



UNITÉ PAYSAGÈRE



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement



15 • LE BASSIN DE MARSEILLE



© Signes Paysages

Le nouvel horizon littoral de Marseille, les tours de la Marseillaise et de la CMA-CGM "signaux paysagers"

L'IDENTITÉ DE l'unité paysagère



Les textes en italique, sont repris de l'atlas réalisé en 2006 par l'agence Architecture Environnement Cordoléani.

Marseille s'inscrit dans un bassin littoral entre une couronne de collines sèches et un golfe ample semé d'îles. La géographie a imposé ses limites à la cité ceinturée d'espaces naturels remarquables.

Les paysages littoraux sont multiples.

Les petits ports au creux de vallons répondent à la longue digue du large qui abrite les darses et les quais de la Joliette. Les anses sablonneuses, les rochers désolés et les cabanons des calanques contrastent avec les maisons étagées du Roucas-Blanc, les jardins et les châteaux de la Corniche, et avec le fourmillement des quartiers anciens resserrés autour du Vieux-Port.

Le paysage se lit au travers des étapes du développement urbain. L'histoire a inscrit dans l'espace les formes paysagères de l'unité dans un dialogue constant entre la ville, la campagne et la mer.

Si cette description faite par l'atlas de 2006 relate en grande partie le visage de la cité phocéenne en 2021, Marseille a engagé sa métamorphose. Les raisons qui enclenchent les transformations sont multiples : imposées quand elles relèvent de la salubrité et de la sécurité, nécessaires par l'obsolescence de son urbanisme et de ses équipements notamment routiers et insufflées par des richesses patrimoniales, historiques et culturelles à faire re-connaître.

Désignée Capitale Européenne de la Culture en 2013, cet événement a enclenché des grands projets urbains et architecturaux dont les plus emblématiques sont le Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCem), seul musée national en province, et la requalification du Vieux-Port avec sa désormais célèbre ombrière en inox miroir.

D'autres grands projets sont aussi venus transformer la ville comme l'opération d'intérêt national Euromed. Depuis 1995, cette opération a permis la requalification d'un littoral portuaire dégradé pour devenir le troisième quartier d'affaires de France*. Ce vaste quartier reconstruit sur la ville est le terrain d'expressions de grands noms de l'architecture mondiale : Zaha Hadid pour la tour CMA-CGM, Jean Nouvel pour la Marseillaise, Corinne Vezzoni pour les archives départementales et Rudy Ricciotti, le MuCem.

* site internet Euroméditerranée

* source INSEE dec. 2020 (1) partiellement : Allauch, Plan-de-Cuques, La Penne-sur-Huveaune et Septèmes-les-vallons

CHIFFRES CLÉS

Dimensions : 18 km d'est en ouest et 19 km du nord au sud.

Altitude maximale : 212 m au Collet du Redon à Château Gombert

Altitude minimale : 0 m, le niveau de la mer

Superficie : 131 km²

Population : 874 619 habitants*

Relief : bassin et rade

Commune : Marseille (1)

L'IDENTITÉ DE l'unité paysagère

Ces opérations de requalification ont surtout permis de redonner à voir un patrimoine architectural de grande qualité, dont certains bâtiments étaient auparavant enclavés par des infrastructures routières, et de redonner à l'espace public son rôle de faiseur de ville et d'urbanité.

Une des opérations les plus emblématiques est la recomposition du quartier de la Major où depuis la construction du MuCem et surtout la démolition de la passerelle autoroutière, les éléments architecturaux des Voûtes, du Fort Saint-Jean et de la cathédrale de la Major ont retrouvé leur place dans le paysage urbain.

Les grands travaux de réhabilitation ont aussi porté sur la refonte du réseau routier de la ville et plus particulièrement certaines de ses entrées : démolition de plusieurs passerelles autoroutières (La Pomme, Rabateau, Gèze, Saint-Charles...) qui marquaient les entrées de la ville, objets routiers d'un autre temps défigurant les perceptions. Ces opérations se sont accompagnées de la construction de voies de contournement (L2 et Boulevard Urbain Sud) et la mise en souterrain de certaines (bd Allende, tunnel du Prado...). Marseille a ainsi engagé un travail sur son espace public avec le développement de transports en commun (tramway, prolongement de son réseau métro, voies dédiées au bus) et voies réservées aux modes doux qui ont été l'occasion de repenser le profil de certaines grandes artères comme le Jarret et le cours Lieutaud.

