

L'évolution

de Marseille









La limite communale présentée sur les carte est la limite communale actuelle.

habitants au moyen-âge

À sa création par les grecs il y a plus de 2600 ans, Massilia n'est qu'un petit port, une crique abritée des vents dominants par la butte de l'actuel quartier du Panier. Avec, dans la seconde moitié du xixe siècle, la croissance du port, l'industrialisation, l'arrivée du train et la création du Canal de Marseille, la ville connaît une croissance importante avec comme conséquence l'accroissement des problèmes de déplacements.





Le chantier de construction du bâti de la rue Impériale, circa 1863



L'industrie marseillaise s'est développée autour de la transformation de l'huile. Est né ici le fameux savon de Marseille, conçu au départ pour imiter ou concurrencer le savon d'Alep mais en utilisant des ressources locales comme l'huile d'olive. Marqués par la démarche d'Haussmann à Paris et par le percement de la rue Impériale (actuelle rue de la République), les élus marseillais réfléchissent plutôt à la mise en place de contournements que de grandes percées dans la ville. L'idée d'un tel contournement qui suivrait le cours du Jarret, devenu un égout à ciel ouvert, commence à prendre forme.

L'activité industrielle se concentre sur les vallons arrosés par une rivière (Aygalades, Jarret, Huveaune) et le long des deux principaux accès à la ville : le passage par le nord le long du vallon des Aygalades (actuelle A7) et la vallée de l'Huveaune.

850 000 habitants en 2011



Le saviez-vous?



Le train arrive à Marseille en 1948. Il participe à l'essor industriel de Marseille. Après le trafic maritime, il devient rapidement le second moyen de transport de la ville. Le réseau de tramway, initialement hippomobile, est électrifié en 1892. À la fin du xix^2 siècle, l'automobile n'en est qu'à ses balbutiements.



Une géographie complexe, entre mer et collines





population limitée. En croissant, la ville se heurte à ses barrières naturelles. Au nord, le massif de l'Etoile et celui de la Nerthe, à l'Est celui de Saint-Cyr et le massif des Calanques au sud. La ville, enchâssée dans ses espaces naturels, n'a que deux voies d'accès terrestres : au nord, le vallon des Aygalades et à l'Est, la vallée de l'Huveaune. La mer est bien sûr une barrière limitant l'extension urbaine. Cette géographie complexe aura des incidences importantes sur l'organisation des voies de circulation en imposant comme naturelle l'idée d'un ou plusieurs contournements centrés sur le Vieux-Port.

Une autre particularité de la ville actuelle est sa superficie. Ce simple comparatif apporte un éclairage particulier à la question des déplacements dans la ville, transports en commun, véhicules particuliers et poids lourds.





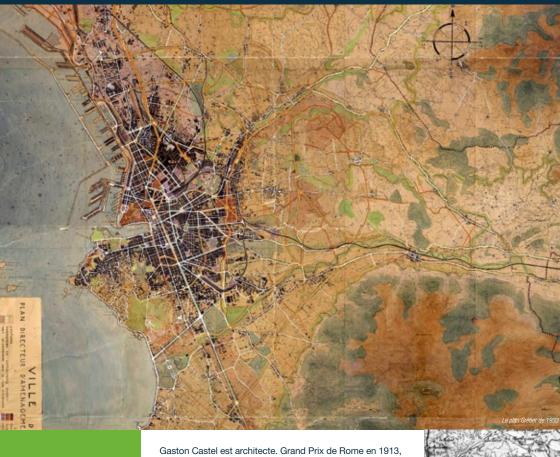
Le saviez-vous ?



La construction de l'avenue du Prado et celle du boulevard National (autrefois bd. d'Orléans) dans les années 1840-1850 constituent une première tentative de créer un contournement de la ville, le Prado étant construit dans des parcelles agricoles et le bd. National marquant la limite de l'urbanisation. La gare Saint-Charles domine la ville sans y pénétrer.



À l'origine de la L2



Castel

architecte du territoire Gaston Castel est architecte. Grand Prix de Rome en 1913, il interviendra comme enseignant pendant plus de 30 ans à l'école régionale d'architecture de Marseille. Dès 1926, il sera architecte en chef du département et mènera sa propre réflexion sur l'urbanisme et les possibilités d'extension de l'agglomération marseillaise, réflexion au centre de laquelle il place la résolution des problèmes de circulation. Le plan de circulation qu'il proposera s'appuiera sur la création de routes larges à courbes longues.



