les îlots redessinés sur de nouveaux alignements : c'est un plan d'ensemble. Mais il reste l'héritier des plans partiels.

1. Cahier et Corso sont cités dans l'Encyclopédie des Bouches du Rhône. Tome VIII, page 491.

Héritier dans la forme : nous le verrons plus loin, c'est un assemblage de quartiers limités et reliés entre eux par d'anciennes rues redressées, élargies et prolongées ; Grand Rue, rue Negrel, rue Sainte Barbe, etc. ; c'est un nivellement partiel qui conserve les buttes et, pour des raisons d'économie, l'essentiel des monuments existants – à l'exception du Palais de Justice, trop petit, qu'on prévoit de reconstruire de toutes façons, de certaines dépendances de l'Hôtel-Dieu, délabrés, et plus tard du Calvaire, qui gêne l'alignement de la Grand Rue prolongée.

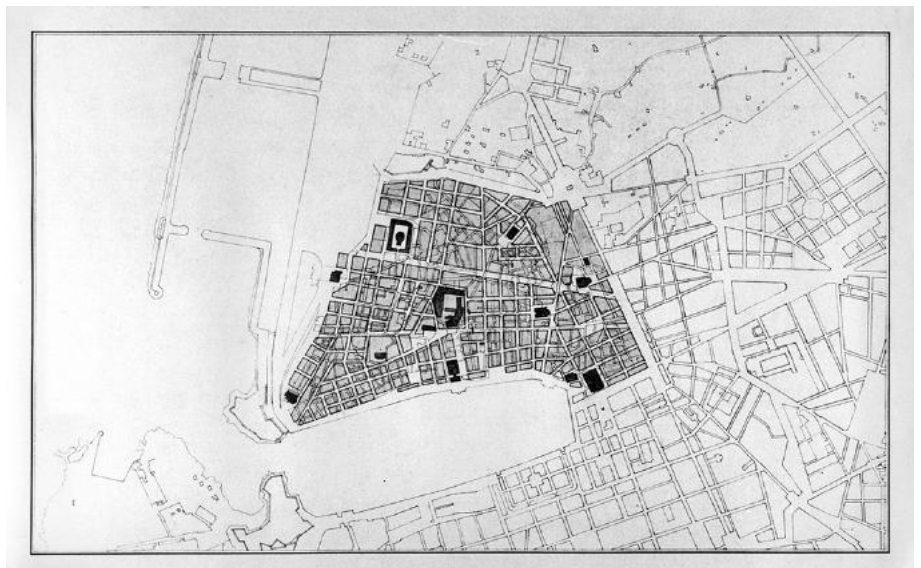
Héritier aussi dans la conception de l'opération : « il n'est pas question pour les auteurs de songer à exécuter en une seule fois cet immense travail ». Ils se proposent, sous réserve « du concours et de l'appui des autorités supérieures et locales », de construire la Rue Impériale, la Rue Negrel, et le prolongement de la rue latérale à la nouvelle Bourse, de la Grand Rue à la Rue Impériale.



Pour le reste, ils sont certains « qu'une fois les bases d'un projet arrêtées, la reconstruction des vieux quartiers décidée, on verra bientôt, à l'exemple de Paris et de Lyon, de puissantes sociétés se former pour entreprendre un travail qui promet des bénéfices importants et assurés ».

Et à côté du « centre des affaires » dont ils veulent construire les axes, ils peuvent bien prévoir, sur les buttes des Moulins et des Carmes, de « vastes cités ouvrières » : ils s'en remettent, pour leur financement et leur exécution, à cette « émulation » dont parlait Grasson trois ans auparavant.

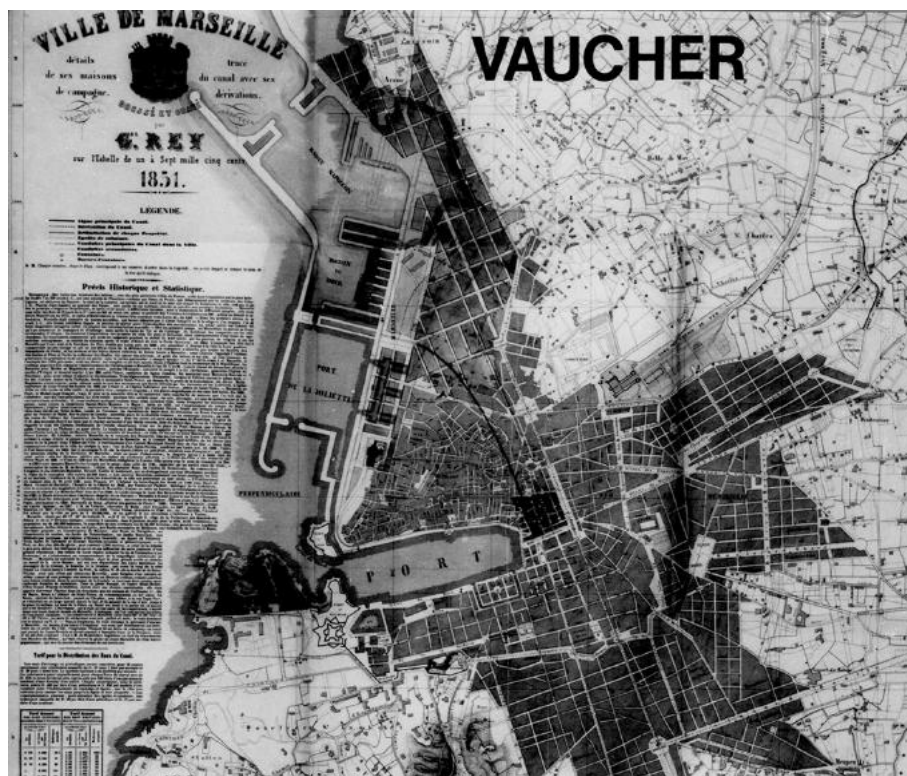
Le flou relatif de leur proposition – son aspect financier est tout juste effleuré – ne les sert pas, et l'affaire ne semble pas passionner les autorités qui ne conserveront aucune correspondance aux archives.



*Projet Cahier, Corso, Curel, 1855, Pur 1979.*



Vieille ville de Marseille, Place du Mazeau.



## VAUCHER

Projet Vaucher, Mémoire à l'appui, Manuscrit, 1<sup>er</sup> mai 1855 A.M. 7 0 1 1 0/3. Correspondance avec la Mairie et la Préfecture A.D.7 0 1 10/3 et A.M.10 D 1 A Plans pliés, Dossiers départementaux.

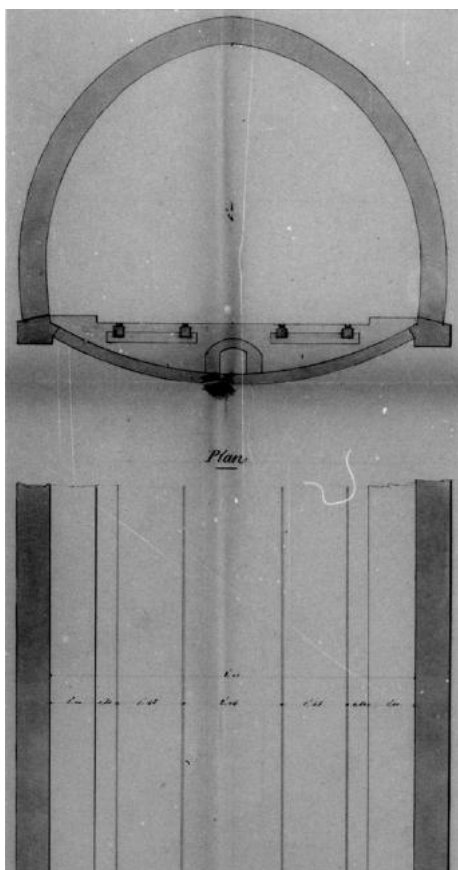
Vaucher est plus précis, Moins littéraire, plus méthodique, son mémoire détaille tous les aspects du projet.

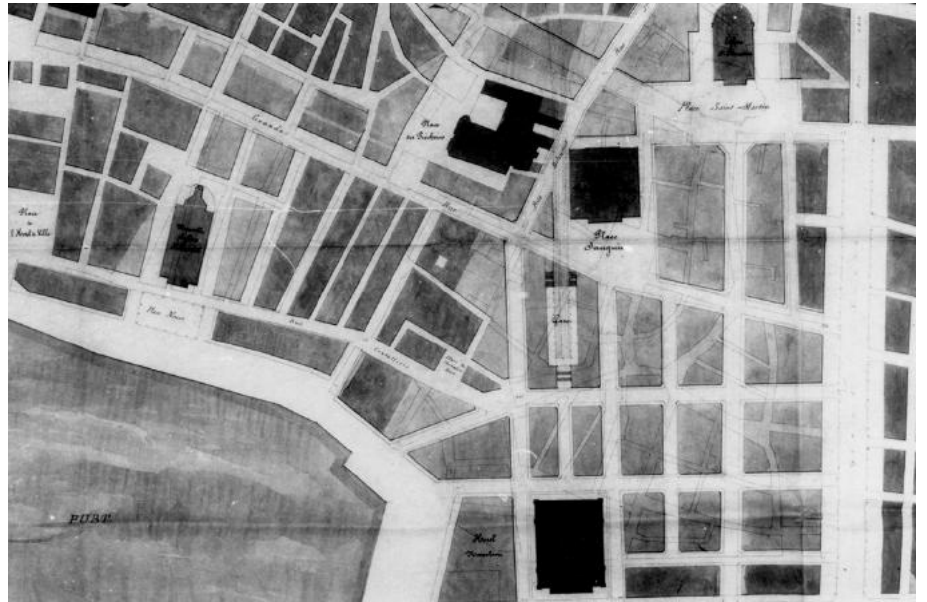
Pour l'essentiel : un tunnel qui relierait la place de la Joliette à la nouvelle Bourse. Il y associe la reconstruction du triangle qu'il avait déjà traité avec Rivalz Ainé, mais sur un plan différent.

Une compagnie se chargerait de l'exécution du projet, divisé à l'occasion en deux parties. La première comprend le tunnel et son matériel d'exploitation, les deux gares, un hôtel et la partie du plan située au Sud de la Grand Rue ; le tout réalisé en 4 ou 5 ans, dont 2 pour le tunnel, les gares et l'hôtel. Les conditions d'exécution de la seconde partie, au Nord de la Grand Rue, seraient définies plus tard. Elles seraient conditionnées par la construction d'un Palais de Justice – on retrouve le même schéma que pour son précédent projet, conditionné par la Bourse.

L'entreprise se chargerait des frais d'expropriations, de la reconstruction ou de la revente des emplacements sur les alignements nouveaux – « à des conditions de régularité architecturale à définir – de l'exécution de l'hôtel, du tunnel et des gares. L'opération serait déclarée d'utilité publique. La ville recevrait livraison des rues nouvelles. La compagnie lui demande une subvention – sans la chiffrer – et la concession du tunnel pendant 80 ans. Passé ce délai, il deviendrait propriété de la Ville.

Le projet de Vaucher est favorablement accueilli à la Préfecture. L'ingénieur en chef des travaux publics, auquel le préfet réclame un rapport, trouve le tunnel bien dessiné et approuve ses points de départ et d'arrivée. Mais il émet des réserves quant au coût de l'opération : élevé sans doute, mais impossible à chiffrer sur la base de l'avant-projet. En septembre 1855 le préfet avertit Vaucher de l'avis rendu, et lui demande des précisions sur l'aspect financier du projet, notamment l'importance des capitaux dont il dispose. Vaucher ne se manifeste plus.





En juin de la même année, un projet est dessiné, dont aucun texte ne rend compte, mais dont on possède le plan annoté. Pour l'essentiel : la Rue Saint-Ferréol prolongée jusqu'aux nouveaux quartiers du Lazaret.



*Projet Vaucher, 1855, Pur 1979.*



*Ouverture du tunnel sous la Tamise, 1825-1843, tunnelier Marc Brunel.*

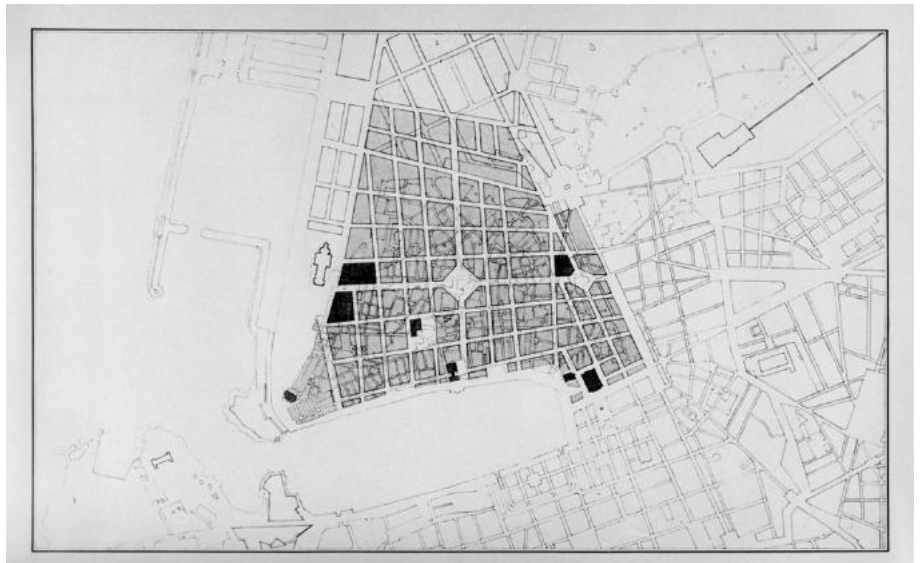


## RIVALZ

Projet Rivalz Aîné, *Régénération des vieux quartiers de Marseille*, 1855.  
Correspondance et propositions à la Ville,  
A.M.10 0 1 A et A.D.7 0 1 10/3.  
Plan roulé aux archives municipales.

Le projet de Rivalz Aîné suit de peu celui de son ex-associé : il est déposé en Août 1855. Si le mémoire manuscrit de Vaucher évoque le travail d'un solitaire têtu et consciencieux, Rivalz Aîné préfère employer les grands moyens : publication d'une brochure, puis proposition ferme et précise à la ville. Le plan proposé est à la mesure de ces moyens nivellement systématique (il sera le seul à le proposer), destruction de la Vieille Charité et le l'Hôtel-Dieu (rendue nécessaires par le nivellement) et introduction en force d'une trame carrée sur un terrain qui n'est pas fait pour elle.

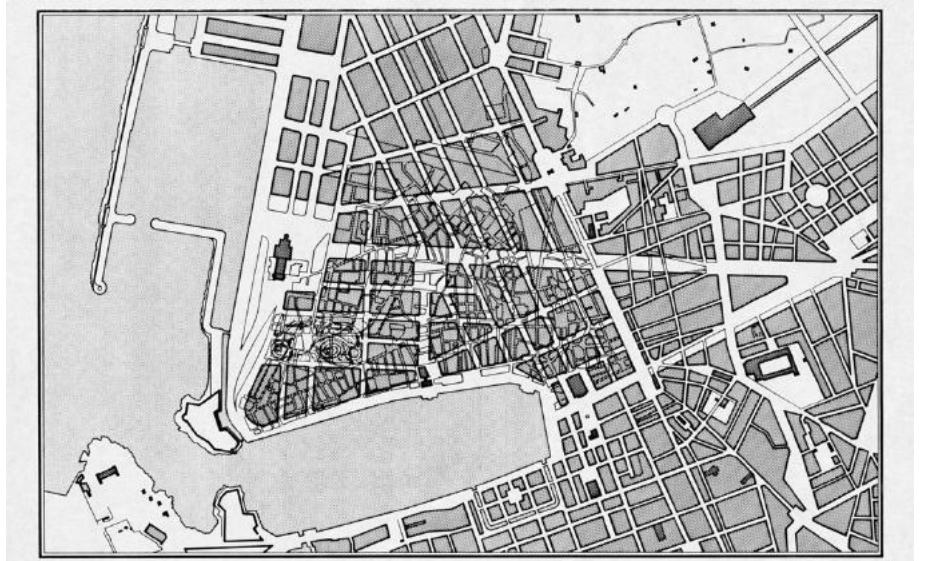
Sa brochure est un appel au capital. « Notre appel sera entendu », dit-il, et il l'est : en novembre 1855, la banque E. D. Aimée et Cie s'associe à la proposition. Rivalz Aîné demande une délibération du Conseil Municipal et il l'obtient : dès lors, la Mairie et la Préfecture sont favorables au principe de son projet et Rivalz Aîné dépose sa proposition en juin 1856.



*Projet Rivalz Aîné, 1855, Pur 1979.*

La banque E. D. Aimée et Cie est « bien persuadée » que l'affaire rapportera bien plus et que la Mairie n'aura rien à payer. Mais sait-on jamais... « le double avantage de la sûreté et de l'éventualité est seul capable d'attirer les capitaux sérieux ». Quoiqu'il en soit, la Mairie tique, rechigne, et finit par refuser en septembre 1856.

Mais de novembre 1855 à juin 1856, Rivalz Ainé a les faveurs du pouvoir, et son projet en éclipsa trois autres : ceux de Bodin et Clément, Muraire, Dettol et Charpentier.



Projet Bodin et Clément, 1856, Pur 1980.

## BODIN CLÉMENT

Projet Bodin et Clément, *Marseille régénérée ou projet de réédification de la vieille ville*, 1856.

1. Cité par L'Encyclopédie des Bouches-du-Rhône, Tome VIII, page492 : « Œuvres correctes mais sans éclats ».

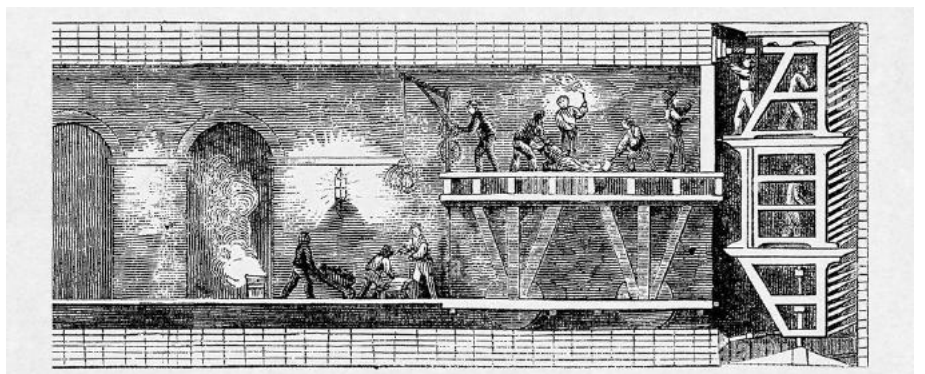
Clément s'inquiète de voir la vieille ville livrée à l'abandon. Qu'elle devienne un obstacle à la formation d'une « ville homogène dans toutes ses parties », il l'a « cru très sincèrement » d'abord, il en était « affligé » et en a touché deux mots dans la Gazette de France du 11 mars 1856. Il fallait réagir et il s'est associé à Bodin<sup>1</sup> pour publier un projet de réédification.

Ils proposent d'étendre la trame d'Arenc jusqu'aux quais du Vieux-Port, et de prolonger les Allées des Capucines jusqu'à la nouvelle cathédrale. En annexe, ils proposent une variante du projet de prolongation de la Canebière. Imprimé en brochure et en couleurs, leur projet n'émeut pourtant pas la Municipalité : il n'en est fait état nulle part.

## MURAIRE

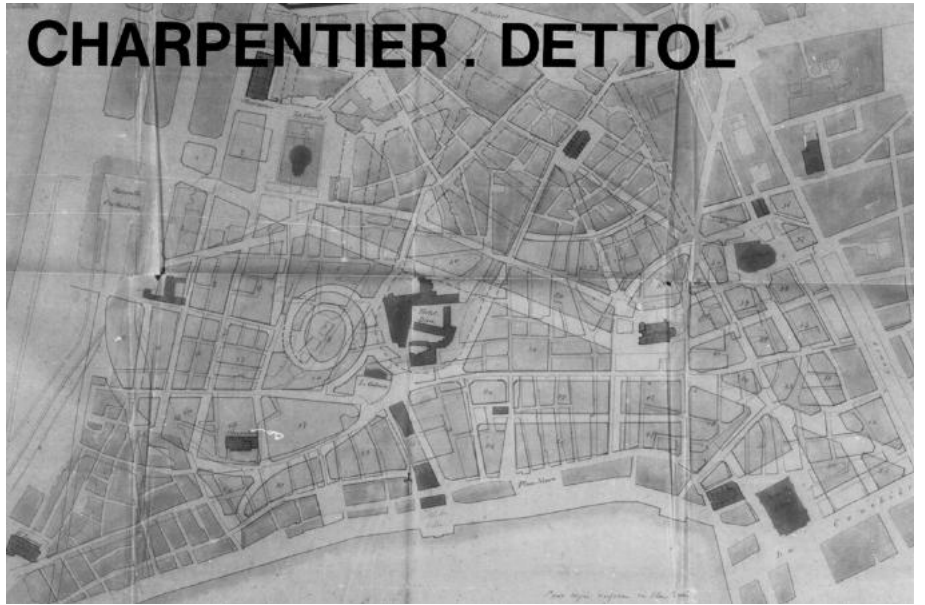
Bonaparte Muraire, *Pétition à l'Empereur et correspondance* (A.D.7 0 1 10/3).

Muraire est pharmacien civil de première classe, et fils d'un héros de l'Empire. Fort de ces titres, il propose le percement de deux tunnels à travers la vieille ville et en sollicite la concession. Il envoie à ce propos une pétition à Napoléon III en mai 1856. Elle est renvoyée sans commentaire au Préfet, examinée par la Commission des Travaux Publics et rejetée : les tunnels sont passés de mode depuis que des propositions ont été faites de percer des voies « qui soient à la fois un moyen de communication et une cause d'embellissement ».



Ouverture du tunnel sous la Tamise, 1825-1843, tunnelier Marc Brunel.

# CHARPENTIER . DETTOL



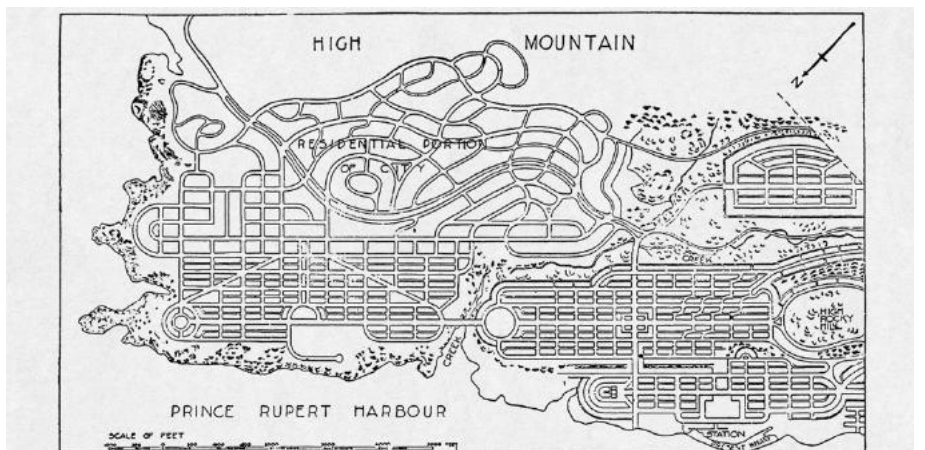
## CHARPENTIER DETTOL

En juin 1856, Dettol et Charpentier présentent un projet, le seul qui absorbe les accidents du terrain par le jeu des rues courbes, d'inspiration vaguement romantique, mais qui n'aura pas plus de succès. Ils relanceront l'affaire avec une proposition financière en 1860, mais il sera bien trop tard.

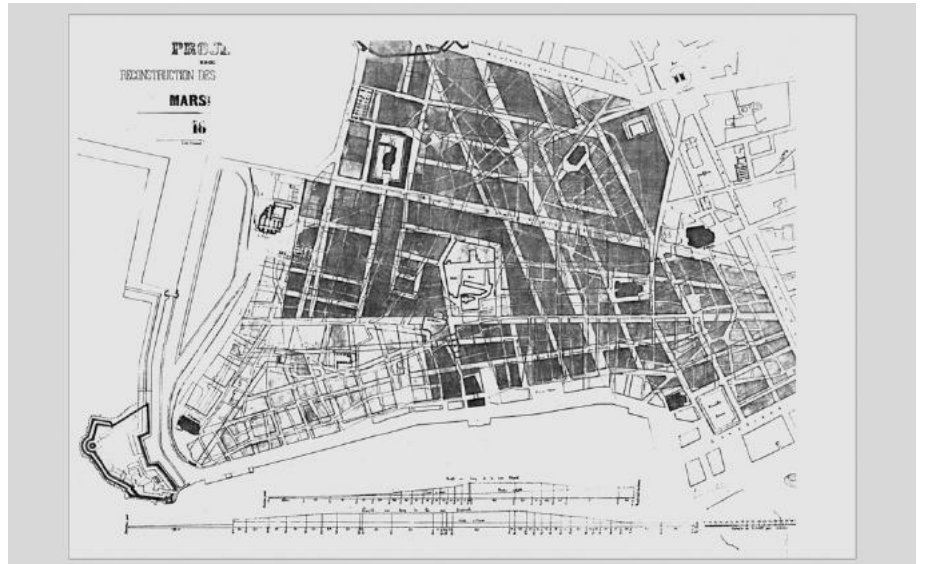
Projet Charpentier et Dettol  
Plans pliés aux archives municipales  
(10 0 1 A). Une seule lettre (A.D.7 0 1 10/3).



*Projet Charpentier, Dettol, 1856, Pur 1979.*



Raymond Unwin, *Étude Pratique des Plans de Villes*, 1909, Plan de Rupert.



Projet Cahier et De Chambine.

## CAHIER DE CHAMBINE

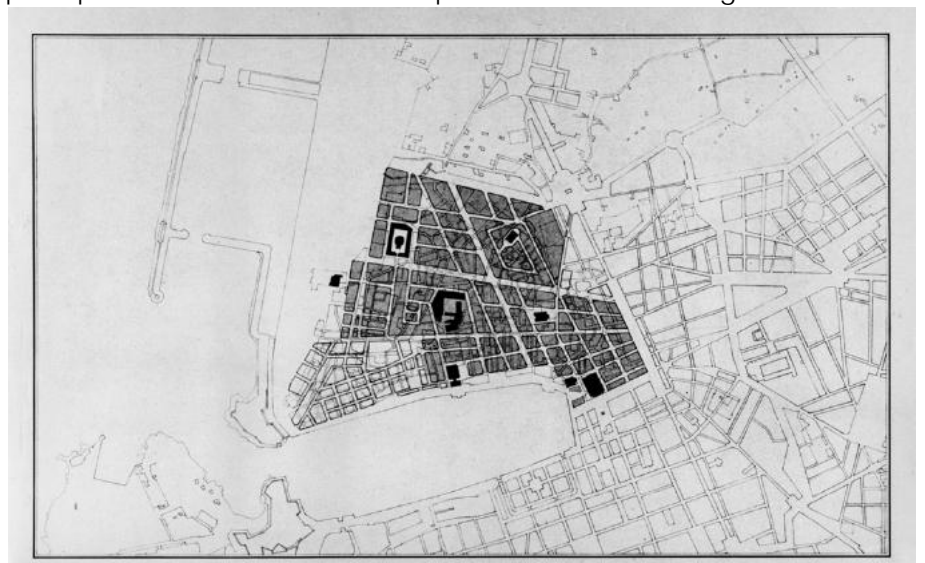
Du point de vue des autorités, les affaires sérieuses ne reprennent qu'en juin 1857, presque un an après l'échec de Rivalz Ainé. De Chambine a réalisé le Boulevard Sébastopol à Paris et il s'attaque à Marseille par le même canal que Muraire. Mais son crédit en haut lieu est sans doute plus considérable, grâce à la situation qu'il occupe déjà à Paris, et sa pétition à l'Empereur sera renvoyée au Préfet accompagnée d'une « recommandation toute spéciale à son attention comme étant de nature à mériter sa bienveillance et son intérêt. »

Projet CAHIER, DE CHAMBINE Pétition à l'Empereur, Manuscrit, 10 juin 1857, Correspondance avec la Mairie et la Préfecture (A.D.7 0 1 10/3 et A.M.10 0 1 A).

1. Je n'ai pas trouvé de projet signé De Chambine et Cahier, mais il existe un exemplaire du plan Curel, Cahier, Corso, dont l'en-tête est effacé, sur lequel a été redessiné un second projet, pour une part identique au précédent – certains axes conservés, et une partie de la trame. Ce projet correspond à la description que De Chambine donne du sien et à celle, plus précise, de l'Ingénieur des travaux publics qui l'examine. Comme De Chambine travaille avec Cahier on peut supposer qu'il en a repris le premier projet : si ce n'est pas forcément son état définitif, il s'agit presque certainement d'un brouillon.

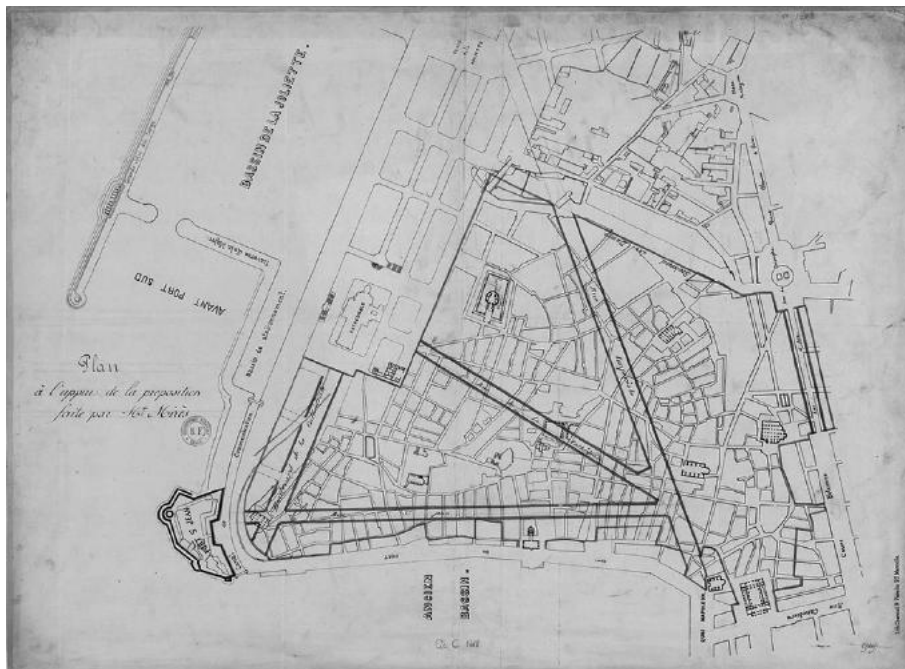
Pour l'occasion, De Chambine s'est associé à Cahier dont il a repris le premier projet.<sup>1</sup> Ils ajoutent à l'axe Est-Ouest un second axe, Nord-Sud, aligné sur la trame d'Arenc, et modifient considérablement l'ilotage.