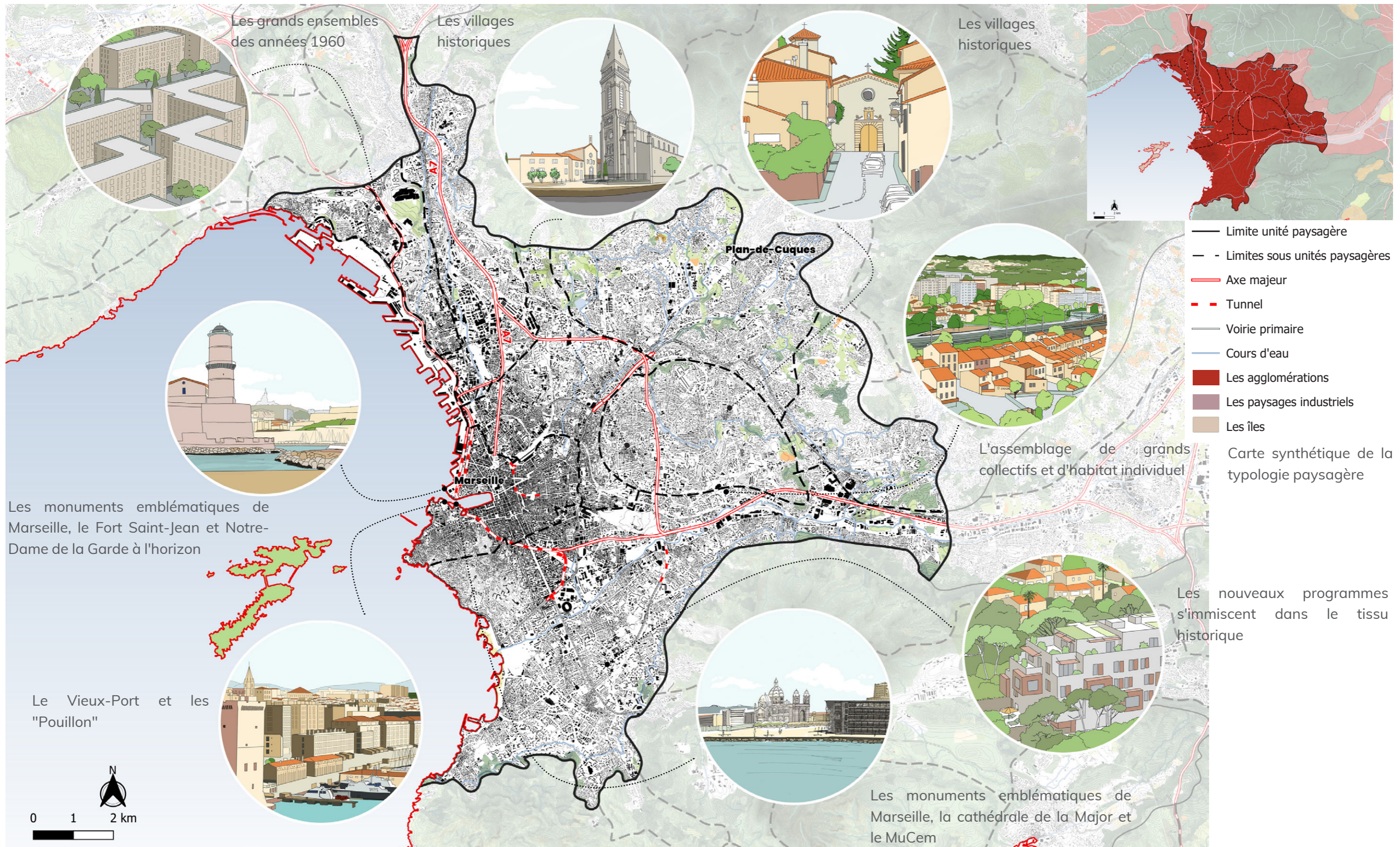
Ces transformations sont à l'origine de dynamiques parfois contraires entre un centre historique qui se réhabilite retrouvant de l'espace et une périphérie qui se densifie. En effet, pour le premier, les travaux font revenir la nature en ville avec la végétalisation de grandes artères (le Jarret, la rue Paradis, le cours Lieutaud...).

Pendant ce temps, les quartiers périphériques (Saint-Barnabé, les Caillols, Saint-Julien, Saint-Loup, Château-Gombert...) voient leurs espaces de nature disparaître consommés par un immobilier dynamique. Les grandes propriétés ou les terres agricoles ont donné les opportunités à de nouvelles opérations immobilières dont les conséquences ne sont pas uniquement l'imperméabilisation des terres, la disparition des motifs paysagers des parcs mais aussi un engorgement des rues. Cependant, une nouvelle dynamique se met en place visant à limiter la consommation des sols : à Sainte-Marthe un parc agricole voit le jour en lieu et place de programmes immobiliers prévus initialement.