1933

Jacques Gréber

architecte du département

La loi Cornudet de 1919 modifiée en 1924 impose aux communes de plus de 100 000 hab. de réaliser un Projet d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de la ville. En 1933, Jacques Gréber, s'appuyant sur les travaux de Castel, propose un plan de circulation sur lequel le tracé de la future L2 commence à se dessiner. L'idée force étant de relier, en arc de cercle, les quartiers Sud au port vers Cap Janet, tracé coupant les deux principales voies pénétrantes.

Le saviez-vous?

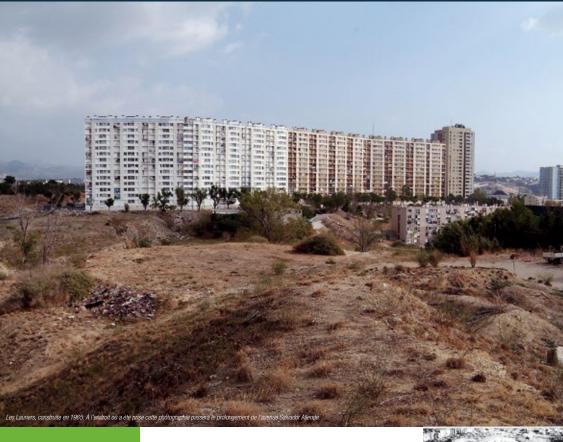


C'est Jacques Gréber qui imagine et dessine, dans son fameux plan, l'axe historique Porte d'Aix, rue de Rome, Prado et qu'il prolonge par le bd. Michelet, bien au-delà de l'actuel obélisque de Mazargues et voudrait poursuivre par une voie en corniche qui longerait la mer par les Calanques pour revenir vers les Goudes. Cette partie du projet n'a jamais vu le jour.



L'urbanisation

du secteur Nord



1960

un immense besoin en logements Après la seconde guerre mondiale vient la reconstruction. Celle-ci nécessite une main d'œuvre que l'on fait venir, pour des raisons de coûts, des colonies françaises. La cité des Oliviers sera, par exemple, construite pour accueillir les kabyles d'Algérie. La construction de logements pour accueillir les « pieds-noirs » qui quittent l'Algérie devenue indépendante doit s'accélérer.

Entre 1955 et 1975, entre l'A7 et la Rose, un immense quartier prend forme. Saint-Barthélemy SNCF (1955), Les Rosiers (1957), Saint Barthélemy - Picon (1960), Frais Vallon, (1964), Les Lauriers (1965), les tours Trompette et Cyprès (1968). Et ce secteur se structure autour du projet de Gréber d'une voie qui contournera Marseille en reliant sa côte Sud à son port et qui permet, surtout, la circulation dans ces quartiers. La L2 Nord, même si elle ne porte pas ce nom, est née.



1970



Le saviez-vous?



Les plus grands architectes marseillais (ou même d'ailleurs) du xx° siècle ont contribué à la construction des grands ensembles du secteur nord de la Ville. Jean Rozan dessine les Rosiers, André Devin les tours Trompette et Cyprès. L'équipe Candilis imagine La Viste et G. Carta dessine et construit le Méditerranée (1969).



L'urbanisation

du secteur Nord



1959 1974 L'autoroute Nord arrive à Plombières en 1952, l'autoroute Est vers Aubagne est mise en service en 1962. Pour connecter ces voies, selon le plan d'urbanisme de 1959, la construction de l'avenue Salvador Allende est lancée simultanément aux grands chantiers de construction de logements et s'achèvera en 1974.



Consulter le plan-masse du secteur confirme bien son statuf de véritable épine dorsale de la ZUP n°1 : tous les grands ensembles construits sont parfaitement parallèles ou perpendiculaires à la voie.

Du Rond-Point de Sainte-Marthe à celui du Père Wresinski, l'ancienne R3 remplit les fonctions dévolues à la L2. Il faudra attendre 1993 pour que le premier tronçon, la Tranchée Couverte des Tilleuls, soit mis en service.



1993

Mise en service de la Tranchée Couverte des Tilleuls

Le saviez-vous?



«La deuxième Rocade sera l'artère maîtresse des liaisons entre les quartiers périphériques où depuis vingt ans ont été construits les plus importants ensembles d'habitations.»

Cette citation est extraite du programme politique de Gaston Deferre, candidat à sa propre succession à la Mairie de Marseille en 1971.