Les capitaux dont ils disposent leur permettraient d'exécuter l'ensemble du travail ; (les rues seraient livrées dallées, mais les égouts, les conduites d'eau et de gaz resteraient à la charge de la ville. Abandon fait par la Ville de tous les terrains communaux et de toutes les rues concernées par la rénovation, les rues nouvelles coûteraient 15 millions à l'État et à la Ville, comme dans le premier projet, l'essentiel des bâtiments publics restent en l'état). Comme pour les précédents projets, la déclaration d'utilité publique s'associerait d'une exemption des droits d'enregistrement.



Projet Cahier et De Chambine, 1857, Pur 1979.

En 1857, malgré la « recommandation toute spéciale », la Commission des Travaux Publics de la Préfecture rend un rapport très critique ; c'est le tracé des axes qui est contesté. Mais c'est peut-être aussi à cause de la recommandation qu'après une critique sévère du projet, le rapporteur conclut que la proposition mérite d'être prise en compte. Le dossier, y compris la recommandation impériale, est transmis à la Mairie qui charge une Commission d'étudier le projet.



Projet Mirés, 1858, non trouvé en 1980, ajouté en 2023.

## MIRÉS

*Proposition de M. Mirés pour la reconstruction des vieux quartiers*  
Délibération du Conseil municipal,  
A.M. 1 D 83 p 302.  
Correspondance A.M.10 0 1 A.

Mirés enverra la dernière proposition, enregistrée le 10 mai 1858 par le Conseil Municipal. Mirés semble plus gourmand que De Chambine : c'est 35 millions de subvention qu'il demande, sans se charger ni du pavage des rues, ni de la pose des trottoirs. Outre les exemptions traditionnelles, il bénéficie de l'abandon des terrains gagnés sur la mer par les déblais. Mais sa position à Marseille le donne comme favori. Pourtant, l'accueil de la Municipalité est plutôt frais. Le maire s'effraie des « propositions gigantesques d'un projet dont l'exécution ébranlerait des intérêts de toutes natures ». Il demande que tout le temps nécessaire soit laissé à la réflexion : « il n'y a pas urgence à en entreprendre l'examen. La vieille ville qui existe telle qu'elle est depuis des siècles pourra attendre quelques temps encore sa rénovation ». Et le maire renvoie à plus tard la création d'une commission.

Si la Mairie n'est pas pressée, les banquiers le sont, pour deux raisons : investir le plus vite possible les capitaux disponibles, et éviter une flambée des prix des terrains.

En juin 1858, 9 mois après qu'une Commission ait été nommée pour examiner son projet, De Chambine envoie une lettre au maire : il s'inquiète de son silence ; les capitaux dont il disposait auparavant avaient été investis ailleurs, mais une banque anglaise était prête à se charger de l'opération. Quant à Mirés, il met plusieurs fois l'accent dans sa correspondance, sur la montée des prix, et sur la nécessité d'une décision rapide.



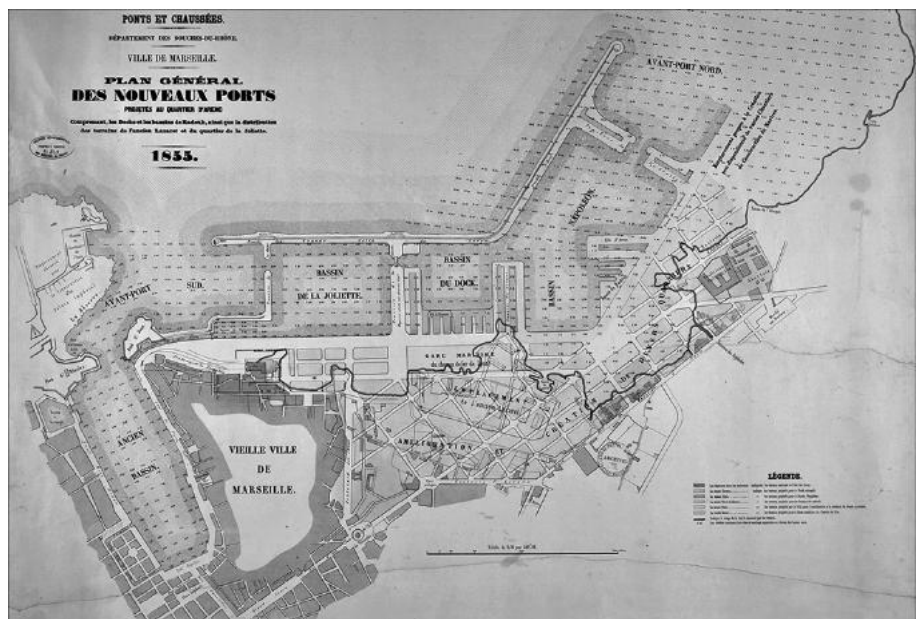
La Commission nommée rend enfin son rapport, en forme de coup de théâtre : « elle ne juge pas convenable d'adopter dans son ensemble » le projet de De Chambine et le Conseil délibère : premièrement, « de surseoir à délibérer sur le projet de reconstruction d'une partie des vieux quartiers de Marseille, présenté par Monsieur De Chambine, jusqu'après l'adoption par la ville d'un plan d'ensemble de la reconstruction de ces quartiers, auquel plan général ce projet devrait être coordonné~ Deuxièmement, « d'adopter en principe la mise à l'étude officielle, dans le sein de l'administration municipale et du Conseil dudit plan d'ensemble à tous les points de vue généraux qui intéressent la ville et la population, pour après qu'il en aura été ultérieurement délibéré, être donné cours à l'examen de toutes propositions privées qu'il appartiendrait d'accueillir. »<sup>1</sup>

La liste des projets indépendants est dès lors close et frappée de nullité, tandis que commence le travail au sein de l'Administration.

Le Conseil Municipal supprime une ambiguïté qui se faisait plus insupportable au fur et à mesure que l'opération se précisait : en prenant en main le projet proprement dit, il peut juger les propositions financières en tant que telles.

Les premiers projets comblaient un vide, ils permettaient, en guise d'études gratuites, de mieux définir les besoins et les possibilités de la ville.

Cette commande précisée, ils n'ont plus leur raison d'être. Le rapport sur le projet de De Chambine suggère implicitement cette prise de pouvoir : tandis que la proposition financière reste acceptable, le projet est jugé inacceptable.



Ville de Marseille, *Plan général des nouveaux ports* et du quartier d'Arenc, 1855.

## LA VILLE ET L'ÉTAT

On peut faire un parallèle entre l'affaire du port et celle de la vieille ville : pour l'une comme pour l'autre, propositions en série, prise en main par l'Administration et réexamen des propositions financières, cette fois appliquées à un projet précis. Mais la comparaison s'arrête là ; le régime a changé, et pas seulement le régime.

La France de 1840 reste essentiellement paysanne ; on pressent l'avenir, on y investit son argent. Mais le crédit reste archaïque : il correspond à une période de croissance modérée mais constante de la production et du revenu.

Le Second Empire se veut « régime de prospérité », et le deviendra. Alors que la révolution économique avait été, en Angleterre par exemple, l'œuvre du grand capital, et de lui seul, en France elle est décrétée, décidée et provoquée par l'État (quand bien même ça correspond à une demande de la part du capitalisme le plus avancé). L'action du Gouvernement Impérial est tout entier consacré à la modernisation des outils capitalistes, et tout particulièrement du crédit. Il était, jusque-là, dominé par la haute banque parisienne (Rothschild, Fould). Elle s'intéresse avant tout au placement des fonds d'État, et ne finance les entreprises que pour son propre compte. Les capitaux sont limités, les banques n'établissent pas de circulation entre l'épargne et le crédit. Tout sera mis en œuvre alors par l'État, et la politique des grands travaux y jouera un rôle important.

1. Castex, Depaule, panerai.  
*Formes urbaines : de l'îlot à la barre.*

C'est dans cet esprit qu'Hausmann entreprend la rénovation de la capitale. L'initiative vient de l'État, les plans sont réalisés par l'État, et, une fois n'est pas coutume, l'État va vite : Hausmann est nommé préfet en 1852, le premier réseau est entamé en 1854, il est achevé en 1858. Les entreprises manquent de moyens, elles ont du mal à faire face à d'aussi gros chantiers : pour une part, les travaux sont réalisés en régie par la Ville. La banque comprend vite : le crédit foncier et le crédit mobilier sont fondés en 1852, ils financeront les sociétés immobilières. L'excédent traditionnel du budget parisien est utilisé par Hausmann, « non plus pour des interventions directes à court terme, mais comme intérêts d'emprunts très considérables et à très long terme ». Le procédé stimule la croissance économique, mais il n'existe que par elle : pour faire face à ses échéances, la ville ne peut compter que sur l'accroissement de ses ressources, c'est-à-dire sur la richesse de ses administrés.

La province n'est pas forcément à la traîne de la capitale : à Lyon, la rue centrale et la Rue Impériale, percées à travers la ville, commencées en 1851, sont achevées en 1853.

Seule des trois plus grandes villes de France, Marseille minaudait en ce qui concerne la restructuration de son centre. Jusqu'en 1858, elle ne décide ni ne provoque rien : wait and see !

C'est le capital qui vient la solliciter, ce sont les hommes formés ailleurs qui la courtisent c'est Poncet qui vient d'exécuter la Rue Centrale de Lyon, de Paris, c'est De Chambine, chargé déjà du Boulevard de Strasbourg.

La municipalité est prudente. Pour d'excellentes raisons, elle n'a pas tort. Marseille a déjà fort à faire avec ses ports et ses docks elle fait déjà largement appel à l'État.

À Arenc, ce dernier se charge déjà de la cathédrale, de l'évêché, du séminaire, de l'entrepôt des tabacs, d'une caserne, d'un arsenal, d'une douane et des bassins. La ville y construit une école et une église, tandis que Mirés construit la gare maritime et les docks.

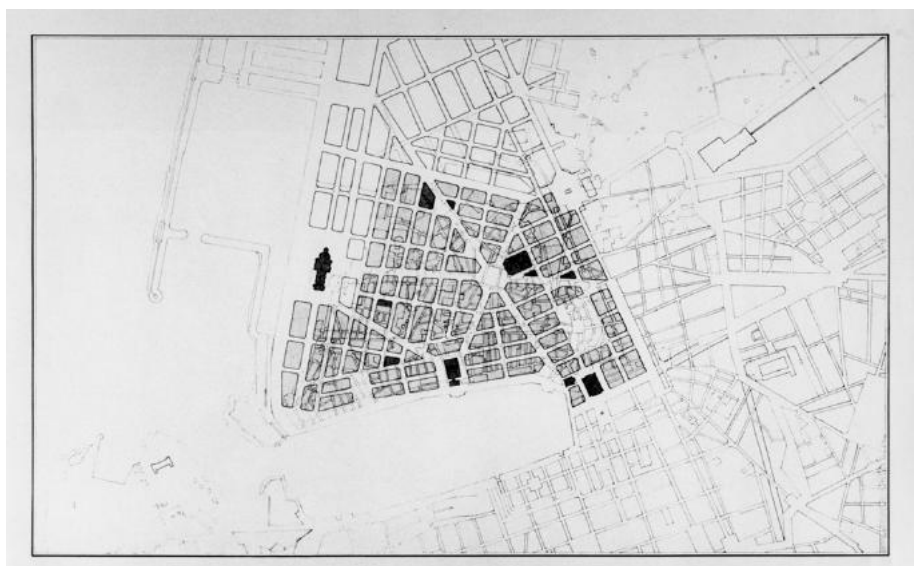
Et la ville n'est pas riche : les grands travaux l'épuisent, elle emprunte. Sa dette sera de 38 millions en 1861, elle passera à 103 millions en 1867.

1. Voir à ce propos la Gazette du Midi n°7804, du 16 mai 1858.

Enfin, l'ampleur du projet effraie. Pour ce qui est de la quantité de ville que couvre le projet, au regard des « réseaux » parisiens, il est plutôt étonné. Mais la table rase, c'est autre chose, et c'est encore peu courant. Les architectes s'y essaient, ils tâtonnent. Un point inquiète tout particulièrement la critique : total ou partiel, le nivellement, considérable en tous cas, risque de gâcher l'abri que constituent les collines pour le Vieux-Port, le l'ouvrir au mistral<sup>1</sup>.

Côté privé, la nécessité d'ouvrir des voies nouvelles laissait entrevoir une opération plus vaste, grandiose. Côté public, on se contenterait volontiers du minimum vital, même si faute de « déplacer le centre », l'affaire serait moins bonne. La prise en main du projet permet d'en doser l'échelle, de hiérarchiser le travail en plusieurs opérations plus modestes un soupçon d'énergie pour un recul stratégique, sauter pour mieux reculer !

C'est dans cet esprit que travaille le Service de la Voirie, dirigé par Delestrac. Un plan d'ensemble est réalisé, dont nous possédons deux versions, datées de juillet 1858. Ce sont ces plans, remaniés, qui fourniront l'ossature de celui que le Maire présente le 3 novembre 1858 pour illustrer sa politique de grands travaux. Aussi radical en première lecture que ses prédécesseurs, il est structuré par un axe Nord-Sud très proche de celui que souhaitait l'ingénieur des Travaux Publics. Le projet n'aborde pas les modalités pratiques de sa réalisation partielle. Il en autorise l'étude celle du seul axe véritablement « nécessaire ».



Projet municipal, juillet 1858, Pur 1979.



*Projet municipal, novembre 1858, Pur 1979.*

Pour ce qui concerne la rue impériale, l'essentiel des informations est emprunté à Michèle Jouhaud  
*L'ouverture de la rue impériale à Marseille.*

1. Gassend

*La rue impériale de Marseille, 1867.*

Voir aussi

Gueyraud, *Un projet de rénovation des vieux quartiers de Marseille au XIX<sup>ème</sup> siècle.*

Le 31 décembre 1858, Lagarde remplace Honorat à la tête de la ville.

C'est Gassend<sup>1</sup>, nouveau directeur de la voirie qui est chargé du projet partiel. Il conserve le tracé des axes. Il perce une tranchée très large, réservant de part et d'autre de la Rue Impériale l'épaisseur d'une rangée d'îlots, réajustés pour correspondre, en plan, avec les rues existantes.

En élévation, le dénivelé est rattrapé par un jeu de rampes et d'escaliers, provisoires, et qu'on peut encore admirer aujourd'hui.

Plan d'ensemble, réalisation partielle, on retrouve le même principe que chez Curel, Cahier et Corso : le remaniement intégral de la vieille ville n'est pas abandonné, il est renvoyé à des jours meilleurs, et les plans de la Rue Impériale sont soumis à l'appréciation de l'Administration centrale, en vue de son classement comme Route Impériale.



*Projet municipal, Gassend, 1859, Pur 1979.*



Projet Municipal, Gassend, 1862.

1. Ouverture de la Rue Impériale apport de la commission d'enquête.  
Marseille, Jules Barile, 1861.

Manque d'enthousiasme, lenteurs, ajournements, « enfin, l'Empereur vint ! » Napoléon III et son épouse visitent Marseille en septembre 1860. Lagarde met les petits plats dans les grands, lui montre le projet, qu'il signe entre la poire et le fromage. Dès lors le projet variera peu. La modification la plus importante sera décidée le 2 juin 1862 par le Conseil Municipal : la largeur des rues et de la place centrale est réduite, le nombre de rues latérales diminue sensiblement, en proportion inverse de l'espace à bâtir ; modifications suggérées par les frères Pereire, qui avaient obtenu le contrat après la chute de Mirés.



Visite de l'empereur et de l'impératrice au port de Toulon.

### 3. EXÉCUTION

Né à Bordeaux le 9 décembre 1809, Mirés est un *self-made-man*, version XIX<sup>ème</sup> siècle : d'origines modestes et d'éducation sommaire, il parvient à devenir en 1848 « un des financiers les plus en vue ». Directeur de la Caisse Générale des Chemins de Fer, il est mêlé à la vie marseillaise dès 1855 il crée une fonderie à St Louis, il obtient la concession exclusive de l'éclairage au gaz de ville et en janvier 1856, c'est lui qui se charge d'acheter les 400 000 m<sup>2</sup> du Lazaret et d'y construire les docks. Si on en croit ses mémoires, il songeait déjà à relier les nouveaux quartiers au centre à travers la vieille ville. C'est à cet effet qu'il aurait acheté des terrains à proximité des docks, pour y reloger les populations déplacées. Il a ses entrées à la Mairie et à la Préfecture, et sans aucun doute, il a connaissance des projets proposés, des critiques qu'ils suscitent et des besoins exprimés par la Ville. La Mairie fait établir un relevé systématique des vieux quartiers. Il est achevé le 16 mai 1856, et transmis le jour même à Mirés. Je n'ai pas trouvé de correspondance relative à d'éventuels pourparlers dès cette époque. Mais ils existent : le 6 juin 1856 Mirés obtient de ses actionnaires de la Société des Ports l'autorisation de poursuivre avec la ville les négociations au sujet des vieux quartiers.

Malgré Rivalz, malgré De Chambine, Mirés semble bien partir favori, dès 1856. En 1860, lors de sa visite, Napoléon III lui donne la Légion d'Honneur. Mais il est proche de la chute : il a contre lui la haute banque parisienne, il aura contre lui la Ville et l'État.

1. Jules Mirés  
*À mes juges, Ma vie, Mes affaires*, 1861

Il se brouille avec la Municipalité. La Mairie est prudente, et sourde à ses injonctions de faire vite. Une lettre témoigne par ailleurs de heurts assez violents au sujet des docks. Il devait fonder une Société au capital de 40 millions pour se charger du travail. Le Gouvernement ne donne pas les autorisations nécessaires ; la souscription publique qui devait s'ouvrir fin mai 1858 est différée jusqu'à la conclusion du traité entre la Ville et l'État. Le Salut Public de Lyon du 26 mai 1858 remarque qu'à la Bourse, beaucoup parlent des difficultés qui empêcheraient M. Mirés de donner suite au projet grandiose de reconstruction de la vieille ville de Marseille. Voici, si nous sommes bien informés, ce qu'il y aurait de vrai : la souscription serait différée, d'accord avec le Gouvernement qui a fait connaître à M. Mirés son désir de voir l'affaire suivre son cours ordinaire. On a pensé sans doute que, bien qu'il s'agisse d'une des plus grandes et des plus utiles entreprises de notre temps, le mode de souscription anticipée était sans précédent ». Mirés note lui-même dans ses mémoires : « les conditions que je proposais pouvaient soulever des objections plus ou moins graves... mais j'espérais qu'une discussion approfondie amènerait une solution conforme à l'intérêt public. Cette discussion n'eut pas lieu. Le jour même où les termes de ma proposition furent publiés, la résolution fut prise d'interdire toute publication relative à cette affaire ; et pendant que j'étais à Marseille pour cet objet, une dépêche ministérielle, adressée au Préfet des Bouches-du-Rhône lui apprenait la désapprobation de ces projets ? »<sup>1</sup>.

Les lenteurs administratives étaient dirigées contre lui. Les réticences de la Municipalité et l'originalité du procédé n'expliquent pas seuls le refus de l'État.

## LES FRÈRES PEREIRES

Les frères Pereire s'associent à la banque traditionnelle pour liquider Mirés – association temporaire : les Rothschild les couleront de la même façon. Ils avaient déjà essayé, sans résultat, de faire casser le traité concernant la Société des Ports. S'ils ne s'aiment guère, ils se ressemblent : comme Mirés, ce sont des émigrés juifs d'origine portugaise, installés à Bordeaux. Les frères Pereire jouissent en revanche d'une meilleure éducation que leur adversaire ; ils font partie des milieux St Simoniens qui ont inspiré la politique impériale. Comme lui, ils ont joué d'audace. Ils ont largement contribué à la rénovation de Paris et à la modernisation de la banque. Ce sont eux qui ont fondé le Crédit Immobilier dont les 4/5e vont à la construction, et le Crédit Mobilier, banque industrielle qui finance pourtant aussi les sociétés immobilières, notamment la Société Immobilière de Paris en 1854, qui devient en 1858 la Compagnie Immobilière de Paris. Ils ont encore de commun avec Mirés les chemins de fer et des vues sur Marseille.

Émile Pereire est président de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi ; il veut construire une ligne de Sète à Marseille. Mirés en pleine ascension le fait échouer ; la chute de Mirés le place avec son frère Isaac au premier plan des négociations marseillaises : Mirés fait de mauvaises affaires, et subit une descente judiciaire en décembre 1860. « L'affaire Mirés » commence ; il est, d'ores et déjà, évincé.

## TRACTATIONS

L'Empereur arrive à Marseille le 8 septembre 1860. Lagarde lui organise une réception brillante, et l'entretien du lendemain porte sur les grands travaux. La discussion se poursuit à bord du bateau qui conduit l'Empereur à La Ciotat. Un texte est rédigé à la hâte et signé par Napoléon III : la Rue Impériale est classée Route Impériale. En septembre, Maupas est nommé Préfet : il est plus dynamique que son prédécesseur et se voudrait « Haussmann marseillais » (il endettera le département de B millions pour construire une Préfecture digne de ses ambitions.) Il entend bien mener rapidement l'affaire de la Rue Impériale et s'occupe de la procédure qui mène à l'approbation du projet en Conseil d'État. Il est exposé au public, des commissions sont réunies, chargées d'examiner le projet et les réclamations qu'il suscite. Les modifications sont mineures, et les réclamations toutes rejetées. Onfroi, nommé maire à la suite de Lagarde, fait adopter le projet de prolongement de la Rue Impériale jusqu'à La Joliette par le Conseil Municipal le 5 mars 1861. Le 25 mars, le Conseil Général des Ponts et Chaussées donne son accord. Le prolongement de la Rue Impériale est lui aussi classé Route Impériale le 6 avril, et le 15, l'Empereur décrète l'utilité publique.

Dès que l'autorisation lui en est donnée, la Mairie commence les expropriations à son propre compte.

La partie extérieure de la ville ne pose pas de problème : pour ce qui appartenait à la concession Mirés, il est procédé à des échanges avec des terrains communaux. Pour le reste, quelques grands propriétaires auxquels la Mairie achète vite et relativement bien, Les terrains de la vieille ville sont plus difficiles à acheter : 900 maisons ; entre les copropriétaires d'une même maison et ceux qui en possèdent plusieurs, un bon millier de propriétaires et 800 locataires dont il faut indemniser les baux ! Traitées soit à l'amiable, soit par jury, les expropriations sont néanmoins terminées le 27 août 1862.

Alors qu'auparavant, c'est des plans qu'on proposait à la Ville, qu'on entendait se charger des expropriations et des démolitions contre remboursement (soit sous forme de subvention, soit sur la base d'un prix du mètre carré de terrain livré à la Ville), l'affaire était maintenant traitée sur de nouvelles bases : la Ville achevait les expropriations, elle avait déjà commencé les démolitions à ses frais.

Plusieurs banques tenteront encore de s'emparer de l'entreprise, qui s'annonce fructueuse. Mais malgré des Anglais, N.W. Kemo et Georges Haslewood, malgré Paulin Talabot et les Rothschild, représentés en permanence à Marseille par Jacques Breitmayer, malgré des propositions plus intéressantes parfois, c'est avec les frères Pereire, mieux placés au départ, que la ville traitera : un accord est signé le 14 août 1862.

La ville leur vendait les terrains au prix de 300 francs le mètre carré tandis qu'ils se chargeaient des déblais restants et de l'exécution des voies, des pavés aux becs de gaz. Les frères Pereire s'étant emparés de la Société des Ports la fusionnent avec leur Compagnie Immobilière de Paris qui devient la Compagnie Immobilière tout court. Les statuts seront approuvés par décret du 13 juin 1862.

## CONSTRUCTION

Le 30 septembre 1862, les frères Pereire signent un traité avec une entreprise de Toulon, Catelain et Cie, qui s'engage à exécuter le nivellement des voies publiques et des terrains à bâtir, leur mise en viabilité, la construction des égouts et des murs de soutènement.

1. Bailleux de Marisy, Transformation des grandes Villes de France.

Le dossier fourni par Gassend pour l'exécution des travaux est bien construit, précis, l'entreprise est sérieuse, elle embauche et commence les travaux. L'argile et le poudingue friable sont évacués à la pelle. Les calcaires et le poudingue dur à la poudre. À la suite des explosions, des immeubles se fissurent, des riverains se plaignent : on interdit la circulation dans les rues menacées et on évacue les habitants. C'est encore 1 295 670 m<sup>3</sup> de matériaux qu'il faut évacuer au fur et à mesure des travaux. Douze kilomètres de voies ferrées et deux quais d'embarquement sont créés : par bateaux et par wagons, on parvient à acheminer jusqu'à 90 000 m<sup>3</sup> de déblais en un mois. « Le spectacle des chantiers ouverts dans la Rue Impériale dépassait comme activité tout ce que nous avons vu dans ce genre à Paris »<sup>1</sup>.

La conception technique et l'exécution du travail sont des réussites de tout premier ordre, et le 15 août 1864 la Rue Impériale est inaugurée dans la joie et l'enthousiasme.

## DIFFICULTÉS

À la suite du traité passé avec la ville en 1863, les actions de la Compagnie Immobilière passent de 350 à 700 francs. Pourtant, la situation de l'Immobilière n'est pas brillante. Elle a des dettes et c'est normal, dans l'intervalle entre le moment où les capitaux sont investis et celui où les immeubles sont vendus. Mais les immeubles construits à Paris se vendent mal et l'Immobilière ne survit que grâce au Crédit Mobilier qui absorbe ses dettes, ce qui permet de sauver la façade : à chaque bilan, le Conseil d'Administration, escomptant l'augmentation de valeur des immeubles leur attribuait un prix supérieur à celui de l'année précédente, en écriture, la Compagnie semblait toujours en bénéfices, et les actionnaires recevaient régulièrement leurs dividendes.



L'artifice est de plus en plus difficile à cacher, et les trous de plus en plus pénibles à combler : les frères Pereire comptent beaucoup sur le percement de la Rue Impériale pour renflouer leurs caisses.

1. GIRARD *La Politique des travaux publics sous le second empire.*

Le moment est mal choisi : après 1860, la politique extérieure de la France tourne mal : les difficultés s'accroissent, les défaites se succèdent. À l'intérieur, le régime perd son autorité, l'opposition se redresse. Et l'économie s'essouffle : la crise, qui touchera toute la France en 1867, commence à Marseille dès 1864 : l'endroit non plus n'est pas idéal au redressement de la Compagnie ; « la situation de l'Immobilier, dès 1866, au terme de son œuvre, était désespérée »<sup>1</sup>.

De 1864 à 1866, tandis qu'on édifie les immeubles, les ennuis s'accroissent : avec la Mairie d'abord, qui voudrait se faire payer dans les délais prévus les sommes dues et prendre livraison du travail convenu ; avec le Tribunal Civil ensuite qui s'inquiète de certaines manipulations financières entre la Compagnie et ses sous-traitants, élaborées dans le but de masquer un peu plus longtemps la situation aux actionnaires. Rien n'y fait : les actions de la Compagnie cotées 536 francs en 1866 tombent à 372 francs en janvier 1867. À la fin de l'année, elles ne valent plus que 72 francs et disparaissent des rubriques boursières des journaux.

## L'ÉCHEC

En 1866, la crise se révèle dans toute son ampleur ; les actions entament leur chute. La Rue Impériale aurait pu être un facteur important de redressement ; elle s'est mal louée pourtant.

En juin, les immeubles sont achevés. La Compagnie Immobilière fait passer des annonces dans les journaux :

« La Compagnie Immobilière a l'honneur d'informer le public qu'elle vient de terminer, pour être mis en location à partir de l'époque de St Michel prochaine, un très grand nombre d'appartements, magasins et boutiques, situés dans les quartiers de la Rue Impériale et de La Joliette. Les prix de ces diverses locations ont été fixés d'après un tarif très modéré, surtout pour les premières années de bail. Il sera accordé les plus grandes facilités pour la mise en état des locaux au gré des locataires. Les appartements sont distribués et disposés de la manière la plus commode et la plus saine ; le service de l'eau et du gaz est assuré dans tous les étages. Chaque maison est surveillée et tenue en parfait état d'ordre et de propreté par un concierge, auquel il est enjoint de recueillir journellement et de transmettre sans retard à l'administration de la Compagnie toutes les demandes ou réclamations des locataires, de quelque nature qu'elles soient, relatives à l'usage des locaux loués. Les espaces destinés aux magasins et boutiques, qui ont des dimensions variées ; depuis vingt-cinq jusqu'à trois cents mètres carrés, seront divisés et distribués au gré des locataires ; les devantures en seront décorées avec tout le luxe désirable suivant le quartier. »

Cette annonce paraît dans Le Sémaphore à partir du 16 juin 1866, dans La Gazette de Marseille à partir du lendemain, et se poursuit plusieurs jours. Alors elle fait place à une autre qui précise le prix de location des appartements de 250 à 1 000 francs et plus. La proposition attire peu de monde. Une nouvelle annonce paraît en novembre 1866, qui accorde une facilité nouvelle : jouissance immédiate des locaux et paiement des loyers seulement après Pâques 1867.

Malgré un succès modeste, la Rue Impériale restera à peu près vide : la progression est lente, il faudra attendre la reprise économique et la crise du logement pour l'occuper entièrement. Début 1866, les locataires étaient 30. Ils sont 425 en 1868, 627 en 1870.

Soit pour l'année 1868

81 non-actifs (57 sans profession, 15 propriétaires, 9 rentiers) 56 commerçants dont 26 possèdent des boutiques dans l'immeuble (9 liquoristes, 7 épiciers et fruitiers, 5 tailleurs, 3 tabacs, 1 café, 1 restaurant) auxquels s'ajoutent 24 négociants, 7 représentants de commerce et 6 entrepreneurs.

31 personnes dont l'activité est liée au port (13 capitaines au long cours, 9 capitaines marins, 3 lieutenants de service, 2 agents de douanes, 1 maître de port, 1 ingénieur de marine, 1 armateur et 11 capitaine d'armement)

24 professions libérales (7 docteurs, 5 avocats, 4 ingénieurs, 3 architectes, 2 interprètes, 1 huissier, 1 sculpteur et le rédacteur en chef du *Nouvelliste*)

5 administrateurs (2 percepteurs, 1 conseiller de préfecture,

1 attaché de cabinet du Maire, 1 conservateur des hypothèques). 5 consuls et vice-consuls (consuls général et d'Uruguay,

2 vice-consuls d'Italie et 1 vice-consul du Brésil).

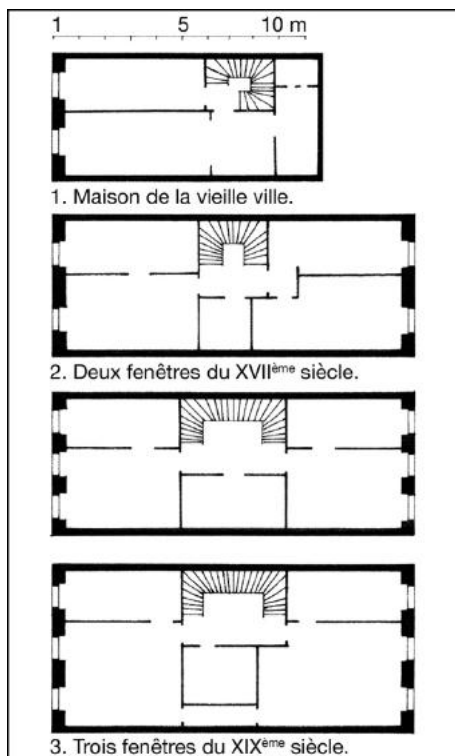
Enfin, plus de la moitié des locataires étaient de petits artisans et des ouvriers.