Marseille vue depuis la calanque de la Vesse dans le massif de la Nerthe

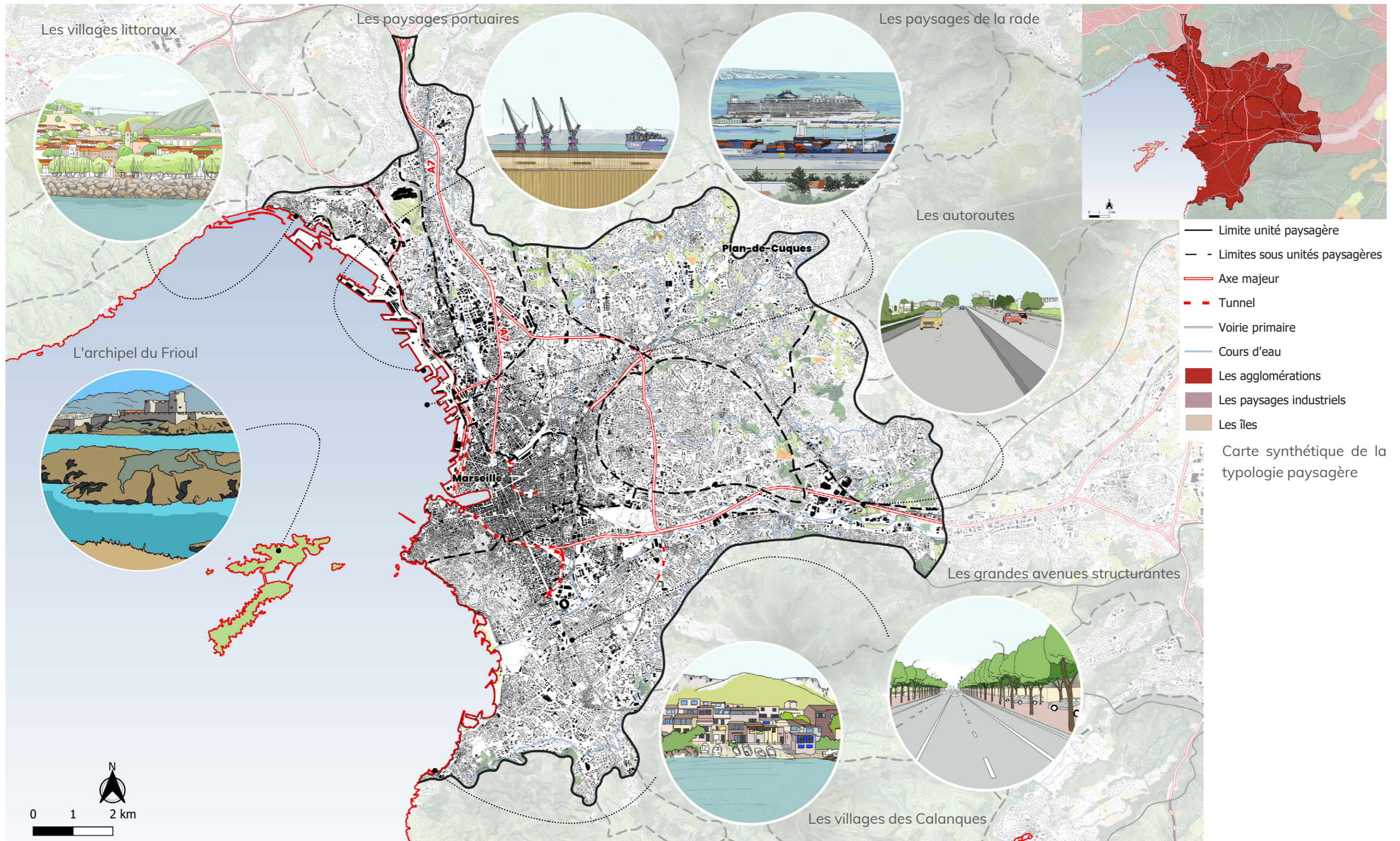
LES PAYSAGES DE l'unité paysagère



Cartographie : Signes Paysages



LES PAYSAGES DE l'unité paysagère



Cartographie : Signes Paysages



LES PAYSAGES DE l'unité paysagère



Source : atlas des paysages 2006.

L'UNITÉ DE PAYSAGE

L'unité de paysage est aisément lisible car inscrite dans le vaste amphithéâtre naturel des massifs. Elle est ouverte sur la mer par la large échancrure de la rade ponctuée d'îles. Ce paysage contrasté renvoie le reflet d'un territoire aménagé, dessiné par l'Homme et dépendant d'un milieu naturel contraignant, repoussé sur ses franges mais omniprésent avec les collines, les massifs et la mer.

LES TRANSITIONS

L'unité de paysage inclut l'ensemble des collines ainsi que la rade et les îles. Les collines possèdent leur propre identité. Elles forment des espaces de transition avec les grandes unités de paysage dont elles font partie.

LES LIMITES VISUELLES

Au sud, l'île de Maire, la crête de Marseilleveyre, le mont Puget depuis la mer jusqu'à la Gineste, les crêtes du mont Carpiagne et du mont Saint-Cyr. À l'est, dans les lointains, la crête de la Sainte-Baume (Roque-Forcade, Pic de Bertagne) ferme le paysage dans l'ouverture de la vallée de l'Huveaune.

Au nord et au nord-est, la crête de la chaîne de l'Étoile avec les Maurins, le Pic du Taoume. Au nord-ouest, la crête de l'Estaque - La Nerthe jusqu'au Cap de Méjean. L'ensemble de la Côte Bleue participe au grand paysage de la rade, mais avec des liens moins directs avec la ville.

À l'ouest, les îles du Frioul et l'horizon marin avec l'île du Planier.

LE BASSIN EST FERMÉ

Les vallées des Aygalades, de Saint-Marcel, du Jarret et les cols de la Gineste, du Pas-de-la-Viste ménagent des effets de découverte progressive et spectaculaire sur le paysage de la ville et de la rade. Les accès au bassin de Marseille se font par des goulets, des gorges ou des vallons resserrés : le Rove, la Nerthe, les Aygalades, Septèmes-les-Vallons, la vallée du Jarret, la vallée de l'Huveaune. Les grandes voies de communication franchissent ces limites par tunnel : autoroutes A55 et A7, voies ferrées...

Marseille vue depuis le massif de l'Étoile



LES PAYSAGES DE l'unité paysagère

Source : atlas des paysages 2006.

LE PAYSAGE EST CONTRASTÉ ET D'UNE APPARENTE ANARCHIE

Au Panier, les ruelles étroites en pente vers la mer dominant le plan d'eau fermé du Vieux Port et les quais de la Joliette. Cette trame répond au quadrillage dense et régulier des avenues arborées et des rues autour de la Canebière. Les quartiers centraux et périphériques éclatés mélangent petites maisons à jardins, lotissements, grands ensembles et zones commerciales au contact immédiat de la campagne encore cultivée ou de la garrigue des collines. Au sud, le rivage allie villégiature, loisirs et nature. Les plages du Prado correspondent à une ouverture populaire sur la mer. Les cabanons abrités au pied des falaises blanches des Calanques sont un bout du monde, une ultime avancée de la ville face à la mer.



© Signes Paysages

Les ruelles du Panier

LES STRUCTURES PAYSAGÈRES SONT LIÉES À L'EAU

La mer : une longue façade maritime, le port, la Corniche, les plages du Prado... L'eau des collines et surtout l'eau apportée par le canal de la Durance (le canal de Marseille) pour la mise en culture et l'irrigation, pour l'agrément des parcs des bastides et pour l'industrie...

LE PAYSAGE URBAIN EST ÉTROITEMENT LIÉ À LA MISE EN VALEUR DU LITTORAL

Au centre et au nord, le plan d'eau du Vieux Port, le site primitif du Panier puis les bassins de la Joliette à l'Estaque, les implantations industrielles et les réseaux des routes et du chemin de fer...

Au sud, le linéaire balnéaire de la Corniche et du Prado, lieux de résidences exceptionnelles, puis le sanctuaire naturel des Calanques...

Le cœur de la ville est coupé de la mer par les reliefs côtiers et par les aménagements industriels et le port.



© Signes Paysages

Les paysages industrialo-portuaires au nord du Vieux-Port

LES PREMIÈRES impressions



Les textes en italique, sont repris de l'atlas réalisé en 2006 par l'agence Architecture Environnement Cordoléani.



Etienne Martin, Panorama des ports marchands entre le phare Sainte-Marie et la tour Saint-Jean - 1905. Académie des Sciences et Lettres, Marseille

Marseille est une ville étroitement liée à la mer et à la colline proche.

Depuis le cirque des collines, d'amples panoramas s'offrent au regard sur la ville, ses faubourgs et le port, sur la rade et les îles.

Les jours de mistral, les contrastes sont accusés et la transparence de l'air rapproche les plans : les vues sont magnifiées.

La ville est blanche et grise, tachetée par la trame arborescente des avenues, des jardins et des parcs. La ville est foisonnante de ses nombreuses communautés que l'histoire a amenées par vagues successives. La ville est multiple et contrastée.

Les garrigues et les pinèdes, les maisonnettes et les cabanons, les bastides dans leurs parcs, les usines et les entrepôts, les tours et les barres d'habitation s'interpénètrent en un paysage ouvert, changeant, minéral qui se densifie en approchant de la mer.

Au cœur de la ville, le paysage bâti fait se côtoyer immeubles collectifs et petites maisons, cabanons et tours d'habitat social comme au vallon des Auffes. Sur le cours Belsunce, les tours Labourdette rompent la trame urbaine et la volumétrie des îlots de ce quartier XVIII^e siècle. A la Joliette, les petites maisons populaires et les anciens ateliers sont accolés aux grandioses immeubles haussmanniens.

Ce mélange hétérogène qui semble un paysage en mutation est ailleurs l'apanage des périphéries urbaines. Les montées vertigineuses en escaliers, les chemins traversiers écrasés de chaleur entre leurs hauts murs, les ruelles du Panier ou des villages au centre des quartiers contrastent avec les larges boulevards arborés.



Blanc et gris des roches calcaires, des enduits et du béton ; ocre jaune et rose des toits ; gris-vert des versants de garrigue et des pinèdes ; brun et noir des industries ; bleus changeants de la rade et des cieux...

Source : atlas des paysages 2006.

REGARDS SUR LE BASSIN DE MARSEILLE

- Les écrivains

"Marseille. Sous le ciel bleu, des tuiles ensoleillées, des trous d'ombre, des platanes couleur d'automne ; au loin des collines et le bleu de la mer ; une rumeur montant de la ville, avec une odeur d'herbes brûlées et des gens allaient et venaient au creux des rues noires". Simone de Beauvoir - *La Force de l'âge*.

"Marseille... jolie, bâtie de grandes maisons qui ont l'air de palais. Le soleil, le grand air du Midi entrent librement dans ses longues rues. On y sent je ne sais quoi d'oriental... L'air chaud qui circule dans les rues sombres entre les hautes maisons, l'asphalte brûlant..." Gustave Flaubert - *Journal de voyage*

"C'est aujourd'hui la seule des capitales antiques qui ne nous écrase pas de son passé". Blaise Cendrars

- Les peintres

Michel Serre, Joseph Vernet peignent le port au XVIII^e siècle. Au XIX^e siècle, l'École de Marseille affirme un naturalisme d'avant-garde qui annonce l'impressionnisme autour d'Emile Loubon et d'Auguste Aubert. Paul Guigou, Alphonse Monticelli, Raphaël Ponson, Auguste Aiguier, Alphonse Moutte, Etienne Martin ou Félix Ziem illustrent les paysages marseillais comme le feront Auguste Chabaud et Mathieu Verdilhan.

Paul Cézanne, Albert Marquet, Paul Signac, Charles Camoin, André Derain, Raoul Dufy immortalisent l'Estaque, ses collines, ses usines et la rade.

- Les photographes

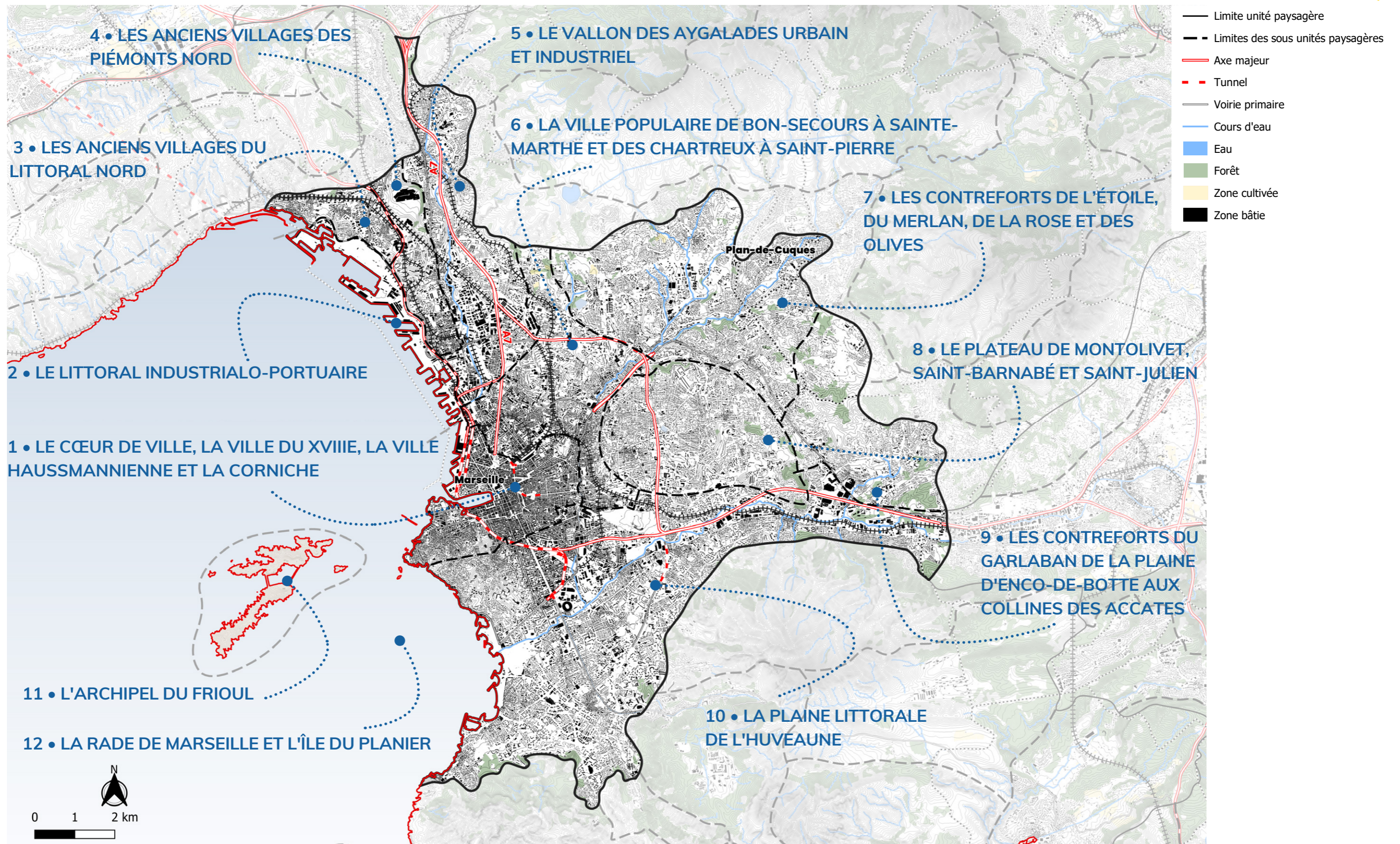
Marseille est à la fin du XIX^e siècle une étape privilégiée dans les itinéraires des photographes. Adolphe Térris illustre le terroir marseillais et les travaux urbains qui bouleversent la ville. Il s'attache à la constitution d'une mémoire visuelle de la cité. Edmond Baldus et Charles Nègre travaillent également sur la ville et ses faubourgs. Germaine Krull publie en 1935 un ouvrage sur Marseille. Man Ray travaille en 1930 sur le port, les îles et la ville.