En dehors de l'Immobilier, la Rue Impériale attire peu de grandes entreprises : le bureau de Veritas, les établissements Pagliano, 1 compagnie de transports maritimes et 5 bureaux de négociants.

La Rue Impériale est un échec. On a déjà beaucoup construit à Marseille et les logements se sont multipliés plus vite que les locataires. C'est la crise économique. La Compagnie, pressée par le manque d'argent, a bâclé les finitions, autant pour la rue que dans les logements. Ces raisons là suffisent à rendre compte de l'échec, mais il me faut encore en ajouter deux autres, liées au logement et à la ville.

## LE LOGEMENT

1. Jean-Lucien Bonillo, *La genèse d'un type architectural : le « 3 fenêtres » marseillais*.



Il me faut m'étendre un peu ici sur le « trois fenêtres marseillais »<sup>1</sup>. Issu des maisons médiévales, il s'en distingue, outre la fenêtre supplémentaire qui lui donne son nom, par l'introduction de la double exposition. Le logement s'organise alors en deux parties symétriques, comprenant chacune une petite pièce et une grande – éclairées respectivement par une et deux fenêtres. Entre les deux parties, se trouve l'escalier et les pièces obscures. Les pièces donnent d'abord directement sur la cage d'escalier. Le modèle « bourgeois » s'impose plus tard : on perce un couloir, d'abord sur le côté opposé à l'escalier, entre les deux grandes pièces, et enfin le long de la cage d'escalier : il distribue toutes les pièces.

Œuvre des entrepreneurs plutôt que des architectes, le trois fenêtres se fige dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Il est l'objet de descriptions détaillées, au judas près, qu'on retrouve identique dans tous les appartements du quartier Chave. Il a trouvé sa forme définitive, d'une grande qualité d'architecture et d'usage.

Son plan est étonnamment « moderne ». La proportion relative des pièces grandes et petites est bien choisie. L'une des petites pièces sert de cuisine, le plus souvent côté jardin ; du même côté, la grande pièce, c'est la salle à manger, et en face, les deux chambres ; séparation jour/nuit idéale, que ne renierait pas le pire des fonctionnalistes. La même proportion structure l'emploi des chambres : une grande chambre à plusieurs lits, et une petite pour soi tout seul ; ou alors, si on est moins nombreux et plus riche, une petite pour un enfant unique, une grande pour les parents. C'est, en effet, une autre tradition à Marseille que les différentes classes sociales occupent les mêmes maisons. Leur plan unique, banalisé et bien distribué, est fait pour ça : qu'on place une cuisine de chaque côté, on a deux petits logements symétriques ; enfin, les étages se regroupent, notamment, et c'est très fréquent, le rez-de-chaussée et le rez-de-jardin, quand l'immeuble absorbe un dénivelé important, comme c'est souvent le cas à Marseille : les chambres sont placées en haut, la salle à manger et la cuisine de plein pied sur le jardin. Cette souplesse aussi est « moderne ».

Le trois fenêtres conserve cependant un des caractères essentiels de la maison médiévale : l'autonomie. Chaque maison possède son escalier, qui donne directement sur la rue. L'espace central n'est pas une cour semi-publique, c'est une suite de jardins privés, l'addition des logements du rez-de-chaussée prolongés à l'extérieur.

Le système Haussmannien bouleverse ce schéma : il introduit les cours intérieures, les escaliers distribuant plusieurs logements par étage, et les concierges.

À Paris, c'est la « réduction » du système complexe des îlots.

À Marseille, c'est un corps étranger.

Ce ne sont pas les conditions d'aération et de lumière qui ont pu effrayer les Marseillais : elles correspondent aux exigences du siècle, ce sont les mêmes qui sont en usage à Marseille ; ni même quelques enduits inachevés ou bâclés.

Ces maisons leur étaient aussi étrangères que le sont encore pour nous, 50 ans après leur création, les cités HLM, « des maisons bien inhabitables » dira Victor Gély.

## LA VILLE

« Mais le premier plan, qui avait plus d'ampleur, n'était-il pas préférable ?... On avait tout ce qu'il fallait pour la création d'une magnifique place qui eût fait notre plaisir et notre orgueil, et l'on ne nous a donné qu'une place insignifiante, mesquine, impropre à toute décoration monumentale. »<sup>1</sup>.

1. Augustin Fabre, *Les Rues de Marseille*.

Quelle raison aurait le bourgeois d'habiter là ? On lui avait promis une nouvelle ville, le déplacement du centre de ses affaires. C'était un projet cohérent. On lui fournit une rue, sans même une place, sans perspective monumentale, une route, et bordée de quartiers malpropres.

Plus que le nombre réduit de locataires, que trop de raisons expliquent par ailleurs, ce sont leurs professions qui illustrent l'attitude des Marseillais vis-à-vis de la Rue Impériale : un nombre élevé de Consuls et de Vice-Consuls – la moyenne nationale est plutôt basse – des marins qu'attire la proximité du port, dont vingt-deux ne doivent occuper leur logement que très épisodiquement, des représentants de commerce dans le même cas, et de très nombreux inactifs : ce sont ceux qui participent le moins à la vie urbaine qui sont surreprésentés. Ce n'est pas une question d'argent.

Dès 1855 le problème est posé : comment faire la ville ? comment la faire là ?

Ces questions, les auteurs des projets successifs ont été dans l'incapacité relative d'y répondre ; c'est ce que je vais tenter de montrer et d'éclairer dans les chapitres suivants.

## **Victor Gélou** **Marseille en 1851**

En 1851, ces lieux enchanteurs n'étaient déjà plus guère que des tentes de campements, on sentait que la bande noire avait déjà les griffes ouvertes pour saisir et déchirer cette proie ! Les propriétaires gâtés par les propositions journalières des courtiers, des morcelleurs, et ne songeant plus qu'à vendre, négligeant tout souci d'entretien, demandant des prix de location fabuleux, des 3 000 et 4 000 francs pour la saison d'été seulement. Un ou deux ans plus tard, ces terroirs étaient divisés par lots comme emplacements à bâtir. Le manège Courtin, qui devait être bientôt renversé par un ouragan de mistral, fut construit sur une parcelle de la plus grande de ces deux propriétés. Le reste est devenu une carrière à moellons !...

Depuis que notre ville a pris une extension aussi rapide que démesurée, il en est ainsi sur tous les points de son territoire. C'est le progrès, dit-on, la frénésie du lucre, oui ; le progrès, non !... La vue de ces campagnes naguère si riantes, aujourd'hui éventrées sans nécessité par les vandales du brocantage immobilier pour faire place le plus souvent à des fonderies méphitiques, à des fabriques malsaines, à de sordides ruelles, à de misérables cabanons de voyous, m'a toujours serré le cœur. Plus je vois, plus cette émotion est douloureuse à mon âme. Ce n'est certes pas chez moi la rancune de l'homme mûr contre un progrès transformateur qui le chagrine parce qu'il tourne forcément ses pensées vers l'avenir prochain, vers la mort ! Je ne suis point le vieillard « *laudator temporis acti* » par manie sénile, non ! À l'âge de 12 ans, je pensais déjà là-dessus comme j'y pense à 50 ans. Le spectacle navrant de nos mille bastides ainsi dévastées à plaisir me donne une idée de l'immense désolation de « *l'agro romano* », et je maudis la civilisation destructive ainsi que les spéculateurs qui gâtent par gaieté de cœur l'œuvre de la nature et de nos pères, qui sèment le sel sur nos édens de plaisance et sur nos vergers, aux fruits si exquis, pour leur substituer d'immondes échoppes ou de puants laboratoires de produits chimiques.

« *Destruan et aedificabo* » ! disent ces avides agioteurs du nord qui, ne connaissant rien de nos plaisirs, de nos besoins, de notre climat, veulent nous imposer leurs idées pour amasser des millions ! Ils détruisent ; mais qu'est-ce qu'ils édifient ?... Ils raseront la montagne au nord de notre Vieux-Port, cette barrière naturelle qui nous garantit des ravages du vent de Nord-Ouest, et cette barrière abattue, toute la plaine du Nord de Marseille sera plus maltraitée par le mistral que ne le sont les déserts de la Crau d'Arles !... Ils parlent sans sourciller de combler notre Lacydon, une des merveilles de la Méditerranée, en y jetant des déblais des collines des moulins et des Grandes-Carmes ! Ensuite, ils vendront par lots, comme emplacements à bâtir, ce terrain conquis sur le passé et puis, ils y feront élever quelques maisons, soi-disant modèles, bien massives, bien inhabitables Au moyen de quelques autres amorces, ils trouveront quelques acquéreurs engoués de progrès qui achèteront le tout à beaux deniers comptants et le tour sera joué ! Et notre patrie tout entière ne sera plus qu'une immense « *fouen di ven* » ! ... Arrière, Juifs maudits ! Allez bouleverser jusqu'aux entrailles le sol de vos bruineuses cités du nord ! Laissez-nous au moins quelques reliques de nos vieux souvenirs !...

Ô Marseille de mon jeune âge, où es-tu ? Qu'as-tu fait des allures modestes, des mœurs patriarcales, du langage coloré, des vêtements simples mais pittoresques, des sentiments honnêtes, de la rude sincérité de tes enfants, mes contemporains ? Tu as même perdu ta structure primitive !... Où sont ces plages sur le sable desquelles je venais cabrioler sous le soleil de la canicule ? Où sont ces anses, ces bassins aux eaux tranquilles, dans lesquelles sans rien craindre des fureurs de la tempête nous venions nous ébattre des journées entières comme une bande de joyeux tritons, avec la foule de mes petits camarades ? Plages, bassins et anses sont à présent enfoncés à plus d'un kilomètre dans l'intérieur des terres dont on les a comblés ! Sur la croute artificielle des chaussées qui les recouvrent, je vois des usines colossales, des entrepôts incommensurables, des gares de voies ferrées, des rudiments d'un pastiche byzantin de la Sainte-Sophie de Constantinople, mais j'y cherche en vain la trace des lieux aimés de mon enfance ! Aujourd'hui toute la côte de ton littoral est « accore », ô ma ville natale ! Les saillies caractéristiques de ton ossature, ces arêtes si accentuées, si protectrices qui semblaient devoir être à tout jamais indélébiles, tes montagnes elles-mêmes ont disparu sous l'aiguille du mineur et sous la pioche du terrassier !... On a prétendu te faire belle et l'on t'a défigurée !... Et maintenant que les étrangers t'admirent, eux, puisqu'ils te trouvent remarquable sous ta peau neuve ! Quant à moi, tu n'es plus ma mère ! Je ne te reconnais plus sous ton masque et sous ton clinquant !... Je regretterai toujours mon pauvre berceau d'osier, dans lequel je dormais si bien en quittant le sein de ma nourrice ! Au lieu de cette humble bercelette si chaude et si douce, des titans du lucre enfiévrés ont voulu m'imposer un lit somptueux, sur lequel mon ~ge adulte soupire vainement après le sommeil ! Mais fût-il en bois des îles, tout incrusté d'or et d'ivoire, ce lit n'a plus aucun prix à mes yeux : ce n'est plus mon berceau ! Et pourquoi admirerais-je, ô Marseille, moi, vieil enfant de ta vieille bourgade, ces embellissements douteux qui ont dénaturé ton aspect !... Ils excitent mon dépit à tel point que je regrette parfois jusqu'à l'herbe qui poussait dans tes rues quand j'y allais à l'école d'un sou !... Depuis que le gaz infect a détruit tout germe végétal en ton sein, ô Marseille, tu n'es plus ma mère.



Jean-Baptiste Joseph Olive, *Grande fresque de la Gare de Lyon, Marseille, 1900-1920.*

## 4.D'UNE VILLE A L'AUTRE

1. Voir à ce propos les mémoires du principal intéressé, Fernand Pouillon, *Mémoires d'un architecte*.

Vouée à court terme à la rénovation, la vieille ville n'a pourtant pas changé jusqu'en 1943. Le peuple y trainait, les bourgeois y passaient à l'occasion, pour s'amuser : les rues obscures, les portes dérobées et quelques passages souterrains en faisaient le quartier privilégié des putes et des truands. Pendant la guerre, ce fut aussi le repère des résistants : la partie basse de la ville fut rasée, et la population déportée.

La reconstruction fut une grave affaire, et la médiocrité des architectes du moment n'est pas pour rien dans l'isolement de ce qui reste encore du vieux Marseille. Pouillon parvint pourtant à sauver la façade du port, de part et d'autre de l'Hôtel-de-Ville rescapé du massacre.<sup>1</sup>



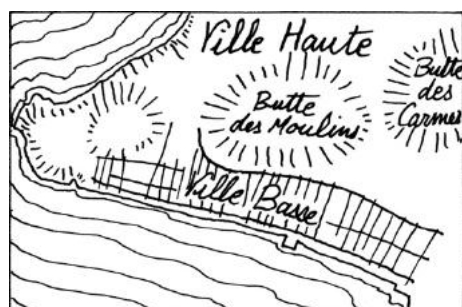
### VILLE HAUTE ET VILLE BASSE

Des quelques données historiques utilisées dans ce chapitre, la plupart sont extraites du livre de Gaston Rambert, *Marseille, la formation d'une grande cité moderne*.

Une carte postale d'avant-guerre nous dévoile au premier coup d'oeil la physionomie de la ville. Derrière une première rangée de maisons hautes et étroites, les toits s'étirent assez loin, jusqu'aux contreforts d'une colline : c'est la ville basse du Moyen-Âge.

Au-delà du clocher des Accoules, les maisons s'entassent de façon désordonnée. Elles couvrent la butte des moulins qu'on aperçoit, et plus loin, la butte des Carmes : c'est la ville haute, aujourd'hui, le Panier.

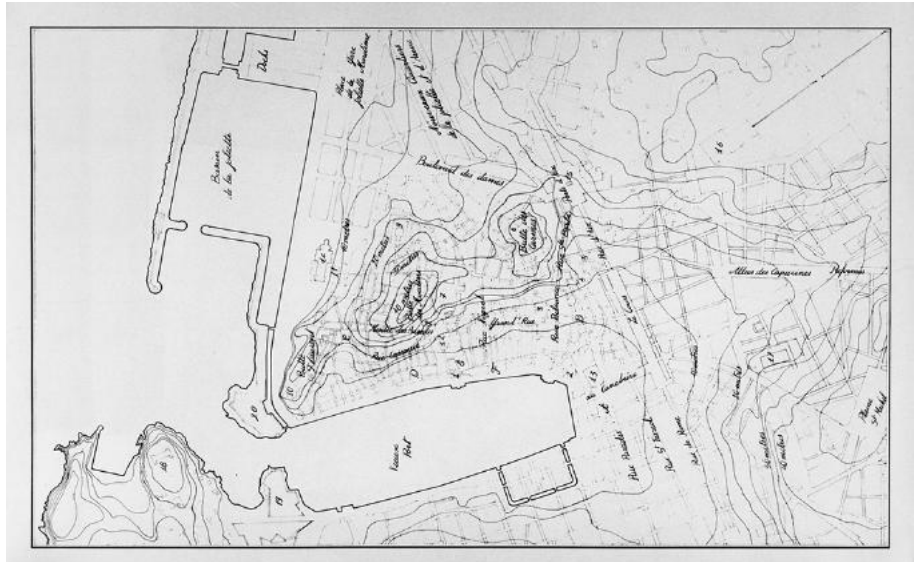
Cette division remonte aux origines de la ville. Dans l'antiquité, « l'acropole » est consacrée au culte, c'est dans le « pedeon » que vivent et travaillent les Phocéens.



La différence s'affirme au Moyen Âge, elle s'institutionnalise : du X<sup>ème</sup> au XIII<sup>ème</sup> siècle, la ville basse appartient au Vicomte de Marseille, tandis que la ville haute, moins urbanisée, occupée en grande partie par des couvents et des églises, dépend de l'Évêque. Géographique, sociale et pour un temps politique, l'opposition des deux villes est bien sûr aussi morphologique.

La ville basse est traversée d'Est en Ouest, parallèlement au port et aux collines, par 4 ou 5 rues. Perpendiculairement, 31 ruelles remontent en pente douce du port à la Grand Rue, qui sépare les deux villes.

On admet que cette structure hérite d'un plan en damier tracé par les colons grecs : ce tracé régulier est d'un usage courant depuis Hippodamos de Millet. À Marseille, il se plie aux contraintes géographiques : la Grand Rue suit la courbe des collines ; comprise entre les côtes de niveaux 10 et 15, elle est assez plate pour permettre la circulation des véhicules ; près du port, les maisons courent le long du rivage, et les ruelles qui s'en éloignent, réservées par leur pente aux hommes à pied, plus ou moins perpendiculaires au rivage et à l'autre bout à la Grand Rue, se tordent en proportion des lignes de plus grandes pentes.



La vieille ville en 1855, Pur 1979.

La ville haute est plus complexe : ses escarpements interdisent un tracé systématique, son urbanisation a été plus progressive : tandis que les maisons de la ville basse se reconstruisent à l'identique, sans bouleversement notable du parcellaire, le tracé de la ville haute suit les sentiers, recouvre des couvents détruits, et subit d'importantes transformations parcellaires. Mais pour les morceaux qu'on peut identifier comme de plan délibéré, pour le mode d'assemblage des îlots et pour l'organisation des maisons, elle s'inspire directement de la ville basse.

## LA MAISON ET LA VILLE

1.



On retrouve, sur toute la longueur de la ville basse, aux extrémités près, la même séquence développée du port aux collines : une première rangée d'îlots longe le port, constitués de parcelles traversantes ; elle est doublée d'une seconde rangée, plus large, de parcelles dos à dos. Au-delà, les îlots s'allongent du Nord au Sud, jusqu'à la Grand Rue. Si on écarte la première rangée de maisons, l'îlot marseillais est très simple : des parcelles rectangulaires, de 4 à 6 mètres en façade sur la rue, profond d'une dizaine de mètres, assemblées côte à côte et dos à dos<sup>1</sup>.

Aussi bien, il nous apprend peu de choses. Ce n'est pas un système clos : il peut se prolonger indéfiniment, il suffit d'y ajouter de nouvelles parcelles adossées deux par deux. La parcelle n'est que très peu caractérisée dans l'îlot, comme elle peut l'être, par exemple, à Paris – parcelle d'angle, de côté, obscure sur trois côtés ou traversante, intérieure à l'îlot, etc. La parcelle marseillaise est plus banalisée et interchangeable.

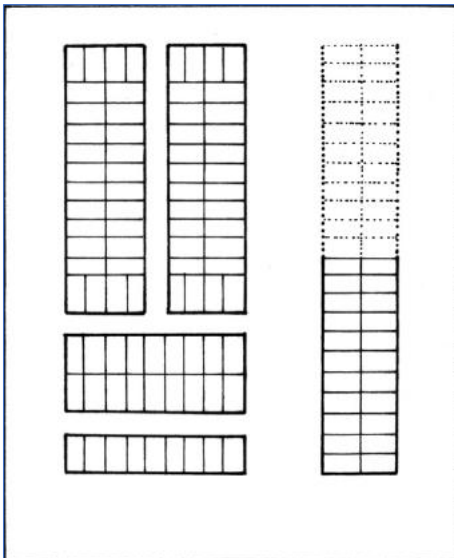
1. L'installation du tout-à-l'égout à Marseille a rendu nécessaire le relevé de toutes les maisons dont les propriétaires voulaient les y raccorder, à leurs frais. Ces relevés existent encore en partie aux archives municipales.

2. Renseignements extraits d'un article de Daniel Drocourt à propos de la vieille ville de Marseille.

3. On trouve parfois des courettes en fond de parcelle, d'un ou deux mètres carrés, éclairant mal les pièces obscures, servant surtout d'aération, elles sont limitées à l'usage d'une seule maison, presque jamais regroupées en cours communes.

La maison qui l'occupe, telle que les plans d'assainissement du XIX<sup>ème</sup> siècle nous la montrent<sup>1</sup>, et telle qu'elle subsiste encore au Panier, est peu différente de celle du Moyen-Âge. Elles ont été reconstruites sur la même parcelle, selon un cycle qu'on évalue à 150 ans, soit complètement, soit les étages supérieurs seulement (on relève dans presque tous les cas deux ou trois périodes de construction : rez-de-chaussée en pierre de taille du XVI<sup>ème</sup> siècle ou du début XVII<sup>ème</sup>, niveaux homogènes du XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> siècles, étages en retraits du milieu du XIX<sup>ème</sup><sup>2</sup>. Leur caractéristique essentielle, c'est leur autarcie dans l'îlot, qui subsistera, nous l'avons déjà vu, dans le trois fenêtres marseillais. Dos à dos, côte à côte, elles sont aveugles sur 3 côtés, seulement éclairées par la rue<sup>3</sup> ; enfin, l'escalier, dont la position peut varier, ne dessert qu'une seule maison et donne directement sur la rue c'est vers la rue qu'est tournée la maison, excluant tout jeu de devant/derrière, côté cour/côté jardin. Les « bouts d'îlots » sont conditionnés par cette idée : soit le système s'interrompt brutalement, soit il est clos par une série de maisons alignées sur le petit côté – à peu près obscure le long des grands côtés. La maison est en fait tournée vers la rue la plus importante : vers le port quand elles en sont proches, le long des ruelles un peu plus loin, et à nouveau tournées vers la Grand Rue, la plus commerçante – c'est là qu'on trouve aussi les parcelles les plus étroites, en plus grand nombre donc sur la même longueur de rue.

4



L'îlot n'est plus que l'agglomération des maisons, il n'a pas de logique propre, il ne suggère aucune organisation du bâti<sup>4</sup>.

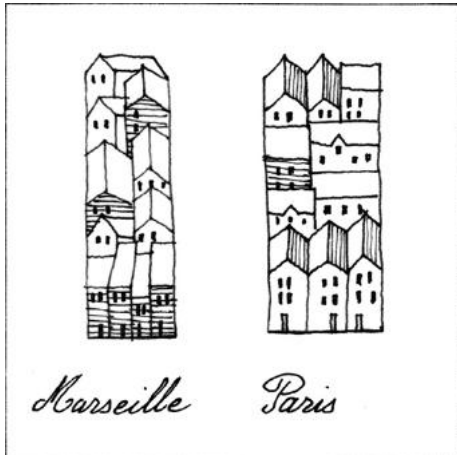
La maison affirme encore son autonomie par le refus des alignements horizontaux : les décalages systématiques de niveaux des corniches et des fenêtres d'une maison à l'autre sont peut-être le résultat, non seulement d'une ignorance des alignements, mais du refus délibéré de les mettre en œuvre. Ce n'est en tout cas pas le résultat des pentes de terrain, ni des époques de construction, puisqu'aussi bien on trouve des rues plates et homogènes où le jeu des hauteurs différentes est compliqué à plaisir.

La maison renvoie à la rue, directement, par-dessus l'îlot. Mais la rue elle-même ne présente pas ses aspérités, ses poses caractéristiques des villes médiévales du Nord. Elle ne possède pratiquement aucun monument mémorable avant Puget. Les places publiques sont rares et indigentes : alignées le long des axes, elles font office de carrefours des trois places qui se succèdent sur la Grand Rue et la Rue Caisserie, seule la place Jauguin invite à l'arrêt ; c'est un élargissement qui introduit la Montée des Accoules et la Rue Caisserie ; celle-ci est continuée sans à-coups par la Place de Lenche, élargie et bornée ; c'est tout. C'est vers le Vieux-Port que la ville est orientée, c'est vers lui que l'animation converge.

Les deux axes sont très différenciés, comme dans de nombreuses villes. Mais à Paris par exemple, leur croisement produit la centralité, ils découpent une trame d'îlots non systématiquement orientés : on tourne au coin d'une rue, pour trouver une rue équivalente. À Marseille, on ne tourne pas : qu'on imagine le trafic des portefaix le long des voies Est-Ouest, qu'on prenne la mesure de cette discrimination « fonctionnaliste » : la ville basse ne retient pas plus les hommes que les marchandises : ils circulent comme elles s'échangent.



1. La légende de Protis et Gyptis est résumée dans les pages du Guide Michelin. Les textes d'Aristote et de Justin qui s'y rapportent sont cités par Michel Clerc, *Marseille antique*, Pages 115 à 120.



2. Pignon sur rue : l'expression consacre l'importance de la représentation en architecture.

3. À Marseille, le système ne survit après le Moyen-Âge que contre les pouvoirs en place : à partir de 1565, ils chercheront à détruire les appendices qui « défigurent et obscurcissent » la vieille ville ; ils y parviennent très progressivement, malgré la résistance des habitants.

Schéma des percements réalisés par Haussmann :

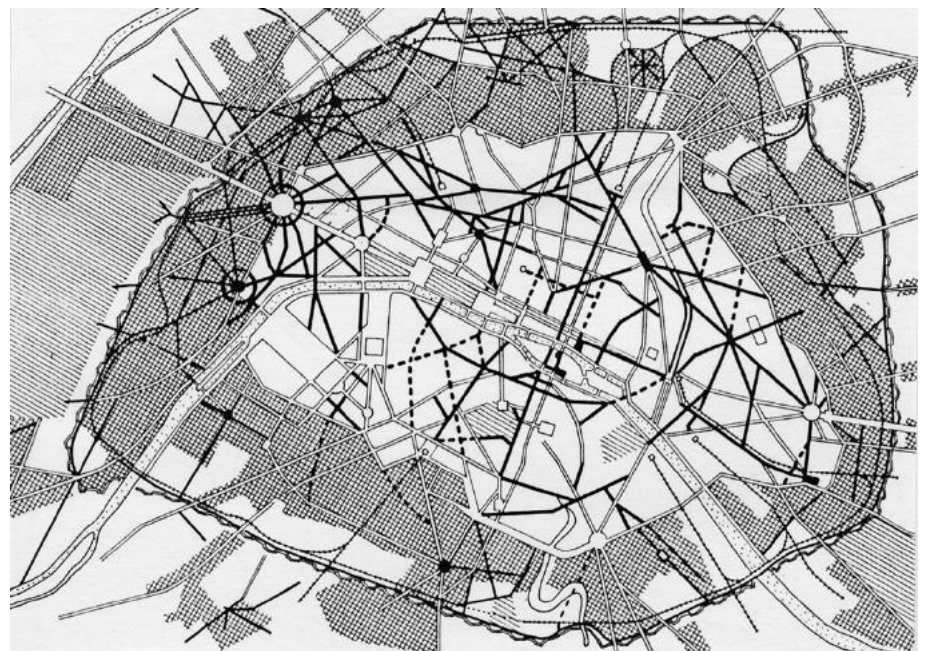
- en blanc les rues existantes, en noir les nouvelles rues, ouvertes sous le Second Empire ;
- en traits réticulés les nouveaux quartiers ;
- en traits hachurés les espaces verts.

Les négociants brassent les épices, les cotonnades, les huiles rares. Elles viennent d'Orient, d'Afrique ou d'Italie, elles repartent aussitôt. Et la ville basse, par sa forme, renvoie encore à la mer, aux collines, ailleurs.

Que pleure Victor Gély ? Les places où il aimait rêver, les rues où il flânait avant de rentrer chez lui, non loin de la Porte d'Aix ? Non : les bastides alentour, et surtout la montagne, la mer et ses plages, les anses, les bassins où il jouait enfant : ses « edens de plaisance ». Marseille est fondée par le mariage d'un marin grec à une princesse indigène <sup>1</sup>.

C'est aussi un carrefour géographique : à l'ouest s'étend une terre deltaïque, instable et inconsistante ; à l'Est, ce sont des falaises, et entre elles des rades bien protégées mais difficilement accessibles par la terre. Marseille noue son sort entre les deux, d'être bien protégée, et largement ouverte à l'intérieur des terres. L'absence de centralité renvoie directement au site, au géographique, omniprésent dans la ville depuis ses origines : « depuis que le gaz infect a détruit tout germe végétal en ton sein, ô Marseille, tu n'es plus ma mère ».

Unité élémentaire de la ville, la maison marseillaise n'est pourtant pas le lieu d'un contenu social précis. Comme plus tard dans le trois fenêtres, c'est la même maison qu'occupent le riche et le pauvre, d'une pièce à 5 ou 6 maisons, selon la fortune et l'importance de la famille. Dans cette ville de commerçants, la maison fonctionne à la manière d'une unité abstraite : elle s'additionne à d'autres dans l'îlot, indéfiniment, on l'accumule dans la famille. Elle n'a pas le luxe de représentation des maisons italiennes, elle n'a pas « pignon sur rue » <sup>2</sup> comme au Nord : à de très rares hôtels près, elle ne représente rien d'autre qu'elle-même. Le jeu social s'exprime ailleurs, dans le labyrinthe des souterrains, à travers les passerelles qui encombraient les rues du Moyen-Âge : les familles et les clans, leurs alliances ou leurs rivalités se superposent à la ville, à la manière d'un organigramme ; sa structure euclidienne est pervertie par un schéma topologique <sup>3</sup>.



# MARSEILLE ET PARIS

1. À propos de l'extension de Marseille au XVII<sup>ème</sup> siècle : Jean-Marc Chancel, *Urbanisme et morphologie architecturale : la genèse d'un processus moderne. Le quartier Belsunce : une étude de cas à Marseille.*

2. L. et A. Benet À Monsieur le Conseiller d'État, Préfet des Bouches-du-Rhône, Chevalier de la Légion d'Honneur.

1. L. et A. Benet À Monsieur le Conseiller d'État, Préfet des Bouches-du-Rhône, Chevalier de la Légion d'Honneur.

2. Augustin Fabre Les rues de Marseille Tome I Pages 65 à 76



Le Palais de Lonchamp – L'escalier.

Le « glorieux passé » commerçant de Marseille est très largement célébré dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Mais il y a longtemps que la structure urbaine qu'il a générée est dévalorisée et incomprise. Et ce qu'on rattachait encore au début du siècle à de très « humbles monuments » que visitent avec plaisir les étrangers, que leur montrent les vrais Marseillais avec « complaisance », ces origines respectables et antiques, ne sont plus évoquées qu'en termes abstraits. Puget avait tenté d'imposer deux siècles auparavant un style somptueux, non seulement aux monuments qu'on lui a laissé faire, mais aux logements et aux façades des maisons. Ce fut un échec : par entrepreneurs interposés, une certaine tradition a survécu, modernisée (on a vu, chapitres 3 et 4, la filiation entre la maison médiévale et le trois fenêtres ; au baroque, au grand art, les Marseillais n'y « entendent rien », disait Arnould<sup>1</sup>.

Ce que Louis XIV n'a pas pu imposer, Napoléon III y parviendra : sous le Second Empire, tous les regards sont tournés vers Paris qui, déjà sous la Restauration, « s'accroît et s'embellit chaque jour par les soins du jeune ministre que Marseille lui a donné, l'élan général vient de lui aux grands travaux qui enrichiront la capitale et la France. Marseille doit entrer dans ce mouvement général d'améliorations »<sup>2</sup>.

Fort de cet exemple, on s'afflige de la médiocrité qu'on croit voir à Marseille : « notre ville, malgré son opulence, n'offrirait rien qui répondit à l'idée que son prodigieux commerce peut donner »<sup>1</sup>.