De nos jours, Raymond Depardon, Stéphane Couturier, Christian Ramade ont traduit dans leur art leur vision de Marseille.



Raoul Dufy, Port de Marseille, 1952, Nice Musée des Beaux Arts, crédit photo Jean-Louis Mazieres, 2018

LES SOUS-UNITÉS paysagères



LES SOUS-UNITÉS paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

Les sous-unités paysagères individualisent des paysages qui composent une unité paysagère et font valoir des spécificités au sein de l'unité.

Le travail d'actualisation a recomposé les sous-unités paysagères, s'adaptant aux mutations de la forme urbaine, aux caractères qui se sont rejoints, aux spécificités qui se sont perdues. La limite de la sous-unité 1 a été redéfinie pour correspondre au périmètre de l'AVAP (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine).

1 • LE CŒUR DE VILLE, LA VILLE DU XVIII^E, LA VILLE HAUSSMANNIENNE ET LA CORNICHE

– *Le cœur de la ville : le Lacydon, le Panier*

Depuis la mer, le cœur de Marseille s'articule autour du Vieux-Port surveillé par les forts Saint-Nicolas et Saint-Jean et ouvert vers le large au détour du promontoire du Pharo. Le plan d'eau animé par les bateaux de pêche et de plaisance est dominé au sud par l'emblématique colline de Notre-Dame de la Garde et par l'abbaye de Saint-Victor. L'ancienne Criée aux Poissons et le linéaire ordonné des façades XVIII^e des Arcenaults animent le quai de Rive Neuve. Au nord, c'est la ville antique puis médiévale du quartier du Panier, tapie sur la colline des Moulins avec ses ruelles tortueuses et ses passages en calade. Cœur historique et emblématique de la cité, le quartier du Panier tient une place à part dans le paysage urbain marseillais du fait de son architecture et de son agencement.

Les majestueuses façades de l'Hôtel-Dieu et de l'Hôtel-de-Ville construit par Pierre Puget mettent en scène le quai du Port. La reconstruction du quartier du Port, détruit en 1943, a bénéficié d'une architecture rigoureuse. Celle-ci a su retrouver une unité architecturale avec un jeu de pleins et de vides, de volumes et de hauteurs, de toitures et de couronnements et l'utilisation de matériaux sobres. La composition urbaine joue avec des effets de perspectives, des échappées visuelles vers le plan d'eau du Lacydon ou vers les Accoules.

L'ensemble des volumes compose une belle unité architecturale qui annonce le moutonnement progressif des toits jusqu'au sommet du Panier dominé par le clocher des Accoules et la coupole de la Vieille Charité.



L'ancien hospice de la Vieille Charité dans le Panier devenu centre d'expositions



L'Hôtel de Ville



Le cours Belsunce



L'opéra de Marseille et sa façade classique du XVIII^e siècle

LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

- La ville du XVIII^e siècle : les quartiers de l'Opéra, de la Préfecture, de Belsunce et de la Porte-d'Aix

La structure urbaine est issue du plan d'agrandissement des XVII^e et XVIII^e siècles avec une trame orthogonale planifiée à partir de l'Arsenal des Galères qui occupait la partie sud-est du port.

Les quartiers nouveaux s'étendent du pied de la colline de Notre-Dame de la Garde jusqu'à la ville médiévale.

Un axe de composition nord-sud est alors matérialisé par l'aménagement du Cours Belsunce à l'entrée nord de la ville. L'aménagement s'inspire du cours à carrosses d'Aix-en-Provence. Il est prolongé vers le sud par la rue de Rome. Un projet de place Royale est amorcé (l'actuelle place du Général de Gaulle) mais non concrétisé.

D'est en ouest, la Canebière est tracée dans l'axe du vallon du Lacydon. Au sud, la rue Neuve rejoint Saint-Victor et borde l'Arsenal et les quartiers, à l'époque industriels, du port.

Les îlots bâtis, réguliers, associent hôtels particuliers en pierre de taille et immeubles plus populaires à trois fenêtres sur trois niveaux. Cette architecture caractéristique de Marseille va se pérenniser jusqu'au XX^e siècle.

Le tissu urbain se densifie au XIX^e siècle avec l'urbanisation des jardins des hôtels particuliers et la reconstruction des îlots proches du port. Les façades sont remodelées selon le goût du jour comportant l'emploi de ciment. La ville conserve ici sa centralité et ses quartiers "bourgeois" restent fidèles à la continuité esquissée au XVIII^e siècle au sud de la Canebière. Le centre se reconstruit sur place à partir de l'aménagement des grands magasins, des banques, des salles de spectacle et l'implantation des monuments, sièges du pouvoir et de la culture dominante : la Préfecture, le Palais de Justice, la Bourse, l'Opéra.

Avec ses rues en grande partie piétonnisées, le quartier de l'Opéra et les rues adjacentes constituent aujourd'hui le centre commercial et culturel de la ville, un quartier minéral et vivant. Le quartier Belsunce a été bouleversé par la rénovation urbaine des années 1960. Les façades ouest du cours baroque ont disparu avec la construction du Centre Bourse et des immeubles tours.

LES SOUS-UNITÉS paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

Seuls quelques détails de façade (les Atlantes de la rue d'Aix) ou l'ordonnement des travées des façades est gardent la mémoire du cours originel. Les aménagements se poursuivent avec l'implantation de la grande Bibliothèque, la réhabilitation des îlots jusqu'à la Porte-d'Aix et les projets de restructuration autour de celle-ci, pour une requalification de l'ensemble du quartier.

Plus proche du centre, le quartier Noailles présente un tissu bâti dense de maisons étroites et d'immeubles de pierre au riche décor. Le quartier est très animé. Autour de la place de l'ancienne Halle aux Poissons, les ruelles fourmillent d'une population bigarrée devant les étals aux denrées les plus diverses et exotiques.

Le quartier de la Plaine s'organise autour du rectangle parfait de la place Jean-Jaurès encadrée de belles façades. Perchée au-dessus de la ville, la place s'ouvre en rues parallèles vers le nord où le quartier Saint-Michel s'étale en damier autour de son église.

- La ville haussmannienne, le quartier de la Joliette.

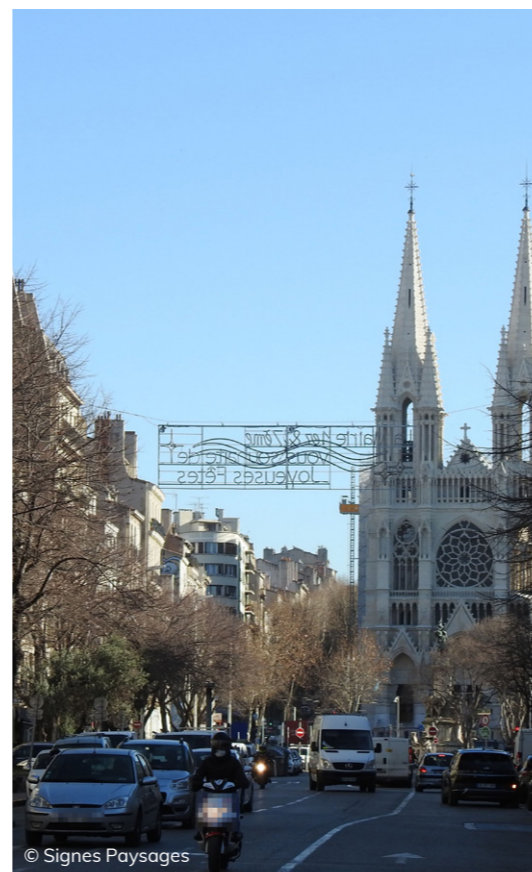
Au milieu du XIX^e siècle, la construction du nouveau port dans l'anse de la Joliette et à Arenc, au nord du Panier, pose un problème d'éclatement de la cité en deux pôles, séparés par les collines de la ville ancienne.

Un projet urbain va bouleverser le paysage de la cité : la jonction de ces quartiers nouveaux avec les quartiers commerçants et les centres de décision du sud est réalisée par la percée de la rue Impériale (actuelle rue de la République) au travers des vieux quartiers. La ligne droite imposée par Haussmann a balayé la vieille ville insalubre. Puis un axe perpendiculaire, le boulevard des Dames, est ouvert sur le nouveau port. La cathédrale de la Major est élevée en belvédère au-dessus des quais. Ces aménagements s'accompagnent de la construction d'immeubles locatifs de part et d'autre de la place de la Joliette.

Le paysage urbain est austère et minéral, coupé du quartier du Panier par les hauts murs de soutènement qui marquent la saignée dans la colline. Des passages en escaliers assurent la liaison entre le nouveau quartier et le centre ancien, offrant de belles perspectives et des échappées visuelles en vue plongeante.



La rue de la République et ses façades haussmanniennes



Les allées Gambetta et l'église des Réformés



La porte d'Aix



Les façades du boulevard Longchamp



Les Docks à la Joliette



Les façades XX^e siècle de l'architecte Fernand Pouillon
autour du Vieux-Port



La Corniche Kennedy

LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

Les immeubles de pierre haussmanniens s'élèvent jusqu'à six ou sept niveaux, en longs alignements uniformes. Les façades sont animées de corniches, d'encadrements de baies de pierre taillées, de sculptures et de balcons.

À l'écart des grands boulevards, dans l'échiquier des rues tirées au cordeau, les maisons de proportions modestes voisinent avec les façades monumentales des immeubles du XIX^e siècle construits en série et avec les fabriques, les entrepôts et les immeubles récents des années 1960 à nos jours.

Les échappées visuelles donnent sur les Docks qui dressent leur silhouette emblématique en bordure de quai.

Des bâtiments emblématiques sont conservés et réhabilités : ainsi l'imposant bâtiment des Docks face au quai de la gare maritime ou le remarquable silo des années 1930 qui marque l'entrée sur le port lorsque l'on arrive par l'autoroute du littoral.

Le paysage bâti est remarquable dans son hétérogénéité et par sa forte identité. Les quartiers haussmanniens à la volumétrie et à la trame régulières de la Joliette et d'Arenc sont en cohérence avec le port et les bâtiments des Docks, autour de la place de la Joliette. Les Docks, ces "Grands Entrepôts", marquent l'identité du port et de la ville.

*Actuellement, ces quartiers sont en pleine mutation avec le projet Euroméditerranée. La réhabilitation de la rue de la République est en cours, la place de la Joliette a été réaménagée. Un projet d'aménagement d'un front de mer urbain au droit de la Major et la reconquête urbaine des friches industrielles et des quais vont ouvrir la ville sur son port.**

- La Corniche, des Catalans au Roucas-Blanc

Un paysage littoral exceptionnel se déroule au sud du Vieux-Port, au pied de la colline de Notre-Dame de la Garde : un relief abrupt, de larges panoramas sur les îles et Marseilleveyre au sud, sur la Côte Bleue au nord, un belvédère sur la ville vers l'est. Le paysage bâti est exceptionnel. L'urbanisme littoral relie le centre aux plages et aux quartiers résidentiels du sud. Ici se côtoient bastides et jardins de rocailles, cabanons de pêcheurs, guinguettes et restaurants de luxe, villas et résidences.

* Ce texte a été rédigé en 2006 ; plusieurs des projets cités ont été réalisés depuis.

LES SOUS-UNITÉS paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

La côte est rocheuse et de petites criques sablonneuses s'offrent aux baigneurs. La calanque du vallon des Auffes et le vallon de la Fausse Monnaie encadrent le promontoire du village d'Endoume face au Château d'If.