L'extrême indigence de Marseille en matière de monuments dignes d'être admirés sera une préoccupation constante des pouvoirs publics qui en édifieront beaucoup. Augustin Fabre en a presque honte, qui consacre un chapitre entier de son livre à cette question : « pourquoi Marseille. n'a-t-elle pas de monuments ? »<sup>2</sup>.

Les références viennent de Paris mais Marseille est puissante. Bodin et Clément veulent en faire « la plus belle ville du monde ». Pour leur compte, L. et A. Benet, bien qu'inspirés par les galeries couvertes qui sont inaugurées à Paris et par son Palais Royal, veulent le leur établi « sur une plus grande échelle, avec une plus grande magnificence » que l'original.

Ils s'inquiètent : « le Gouvernement permettra-t-il qu'un bazar dont la forme, l'étendue, l'architecture éclipsent le Palais Royal soit bâti à Marseille ? »

Ils nous rassurent : « il n'y a qu'une France, et le Gouvernement qui siège à Paris est celui du pays entier. Un embellissement à Marseille est un embellissement au pays ».

Ils s'indignent : « ce serait supposer d'ailleurs et bien gratuitement à nos gouvernants des vues bien étroites et bien mesquines ».

Et d'un projet à l'autre ils se rétractent : « quelle comparaison pourra-t-on jamais établir entre le Palais Royal et le bazar marseillais ?... Ce sera toujours à Paris, foyer d'arts et de sciences que se rendra le visiteur de la France, qui ensuite viendra à Marseille, parce qu'il est de mode de voir cette ville comme d'aller à Hyères ou à Nice pendant l'hiver. »

Au jeu complexe de la vantardise et de la flagornerie, les architectes s'en tireront plutôt mieux que les politiques : Marseille tiendra son rang, et parmi ses visiteurs, de nombreux architectes viendront voir le Palais Longchamp ou Notre-Dame de la Garde (la Bourse sera très critiquée par contre). En tout état de cause, il ne s'agit que d'être au premier rang d'un style et d'une école dont le centre reste Paris (pour la couleur locale, voir les « thèmes marins » des modénatures et n'en demander pas plus !).

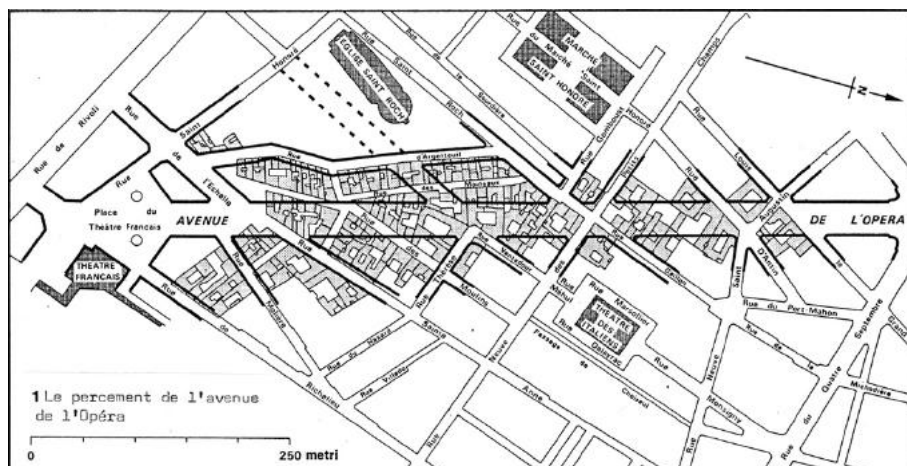


Le Baron Haussmann.

*De la même façon, ce sont les grands travaux d'Haussmann qui inspirent les projets de rénovation. Mais la percée, telle querelle est mise en œuvre à Paris, n'est pas exportable. La vieille ville est largement plus déconsidérée que ne le sont les vieux quartiers de Paris ; elle est objectivement plus délabrée et impraticable. Un réseau de percées qui la laisserait subsister pour l'essentiel serait hors du propos ; à savoir, non pas l'aération, le découpage et la rationalisation d'un centre existant, mais la création d'un centre nouveau : c'est ce qu'ont bien compris les financiers, qui proposaient une rénovation complète ; c'est ce qu'a confirmé l'échec de la rue Impériale et le renoncement au seul projet rentable, la destruction.*

Mais la percée pose encore, dans le cas particulier de Marseille, d'importants problèmes techniques liés au relief et à la structure urbaine.

Réduite à deux traits parallèles, la percée s'installe n'importe où, relie tous les points imaginables d'un territoire. Mais le processus d'insertion et d'exclusion que mettent en évidence Castex, Depaule et Paneray pour qualifier le rapport de la percée à la ville se joue ailleurs : îlot par îlot, maison par maison, il est pensé en fonction d'impératifs précis.



Le percement de l'avenue de l'Opéra à Paris.

La percée haussmannienne définit deux types d'interventions : la coupure d'un îlot d'une part ; il s'agit, à Paris, d'îlots le plus souvent rectangulaires et de grandes dimensions, qui permettent une reconstitution parcellaire. D'autre part, la création d'îlots entiers, le plus souvent triangulaires, rectangulaires quand la percée est parallèle à la trame.

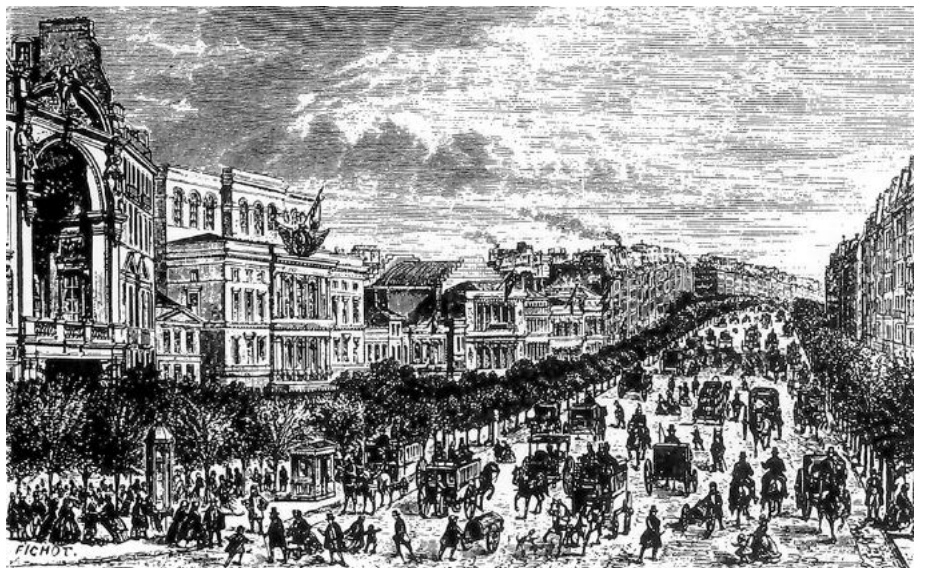
Un essai illustre, à Marseille, ce type de percée : le projet Vaucher, à titre d'indication puisque le secteur concerné ne fait pas partie du projet à proprement parler : il est étriqué, à la mesure des îlots marseillais, de ses maisons et de ses rues. Qu'on admette comme impératifs des façades amples et hautes, des rues suffisamment larges desservant les axes, il est inacceptable et avec lui disparaît le savant travail du collage.

Restent les îlots entiers, et un deuxième problème apparaît : le relief. Qu'on admette encore la nécessité de rues droites et peu pentues, elles imposent d'importants travaux de terrassement, et des dénivelés considérables qu'il faut rattraper : « il sera établi, pour les piétons, des escaliers en pierre, et deux ou trois ponts élégants, quoique provisoires, en fonte ou en tôle seront établis » ? Currel, Cahier et Corso l'envisagent à titre provisoire, entre deux opérations, c'est au même titre qu'a été construite la Rue Impériale. Ces rues barrées par de formidables murs hauts de plus de dix mètres, les publicités dont on les a recouverts et qu'on découvre petit à petit en arrivant par la Rue Colbert, en manière de perspective, l'église qui surmonte l'un des murs, et plus encore les trois maisons toutes simples au sommet de l'autre, dont les trois étages dominant et écrasent les façades monumentales établies dix mètres plus bas, à grand renfort de colonnes et d'attiques, ces escaliers qu'on gravit oppressé, entre deux pignons distants d'un mètre cinquante à peine l'un de l'autre, tout cela me ravit. Mais c'est le lot des architectes pervers et d'eux seuls.

Les Grecs avaient certaines idées sur la façon de bâtir les villes, qu'un certain Grec a codifiées en système urbain. Ils en ont construit un peu partout, et ce n'est pas une pente un peu raide et le tracé capricieux des collines qui ont troublé les Phocéens.

1. À Paris, le quartier de l'Hôtel de Ville et l'Île de la Cité subissent le même sort. Mais l'importance des éléments existants, la Tour Saint-Jacques, Notre-Dame, la Conciergerie, la Place Royale, et surtout le rôle structurant de la Seine empêchent que soit posé le problème en termes généraux.

Hausmann a percé Paris dans tous les sens, et d'une telle façon qu'il a changé la ville entière : il l'a enrichie d'un jeu d'échelles contradictoires, d'une tension particulière qui fait système. Il a été créé à Paris et pour Paris. À cause de Paris, il a une vocation hégémoniste : c'est son exemple qu'on invoque, c'est de lui qu'on tire sa légitimité, c'est avec lui qu'on rivalise, c'est de lui qu'on tire son vocabulaire formel, que ne sauraient troubler quelques difficultés techniques s'il s'agit bien d'une idée de ville. Il a montré déjà et continuera à montrer sa capacité à l'extension, aux faubourgs, voire aux banlieues. On lui demande un centre : le système haussmannien passe à Marseille son examen de sortie.



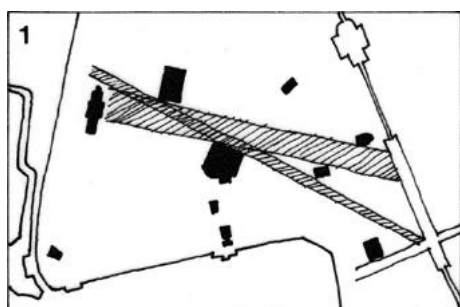
Faubourg du temple Paris France, 1870, dans Aldo Rossi, *Architecture de la ville*.

## 5. D'UN PROJET À L'AUTRE

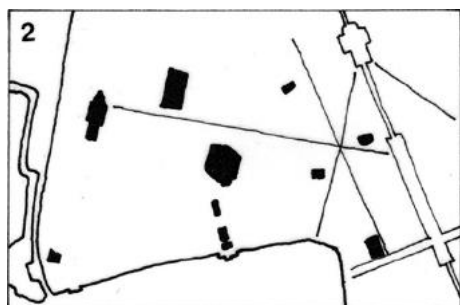
1. Bodin et Clément critiquent les projets de tunnel évacués depuis longtemps, mais ne mentionnent aucun de leurs concurrents sérieux.

Aucun des architectes ou des financiers qu'intéressent l'affaire ne fait état des projets antérieurs aux leurs : ils sont le seul, bien sûr~ Mais la plupart d'entre eux entretiennent des relations suivies avec la Mairie et la Préfecture ; les projets se succèdent, suscitent des commentaires et des critiques, dont les autres concurrents ont connaissance. Ils ne sont pas placés en position de concours – et on a vu que ce n'est pas le projet qui est jugé en dernier recours, mais la proposition. Ils participent tous plus ou moins d'un progrès, d'une définition progressive des besoins et des possibilités. L'exemple le plus clair de cette évolution, c'est le projet Cure, Cahier et Corso, modifié à l'initiative de De Chambine.

### PERVERSION



En 1855, le bassin de La Joliette est achevé depuis deux ans, il est encombré et on en prévoit d'autres. Mais on ne mesure pas encore l'extension qu'ils vont prendre en direction du Nord : l'essentiel du trafic passe à la Joliette et l'axe qu'on juge nécessaire pour relier les nouveaux ports au centre de la ville, on l'imagine plutôt d'Est en Ouest que du Nord au Sud. Le parti d'économie choisi par les architectes de conserver les monuments existants laisse assez peu de choix en matière de lignes droites : deux sont possibles, une première qui passe au Nord de l'Hôtel-Dieu et au Sud de l'Église des Prêcheurs, et une autre située dans une enveloppe limitée par la Charité et Saint Martin au Nord et au Sud par La Major, l'Hôtel-Dieu et les Prêcheurs<sup>1</sup>.

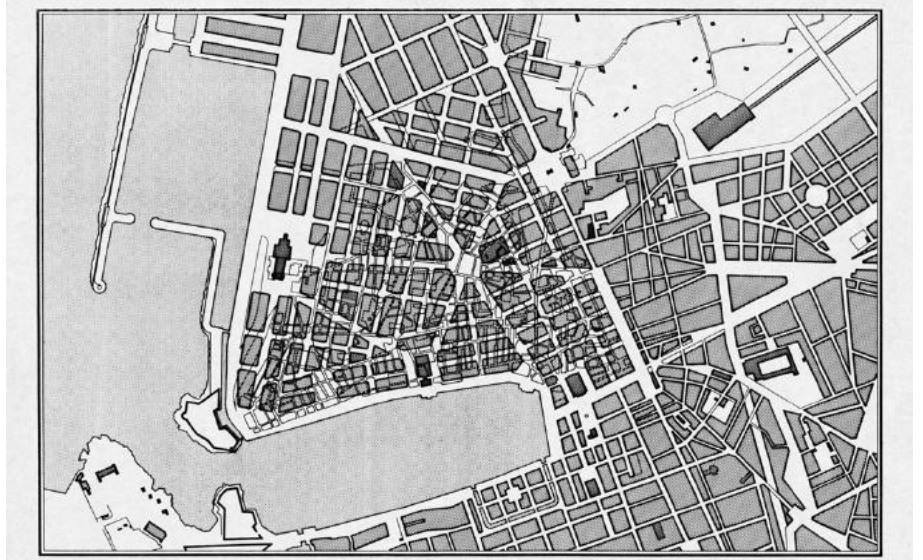


La première aboutit sur la Canebière dont elle coupe les belles (et chères) façades ; redressée au plus près des Prêcheurs, elle arrive à l'angle du Cours et de la Canebière, et c'est la solution que choisiront Dettol et Charpentier.

Curel, Cahier et Corso placeront leur axe dans l'enveloppe de la seconde. Cette future « Rue Impériale » est fixée par l'intersection de deux rues : la rue Ste Barbe prolongée en ligne droite jusqu'au port, et une des rues latérales de la Bourse. Alignée sur la façade de la Charité, elle débouche sur la future cathédrale, projetée mais pas encore dessinée, et forme avec les deux rues citées un carrefour symétrique<sup>2</sup>.

Le plus symétrique possible : convenablement tracée, la figure couperait la Charité en deux. E, fait, la largeur de la Rue Impériale déforme le dessin du carrefour, mais on peut supposer que telle a bien été leur démarche : les deux rues sont importantes ; la rue Ste Barbe est le résultat avorté d'un des projets d'Arnould au XVII<sup>e</sup> siècle, à savoir une patte d'oie qui partirait de la Porte d'Aix, et dont elle aurait été l'une des branches ; quant à la rue latérale de la Bourse, elle participe des plans partiels antérieurs. Elles auraient toutes les deux figuré dans les premières esquisses, à l'état de simples traits, leurs largeurs et celle de la Rue Impériale n'auraient été définies que plus tard, et la figure centrale affaiblie.

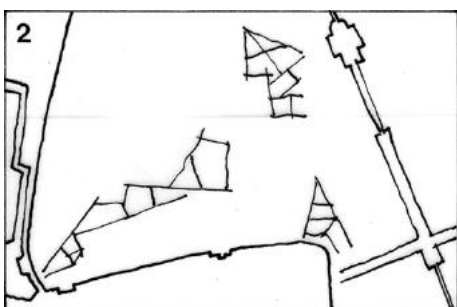
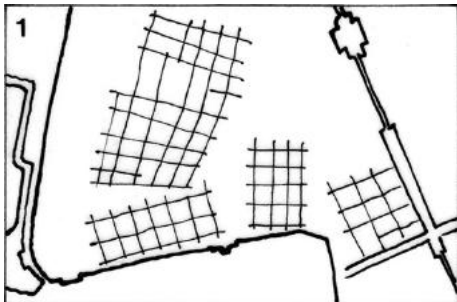
La Rue Impériale est doublée d'Est en Ouest par la Grand Rue prolongée et redressée, ainsi que la Rue Caisserie, tandis que du Nord au Sud, c'est la Rue Negrel qui est prolongée des deux côtés.



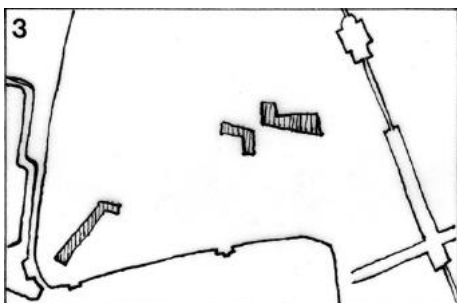
*Projet municipal, Delestrac, juillet 1858, Pur 1980.*

On distingue très facilement trois catégories d'îlots. Les premiers constituent des trames carrées, ils sont relativement homogènes par leurs dimensions, autant à l'intérieur d'une trame que d'une trame à l'autre : ce sont des carrés d'environ 40 mètres de côté. Viennent ensuite une série d'îlots quadrangulaires et triangulaires de dimensions variées, et trois îlots particuliers, en forme de L.

L'orientation des trames carrées est toujours sensiblement la même, vers les points cardinaux. Mais, alignés sur l'un ou sur l'autre des axes existants, elles se déforment à la mesure de leurs convergences. Entre la Rue Negrel et les ports, elles s'alignent de part et d'autre de la Rue Impériale, du Boulevard des Dames à la Grand Rue, et se déforment au contact de l'Hôtel-Dieu. Entre la Rue Ste Barbe et la Rue Negrel, de la Rue Impériale au port, la trame est alignée sur la Grand' Rue. Une autre s'aligne le long des quais jusqu'à la Rue Caisserie qui leur est à peu près parallèle. Enfin, la Bourse organise une dernière trame, le long de la Canebière et du Cours.<sup>1</sup>

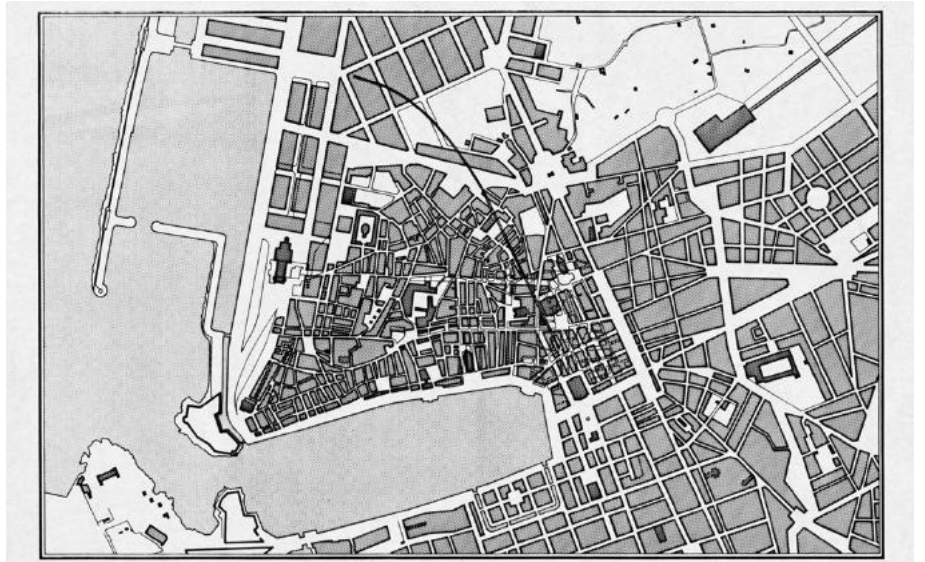


Les îlots triangulaires et quadrangulaires absorbent les déformations d'un axe à l'autre<sup>2</sup>.

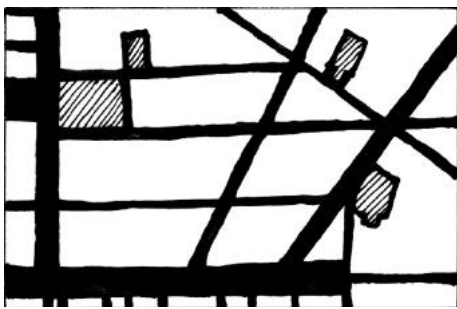


Enfin, les îlots en L correspondent aux limites des buttes<sup>3</sup>. Le tracé des niveaux des Rues Négrel et Impériale entaille assez profondément les buttes des Carmes et des Moulins : les îlots en L assurent le dénivelé là où il est le plus fort. Sans qu'il en soit fait mention, on peut supposer que les architectes prévoyaient des îlots à cheval sur deux niveaux, comme le seront plus tard certains de la Rue Impériale. Il est fait mention, sur ces deux buttes, de « vastes cités ouvrières », et on peut supposer encore qu'ils les prévoyaient là, dans les plus grands îlots du projet. Quant au troisième L, il suit le dénivelé de la troisième butte, mais sans nécessités aussi strictes que les deux précédentes.

Le tracé des trames est très largement déterminé par des règles simples d'alignements et de régularités ; et tout fonctionne comme si les architectes cherchaient la trame la plus banalisée possible, simplement contraints à l'évènement par des contradictions inhérentes au terrain.



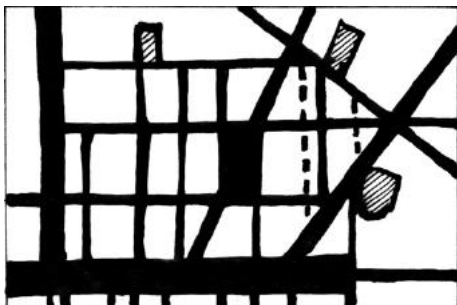
Projet Vaucher, 1855, Pur 1980.



1.



2.



2.

La trame de la Bourse en est l'exemple le meilleur. Le prolongement de la Rue Saint-Ferréol est une vieille idée, déjà utilisée par Rivalz, Poncet et Vaucher, et par ailleurs assez naturelle : on aligne, et le plus bêtement du monde. Il faut des rues de part et d'autre de la Bourse, on les prolonge aussi<sup>1</sup>.

Au même moment, Vaucher produit un plan plus sophistiqué, qui divise encore les îlots et organise une série de perspectives ; on se contente ici de ces trois rues, qui découpent des bandes assez régulières du Nord au Sud – et qui peut-être ont donné l'échelle des autres trames.

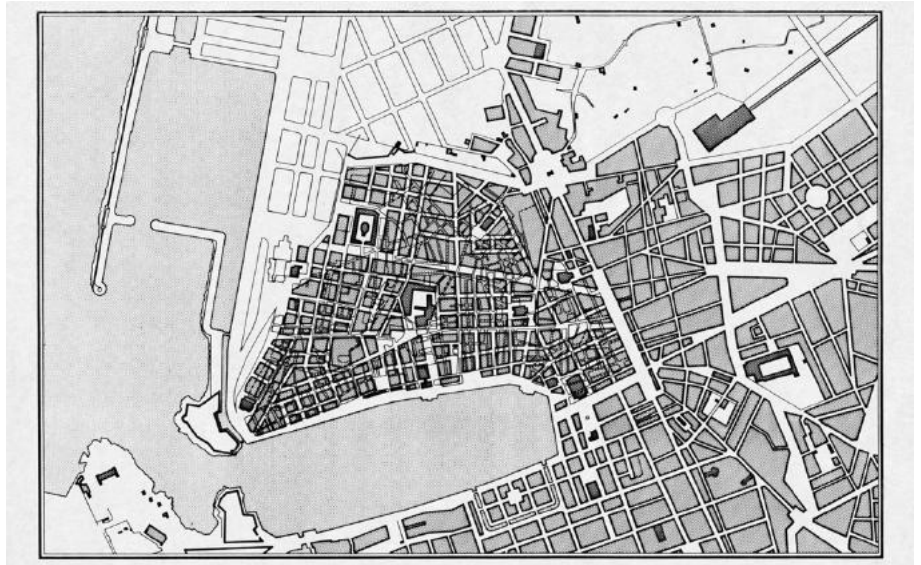
D'Est en Ouest, on a déjà deux rues : la rue des Fabres qui existe, et la rue derrière la Bourse, aussi nécessaire que ses rues latérales. L'échelle est donnée par les îlots entre la rue des Fabres et de derrière la Bourse : on reproduit<sup>2</sup>.

Du reste, une fois la Grand Rue tracée, il n'y a guère d'autres solutions acceptables : la seconde rue créée avec la Grand Rue un immeuble d'angle étroit ; poussée plus au Nord, la rue aurait repoussé l'angle, rompant l'alignement du Cours ; la rue plus rapprochée de la Bourse, les îlots auraient été plus étroits encore que la première rangée. Les deux rues suivantes tombent bien : la Grand Rue coupe l'îlot central en diagonale, on évide et on supprime deux tronçons la figure est connue, et elle plait. La dernière rue enfin rompt le rythme ; poursuivi, il aurait créé deux îlots trop petits<sup>3</sup>.

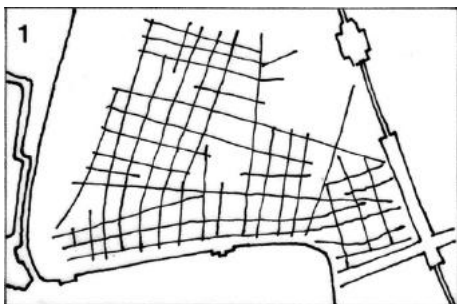
Ces résistances du terrain au projet le plus régulier possible, elles sont de l'ordre de la mémoire, mais d'une mémoire économique et procédurière. Les monuments sont conservés, nous l'avons vu, par souci d'économie. Et de nombreuses traces peuvent s'expliquer encore par la procédure envisagée : un travail morcelé. On a vu les problèmes qu'ils posaient, et afin de limiter au maximum le nombre de ces rampes, de ces escaliers et de ces ponts dont la Rue Impériale nous a laissé quelques échantillons, les auteurs ménageaient d'importantes ruptures : ce sont les rues et les places qu'ils conservent, et capables de faire tampon entre une opération en cours et une autre à venir. À l'inflexion de la Grand Rue, on dégage une place triangulaire. Un calvaire est conservé, mais sa destruction n'est que différée ; elle sera détruite plus tard « pour ne pas intercepter le magnifique alignement en ligne droite que présentera la Grand Rue. »

Et la Place Neuve, la Place des Vivaux, le décroché des îlots à sa droite, le long du port, aussi bien que les rues existantes ne sont conservées que par nécessité, ce qui ne change pas beaucoup, malgré la rupture d'échelle, des modes d'interventions basés sur la parcelle.

Ce que la nécessité et la procédure ne doivent pas cacher, ni ici ni là, c'est que l'utilisation de ces accidents contraints et forcés font l'objet d'un véritable savoir de la récupération : à défaut de grands architectes, on a affaire à d'habiles bricoleurs.

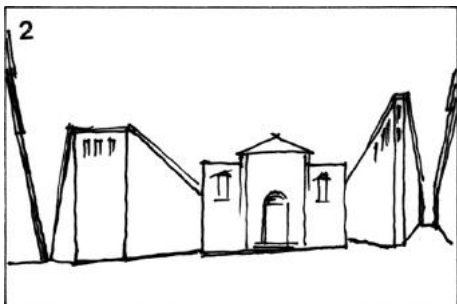


*Projet Cahier, Corso, Curel, 1855, Pur 1980.*



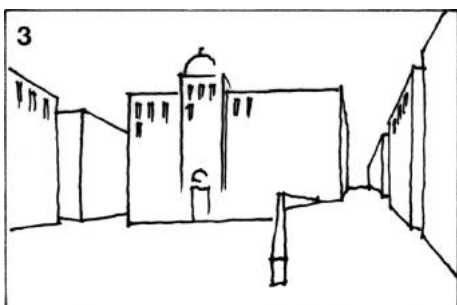
Trames, tissus, les images parlent d'autant mieux que c'est un ouvrage de dimes. Une ville par morceaux, des trames contradictoires, mais pas un patchwork délibéré : un rapiécage.

La procédure détermine les morceaux, on les recoud au mieux, on épissure quand c'est possible : les rues qui descendent de la Vieille Charité s'alignent sur celles qu'ordonne le port.



Celles qui viennent du Cours par derrière la Bourse s'alignent sur la Grand Rue (deux îlots triangulaires et le tour est joué) et continuent ensuite le long des quais<sup>1</sup>. Quand ça s'effiloche, quand la couture ne prend pas sur la trame trop lâche, quand vraiment on a tout essayé et qu'on ne peut plus faire autrement, on brode.

On brode sur la butte des Carmes, et c'est assez joli : une rue monte le long du L, et au sommet l'église qu'on découvre de travers, encadrée par deux immeubles d'angles, dont un biseauté, qui accentue l'affaissement du sol qui, de ce côté-là, descend<sup>2</sup>. Cette place triangulaire, même sans calvaire, la Grand Rue sans accros, mais dont on voit de très loin la montée – au-delà du calvaire, elle monte – et comme perspective un carré de ciel bleu – de l'autre côté, ça descend ; et quand on entame la butte, les murs qui se dérobent sur la gauche : une place sur deux niveaux, et une façade au bout ; mettez-y un élément vertical déporté, une fontaine en avant, le long du mur qui soutient la Grand Rue<sup>3</sup> ; de la broderie encore !

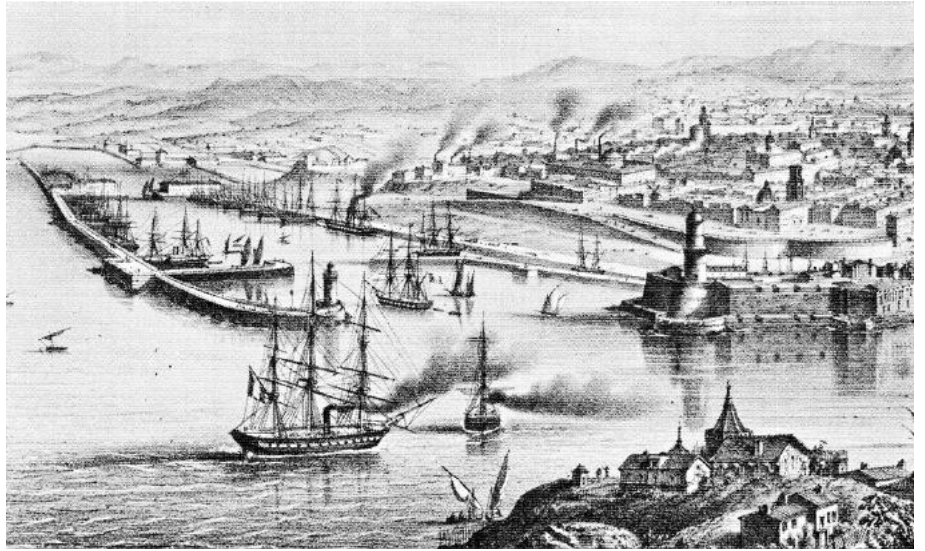


La broderie n'empêche pas que tout est mis en œuvre par ailleurs pour produire la trame « la plus monotone possible » ?