Malmousque et Endoume, le vallon des Auffes et celui de la Fausse Monnaie abritent un habitat populaire caractéristique et pittoresque.

Dans le vallon des Auffes, les maisons de pêcheurs se serrent autour de l'anse du Mal Aisé, dominée par les trois arches du pont qui encadrent les vues vers la mer. Les "pointus" tirés sur la grève, le chaos des cabanons, les terrasses des restaurants et les venelles étroites forment un microcosme à l'écart de la ville. L'urbanisation des années soixante a "plombé" les belles perspectives vers l'intérieur et Notre-Dame de la Garde : les tours et les barres, hors d'échelle, implantées en arrière-plan font de l'ombre au quartier.

Sur son cap, le village d'Endoume avec ses maisons serrées autour de l'église Saint-Eugène, ses ruelles buttant sur les cabanons ou les villas somptueuses du rivage, compose une petite unité paysagère remarquable.

Les balcons filants et les terrasses largement ouvertes des résidences contemporaines aux longs volumes étirés strient les versants et le bord de mer en une continuité minérale qui contraste avec le fourmillement du paysage de jardins habités hérité du XIX^e siècle.



© Signes Paysages

Le vallon des Auffes



LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

2 • LE LITTORAL INDUSTRIALO-PORTUAIRE

A partir du milieu du XIX^e siècle, la construction du nouveau port au nord de la ville médiévale a remodelé progressivement l'ensemble du littoral, ce qui a eu une influence sur l'ensemble du développement de la ville.

Des bassins successifs sont créés, abrités par une digue parallèle à la côte. La "grande jetée du large" reste détachée du rivage et sa liaison à la terre est assurée par des "traverses" perpendiculaires, certaines équipées de ponts levants, qui forment les limites latérales des darses. Côté rivage, des terre-pleins sont gagnés sur la mer en comblant les criques et en arasant les buttes littorales pour former le "quai de rive" parallèle à la digue. Ces espaces sont lotis pour accueillir les bâtiments des docks, les silos, les infrastructures routières et ferroviaires. Le port sera par la suite agrandi en prolongeant linéairement la digue du large et les terre-pleins.

Les infrastructures portuaires ont évolué au gré des flux commerciaux et des techniques nouvelles de transport et de stockage. Dans les années 1930, la création de la gare maritime et la reconstruction de môles selon une disposition oblique modifient le paysage portuaire.

De nos jours, le stockage de conteneurs et la suprématie du transport routier sur le ferroviaire nécessitent de vastes surfaces dégagées. Les hangars sont démolis au profit de vastes aires libres. Une desserte autoroutière par des viaducs spectaculaires est aménagée.

Le réseau ferré et la grille d'enceinte du port créent une coupure avec la ville. L'espace est scindé par les voies ferrées et surplombé par les viaducs autoroutiers. Le paysage portuaire se découvre dans sa totalité depuis les autoroutes qui offrent de larges panoramas sur l'ensemble du littoral nord. Les terre-pleins, les quais, le réseau ferré, les structures aériennes des grues et des portiques répondent aux navires à quai.

Le littoral industrialo-portuaire depuis le chemin de Cap-Janet

LES SOUS-UNITÉS paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

3 • LES ANCIENS VILLAGES DU LITTORAL NORD

- Saint-André et Saint-Henri

Saint-André et Saint-Henri se sont développés au XIX^e siècle sous l'impulsion et autour des tuileries qui utilisaient l'argile extraite sur place. Les quartiers ouvriers aux maisons modestes parfois agrémentées de décors de briques en saillie accueillent alors une importante main d'œuvre étrangère.

- L'Estaque

Au pied des usines en friche, le vieux village surplombe le port et la rade. Les maisons s'étagent en désordre à flanc de colline avec leurs terrasses, leurs jardinets et leurs cours. Elles se serrent autour d'un réseau dense d'étroits chemins traversiers et d'escaliers. Il faut pénétrer dans ces ruelles jusqu'à la place de l'église qui surplombe la mer et l'on découvre alors le magnifique panorama sur le village, les ports, la rade et les îles. Plus haut et vers la Côte Bleue les entailles des anciennes carrières et les superstructures des usines en friche ont composé un paysage austère et emblématique. En arrière-plan, les maisons grimpent sur les restanques peintes par Cézanne, au contact de la garrigue du massif de la Nerthe.

4 • LES ANCIENS VILLAGES DES PIÉMONTIS NORD

La réaffectation des anciennes carrières d'argile a généré un nouveau paysage avec la création du centre commercial "Grand Littoral". En position dominante, la galerie marchande et les vastes parcs de stationnement marquent fortement le paysage.

Plus près du centre ville et à proximité du port, la Cabucelle et le Canet sont deux quartiers ouvriers où se mêlent encore ateliers, hangars et habitations. Aujourd'hui, l'espace est structuré par les multiples voies routières de l'entrée nord de Marseille. Le parcours est scandé par les carrefours giratoires paysagers. Les immeubles d'habitat social côtoient les friches industrielles et un petit pavillonnaire ancien.



L'Estaque depuis le chemin du Littoral (RD568)



La Cabucelle depuis le chemin de Cap-Janet



La route de Lyon à Saint-Louis



Sainte-Marthe depuis le chemin Campagne Jeanne d'Arc

LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

5 • LE VALLON DES AYGALADES URBAIN ET INDUSTRIEL

Seuil à la topographie tourmentée, la vallée des Aygalades est empruntée par les axes de communication vers le nord. Autoroute et voie ferrée franchissent les reliefs en ouvrages impressionnants : échangeurs, viaducs, tunnels... Le paysage est marqué par la topographie des versants entaillés de carrières.

Le quartier est hétérogène : les grands ensembles côtoient les petites maisons serrées le long des chemins traversiers, les jardins ouvriers aux abords du canal, les ateliers et les friches industrielles.

- Saint-Louis et Saint-Antoine

Saint-Louis et Saint-Antoine sont à la sortie de la grande ville, sur la route d'Aix-en-Provence. Les immeubles et les commerces se sont étirés le long de la route à l'ombre des platanes, alternant avec les fabriques et les villas. Derrière les murs de clôture, la vigne et le figuier animent les jardinets. Le bâti ancien est modeste et les façades sont mises en valeur par des badigeons de chaux colorée. La topographie est complexe : le paysage est marqué par le viaduc de la voie ferrée. Les rues et les chemins traversiers en pente raide ou en calade structurent les noyaux anciens.