De ce point de vue, le plan Arnould est infiniment plus complexe : les tridents sont délibérés, les axes sont dilatés et contractés, rythmés et maîtrisés.

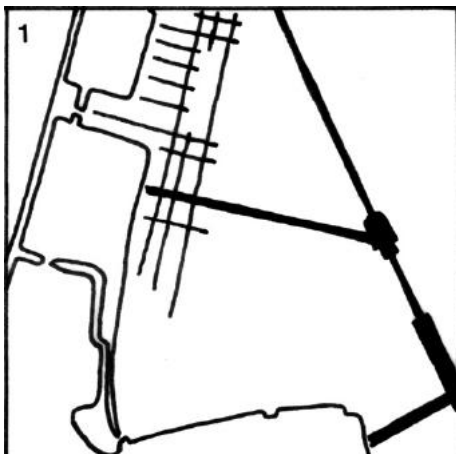
Les « accidents » du plan Curel, Cahier et Corso ne sont que des pis-aller : le projet caché, et en quelque sorte « gâche » par la procédure se révèle avec une opération plus radicale.





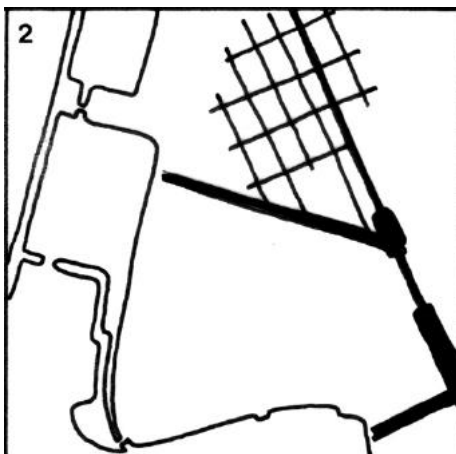
## LES DOCKS

Les docks ne sont pas représentés dans le projet de Curel, Cahier et Corso. Ce n'est pas nécessaire : les nouveaux quartiers leur sont simplement juxtaposés et le boulevard des Dames fait tampon. Mais un contrat est passé entre Mirés et la Ville depuis déjà un an, les plans sont dessinés et publiés : ils vont structurer les projets suivants.



C'est un système d'îlots rectangulaires de 150 mètres par 60 environ. Parallèles aux quais des nouveaux ports, perpendiculaires au Boulevard des Dames, ils s'alignent sur deux rangées jusqu'au chevet de la future cathédrale<sup>1</sup>. À l'intérieur des terres, ils s'organisent le long de la Rue d'Aix<sup>2</sup>.

Clément remarque que dans tous les projets conçus pour occuper l'emplacement des terrains du Lazaret, « pas un seul ne se préoccupe de la proximité de la vieille ville ; pas un seul ne fait entrevoir que ce point qui sépare ces terrains de la vieille ville de Marseille est susceptible d'extension et d'embellissements, pas un seul n'indique que ce point pourrait être un jour le trait d'union joignant trois grands centres de population » ? Cette opinion brutale mérite d'être précisée.



Il n'y a pas, c'est vrai, de réflexion sur les vieux quartiers : ils ne sont pas traités, ils ne suggèrent aucune forme à laquelle les docks seraient subordonnés. Et notamment la partie du projet ordonné par le Boulevard des Dames et les nouveaux ports est réduite au minimum. Mais par-dessus la ville médiévale, le projet renvoie dans une certaine mesure à la ville du XVII<sup>e</sup> siècle, au centre, à la Canebière et au Cours.

Pour l'essentiel, les docks privilégient l'axe du Cours et de la Rue d'Aix, déjà étendu au Sud jusqu'au Rond-Point du Prado, maintenant prolongé au Nord tout au long des ports.

La première rue à l'Ouest de la Route d'Aix est dans l'axe de la rue Saint-Ferréol, et c'est sa position qui règle l'écartement des rangées d'îlots. Cette référence au prolongement possible de la rue Saint-Ferréol, on l'a vu, c'est une vieille histoire : Rivalz Ainé la prolonge, Cahier et Corso la prolongent, et les projets suivants n'y manqueront pas ; le projet municipal de 1855 montre qu'on y pensait à la Mairie, et qu'on espérait qu'elle suffirait à relier les nouveaux ports à la ville.

En 1855, le projet est déjà dessiné, il n'est pas encore construit, d'où l'attitude des architectes à son égard : dans l'ensemble, les docks sont traités comme un quartier existant, leur structure n'est pas remise en cause ; dans le détail, et plus particulièrement à proximité du Boulevard des Dames, ils sont redessinés selon les besoins ; et parce que c'est un projet récent et prestigieux, on en reproduit l'échelle, on s'en inspire et on s'y subordonne.



*Projet Cahier, De Chambine, juin 1857, Pur 1980.*

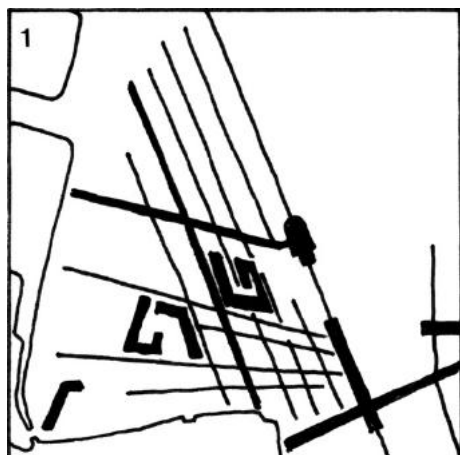
## CAHIER DE CHAMBINE

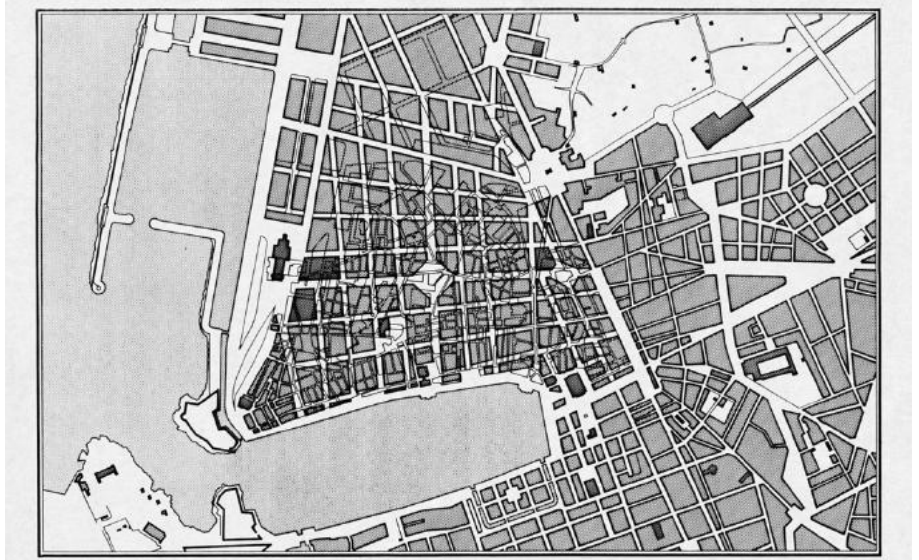
De 1855 à 1857, les temps changent, et les hommes. L'opération se précise, ce ne sont plus des idées qu'on donne, c'est un contrat qu'on s'arrache. Des gens sérieux descendent de Paris : De Chambine est « l'auteur des plans et projets du Boulevard de Sébastopol », il est « recommandé » par l'Empereur. Son projet, je n'en ai qu'un brouillon, dessiné sur un exemplaire du premier plan de son associé Léon Cahier, et lui-même dessiné sur un plan gravé des vieux quartiers. Que ces trois villes superposées sur une même feuille ne vous trompent pas : ce n'est pas le complexe qui s'ajoute au complexe : c'est une épure !

La mémoire ne subsistait que du travail morcelé. On fait les choses en grand maintenant, ce qui faisait référence aux vieux quartiers disparaît : la fourche de la Grand Rue prolongée et de la Rue Caisserie, le prolongement de la rue. Sainte Barbe...

La Grand Rue survit, mais elle est récupérée dans un système qui la dépasse, potentiel chez Cahier et Corso, mis en œuvre par De Chambine : la rencontre en un point virtuel de la Canebière, de la Rue Impériale et de la Grand Rue (et qui plus est, un point important par ailleurs) suggère un tracé des rues en éventail, à toutes fins utiles : ce n'est pas un projet immédiat, mais ça peut toujours servir, plus tard... Les îlots en L subsistent aussi, systématisés en spirales – conception des cités ouvrières : ségrégation, enfermement, etc. Enfin, les ports et les docks s'étendent au Nord, ils nécessitent un axe nouveau dans ce sens : il est aligné sur la trame d'Arcenc, et les autres rues Nord-Sud lui sont parallèles, du Boulevard des Dames au Vieux-Port.

Des spirales sur les buttes, un éventail d'Est en Ouest, la trame d'Arcenc prolongée vers le Sud, et le tour est joué trois intentions suffisent à rendre compte d'un projet<sup>1</sup>.





*Projet Rivalz Ainé, 1855, Pur 1980.*

## EXTENSION

En ce qui concerne l'axe du Nord au Sud et l'éventail, ces intentions ont déjà une histoire, qui commence avec Rivalz Ainé. C'est lui qui introduit, quelques mois après le projet de Curel, Cahier et Corso, une échelle d'intervention nouvelle. Le premier, il découpe des îlots aux dimensions de ceux des docks, le premier, il rase tout, le seul, il propose un nivellement complet du terrain.

Le centre virtuel de son éventail, il le situe plus loin, aux Réformés. C'est une idée ancienne, puisque le Boulevard des Dames semble déjà avoir été dessiné pour former une patte d'oie avec la Canebière et les Allées des Capucines (ce n'est pas un projet explicite, à ma connaissance, mais le Boulevard des Dames, s'il recouvre à peu près les vieilles fortifications, ne s'aligne pas sur elles, ni sur rien d'autre que cet éventuel trident. Encore une fois ce même principe : ça peut toujours servir ! Rivalz Ainé ramène le Boulevard des Dames aux dimensions d'une rue ordinaire, mais systématise le principe de l'éventail. De La Joliette au Vieux-Port, cinq rues sur huit convergent aux Réformés, et le tracé des trois autres n'en est dévié que par la nécessité de s'aligner sur les rues existantes des docks et le transept de la cathédrale.

Une de ces rues convergentes est élargie : c'est une avenue importante, qui prolonge les Allées des Capucines jusqu'au parvis de la cathédrale. Les rues Nord-Sud lui sont perpendiculaires, ainsi que le nouvel axe dans ce sens, qui part, de l'Hôtel-de-Ville jusqu'aux docks.

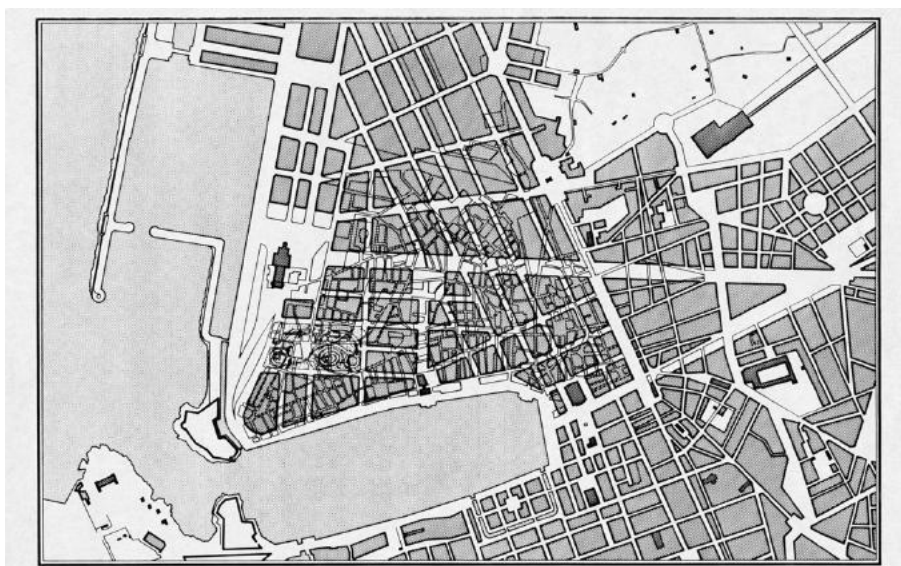
Ces deux axes perpendiculaires organisent ainsi une trame sensiblement carrée, systématique et univoque.

Tout de suite après le projet de Curel, Cahier et Corso, parce qu'il se débarrasse d'une mise en œuvre morcelée, qu'il ne s'encombre pas de procédures compliquées et qu'il construit tout d'un coup, Rivalz réalise la figure déjà implicite chez ses prédécesseurs, il en dévoile la trivialité par dessous le bricolage.

Disons, pour simplifier et en exagérant un peu, que de toute l'histoire du plan carré, de Millet à New-York en passant par Timgad et Florence, c'est le plus pauvre et le plus dénué d'intérêt.

La place centrale n'est qu'un carrefour aux angles trop biseautés, le seul effort sensible tient dans la place qui encadre le Calvaire, et encore celui-ci a-t-il été « déplacé » pour satisfaire aux exigences de la géométrie. L'articulation à la ville est aussi sommaire. Du côté des docks, les rues s'alignent sur les rues, et tant pis pour les coudes qu'elles font entre elles : ils ne sont pas traités ! Vers la ville, l'angle des trames est trop important pour être absorbé : une des rues s'interrompt en son milieu, elle tombe, et plutôt mal, sur un bâtiment public ; le tout organisé autour d'un carrefour du même ordre, en plus petit, que la place centrale.

Le schéma dégagé dans le projet de Curel, Cahier et Corso reste valable, à l'échelle près : une trame rigoureuse et une série de licences, mais, par l'importance des travaux entrepris, une trame sommaire et des contraintes affaiblies, qui réduisent au minimum les licences. Le plan carré peut bien assurer les transitions avec une certaine fidélité. Il s'insère dans la ville, mais ne s'y compromet plus.



*Projet Bodin, Clément, 1856, Pur 1980.*

Au contraire, les plans de l'association Bodin-Clément et De Chambine sont entièrement absorbés au service de cette fluidité.

Dans les deux cas, tandis qu'on conserve l'éventail, l'axe Nord-Sud s'aligne sur la trame d'Arenc.

De Chambine déploie l'éventail sur plusieurs rues, mais ne le rattache pas à son centre virtuel, tandis que Clément le réduit à ses deux axes existants, mais construit en totalité : la Canebière est redressée et les Allées des Capucines prolongées jusqu'à la cathédrale.

Chez De Chambine, le croisement des deux systèmes, l'éventail et la trame d'Arenc, dessine des îlots résiduels trapézoïdaux ou parallélogrammes, subordonnés aux rues, tandis que Clément tente d'assurer une certaine régularité à ses îlots, dans l'esprit de ceux d'Arenc.

La différence dépend des poids relatifs accordés aux deux systèmes. Dans un cas comme dans l'autre, le projet se réduit à leur superposition. Ce qui disparaît, en fait, c'est le modèle.

Si on veut bien n'accorder au mot que son sens le plus trivial, alors, Rivalz Ainé, Cahier et Corso ont un modèle, le plan carré. Ils le reproduisent, il se déforme.

Ni la structure urbaine du centre-ville ni la trame d'Arenc ne sont reproduits par De Chambine ou Clément. Les rues, ils les prolongent, les structures urbaines implicites, ils les systématisent (du trident à l'éventail), les trames, ils les étendent.

À la logique de la reproduction, ils substituent une mécanique d'extension, déjà courante dans les faubourgs issus d'un centre. Et puisque c'est un centre qu'ils entendent construire ? Ce n'est tout au plus que la superposition de deux banlieues.

Cette disparition du modèle conditionne l'attitude des architectes vis-à-vis des quartiers du côté du Fort St Jean, autour de l'église St Laurent. Rivalz Ainé ne le traite pas, et laisse tel quel les rues anciennes. L'économie l'explique peut-être : malgré la proximité de la cathédrale, c'est un quartier périphérique, une sorte de bout du monde, peu rentable.

Mais le parti n'est possible que par la vigueur du modèle : un plan carré, et peu importe l'alentour. Au contraire, les projets de Clément et de De Chambine n'ont pas de frontières nettes. Les contraintes issues du centre et d'Arenc diminuent au fur et à mesure qu'on s'éloigne de l'un et de l'autre : autour de St Laurent, plus de rues à prolonger, plus de systèmes à étendre.

Clément y met un parc. De Chambine est plus troublé encore : il laisse tel quel le premier projet de Curel, Cahier et Corso.

## DILUTION

À Paris, le vocabulaire formel des percées et des extensions est emprunté à l'urbanisme baroque ; elles reproduisent le jeu complexe des tridents et des étoiles inauguré deux siècles auparavant.

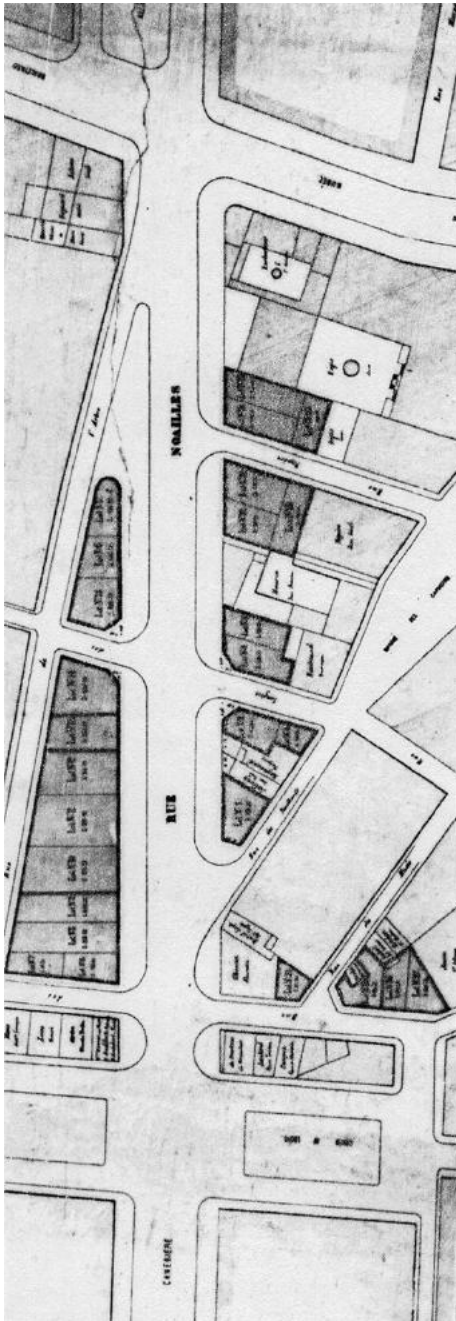
1. Leonardo Benevolo  
*Histoire de l'architecture moderne*  
1. *La révolution industrielle.*

Mais Haussmann est motivé par d'autres impératifs que les maîtres d'ouvrages baroques, il a d'autres buts et intervient avec d'autres moyens, et à plus grande échelle : « l'importance des aménagements urbains de Paris conduit à appliquer les préceptes traditionnels de symétrie et de régularité à une échelle si vaste, qu'ils détruisent souvent l'effet unitaire visé.

Le Boulevard de Strasbourg, qui se dirige vers la gare de l'Est, est long de deux kilomètres et demi, et la trame architecturale est pratiquement invisible dans son tronçon le plus éloigné ; à l'Etoile, les douze façades symétriques de Hittorf se font face à 250 mètres les unes des autres et ne réussissent pas à enfermer cet immense espace dans une perspective ; dans l'enfilade de la Rue de Rivoli, les décorations de Percier et Fontaine sont tellement répétées que l'œil ne discerne plus la proportion entre la longueur de la rue et les autres dimensions »<sup>1</sup>.

L'architecture est en crise. La querelle entre les tenants de l'académisme et le courant néo-gothique aboutit à l'éclectisme. Les styles se multiplient : non seulement classique et gothique, mais encore byzantin, arabe, égyptien, roman, et une ou deux de leurs combinaisons. Et la validité reconnue à chacun d'eux relativise tous les autres : aucun n'a cette force de l'évidence dont s'autorisait auparavant le classique.

Et pour l'art urbain comme dans l'architecture des bâtiments, le style dominant est appliqué par habitude et par commodité, mais sans conviction ni énergie : « en réalité, la conformité stylistique des façades ne vaut vraiment que comme un emballage superficiel, destiné à donner un aspect plausible à un cadre d'un nouveau genre, où les rues et les places perdent leur individualité et se fondent les unes dans les autres, et où le caractère des espaces provient beaucoup plus des mouvements de la foule et des véhicules, que des édifices qui les entourent. Il s'agit d'un milieu encore non différencié, où les formes isolées ne sont accueillies qu'à la condition de perdre leur individualité et de se fondre en un tissu compact aux apparences changeantes et précaires. »<sup>1</sup>



1. Élargissement de la rue Noailles, prolongement de la Canebière, projet adopté.

Ce « cadre nouveau » n'est pas désiré, il ne sera perçu et compris que plus tard, l'œuvre achevée : « c'est ce tableau qu'ont saisi les peintres impressionnistes comme Monet ou Pissarro dans leurs perspectives animées des boulevards parisiens ». Pour l'heure, il n'est définissable qu'en négatif : la fin, sinon du vocabulaire, du moins de l'esprit de l'urbanisme baroque.

À Paris, ces espaces nouveaux sont rattachés aux quartiers anciens. Par le jeu du collage dans les percées, par celui des juxtapositions dans les faubourgs, ce flou renvoie à des quartiers constitués, que ce soit Saint-Severin ou Montmartre. Le centre est reconstruit ; il est encore structuré par le fleuve, et qualifié par ses quais, rythmé par les monuments existants.

L'enjeu marseillais, c'est la table rase, et d'en faire un centre. Ce sont les mêmes ingrédients qu'on utilise, et pour l'essentiel, le « culte de l'axe »<sup>1</sup>.

Il est brillamment illustré par la prose de Clément. À propos de la Canebière, il conteste le projet municipal : « Le projet que l'on propose est une déviation de la ligne droite, et on a voulu nous prouver, par une démonstration des plus subtiles, que cette déviation serait insensible, imperceptible même ; nous n'avons pu être convaincu. Nous ne chercherons pas à opposer nos raisonnements à ceux de l'auteur du projet ; la haute considération qui l'entoure, à juste titre, est une porte hermétiquement fermée à toute pensée contraire. Mais, quelle que soit la puissance du raisonnement humain, alors même qu'il est développé avec un talent vraiment remarquable, elle ne fera pas qu'une ligne bifurquée apparaisse droite ; elle ne fera pas que les effets de la perspective, déjà si disgracieux dans les rues longues et droites, ne soient encore plus choquants lorsqu'ils sont aidés par les lignes ; les règles invariables de la géométrie ne peuvent se prêter à toutes les exigences de la pensée. Nous avons lieu de présumer que ce qui peut paraître invisible avant l'établissement des choses sera plus qu'apparent une fois la chose faite. Dès lors, nous concluons que l'harmonie de la ville de Marseille exigera que nos neveux reviennent sur nos pas. »

Aux architectes près, les Marseillais ignorent cette cassure de la Canebière : c'est pourtant bien ainsi qu'elle a été prolongée<sup>1</sup>. Ils l'ignorent comme le touriste qui ne remarque pas le biais de la nef de Notre-Dame à Paris, qui au contraire en exaltent la profondeur. Quant aux architectes, ils n'ont pas oublié la leçon, pas plus que l'ensemble de leurs prédécesseurs du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Clément, contre toute vraisemblance, se fait le défenseur de l'œil contre la raison : c'est son problème. Qu'il existe : c'est un symptôme qui engage tous les architectes, et témoigne de leur trouble en face du savoir de leur métier.

L'ignorance et l'aveuglement conduisent Clément au pire : la Canebière redressée est plutôt mal fichue, bien trop large dans sa partie haute ; la rue d'Aix est élargie aux dimensions du Cours, et il y perd une fermeture, une aspérité qui invite à l'arrêt et lui donne de ce côté-là un air de place, la Porte d'Aix en est ridiculisée ; sa place est à peine plus large que l'avenue qui y mène ; enfin les Allées des Capucines prolongées en ligne droite ratent l'axe du transept de la cathédrale et la déformation qui aurait été nécessaire est si imperceptible qu'elle varie d'un fond de plan à l'autre ; j'ai dû, quant à moi, biaiser l'axe pour le faire aboutir au même endroit que l'original ; sur mon fond de plan, la ligne droite tombait bien.

Bodin est connu à Marseille comme un architecte laborieux, Corso est plutôt bon. Ça n'explique pas tout. Corso, empêtré dans le vernaculaire, peut faire l'économie d'un plan rigoureux et jouer la carte de l'habileté. Qu'aurait-il produit sur une table rase ? Son collègue Cahier associé à De Chambine ne s'en tire pas beaucoup mieux que Bodin et Clément : ça et là, c'est la même absence de centralité, de tout événement architectural, la même vacuité.

Ces productions ne sont compréhensibles que dans l'atmosphère confuse de l'éclectisme : que ce soit à l'urbanisme baroque ou au plan en damier, les références sont utilisées sans conviction.

Le renversement que veut cacher Clément, de l'œil à la raison, devient la règle : ce qui était du ressort du visible en vrai grandeur, encore à l'œuvre dans le premier projet de Curel, Cahier et Corso, devient un jeu abstrait du plan : des lignes droites qui se combinent de façon plus ou moins savantes.

La tentative de Rivalz Aîné d'imposer un carré semble énergique. Au regard de la relativisation générale des modèles, elle est plutôt dérisoire. Bodin et Clément, Cahier et De Chambine préfèrent étendre ce qui existe (la trame d'Arenc et l'éventail) que copier un modèle, prolonger plutôt que reproduire. La reproduction suppose un modèle crédible. L'extension se suffit à elle-même (c'est déjà là...)

La fluidité, sous-tendue à Paris par l'épaisseur des quartiers existants, est expérimentée à Marseille dans tout sa sécheresse. Le regard qu'y portera un Monet, la réinterprétation qu'en livreront les rationalistes vont susciter un urbanisme nouveau.

Pour le moment, cette fluidité témoigne surtout de la dilution de l'idée de ville : non seulement une idée de la ville, mais – c'est le privilège de l'éclectisme – de l'idée de ville.

## 6. D'UNE SCÈNE...

Les graves questions qu'entraîne la création d'une ville nouvelle, ça ne passionne pas forcément les brasseurs d'affaires. Avant tout, ce qu'exige l'activité des nouveaux ports, ce que réclament les commerçants qui les pratiquent, ce qui intéresse la ville, ce sont des moyens de communication entre Arenc et le centre.

Les architectes leur proposent une rénovation complète de la vieille ville. C'est un projet financier cohérent ! Ils en exaltent la splendeur future. C'est de bonne politique. Quand ils en ont fini des mots ronflants, ce sont les axes qu'ils décrivent avec minutie, ce sont leurs points de départs et d'arrivées qu'ils précisent, c'est leurs pentes qu'ils détaillent. Et pour ce que vaut un projet au regard de la proposition financière qu'il accompagne, ce sont les axes qui sont jugés, leur commodité pour les véhicules, leur facilité de mise en œuvre, et d'abord, d'un point de vue technique, célébrer la fin de l'art urbain, les Marseillais en auraient bien fait l'économie. Pour les mêmes raisons, ils vont participer des débuts de l'urbanisme.

Depuis une cinquantaine d'années, deux personnages prennent de plus en plus d'importance en ce qui concerne le savoir sur la ville : le docteur, quand il brandit le spectre de la tuberculose, et l'ingénieur.

Le premier porte un regard nouveau sur les vieux quartiers. On l'a vu à l'œuvre, sa cause est entendue. Le second est chargé par la ville et la mairie de juger les projets des architectes. Il va prendre leur place.

Je n'ai pas trouvé les avis rendus par les services municipaux. Ceux du département suffiront, j'espère, à illustrer mon propos. Le préfet qui reçoit les projets les renvoie systématiquement aux services des Travaux Publics. L'ingénieur qui les dirige rend un premier avis favorable sur le projet Vaucher : il trouve le tunnel bien tracé et approuve ses points de départ et d'arrivée : derrière la Bourse, et à la place de la Joliette. Une page manuscrite lui suffit pour en juger, y compris les formules de politesse et quelques considérations financières.

Il aura besoin d'une dizaine de feuillets pour critiquer le projet de De Chambine.

La Rue Impériale lui déplaît : elle aboutit derrière la cathédrale, à dix ou douze mètres au-dessus du niveau des quais et les véhicules doivent alors emprunter la Rue de l'Évêché Jusqu'au Boulevard des Dames avant de pouvoir accéder aux ports : à partir du croisement de la Rue Impériale avec l'axe nord-Sud, le chemin est plus court si on emprunte ce dernier jusqu'au Boulevard des Dames ; la Rue Impériale lui semble donc inutile, et ne justifie pas les travaux de nivellement qu'elle rend nécessaires.

Il n'aime pas beaucoup plus l'axe qui va du Nord au Sud ; il arrive derrière la gare maritime, il faut une fois de plus longer les quais dans un sens ou dans l'autre avant de les rejoindre ; enfin il entaille le flanc de la butte des Carmes.



Il suggère un autre tracé qui lui paraît plus commode et plus facile à exécuter puisqu'il passe entre les buttes sans les entamer : de la Bourse, à l'Ouest de l'édifice, à la place de la Joliette ; grande et dégagée, elle permettrait le stationnement et la circulation des voitures. L'idée n'est pas de lui : c'est le tracé du tunnel de Vaucher.

Sans doute, ce rapport ne fera pas date dans l'histoire des techniques urbaines : c'est une logique solide qui ne s'embarrasse pas encore d'outils d'analyse statistiques ni de comptage de véhicules, un bon sens assez ancien. Il ne prend son sens qu'en face du trouble des architectes. Au XVII<sup>ème</sup>, Arnould avait des idées assez précises sur la façon de construire Marseille : il parlait de beauté, des fontaines et des places. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, la théorie a perdu son évidence, le dessin est pauvre et sec : on utilise le bon sens. L'auteur du rapport « ne s'explique pas bien pourquoi on se résignerait à sacrifier les convenances du commerce et de la circulation à l'idée de prolonger en ligne droite une des rues appartenant aux nouveaux quartiers du Lazaret. Il me semble qu'avant tout il faut en pareille matière chercher à aboutir au point le plus central. » L'idée est si pauvre en effet...

Ce rapport est adressé au Maire en même temps que le projet de De Chambine. Il suggère la prise en main des affaires par l'administration ; ce sera fait. Il envisage des réalisations partielles : c'est ce qui sera entrepris. Il modifie le tracé de l'axe Nord-Sud : c'est sur cette base que travailleront les services de la Mairie.

## PLAN MIRÉS

Dans les rares documents qui traitent du percement de la Rue Impériale, les projets antérieurs sont à peine mentionnés. Seul Mirés est présenté, autant par sa stature nationale que par le rôle important qu'il joue dans l'affaire. Mais rien dans la correspondance que j'ai pu réunir ne témoigne de ce rôle. C'est notamment le seul projet dont je n'ai pas retrouvé les plans.

1. Il ne s'agit de toutes façons que d'une esquisse où ne figure que le tracé des axes, Mirés se réservant de remettre plus tard un plan d'ensemble plus détaillé (cf. le Sémaphore du 12 mai 1858).

*Note Pur 2023 : le plan se trouvait pourtant bien aux archives, dans un autre carton, je le suppose.*

2. Proposition de M. Mirés pour le remaniement et le nivellement de la vieille ville (A.M. 10 0 1 A et Courrier de Marseille du 9 septembre 1860)

Voici la description qu'en fait Mirés dans sa lettre au Conseil Municipal :

« ... élargir à 24 mètres la Rue d'Aix, dont l'axe serait le prolongement de celui du Cours... Ouvrir, indépendamment des voies destinées à relier entre elles les diverses parties des nouveaux quartiers :

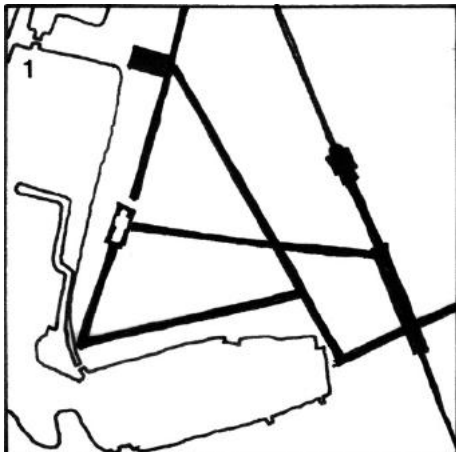
- I Une avenue de 30 mètres de largeur sur 1 000 mètres de longueur, au centre des vieux quartiers, destinée à relier en ligne droite la Canebière avec les quais de la Joliette, la gare maritime du Chemin de Fer, les docks et le port Napoléon.
- II Une voie de 20 mètres de largeur reliant la cathédrale avec le centre de la ville,
- III Une voie de 20 mètres de largeur voisine des quais du Vieux-Port, à peu près parallèle à ceux-ci ayant pour effet de remédier à l'encombrement habituel de ces quais et d'éviter la dépense de leur élargissement projeté.
- IV Un boulevard de 30 mètres de largeur conduisant de la cathédrale au quai Saint-Jean. »<sup>2</sup>.

3. Paul Gueyraud *Un projet de rénovation des vieux quartiers.*

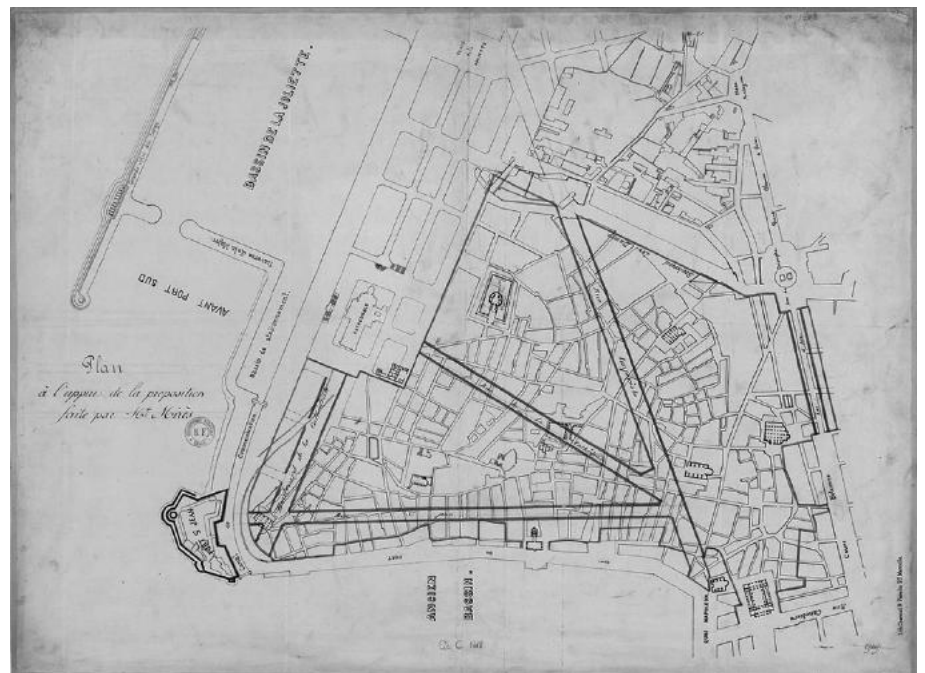
Dans un article sur le projet Mirés, Gueyraud<sup>3</sup> présente en matière d'illustration le plan municipal du 3 novembre 1858. La description qui précède n'y correspond évidemment pas, non plus qu'au plan municipal du 15 juillet. Outre plusieurs détails divergents, Mirés ne mentionne pas l'essentiel des deux projets : l'axe supplémentaire, de l'Hôtel de Ville à la Porte d'Aix, son croisement avec les deux autres et la place centrale.

Mais pour plusieurs raisons, on peut penser que les plans municipaux sont directement issus du plan Mirés, et notamment que les axes Est-Ouest et Nord-Sud sont déjà déterminés dans leurs positions définitives<sup>1</sup>.

L'axe Est-Ouest tel qu'il est placé dans les projets municipaux, l'est déjà par Bodin et Clément et par Rivalz Ainé. À partir du transept de la cathédrale, c'est le tracé le plus commode pour éviter les buttes. Quand même, il les nivelle partiellement, Mirés aurait tracé l'axe tel quel.



Mirés, Tracé probable des axes, Pur 1980.



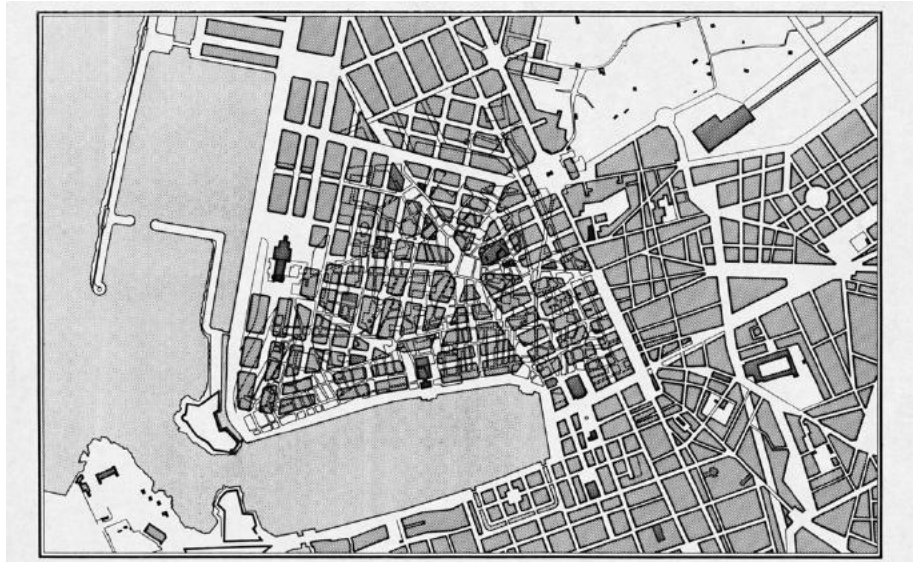
Projet Mirés.

1. N'ayant pas alors retrouvé le plan Mirés (ci-contre), qui se trouvait pourtant bien aux archives municipales, j'ai dû extrapoler (ci-dessus). J'ai gravement fauté sur l'axe Est-Ouest, entre la Canebière et la Major, mais je ne m'étais pas trompé sur l'axe Nord-Sud, entre le Vieux Port et la Joliette, qui reste le point décisif pour la suite du propos. Le plan Mirés étant donné, les spéculations du paragraphe ci-contre sont sans intérêt.

2. Augustin Fabre, *Les rues de Marseille*, 1869.

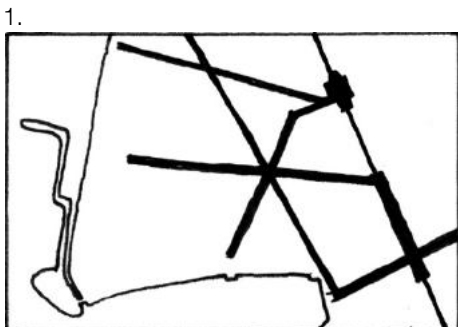
3. Rambert, *Marseille, la formation d'une grande cité moderne. Étude de géographie urbaine.*

L'axe Nord-Sud va de la Canebière aux quais, à travers la vieille ville, et mesure 1 000 mètres. On est déjà sûr qu'il a rompu l'alignement sur la trame d'Arenc. De tous les axes qui peuvent être tracés entre les collines, trois seulement peuvent mesurer 1 000 mètres, le plus simple, le plus logique des trois reste encore le tracé de la future Rue Impériale. Cette logique peut échapper à de nombreux hommes d'affaires, cette simplicité reconnue par les Services Départementaux peut être négligée ; pas par Mirés ! On a vu les rapports étroits qu'il entretient avec la Mairie. Il est au courant du projet De Chambine, il a certainement entre les mains le rapport de l'ingénieur, il l'a probablement pris en compte. Enfin, deux contemporains laissent entendre la filiation des projets : Gassend, qui parle d'un « esprit hardi », et Fabre, qui nomme Mirés<sup>2</sup>. Et c'est comme « future Rue Impériale » que Rambert présente l'axe Nord-Sud du projet Mirés<sup>3</sup>.

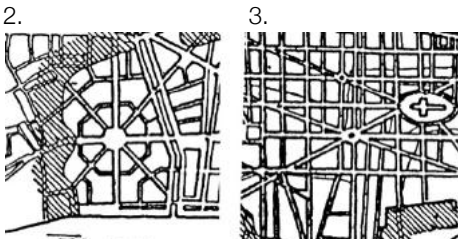


Projet municipal, juillet 1858, Pur 1980.

## PLAN JUILLET 1858

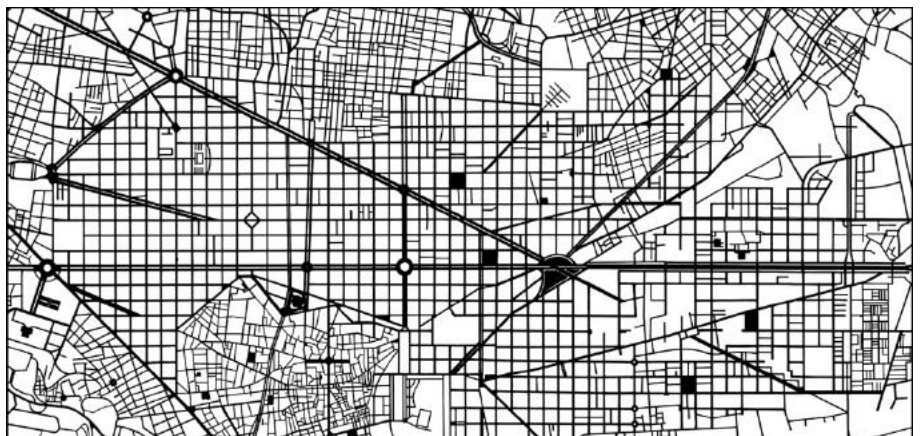


Quelle que soit l'influence du plan Mirés dans son élaboration, l'étoile structure le premier des projets municipaux. Dès lors, le système des trois axes se fige<sup>1</sup> : c'est sur le même tracé que sera dessiné le plan du 3 novembre et que Gassend projetera les rues Impériale et de l'Impératrice. Reste encore à déterminer les rues secondaires, et de façon satisfaisante : elles varieront d'un projet à l'autre. Le premier juxtapose les trames homogènes, comme l'ont déjà fait Curel, Cahier et Corso. L'îlot de référence est plus rigoureux qu'en 1855 : 90 à 110 mètres de long, 40 à 50 mètres de large ; et tandis qu'en 1855 les architectes cherchaient le plus possible et malgré la résistance du terrain et des rues existantes, à aligner leurs trames en un seul ensemble, elles sont maintenant très différemment orientées : les îlots tampons disparaissent, les coupures sont franches.



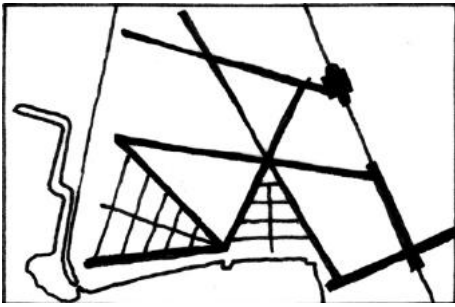
On peut classer schématiquement les façons d'articuler axes et trames en deux catégories. L'alignement d'abord ; quand les axes sont perpendiculaires, c'est facile, et c'est la solution qu'a choisie Rivalz Ainé.

Quand on a affaire à des étoiles ou des pattes d'oie, on règle la question des rues secondaires comme on peut, le plus souvent sur la bissectrice<sup>2</sup>. Ensuite, la coupure ; c'est ce qui se passe quand on perce un tissu ancien ; c'est ce qu'on peut encore assumer comme système : dans le plan Wren pour Londres<sup>3</sup>, dans les villes coloniales et à Barcelone<sup>4</sup>.



4. Cerda, Eixample, Barcelone, 1854.

1.



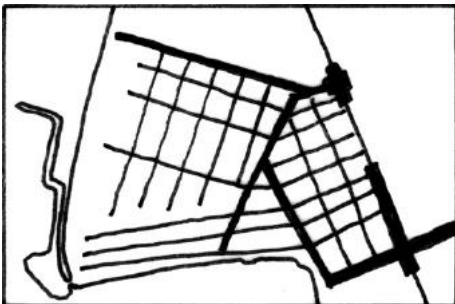
À Marseille, le projet tient des deux manières : la trame qu'ordonne le port vient butter contre la Place Centrale le long de la bissectrice des axes <sup>1</sup>. Et du Cours à la cathédrale, de la Place Centrale au Boulevard des Dames, les axes coupent les trames <sup>2</sup>. Les trois autres branches ont une autre fonction : elles n'ordonnent ni ne coupent : elles servent d'intermédiaires entre deux trames, elles les médiatisent <sup>3</sup>.

2.



Des six quartiers que découpe l'étoile, trois sont occupés par une trame alignée sur les nouveaux ports et le Boulevard des Dames. Le système de la Canebière, du Cours et de la Porte d'Aix en couvre deux. Et les îlots parallèles au Vieux Port n'en occupent qu'un seul. Trois trames orientées par les bordures, et trois axes reliant les points forts : leurs logiques sont contradictoires, elles ne se heurtent jamais. Aussi régulières que possible à l'intérieur de chaque trame, les rues sont encore parfaitement collées d'une trame à l'autre.

3.



De la Place Centrale à la Porte d'Aix, l'axe sépare la trame des nouveaux ports et celle du centre ; une des rues qui vient de la Joliette donne sur le croisement de deux autres, un renforcement de la rue principale et un angle d'îlot.

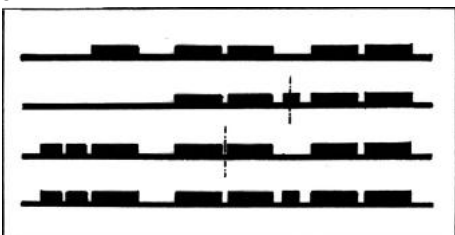
De la Place Centrale au Cours, la trame est coupée : c'est un système de redents et de bâtiments publics en quinconce qui en réunit les parties. Vers le Vieux-Port et la Canebière, la Rue Impériale est parfaitement ordonnée : les rues se tordent à peine.

4.



De la Place Centrale à la Joliette, enfin, une nouvelle série de redents est enrichie par le renversement des îlots : au lieu d'une quinconce, c'est un rythme symétrique de part et d'autre de la Rue Impériale : deux grandes façades, deux redents, deux grandes façades, deux angles d'îlots, un redent en face d'un petit bâtiment, et à nouveau deux grandes façades <sup>4</sup>.

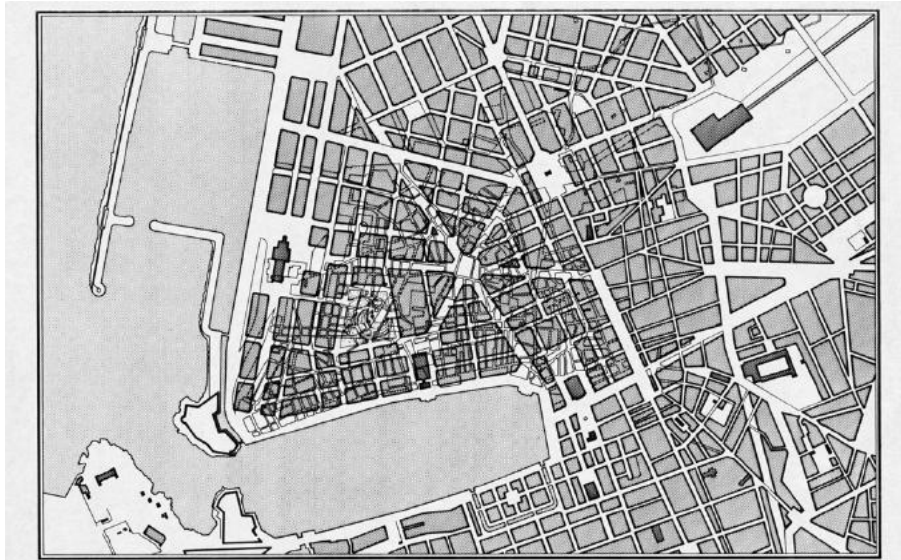
5.



On le voit, les Services Municipaux renouent, d'une certaine façon avec l'Art Urbain. Ils témoignent de la même habileté pour traiter les problèmes annexes à celui de l'étoile. Une place supplémentaire le long du port en rythme la façade : l'Hôtel de Ville devient le centre d'une composition symétrique, si on considère seulement les deux îlots qui le bordent de part et d'autre ; l'ensemble, de la Rue Impériale à celle de la cathédrale, est en fait plus complexe et plus riche <sup>5</sup>.

Et une avenue qui part de l'Hôtel de Ville vers la cathédrale et la rue parallèle au Vieux-Port derrière l'Hôtel de Ville récupère intelligemment la trame des nouveaux ports : elle devient ordonnée par leur bissectrice. Sans renoncer à rien de la rigueur des trames, le jeu, à force de complexité, retrouve une certaine dignité.

Il reste abstrait : l'essentiel, c'est la médiatisation des trames par les axes, et c'est ce qui sera retenu par la suite.

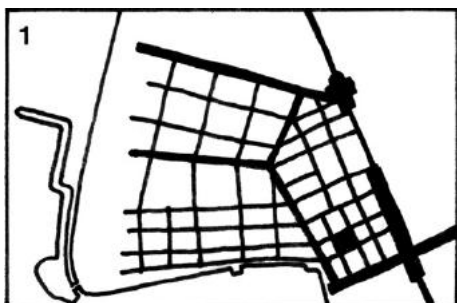


*Projet municipal, novembre 1858, Pur 1980.*

## PLAN JUILLET 1858

Le 3 novembre, le Maire présente au Conseil Municipal sa politique des grands travaux. Le plan qui l'illustre entérine la prolongation de la Canebière et le percement du Cours Lieutaud ; il mentionne quelques modifications mineures de la ville du XVII<sup>ème</sup> siècle et un certain nombre d'extensions futures. Les travaux les plus importants concernent les nouveaux ports : le plan des docks et la rénovation des vieux quartiers.

Ce plan est directement issu de celui du 15 juillet. Deux axes organisent son remaniement : le perfectionnement du coup par coup, d'où une moins grande rigueur des trames d'une part, et au contraire, une plus grande rigueur du système des trames médiatisées.

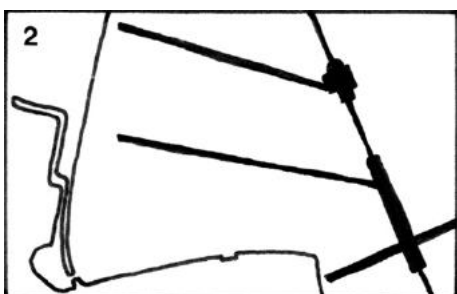


L'altération des trames saute aux yeux : les rues divergent, les dimensions des îlots varient beaucoup. La rue qui va de l'Hôtel de Ville à la cathédrale est abandonnée au profit d'un parc et d'îlots plus grands. La coupure des trames est moins franche : celle de la Joliette se plie pour rejoindre celle du Vieux-Port du côté du port Saint-Jean. Derrière l'Hôtel de Ville, la place prend forme et se perfectionne.

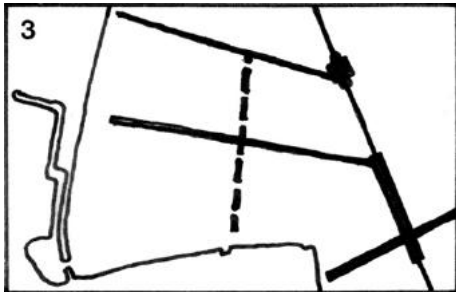
Mais les trames sont mieux équilibrées dans le système des axes : chacune d'entre elles occupe maintenant deux quartiers de l'étoile<sup>1</sup>. Les rues centrales médiatisent et coupent alternativement chacune des trames : le système est reconnu comme tel et radicalisé.

## RÉCAPITULATIF

Si vous voulez bien me suivre pour ce qui concerne le projet Mirés, alors on peut dresser une histoire des axes à travers les projets Cahier, Corso, Rivalz Aîné, Bodin Clément, De Chambine, Mirés et ceux des services de la voirie.

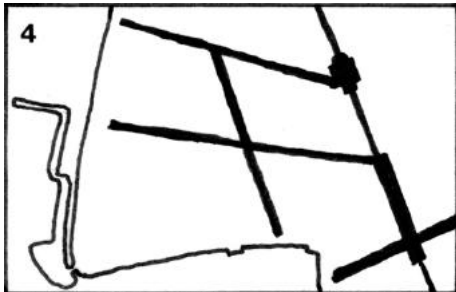


Cahier et Corso créent l'axe Est-Ouest<sup>2</sup>.



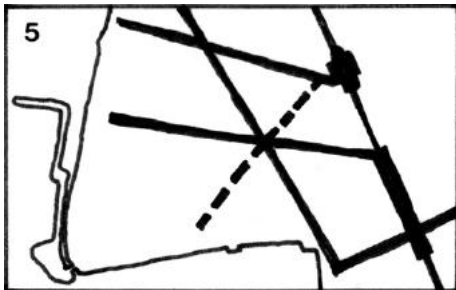
Rivalz Ainé redresse l'axe Est-Ouest entre les Allées des Capucines et la future cathédrale <sup>3</sup>.

Il crée l'axe Nord-Sud perpendiculaire au premier <sup>3</sup>.



L'axe Nord-Sud est rabattu en deux temps : pour Bodin Clément et De Chambine il est parallèle à la trame d'Arenc <sup>4</sup> ;

enfin, sous la pression des Ponts et Chaussées, il relie la Bourse à la Place de la Joliette <sup>5</sup>.



Les axes Nord-Sud et Est-Ouest étaient perpendiculaires ; ils forment maintenant entre eux un angle de 60°, on y ajoute un troisième axe pour dessiner une étoile ; il mène à l'Hôtel de Ville, et arrive tant bien que mal à la Porte d'Aix <sup>5</sup>.

Cette histoire est par deux fois orientée par des besoins de programme : l'axe Nord-Sud est créé parce que les ports s'étendent au Nord ; il est redessiné pour mieux distribuer les quartiers. Cohérente et autonome, la progression du projet est réinvestie par des logiques urbaines différentes, chargée de sens contradictoires.

Les auteurs de *Forme urbaine : de l'îlot à la barre* distinguent à Paris trois types d'interventions : les percées ; les opérations concentrées, qui mettent en œuvre trois ou quatre îlots ; et les urbanisations extensives : elles produisent « à la fois des bordures et les îlots. La construction de ces îlots est parfois laborieuse et fluctuante, et il n'est pas rare d'assister, beaucoup plus tard, à leur redivisions. C'est ce qui arrive en 1882 et en 1899 dans le quartier Wagram. Sans doute, de manière très classique, les angles et la périphérie la mieux exposée avaient été bâtis les premiers, laissant libre un cœur d'îlot et des arrières qui se sont prêtés à la redivisions. L'îlot ne fonctionne pas autrement que dans la structure traditionnelle : c'est une unité d'intervention arrêtée. »

L'étoile est une figure courante dans l'œuvre d'Hausmann. Mais elle n'est que très rarement projetée ex-nihilo, et toujours dans des opérations concentrées. En ce qui concerne les percées, l'étoile est rattachée à un point déjà important, à une place existante ou à un axe déjà construit. Et dans les opérations extensives, elle est élaborée progressivement, au fil des interventions et des révisions successives <sup>1</sup>. Le travail ne renvoie pas à une conception de ville globale, mais plutôt à une lecture globale de la ville existante : les figures y sont déjà implicites, contenues toutes entières dans le jeu des points qu'on relie entre eux.

On a déjà vu que l'extension a inspiré les projets de Clément et De Chambine. Pris dans leur ensemble, la série des projets en reproduit la mécanique : la Place Centrale n'est à proprement parler l'œuvre de personne, elle résulte de la superposition des projets et des axes, de la même façon qu'à Paris l'Etoile résulte de la superposition des interventions concrètes.

Rivalz Ainé et dans une certaine mesure Cahier et Corso osent une figure, brutalement chez l'un, chez les autres pervertie et bricolée, dans les deux cas plutôt sommaire.

Ni l'un ni les autres ne se posent la question de « l'intégration au site » : il y a le modèle, implicite ou explicite, et il y a le savoir-y-faire : ça rentre ! Le projet de Cahier et Corso surtout est tendu entre ces deux scènes contradictoires, dont chacune enrichit la logique de l'autre ; cette. « Autre Scène qu'on peut nommer paradis », et la vieille ville bien réelle.

Au contraire, Bodin, Clément et De Chambine, s'ils récupèrent des bribes du vocabulaire classique ne font pas référence à un modèle, ni même à une figure identifiable : leurs projets prolongent des quartiers existants, et les croisent sans heurts. Malgré l'apparente vigueur de leurs projets, ils participent déjà de la réduction des deux scènes.

Les projets municipaux bénéficient d'une contradiction nouvelle, entre la logique des lignes – les parallèles, les continuités et les trames – et une logique des points – la cathédrale, la Bourse, l'Hôtel de Ville et la Place de la Joliette qu'il faut relier entre eux.

La résolution de cette contradiction produit un « modèle », mais d'une nature différente : alors que l'intégration au site se réglait au coup par coup, elle est maintenant incluse dans le modèle ; ce n'est plus une forme mais un processus.

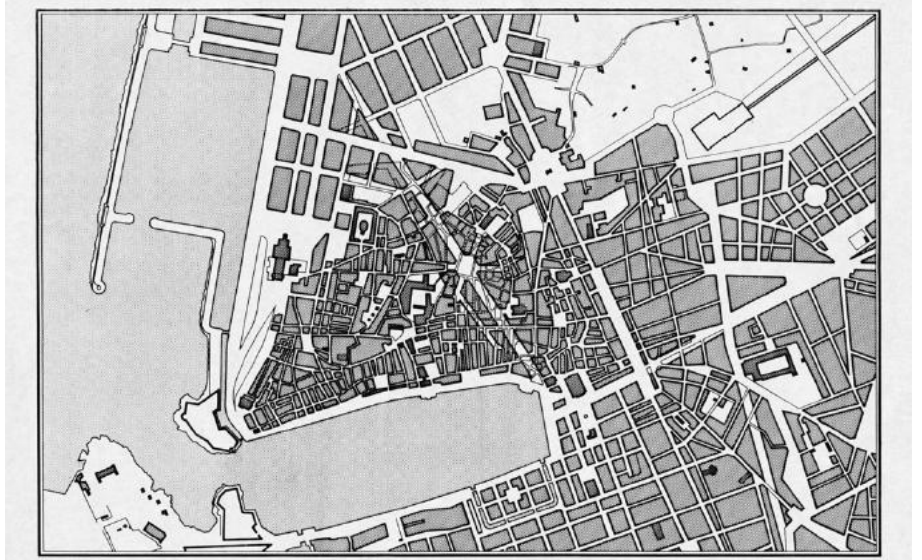
- 1 relier les points par des axes,
- 2 aligner les trames sur les lignes,
- 3 médiatiser les trames par les axes.

On -pourrait installer le « modèle » municipal dans toutes les villes, on pourrait restructurer de la même façon tous les centres urbains. C'est un modèle souple : il est fait pour répondre à tous les cas de figure, il se réduit à sa capacité de s'intégrer à tous les lieux.

Le premier modèle est de l'ordre de la parole : métaphore d'une scène originelle, il ressemble à une litanie monotone, mais indéfiniment modulée par les voix qui la chantent et par l'espace qui y fait écho.

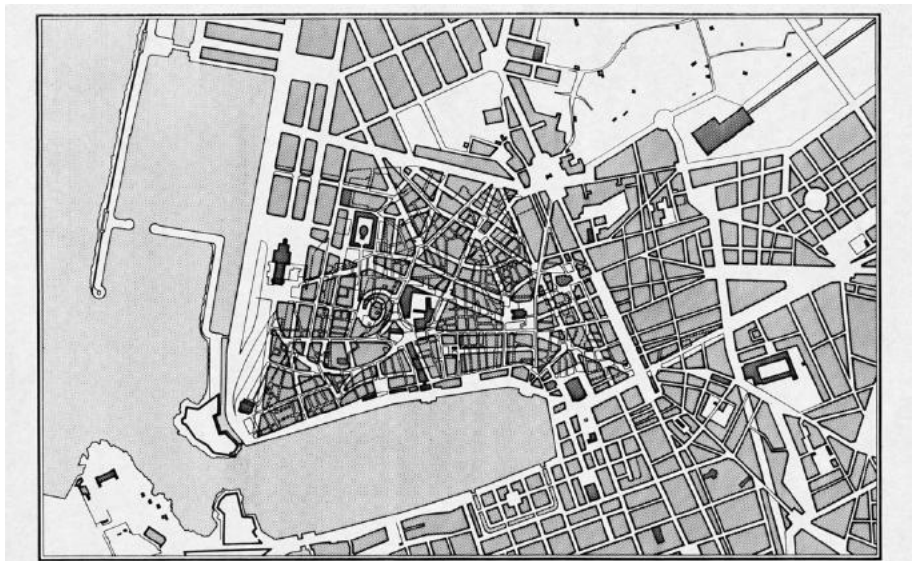
Le second modèle s'apparente à la lecture : aussi variée que les textes lus, indifférente à leurs spécificités. L'invariant change de camp : c'était le texte sacré, différemment interprété, c'est devenu un mode d'appréhension rationnel et uniforme, appliqué à une série de situations relatives.

De la même façon que l'éclectisme absorbe les styles, qu'Hausmann lie et relie Paris, le modèle avale les lieux.



Projet municipal, Gassend, mars 1862.

C'est dans ce sens que Gassend va perfectionner la percée Haussmannienne. À chaque fois que son axe coupait un îlot, l'architecte perdait le contrôle de son plan : c'est cas par cas, maison par maison que se réglait la question du collage avec le tissu ancien. Gassend ne conserve que les îlots entiers : il perce et détruit une bande suffisamment large pour réserver de part et d'autre de la rue une épaisseur d'îlot, il abandonne la trame des projets municipaux et règle la sienne sur les rues existantes.



Projet Charpentier, Dettol, juin 1856, Pur 1980.

Dettol et Charpentier, malgré l'élégance de leur projet et une grande qualité des espaces, utilisent une logique comparable. Leurs rues courbées ont des antécédents : les Crescent notamment, mais je n'en connais aucun d'aussi systématique, sinon les jardins romantiques. En deçà de leur intelligence, le « modèle » est très simple : suivre les courbes de niveaux. Ce processus se superposait à un modèle auparavant, il le déformait ; pour Dettol et Charpentier, il prend le pas sur le modèle, il absorbe la géographie comme les plans municipaux absorbent les tissus.

Sans doute, ces machines conçues pour s'adapter n'auront pas beaucoup d'avenir : elles sont trop empêtrées dans l'art urbain. On va le voir, le concept va faire long feu.



## Blaise Cendrars *Secrets de Marseille*

Je n'ai jamais habité Marseille et une seule fois dans ma vie j'y ai débarqué descendant d'un paquebot, le « D'Artagnan », mais Marseille appartient à celui qui vient du large.

Marseille sentait l'œillet poivré ce matin-là.

Marseille est une ville selon mon cœur. C'est aujourd'hui la seule des capitales antiques qui ne nous écrase pas avec les monuments de son passé. Son destin prodigieux ne vous saute pas aux yeux, pas plus que ne vous éblouissent sa fortune et sa richesse ou que ne nous stupéfie par son aspect ultra-ultra (comme tant d'autres ports "up to date") le modernisme du premier port de France, le plus spécialisé de la Méditerranée et l'un des plus importants du globe. Ce n'est pas une ville d'architecture, de religion, de belles lettres, d'académie ou de beaux-arts. Ce n'est point le produit de l'histoire, de l'anthropogéographie, de l'économie politique ou de la politique, royale ou républicaine. Aujourd'hui elle paraît embourgeoisée et populacière. Elle a l'air bon enfant et rigolarde. Elle est sale et mal foutue. Mais c'est néanmoins une des villes les plus mystérieuses du monde et des plus difficiles à déchiffrer.

Je crois tout simplement que Marseille a eu de la chance, d'où son exubérance, sa magnifique vitalité, son désordre, sa désinvolture. Oui, Marseille est selon mon cœur, et que la mer est sa seule raison d'être, de travailler, de s'activer, de spéculer, de construire, de s'étendre, et que tout le monde en vit directement, du plus gros richard de la ville au plus famélique des pilleurs d'épaves.

C'est qu'à Marseille tout a l'air d'avoir été relégué, la mer ; derrière des collines désertiques, le port, au diable vauvert, si bien que l'on peut aimer jusqu'à ses laideurs : le moutonnement interminable de ses tristes maisons de rapport, ses rues bancales, ses ruelles enchevêtrées, les quelques édifices insignifiants construits sous le II<sup>ème</sup> Empire ou la II<sup>ème</sup> République disséminés de par la ville, les usines neuves et les raffineries et les vieux moulins à huile semés un peu partout, les palais à l'italienne des nouveaux riches ou leurs villas syriaques prétentieuses, l'outrageant style de Notre-Dame de la Garde et de la Cathédrale, la fausse façade et l'escalier faunesque de la gare Saint Charles, ou le ridicule du gazomètre de la Viste, ou l'attendrissante silhouette du pont-transbordeur pour lequel les Marseillais, qui adorent les diminutifs familiers, n'ont jamais trouvé un petit nom tendre tel que « La Toinette », ou « La Guêpe » ou « La Veuve Joyeuse » ? C'est que cet immense portique, comme tout le reste, semble perdu en ville et que, réellement, tout cela n'a aucune espèce d'importance. D'ailleurs, personne n'y fait attention. J'ai peine à croire que le guide « Michelin » ou le « Baedeker » puissent en parler sérieusement. Jamais Marseille n'a essayé de se dépasser, et de faire grand, trop grand, voire grandiose. C'est une ville qui reste humaine. Il n'y a pas de ruines, et quelle leçon pour les urbanistes ! Marseille, presque aussi ancienne que Rome, ne possède aucun monument. Tout est rentré sous terre, tout est secret. Et c'est là l'image de la chance de Marseille, de la chance tout court, la chance, la chance qu'Henri Poincaré a vainement essayé de capter dans une formule mathématique ainsi que tous les joueurs savent qui ont tenté fortune sur le tapis vert en tablant sur cette formule que l'on trouve dans les « Œuvres complètes » de l'éminent mathématicien.

La chance, ça ne s'enseigne pas. Mais c'est un fait. Une conjoncture. Voyez Marseille. On peut apprendre à jouer aux cartes. On peut même apprendre à tricher aux cartes. Mais la chance, cela ne s'apprend pas. On l'a. Et celui qui l'a ne s'en vante pas. Il se tait. C'est son secret. Cet air de secret sur lequel on bute partout à Marseille...

Le paquebot à peine accosté, j'avais sauté à quai, puis bondi dans un taxi pour me faire conduire dans un café du Vieux-Port comme si j'avais été un trafiquant d'opium pressé de se débarrasser de sa camelote, moi qui rapporte toujours de mes virées dans les pays d'outre-mer un bel éclat de rire, souvent un matelas de billets de banque et, le plus naturellement possible, mais à l'insu de tous, une pincée de poèmes. Cette fois-ci, c'était des poèmes sur la chasse à l'éléphant.

Traînant de bar en bar, déjà je m'étais fait de nombreux amis car, contrairement à Lisbonne, qui est la ville des adieux, Marseille est la ville de l'arrivée, de la bienvenue. Quelle liesse ! Quelle chaleur dans la réception et quelle cordialité ; mais on devine immédiatement que, tout comme les histoires marseillaises qui ont été inventées pour tromper les Parisiens, les touristes, les étrangers de passage qui veulent se mêler aux Marseillais et dont tout un monde d'affranchis vit en les exploitant jusqu'à la gauche et en les faisant marcher, sinon chanter, cette cordialité est une astuce de plus pour tromper les curieux car à Marseille on vit entre soi, et l'on n'a que faire des curieux ! Et cette mentalité d'insulaire dans une ville qui est la centrale de plusieurs réseaux officiels et occultes qui font plusieurs fois le tour du monde, est la chose qui me frappe le plus. Malgré leur bavardage, à Marseille, les gens sont secrets et durs. Dieu, que cette ville est difficile !

J'arrivais d'Égypte et du Haut-Soudan. Avant de faire le tour du Vieux-Port, ce forum qui est un plan d'eau, pour me rendre à pied « Chez Félix », quai de Rive-Neuve, un caboulot corse, dont Victor, le barman du « D'Artagnan », m'avait donné l'adresse et où j'avais invité mes compagnons de voyage, j'avais voulu aller voir le chef de saint Lazare, cet homme qui me passionne parce qu'il est le patron des lépreux et que le premier homme que j'ai tué était un lépreux. Mais cela est une autre histoire...

Presque aussi antique que Rome Marseille n'a aucun monument. Je sortais de l'ancienne cathédrale de la Major, où est l'autel de Saint-Lazare et où l'on conserve son chef, mais dont je n'avais pu me faire montrer la châsse, le sacristain étant allé faire son marché, m'avait-on dit, je sortais de ce qui reste debout de cette humble et basse église romane que l'on a doublée d'une insolente cathédrale nouvelle, la Majeure, d'un style à la mode romano-byzantin, donc très déconcertant. Je débouchais quai du Port, ayant trouvé l'issue d'un dédale de ruelles sans nom, me répétant : tout est rentré sous terre, tout est enseveli, l'histoire de Marseille est secrète. Sur le quai, je me retournai. Au fond d'une impasse sordide, au haut d'une rampe de pierres déchaussées, juché sur un terrassement, étayé de traviole, se détachant en noir sur les façades lépreuses, et d'autant plus malades que le soleil du matin les éclairait en plein, des maisons lézardées de la rue Caisserie qui le dominaient, j'aperçus le pauvre clocheton ajouré des Accoules.

Et le fameux temple de Diane d'Éphèse, sous un des petits portiques duquel (portique latéral beaucoup plus tard transformé en oratoire et portant son nom) sainte Madeleine avait prêché pour évangéliser les Massaliotes ? Il ne reste rien, tout est oublié. Le petit oratoire chrétien a été jeté bas il y a moins de cent ans et de l'immense temple païen il ne reste pas une ruine. Tout est rentré sous terre, tout est enseveli. L'histoire de Marseille reste secrète. Je me retourne encore. Je vais m'asseoir sur une bitte, au bord de l'eau. J'allume une cigarette. Et de la mainmise royale et de sa forte tradition, que reste-t-il ? L'hôtel-de-ville ; une porte, une balustrade, un écusson, par-ci par-là, dans le vieux quartier que je viens de parcourir ; ici, quai du Port, les pierres du quai ; au bout, l'épaulement d'un fort, et, en face, l'actuel bassin de carénage, une souille, l'ancien bassin des galères, l'enclos de la chiourme. La destinée de Marseille est merveilleuse. Assaillie, pillée, incendiée par les Sarrasins, les Normands, les Espagnols et les Bourguignons, plusieurs fois saccagée de fond en comble, Marseille subsiste à la même place, insolente, heureuse de vivre et plus indépendante que jamais.

Cette chance ! J'en reste rêveur. Quelle ville !

Après cette constante, la tradition du langage humain qui s'est maintenue depuis la nuit des temps, depuis l'origine de l'homme jusqu'au jour d'aujourd'hui avec la même surabondance géniale et l'inépuisable richesse poétique, ce qui me semble être, ainsi que je l'ai noté dans la préface de mon « Anthologie nègre », la plus belle illustration à la loi de constance intellectuelle entrevue par Remy de Gourmont, en voici un autre et plus pathétique exemple : Marseille, Marseille la grouillante, Marseille au vocabulaire populaire, fort en gueule et sonore comme un coup de mistral et dont le génie tutélaire semble être le génie de l'éloquence, qui est aussi le génie de l'intrigue, génie qui se manifeste au cours d'une lente, longue, singulière et sanguinaire et ininterrompue initiation qui va des mystères du culte de la Diane d'Éphèse aux conciliabules secrets de Carbone, sans oublier les réunions occultes des premiers chrétiens dans les catacombes du « Paradis », autour de « la confession Saint-Lazare », ce siège taillé en plein roc, monument souterrain de la confession auriculaire. Lazare, l'ami personnel de Notre-Seigneur qui mourut de maladie, la poitrine desséchée par les ardeurs de la fièvre, à 30 ans, et qui fut ressuscité quatre jours après par Jésus-Christ ; qui vécut encore trente ans après sa résurrection et mourût une deuxième fois, le 31 Août de l'an 63 à Marseille, où il eût la tête tranchée sous Domitien saint Lazare, premier évêque de Marseille, premier martyr des Gaules, dont le corps fut enfoui et caché profondément au fond d'une crypte et déposé dans un sarcophage anonyme, relique insigne autour de laquelle se constitue peu à peu un sanctuaire parmi les tombes par l'apport d'innombrables sarcophages de plus en plus riches, mais chrétiens du fait de nouveaux et de nouveaux martyrs (sarcophages de plus en plus riches mais de plus en plus barbares du fait que les nouveaux chrétiens ne fréquentaient pas les académies païennes de sculpture et de peinture parce que ces écoles étaient pleines d'idoles) ; cimetière dit « Le Paradis » ; lieu que le saint abbé Cassien choisit pour construire son monastère (le premier couvent en Europe) et dont l'église, qui date du V<sup>ème</sup> siècle, fut dotée par Charlemagne en 814, relevée de ses ruines après l'expulsion des Sarrasins et consacrée par le pape Benoit LX en 1040, fortifiée et envahie par les croisés lépreux retour de Terre-Sainte, l'église de Saint-Victor qui, elle, est toujours debout

justement derrière ce lieu maudit qui est l'ancienne chiourme, l'actuel bassin de carénage, Saint-Victor qui pourrait être la plus vénérable basilique de France si Viollet-le-Duc n'était pas passé par là pour camoufler, sous prétexte de restauration, ce haut lieu de l'Esprit en « un vieux bâtiment d'aspect gothique... » mais j'ai déjà dit que les monuments n'ont aucune espèce d'importance à Marseille.

Je me remets en marche pour me rendre à mon rendez-vous.

Dites-moi, que peuvent bien se communiquer de bouche à oreille ces gens qui flânent dans les cafés ou qui stationnent, par deux ou trois, au coin des rues et qui se taisent soudain à votre approche ou qui ont tous un bœuf sur la langue si vous entrez, – des ordres de Bourse, des secrets du trafic, des mots de passe, ou quoi ?

J'en donne ma langue au chat.

C'est une énigme.

Du grec.



Joanny Rave, *Les noces de Protis et Gyptis*, 1874.

## 7... À L'AUTRE

Savoir-y-faire : le savoir-faire s'enrichit d'un lieu. Le verbe évoque certaines conversations entendues, avec complaisance, à propos de quelque mâle particulièrement doué pour la drague : « il sait y faire ». Le savoir y faire, c'est un certain doigté, la capacité de s'adapter aux conditions particulières d'un cas ; en clair, on n'aborde pas de la même façon une militante d'un groupe femme et une minette disco. Mais la trame reste la même, les actes en sont structurés à la manière d'une tragédie. Elle suppose un certain rapport entre l'homme et la femme, une mécanique de domination, etc. Le doigté bouleverse le modèle, il n'en modifie pas l'essence ; par son succès, il confirme l'insignifiance du particulier sur l'universalité du modèle. Et je crois que c'est la même violence que met en œuvre le bâtisseur jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Le plan de Curel, Cahier et Corso témoigne de cette violence fondatrice, et de ce savoir-y-faire qui articule le projet à ses lieux, originel et concret, réel et imaginaire. D'autres projets annoncent l'émergence de « modèles » d'un genre nouveau, qu'on pourrait appeler des « machines à s'adapter », qui évacuent le savoir-y-faire et réduisent les deux scènes dont j'ai parlé à un même non-lieu.

Les projets se suivent, les acteurs entrent et sortent – l'architecte, le maire, le préfet, le financier, le docteur et l'ingénieur – l'intrigue se noue – l'histoire des axes – une logique chasse l'autre. Quittons la chronique : à l'échelle historique, les projets sont contemporains !

Ce chapitre tente de mettre en perspective cette chronique. Plutôt qu'une démonstration, c'est une série de décors rapidement plantés : quatre tableaux.

Le premier de ces tableaux décrit la fondation d'une ville romaine. On y voit le lieu choisi pour son installation, et Rome, cette « Autre Scène », le savoir-y-faire et quelques rites inexplicables. Les deux tableaux suivants analysent deux machines à s'adapter modernes (omnipopies), le pilotis et le proliférant. Enfin, j'ai cru bon achever par une vue de Marseille.



La vieille ville de Marseille, 1855, Pur 1980.



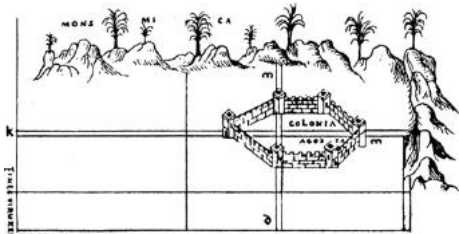
## LES VILLES ROMAINES

Le modèle théorique de la ville romaine est très simple : une enceinte carrée percée par quatre portes ; d'une porte à l'autre, deux axes perpendiculaires, le *cardo* du Nord au Sud et le *decumanus* d'Est en Ouest ; une trame régulière à l'intérieur et des îlots également carrés.

Cette forme renvoie à un lieu précis : la Rome originelle, telle que la légende en rapporte la fondation. Le fondateur cherche un site comparable à celui de son modèle (de la même façon, le site de Marseille ressemble beaucoup à celui de Phocée d'où viennent ses fondateurs), il y reproduit le dessin du modèle. Bien plus qu'elle n'est fondée, la ville nouvelle est importée.

La ville importée comme alternative à la ville sur la ville.

Ces rites sont décrits par de nombreux auteurs, et notamment Pierre Grimal, *Les villes romaines*.



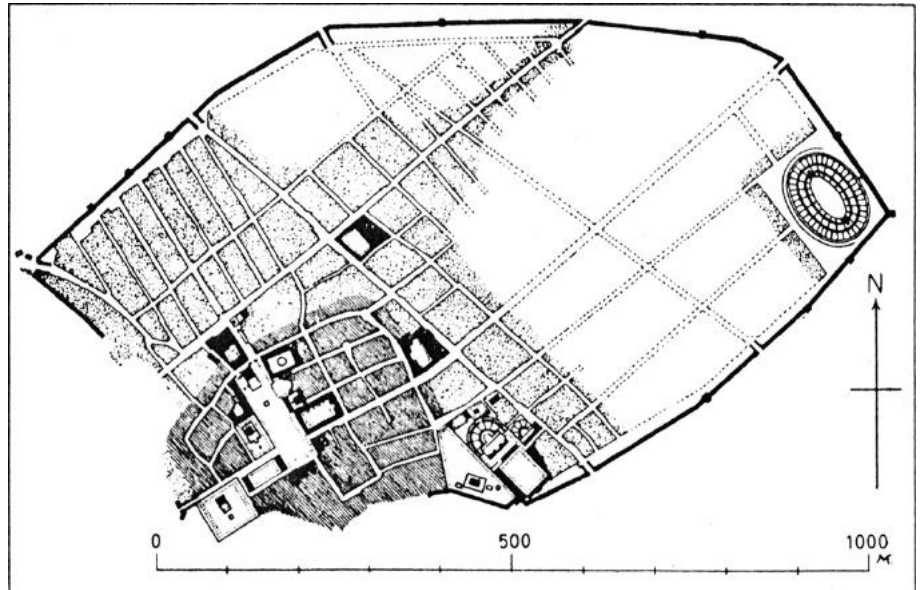
Un animal attrapé sur place a été sacrifié, ses viscères ont été examinés : les dieux sont contents, et l'animal était en bonne santé : le terrain est sain et plaisant.

Aussi bien il n'est jamais l'idéal ; il résiste ; on l'exorcise. Un point est choisi, où se croiseront le *cardo* et le *decumanus*. On y place un instrument de visée, la *groma*. Elle permet de repérer la soleil à son lever, le jour de la fondation : c'est sur cet orient vrai qu'on aligne le *decumanus* ; on trace ensuite la perpendiculaire. Le fondateur trace ensuite la future enceinte de la ville à l'aide d'une charrue à soc de bronze, et il interrompt son sillon à l'endroit des portes : c'est par elles qu'on entrera dans la ville – Romulus a tué Remus alors que par dérision il sautait par-dessus le sillon, dès lors tous ses imitateurs subissent le même sort.

C'est que ce premier parcours, de long en large, met déjà en jeu le haut et le bas : de la terre déchirée par le soc surgissent les divinités infernales – la terre soulevée par le sillon doit retomber à l'intérieur de l'enceinte. Une fosse circulaire placée au centre de la cité est alors consacrée aux dieux d'en bas, tandis qu'on attribue le point culminant du terrain aux dieux d'en haut : ce sera le capitole où un temple est notamment consacré à Jupiter, Junon et Minerve. Il ne m'appartient pas de décoder ces rites : des historiens de toutes espèces l'ont déjà tenté.

Ce rituel immuable, très largement décrit par les auteurs anciens, se double d'un deuxième acte plus discret et moins explicite : le savoir-y-faire.

Le plan carré est une forme artificielle, souvent difficile à exécuter. Ses origines sont multiples, des plans grecs aux traditions étrusques. Il est en tous cas peu probable que Rome ait jamais connu de plan carré, et encore par la suite, pour un plan carré rigoureux, il y a des dizaines de villes où son dessin a été modifié et perverti par les contingences.



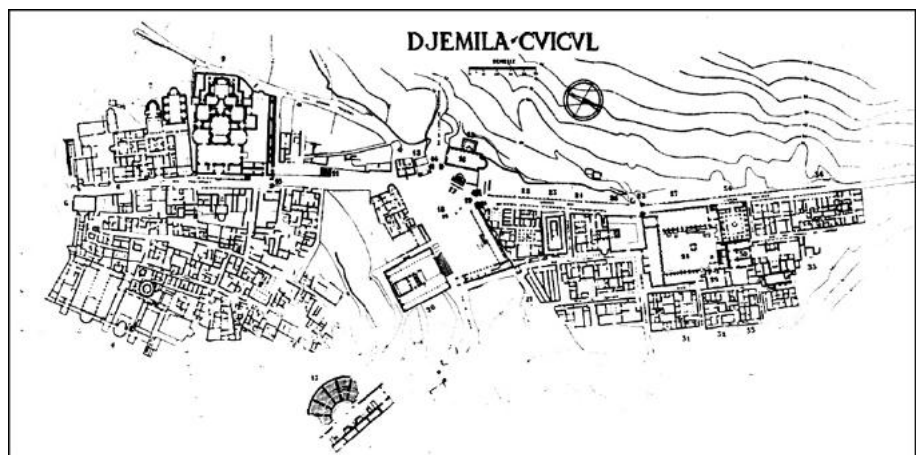
Penestre.

1. A propos des villes citées, voir Gilbert Picard, *Empire romain*.

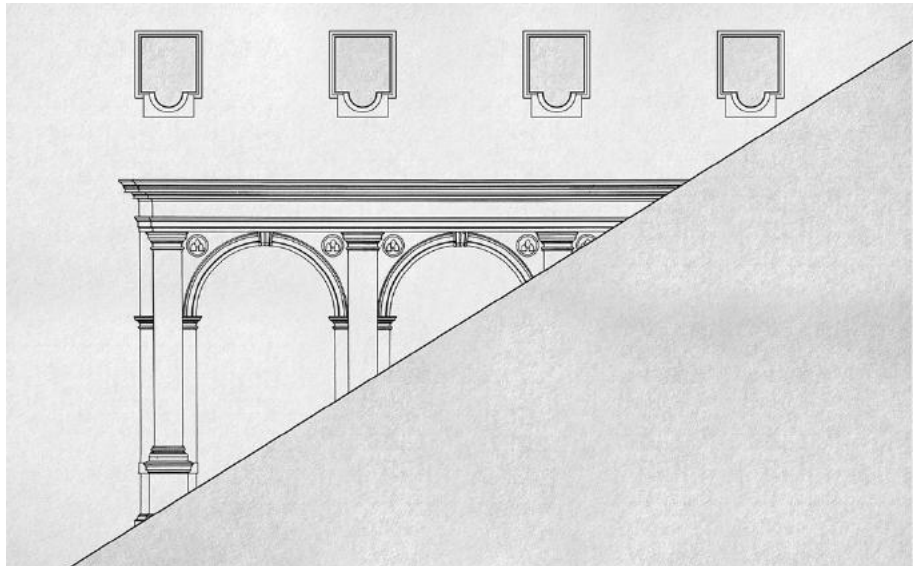
Penestre<sup>1</sup> est construite sur les contreforts de l'Apenin : le plan reste orthogonal, mais il en est profondément bouleversé : c'est une série de terrasses rattrapées par des rampes et des escaliers.

Cuicul a d'importantes fonctions militaires. Elle est située sur un plateau étroit, entre deux ravins. Son plan est triangulaire. Sur un des côtés, orienté du Nord au Sud, on trouve un cardo ; la référence est purement littéraire : il n'est bordé par la ville que d'un seul côté, et les îlots sont rectangulaires et non pas carrés.

Les bâtiments existants créent encore d'autres contraintes : dans les villes conquises et réinvesties, les Romains appliquent leur modèle avec autant de souplesse que de violence ; des quartiers entiers sont détruits et reconstruits à l'alignement, mais souvent des traces subsistent, d'anciennes directrices structurent la ville.



Enfin ce n'est pas le moindre intérêt de Timgad qu'une fois la fondation accomplie, la ville se développe librement le long des routes et des chemins qui y mènent.

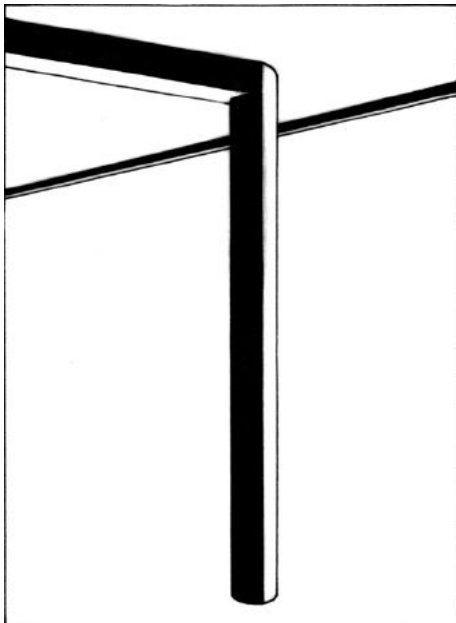


## LES PILOTIS

Au XX<sup>ème</sup> siècle, le lieu devient objet de savoir ; technique d'abord, sociologique ensuite, mais aussi urbain : les accidents, les particularités et les lapsus de la ville sédimentaire deviennent digne d'intérêt : de Camillo Sitte à Venturi on les étudie et on les conserve aussi bien qu'on critique l'architecture moderne.

Le mouvement moderne en face de ces savoirs nouveaux adopte des attitudes variées, de l'enthousiasme (pour ce qui concerne la technique et dans une certaine mesure la sociologie) au mépris (constant pour les problèmes urbains). Il ne les ignore jamais.

1. Frank Lloyd Wright, *L'avenir de l'architecture*, cité par Leonardo Benevolo, *Histoire de l'architecture moderne 1- La révolution industrielle*.



Une des premières machines à s'adapter du XX<sup>e</sup> siècle, c'est l'architecture organique de Frank Lloyd Wright : l'architecte ne met pas seulement tout son talent au service de l'intégration d'un modèle à la nature, son modèle est fait pour ça : « élargir et étendre les plans parallèles à la terre afin que la construction épouse son emplacement » ! Mais malgré son importance, Wright reste un marginal, et j'ai préféré m'intéresser à un principe plus généralisé dans les pratiques modernes : les pilotis.

Le cylindre en béton n'est pas une épure de colonne. La colonne est articulée en haut, c'est le chapiteau, et en bas, soit par une base et une plinthe, soit tout simplement, c'est le cas de l'ordre dorique, par une plinthe. L'ornement est un crime, la cause est entendue, et de ce point de vue, le cylindre reste très largement articulé en son sommet. À la Villa Savoye il rencontre une poutre rectangulaire, et leur jonction divise la section du cylindre en deux demi-cercles différemment qualifiés : c'est suffisant.

La différence se joue au sol : les pilotis s'y engouffrent.

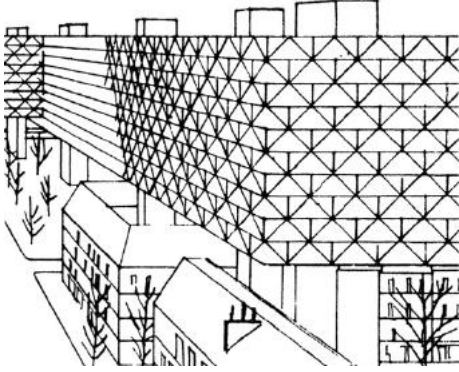
À chaque dénivelé de terrain, la colonnade s'interrompt : elle est reprise par des escaliers ou divisée en segments superposés qui se découvrent les uns après les autres ; la colonne n'est pas faite pour ça. Les pilotis des bâtiments modernes s'enferment dans la terre, ils s'allongent au fur et à mesure que le sol s'effondre, et au-dessus, l'imperturbable horizontale de la maison : quand c'est l'œuvre d'un bon architecte, c'est beau.



1. Le Corbusier Cité par Stanislas Von Moos, *Le Corbusier l'Architecte et son mythe*.

2. Eugène Hénard, *Théorie générale de la circulation, Études sur les transformations de Paris*, citées dans François Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*.

3. Yona Friedman, *L'architecture mobile*.



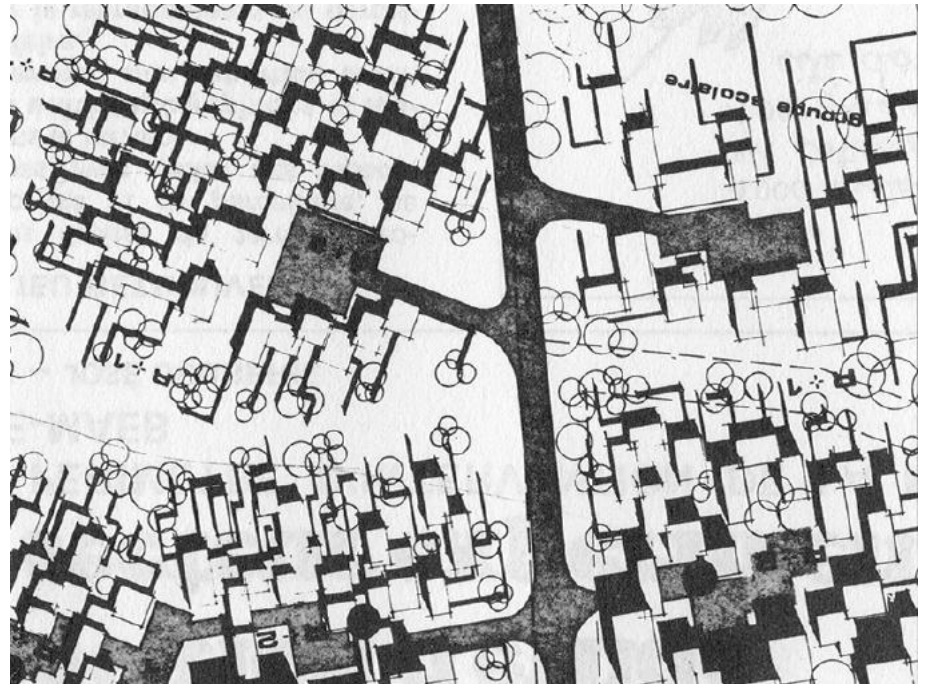
C'est surtout efficace : « ce genre d'architecture est fait pour vous permettre de vous installer sur n'importe quel terrain plat ou plateau sans avoir besoin d'aucun jardinage autour : vos choux, vous les cultiverez où cela vous plaira »<sup>1</sup>. C'est aussi valable pour les pentes les plus abruptes, et ça se saura.

Les pilotis modernes sont aussi indifférents aux mouvements du sol que leurs ancêtres au ressac des vagues. Ils participent d'un vaste projet : la ville superposée. D'Eugène Hénard<sup>2</sup> à Friedman<sup>3</sup> les utopies se succèdent qui se superposent au sol vierge ou aux villes existantes sans s'y compromettre.

La figure de référence de ces projets est pleine d'intérêt. Les cités lacustres n'ont probablement jamais existé telles qu'en nos livres d'histoire de cours moyen. Jusqu'en 1940, elles évoquent un néolithique brillant et heureux et certaines formes de communismes agraires et primitifs. Le projet, du sol libéré au toit terrasse, renvoie à deux sociétés hors de l'histoire, du bon sauvage à l'homme nouveau, de la cité lacustre à l'avenir radieux – le rapport à l'histoire se jouerait au sol, et de haut en bas. Les pilotis est en tous cas partie prenante de l'amnésie moderne.

L'attitude de Le Corbusier au lieu est radicalement différente de celle de Wright. Mais chez l'un et l'autre, au rituel et au savoir-y-faire se substituent des modèles faits pour s'intégrer.

Des utopies ? L'utopie n'a pas de lieu ; qu'on lui en trouve un, ça se gâte et ça s'enrichit. Bien plutôt : des omnitopies.

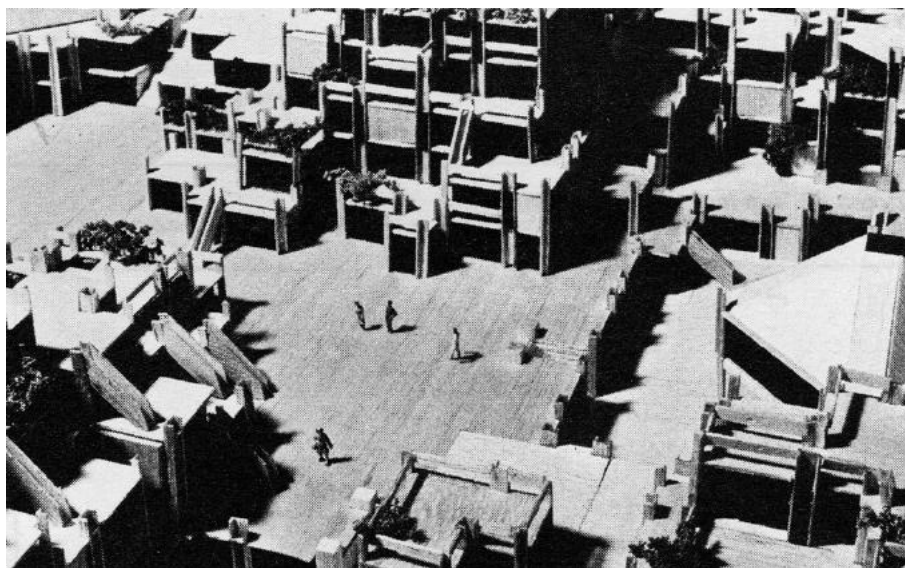
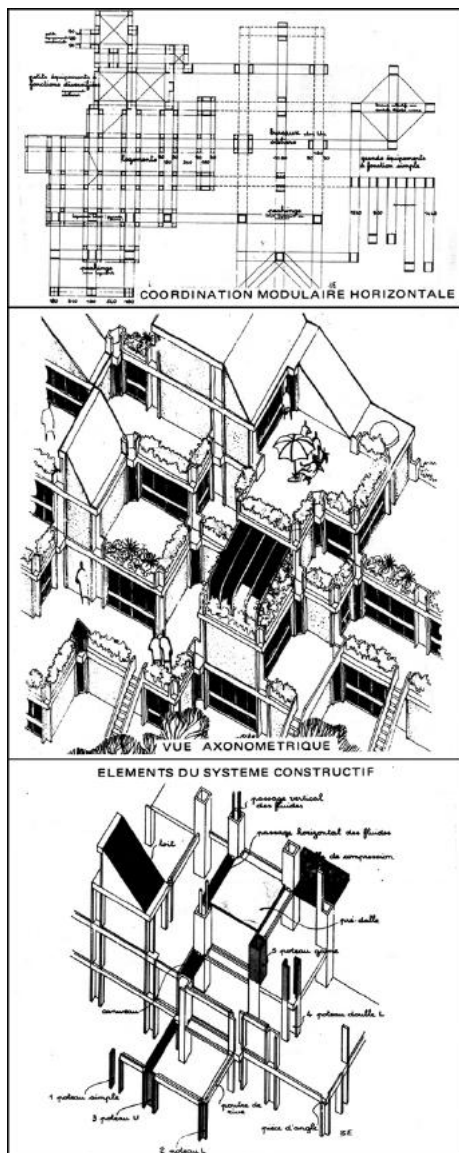


## PROLIFÉRANT

En matière d'architecture, s'il me revenait d'avoir à situer le pire, c'est de la fin des années 60 et du début 70 dont je parlerais malgré l'après-guerre, c'est le proliférant que je dénoncerais malgré Sarcelle.

Sans doute j'y suis trop impliqué pour être bon juge : il m'est arrivé de dessiner des trames pendant mes premières années d'études. Je manque de recul, et pas que moi : seuls quelques articles ont été consacrés au proliférant, mais à ma connaissance aucune étude.

Le proliférant naît et se développe à un moment où apparaissent des formes bien plus intéressantes (Rossi, Stirling, Venturi, etc.) ; il participe de la même lassitude et d'un même rejet « des tours et des barres ». Mais tandis qu'apparaissent les fondements d'un nouvel art urbain en porte-à-faux du mouvement moderne, il n'en est que le réexamen a-critique et à ce titre mériterait un peu de papier. Il ne s'agira ici, en quelques lignes, que d'en montrer le caractère d'omnipotie.

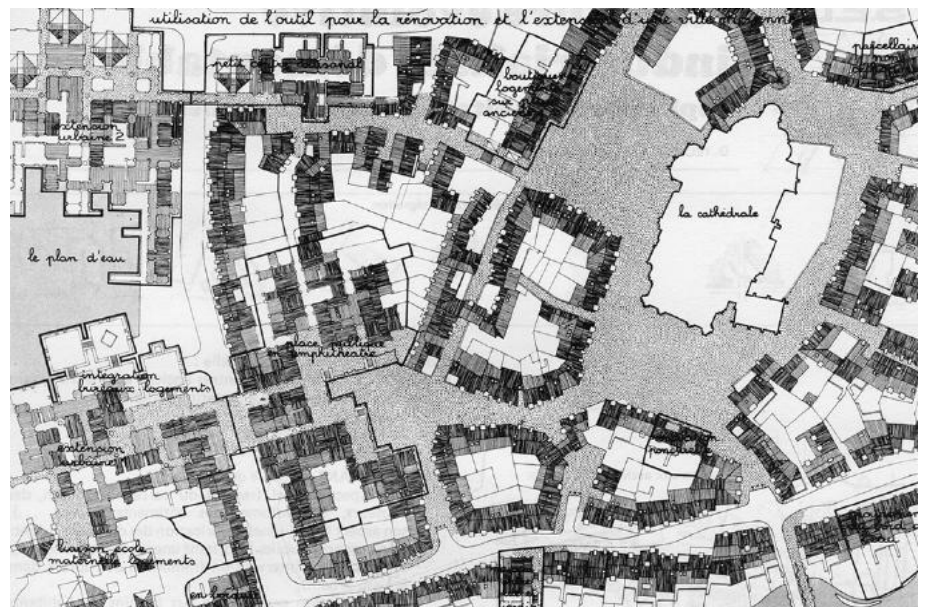


J'ai choisi, pour illustrer mon propos, un exemple assez tardif : un projet de Michel Duplay, primé en 1974 à la 5<sup>ème</sup> session du Programme Architecture Nouvelle (PAN) ; choix partial puisqu'aussi bien n'importe quel lauréat des sessions de 1 à 6 aurait fait l'affaire, ou encore la quasi-totalité des modèles innovations (auxquels il faut retrancher les projets de mes vénérés professeurs et quelques autres).

J'ai choisi Duplay parce qu'il est un des moins mauvais, et animé des meilleures intentions du proliférant : -variété, échelle humaine, souplesse et intégration urbaine. Je l'ai choisi surtout pour son titre exemplaire, qui m'a confirmé dans ma thèse à un moment où j'en doutais beaucoup : « outil multi-échelles d'intégration urbaine ».

Si les titres ont une quelconque importance, alors celui-là est particulièrement significatif ; Le Corbusier parlait de machines à habiter ; il ne s'agit pas ici d'un outil à habiter, ni à travailler, ni à dormir, ni un outil à vivre ; la seule et ultime finalité du projet, le « projet » dans le sens plein du terme, c'est l'intégration urbaine.

La trame est intelligente et souple, entendez qu'on peut y caser n'importe quelle distribution intérieure, voire n'importe quelle intention architecturale : « À l'intérieur, le cloisonnement s'effectue sur la trame de 90, dans des espaces déjà diversifiés par la structure. Une certaine banalisation est permise par le passage des fluides dans les poteaux gaines. Des variations de hauteurs sous-plafond de 15 cm sont possibles. Les logements peuvent être organisés sur un ou deux niveaux » ? La seule intention caractérisée, c'est la prolongation des logements par des « espaces extérieurs privatifs », encore peuvent-ils être « spécialisés et orientés différemment » ?

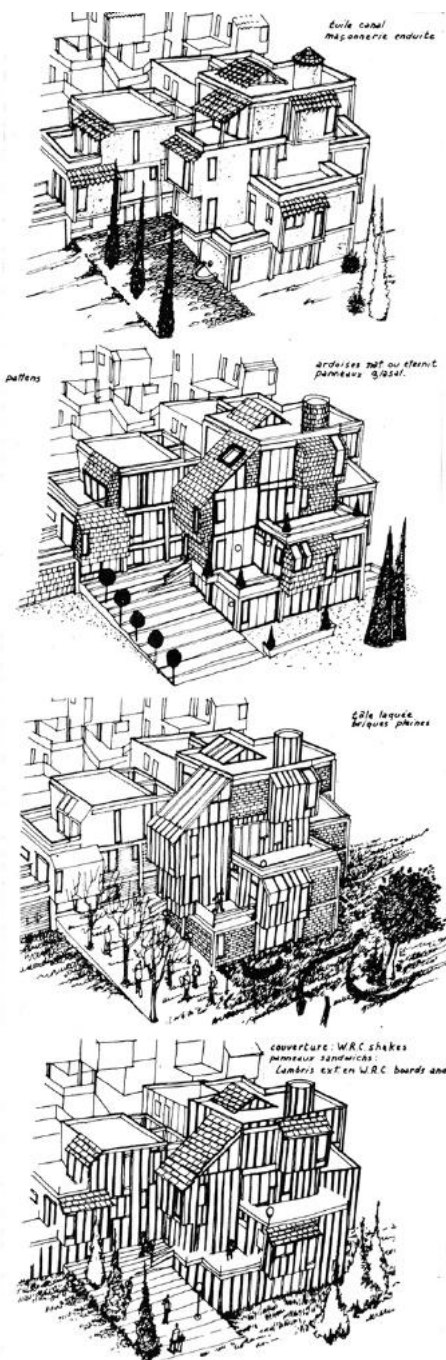


La même « banalisation » règle le rapport à la ville : « Les groupements sont extrêmement diversifiés : desserte linéaire ou ponctuelle, selon la localisation, la proximité d'équipements, la densité, la nécessité de prévoir des parkings aux niveaux inférieurs, etc. Dessertes le long d'un portique, autour d'une place, par rues hautes, par escaliers. On peut ainsi respecter les morphologies urbaines traditionnelles » ? De la ville, Duplay s'en moque : il la respecte, mais n'en parle pas.

Un dessin représente l'insertion du projet dans un tissu médiéval ; il s'accommoderait aussi bien d'être une percée haussmannienne ou de pasticher une ville baroque. Quelques plans figurent des distributions intérieures de logement possible ; on peut faire beaucoup mieux, y loger une ville palladienne ou un coron du Nord. Le système des poteaux résiste un peu bien sûr... le moins possible. Entre deux éléments signifiants, la maison et la ville, il se glisse avec une remarquable discrétion : il enveloppe la maison sans la qualifier, il occupe la ville sans la perturber. Un morphologue fou pourrait très bien l'ignorer. Il analyserait les différents types de logements, classerait les rues et les places, réduisant le projet à cette observation triviale : il existe une coordination dimensionnelle et un système constructif commun. On peut difficilement parler de modèle, et encore moins de structure qui soit propre au projet : d'un logement à l'autre et d'une ville à l'autre, la structure change : elle renvoie au logement qu'on imite ou à la ville qu'on pastiche. La cohérence du système se réduit à sa « coordination modulaire » ? S'il fallait trouver une image qui caractérise l'insignifiance du projet, ce serait la ponctuation : il rythme la ville et la maison d'une série indéfinie de points d'exclamation sans rapport avec le texte.

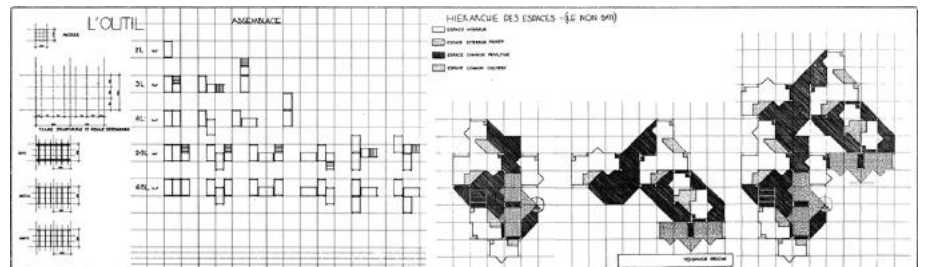
Le projet me rappelle certains touristes, le plus souvent américains, infiniment respectueux des pays qu'ils visitent. Ils s'extasient des différences, ils ponctuent les discours pluriels par un flux saccadé de "great, fantastic, so cool, really far out". De Londres à Athènes, de Paris à Istanbul, ils absorbent les cultures sans jamais émettre d'opinions, sans critiquer et sans réagir.

Leur regard est terrible ; c'est celui d'un ethnographe sympathique mais sans culture, qui réduit les différences à l'infini variété du pittoresque.



1. Philippe Boudon,  
*Différence, différence et différence*,  
AMC N° 36, mai 1975 pages 20-21.

Philippe Boudon a bien décrit la futilité, la variété gratuite du proliférant~ Mais qu'est-ce qui fait courir Duplay et les autres ? Certainement pas l'économie : jusqu'à preuve du contraire, quelques bonnes banches à 510 cm sont toujours moins chères que les trames sophistiquées qu'ils élaborent. La capacité de se glisser entre chaque maison, de s'imiscer à l'intérieur de toutes les villes sans en rien bouleverser fait plutôt penser à une unité de mesure, ici une unité de lieu. La « trame idéale » figurera-t-elle un jour au Pavillon de Breteuil à côté du mètre étalon en platine iridié ? Elle aura alors la capacité de réduire la maison et la ville à une somme d'unités abstraites, arbitraires et insignifiantes, elle en prendra la mesure. Par son caractère de machine à s'intégrer, la trame n'abandonne pas seulement la référence à un modèle : elle ridiculise le lieu de son insertion. Il n'est pas besoin de le vaincre, de le raser, ni surtout de le comprendre : il suffit d'en prendre la mesure. Le titre du projet est là aussi signifiant par son ambiguïté : l'outil d'intégration urbaine, bien plus qu'il n'intègre un projet à la ville, intègre la ville à un projet réducteur, réduit ses différences au titre de pittoresque.



Les étudiants studieux que j'ai côtoyés un temps à l'Unité Pédagogique N°1 (UP1) maniaient des carrés et des triangles de toutes dimensions, et d'autres figures géométriques étranges et terribles ; ils exploraient inlassablement leurs combinaisons, et parfois leurs yeux exorbités quittaient la planche à dessin pour fixer le vide. Ils se dressaient alors en état de transe et s'exclamaient : « Ça y est, j'ai ma trame ! » Les pentacles qu'ils manipulaient, la pierre philosophale qu'ils cherchaient servaient des dessins plus noirs que les rites romains. Ceux-ci, après avoir satisfait les dieux d'en bas et célébré ceux d'en haut, en arrivaient à négocier avec les habitants soumis, à se frotter aux murs de leurs maisons et à user le soc de leurs charrues sur le gazon conquis. Ceux-là sont à la recherche d'un outil absolu, de l'intégration du monde à leur logique.

Et au regard de leur folie, la mégalomanie du pisse-froid de la Chaux-de-Fonds semble sympathique : il croyait savoir construire la maison et la ville, il avait sur l'une et sur l'autre des idées précises. Il se superposait à la ville existante, il était prêt à la détruire, elle existait contre lui. Il avait la foi des missionnaires et leurs limites : les peuples d'Afrique ont survécu tant bien que mal aux injonctions de l'un et quelques pans de ville subsistent encore malgré l'autre.

Les propagandistes du proliférant ressemblent plutôt aux impérialistes en vadrouille et en djellaba (ou en tunique indienne) : ils n'ont aucune idée de ce que pourrait être la maison, ils ne cherchent pas à savoir ce qu'est la ville ; ils s'intègrent à la ville et l'intègrent à leur mesure, ils y prolifèrent à la manière de la vermine. Leurs projets constituent une nouvelle sorte de parasites régulateurs : les vampires urbains.



## MARSEILLE

Blaise Cendrars écrit les secrets de Marseille alors que la guerre se termine. Mais la ville qu'il évoque n'a pas encore été détruite par l'occupant, le nivellement et la reconstruction lui ont été épargnés, et surtout la scandaleuse opération du Centre Bourse. Le clocher des Accoules surplombe maintenant une falaise ; le Panier est plus sûrement inaccessible par le vide des grands ensembles qui l'enferment que par les ruelles étroites qui y accédaient. La ville basse a disparu ; plusieurs fois enfouie et recouverte, on l'a finalement éventrée, et dispersée dans quelque musée. « Dieu, que cette ville est difficile ! » d'autant plus qu'on l'a mutilée, et plus particulièrement aux yeux des architectes ils se tournent plus volontiers vers Aix sa voisine, cultivée et élégante jusqu'à l'écoeurement. Marseille n'est pas jolie, ne l'a jamais été. Je ne saurais pas dire aussi bien que Cendrars la futilité de ces monuments et la médiocrité de ces places : « tout cela n'a aucune importance ».

Il y a à Paris un obstacle à saisir la ville, que j'appellerai l'effet Furstemberg : où que vous mènent nos pas, où que portent nos regards, une place ou un jardin merveilleux nous interpelle, nous détourne de ce que serait l'urbanité, ce mythe moderne, dans ses rapports à la banalité. Aussi bien la sécheresse des études typologiques, la description savante des trames et des îlots ordinaires fait bon compte de la fioriture et du gratuit. Je crois que Marseille évite l'effet Furstemberg sans sacrifier à la sécheresse didactique. Marseille est une ville, et du sens le plus riche. Et elle s'offre ce luxe : se foutre de l'architecture. « Ils n'y entendent rien ». J'ai été frappé, au fur et à mesure que j'écrivais, par la « modernité » de la ville basse. La réduction « de l'îlot à la barre » y sonne faux, l'îlot haussmannien y fait figure d'enrichissement, La logique des circulations et des carrefours y est déjà moderne. Et à l'insignifiance des trames répond celle des maisons, indifférentes à leurs contenus comme les trames à la ville. La Rue Impériale, les grands ensembles d'après-guerre et le colossal proliférant y seraient à leur place, à l'échelle près : la ville dont parle Victor Gély entretient des relations particulières à son site, elle renvoie aux collines et à la mer toutes proches ; la ville qu'évoque Blaise Cendrars est loin de tout, au contraire ; elle tourne le dos à la mer et aux ports, et la Canebière s'en éloigne. C'est le même carrefour, démesurément grossi ; de la proximité à l'éloignement, la ville change de nature, elle se renverse. J'espère en avoir ici éclairé certains aspects.

# CONCLUSION



Frederico Barocci, *Énée fuyant Troie*, 1598.

Venturi esquisse rapidement ce qui constitue pour lui la contradiction fondamentale de l'architecture : elle est à la fois fond et forme, forme et structure.

J'envisageais au départ deux projets bien distincts, un classement général des œuvres d'un côté, les projets utopiques, les villes idéales, les places constituées, de l'autre les projets impurs, qui trouvent leur place.

Cette expérience de l'exil, cet « entre-deux lieux » où se situe le projet est à rapprocher de la « répudiation » dont parle Winnicott lorsque s'instaure la première distance entre l'enfant et l'objet aimé, entre le moi et le non-moi. C'est dans l'intervalle que se creuse un « espace potentiel », lieu du jeu, de la culture, lieu où l'on vit. C'est une expérience structurante, génératrice d'espace.

Venturi revendique le droit à l'ambiguïté. Les contradictions qui traversent l'histoire de l'architecture, il les classe : phénomènes du à-la-fois ; éléments à doubles fonctions ; éléments conventionnels ; contradictions adaptées ; contradictions juxtaposées ; contradictions entre l'intérieur et l'extérieur ; entre le tout et la partie. Il définit des catégories esthétiques : pour l'essentiel, ces contradictions sont applicables à l'ensemble des pratiques artistiques. Il fait l'économie d'un autre classement, qui serait spécifique à l'architecture : non plus répartir le patrimoine architectural dans les différents chapitres de la contradiction, mais montrer à quels objets elle s'applique, et comment ils s'articulent dans le projet.

C'est dans cette perspective que j'ai entamé ce travail. L'idée était simple, voire triviale : la page n'est jamais vierge en architecture. Dans leurs formes classiques, l'espace musical ou pictural, le lieu d'où l'on écrit, n'ont rien à voir avec la salle de concert, la galerie de tableau ou les rayonnages d'une bibliothèque. Mais l'espace architectural se superpose à son lieu : en même temps qu'il constitue la place, le projet trouve sa place. Cette tension « entre deux lieux » me semblait fondamentale en architecture, c'est autour d'elle que je croyais pouvoir organiser ces couples fameux : pur et impur, sédimentaire et délibéré, fond et forme, règle et licence, tout et partie...

D'un point de vue strictement théorique, il ne m'appartient pas de démêler ce nœud : d'autres y pourvoient, qui en ont les compétences. Plus simplement, j'espérais en retrouver la trace dans une étude de formes architecturales, et en suivre le fil. Des modèles, des projets différents sur un même lieu plusieurs places se constituent, qui trouvent leur place au même endroit ; les modèles se transforment, et peut-être de la même façon ; d'un plan carré à une percée haussmannienne, ce serait la part de la vieille ville. Ce rendez-vous que j'ai donné à Marseille, c'est, en partie, un échec.

Quelques lignes sur la ville basse et la maison marseillaise : la vieille ville retrouve sa cohésion. Elle prend toute sa dimension par la rencontre de Victor Gélou et Blaise Cendrars... entre parenthèses.

J'espérais un modèle synchrone (ça aurait été le cas d'un concours), j'ai dû rendre compte d'un processus complexe, déployé dans le temps (fut-ce une très courte période, quatre ou cinq ans), histoire des axes, dilution des modèles, apparition des omnitopies... Au cours du récit, la vieille ville n'émerge plus que par morceaux.

L'histoire instrumentalise le géographique, et le lieu d'insertion du projet se disperse dans le programme : le relief, les monuments à conserver, les quartiers à relier...

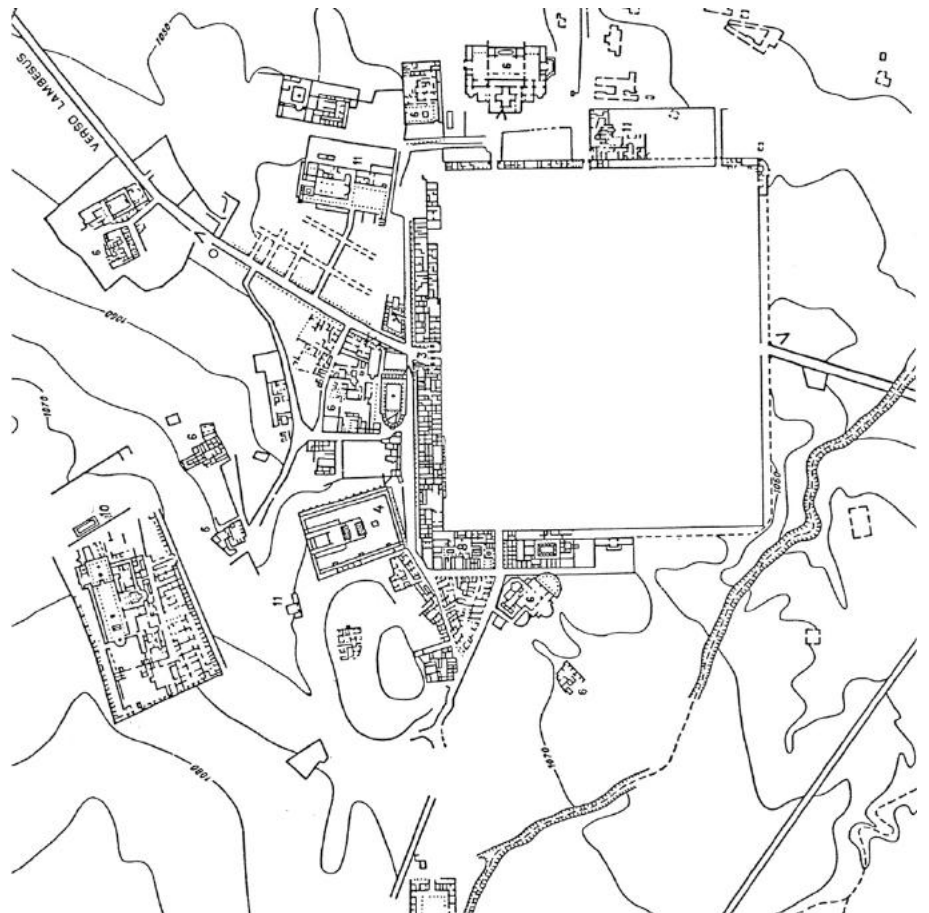
La vieille charité et le port sont des contraintes comparables à une surface minimale de logement ou une quantité de véhicules à faire circuler.

Et l'omnitopie résout la contradiction entre l'ici et l'ailleurs comme la transparence résout celle du dedans et du dehors, le plan libre celle de l'ouvert et du fermé, la barre celle du devant et du derrière. En tous cas, rien ne permet d'affirmer ici que l'une conditionne les autres.

Quelle leurre est-il ?

Et je le regrette d'autant plus que je crois l'enjeu important. Les pratiques contemporaines du modèle, des plus cultivées (Bologne) aux plus vulgaires (assistance architecturale) postulent d'une façon ou d'une autre l'identité du lieu du modèle au lieu de son insertion. C'est cette unité de lieu que je voulais mettre en cause, quand j'étais persuadé que l'architecture n'existe que par l'exil et la perte.

C'est en ce sens que la reconstruction de la ville européenne me paraît la tentative la plus intéressante : c'est la plus désespérée.



# BIBLIOGRAPHIE

BAUDRILLARD (Jean) *À l'ombre des majorités silencieuses ou la fin du social*, Paris, Utopie, 1978.

BENET (A. et L.) *À Monsieur le Conseiller d'État, Préfet des Bouches-du-Rhône, Chevalier de la Légion d'Honneur*, 2 versions, Marseille, Achard, 1845 et Marseille, Jules Barile et Boulouch, 1845 (Bibliothèque Municipale, fonds spéciaux, 02 404).

BENEVDLO (Leonardo) *Corso di designo*, Rome, Laterza, 1974.

BENEVOLO (Leonardo) *Histoire de l'architecture moderne. 1. La révolution industrielle*, Paris, Bordas, collection espace et architecture, 1978.

BESSET (Maurice) *Qui était Le Corbusier*, Genève, Skira, 1968.

BODIN, CLEMENT *Marseille régénérée ou Projet de réédification de la vieille ville*, Marseille, Marius Olive, 1856 (Bibliothèque Municipale, fonds spéciaux, 01856).

BONILLO (Jean Lucien) *La genèse d'un type architectural : le « 3 fenêtres » marseillais*, Travail personnel de 3<sup>ème</sup> cycle, Unité Pédagogique d'Architecture de Luminy, Marseille, 1978.

BOUDON (Philippe), « Différence, difERENCE et diférence », dans AMC. N° 36, mai 1975, pages 20-21.

BOUYALA D'ARNAUD (André) *Évocation du vieux Marseille*, Paris, Minuit, 1959.

CASTEX (Jean) DEPAULE (Jean-Charles) PANERAI (Philippe) *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Paris, Bordas, collection Aspects de l'Urbanisme, 1977.

CENDRARS (Blaise) *Les secrets de Marseille, L'homme foudroyé*, Denoël 1945, pages 58 à 64.

CHANCEL (Jean-Marc) *Urbanisme et morphologie architecturale : la genèse d'un processus moderne. Le Quartier Belsunce : une étude de cas à Marseille*. Travail personnel de 3<sup>ème</sup> cycle. Unité pédagogique d'architecture de Luminy Marseille, 1978.



CHOAY (Françoise) *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie* Paris, le Seuil, 1965.

CLERC (Michel) *Marseille Antique*.

DONNADIEU *Projet ayant pour but d'effectuer les améliorations nécessaires à Marseille*, Marseille, Felix Malteste, 1841 (Bibliothèque municipale, fonds spéciaux 02406).

DROCOURT (Daniel) « Réhabilitation du Panier » dans *CRÉÉ, architecture intérieure* N° 63 (décembre 1977) pages 50 à 53.

ENCYCLOPEDIE départementale des Bouches du Rhône, Marseille, 1935.

FABRE (Augustin), *Les rues de Marseille*, Marseille, 1868.

FRIEDMAN (Yona) *L'architecture mobile*, Paris, Casterman, 1970.

GASSEND (Auguste) *La rue impériale de Marseille*, Académie impériale des Sciences, Belles Lettres et Arts de Marseille, Séance du 21 février 1867, Marseille, Berlatier, 1867.

GÉLU (Victor) *Marseille au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Mémoires inédites, Paris, Plon, 1972.

GIRARD (Louis) *La politique des travaux publics du second empire*, Paris, Colin, 1952.

GRIMAL (Pierre) *Les villes romaines*, Paris, PUF, collection Que Sais-je ? 1971.

GUEYRAUD (Paul) « Un projet de rénovation des vieux quartiers de Marseille au XIX<sup>ème</sup> siècle » dans *Marseille* N° 13, Août 1951.

JOUHAUD (Michèle) *L'ouverture de la Rue Impériale de Marseille*, Diplôme d'études supérieures, Faculté des lettres et sciences humaines d'Aix-en-Provence, 1966.

MIRÉS (Jules) *À mes juges, ma vie, mes affaires*, Paris, 1 B61.

PICARD (Gilbert) *Empire romain*, Fribourg, Office du livre, Collection Architecture universelle, 1965.

POUILLON (Fernand) *Mémoires d'un Architecte*, Paris, Le Seuil, collection le livre de poche, 1968.

PRADALIE (Georges) *Le second empire*, Paris, PUF, collection Que sais-je ?, 1974.

RAMBERT (Gaston) *Marseille, la formation d'une grande cité moderne. Étude de géographie urbaine*, Marseille, Maupetit, 1934.

RIVALZ AINÉ

Régénération des vieux quartiers de Marseille, Marseille, Joseph Clappier, 1855, Bibliothèque municipale, fonds spéciaux, 01641.

RYKWERT (Joseph) *La maison d'Adam au Paradis*, Paris, le Seuil, collection espacement, 1976.

VIDLER (Anthony) « La 3<sup>ème</sup> typologie » dans *Architecture rationnelle*, Bruxelles, Archives d'architectures modernes, 1978, pages 23 à 28

VON MOOS (Stanislas). Le Corbusier, *L'architecte et son mythe*, Paris, Horizons de France, 1971.

WINNICOTT (Donald) *Jeu et réalité. L'espace potentiel*, Paris, Gallimard, 1975.

ZOLA (Émile) *Les mystères de Marseille*, Paris, Marabout, 1978.