Depuis les années soixante, lotissements et immeubles résidentiels ont gagné progressivement sur la campagne, sur les friches et sur les versants de garrigue.

- Sainte-Marthe, les Bessons, Saint-Joseph

Autour de la butte où se perchent l'église, le cimetière et un petit groupe de maisons anciennes, se juxtaposent un pavillonnaire des années trente, les tours et les barres de l'habitat social des années soixante et la trame résiduelle des bastides et de leurs domaines. Le paysage bâti est discontinu avec de larges panoramas sur la ville basse et la rade.

Les jardins oubliés, les parcs et les parcelles encore cultivées composent, au pied des versants, un paysage caractéristique d'un grand pittoresque avec les belles allées d'arbres et les ripisylves, les étroits chemins traversiers encadrés de hauts murs et le linéaire du canal de Marseille.

LES SOUS-UNITÉS paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

Sur les versants, les carrières témoignent d'une activité très ancienne. Elles donnent une ambiance particulière au quartier avec le va-et-vient des camions et les entailles des excavations qui marquent les arrière-plans paysagers. D'importants travaux de réaménagement paysager sont engagés sur ces sites.

À l'origine, le tissu urbain s'organisait selon l'axe nord-sud de la route d'Aix. Le réseau viaire associe ruelles et boulevards arborés. Le bâti est hétérogène : franges de pavillons modestes, espaces usiniers et vastes hangars, intéressants vestiges d'architecture industrielle du siècle dernier et grands ensembles sociaux, lotissements de maisons à "trois fenêtres".

6 • LA VILLE POPULAIRE DE BON-SECOURS À SAINTE-MARTHE ET DES CHARTREUX À SAINT-PIERRE

En périphérie immédiate du centre ville, une couronne d'urbanisation dense et hétérogène s'est développée en s'appuyant sur les réseaux viaires au sortir de la ville : le chemin d'Aix vers le nord, la rue d'Aubagne vers l'est, les chemins ruraux vers la campagne proche...

Une topographie complexe de petites collines, de vallons et de cuvettes a induit une trame de rues souvent en pente abrupte procurant des échappées visuelles sur les espaces dominés. Le paysage bâti diverge selon l'importance des implantations industrielles du XIX^e siècle.

La Belle-de-Mai est marquée par l'empreinte d'une ancienne manufacture de tabacs. Ce quartier emblématique des mouvements ouvriers a abrité différentes vagues d'immigration. Dans les rues en pente raide ou de traverse, les maisons basses à un étage voisinent avec les immeubles de rapport récents, souvent hors de proportion. Un petit pavillonnaire ancien et éclectique se cache au fond de jardins plantés de glycines et de lauriers roses. Certains îlots sont constitués autour de cours étroites : divers ateliers occupent le rez-de-chaussée, les logements à l'étage sont distribués par des balcons filants. Les maisons sont souvent regroupées en séquences répétitives le long des rues.

Saint Charles : la gare sur son promontoire domine la ville. Les escaliers emblématiques dévalent vers le centre et son dédale de ruelles et de places. À leur pied, l'axe arboré du boulevard d'Athènes coupe la Canebière et se prolonge par le boulevard Garibaldi.



La friche Belle-de-Mai, fabrique artistique et culturelle depuis 2002



La gare Saint-Charles et son grand escalier



La place Pol Lapeyre à Saint-Pierre et son église éponyme du XIX^e siècle



Au pied d'Allauch, la campagne et son habitat pavillonnaire rencontre la ville dense de la Rose et Saint-Jérôme

LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

La ville se développe de manière anarchique dès le début du XIX^e siècle en fonction des opportunités foncières dans le terroir proche des faubourgs.

Des cabanons modestes, un semi de maisons de campagne, des "châteaux" majestueux dans l'esprit des bastides baroques s'étendent dans la campagne autour des villages de cultivateurs et de jardiniers du terroir marseillais.

À l'initiative des propriétaires fonciers, des actions désordonnées colonisent progressivement les lisières de la campagne. Ces opérations obéissent au coup-par-coup et s'implantent en damier selon un parcellaire de dimensions modestes où s'élèvent des maisons "à trois fenêtres". Les églises rebâties au XIX^e siècle signalent les anciens centres villageois.

En 1840, la mise en service du canal de la Durance, le "canal de Marseille", amène l'eau potable et des possibilités d'irrigation et de force motrice. Le paysage rural est bouleversé et les bastides s'agrémentent de parcs somptueux. Des minoteries, des huileries... s'implantent dans la campagne.

7 • LES CONTREFORTS DE L'ÉTOILE, DU MERLAN, DE LA ROSE ET DES OLIVES

Deux villages anciens situés au pied de la chaîne de l'Étoile ont longtemps conservé leur ruralité.

Plan-de-Cuques s'est développé pour accueillir une population nombreuse résidant en lotissements dans la plaine ou sur les versants et en petits immeubles autour du centre et vers Allauch.

Perché sur une butte, Château-Gombert a conservé son aspect villageois ainsi que des abords encore champêtres avec des vergers et des cultures maraîchères irriguées. La technopôle de Château-Gombert et le campus universitaire de Saint-Jérôme se sont implantés dans la plaine en périphérie de la grande ville, créant un paysage urbain nouveau, aéré, qui fait transition entre la ville et la campagne.

LES SOUS-UNITÉS paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

8 • LE PLATEAU DE MONTOLIVET, SAINT-BARNABÉ ET SAINT-JULIEN

Deux terrasses successives à 110 m et 150 m d'altitude dominant l'Huveaune et le Jarret avec de beaux panoramas sur la ville jusqu'à la mer.

Encadré de versants de pinèdes, le paysage bâti mélange grands ensembles et habitat pavillonnaire. Au-delà du quartier de la Blancarde, l'avenue de Saint-Barnabé gravit la côte sinueuse qui conduit à la butte où s'est implanté le village, à la croisée d'anciens chemins vicinaux. De nombreuses bastides sont encore disséminées dans un paysage vallonné. Le territoire a été morcelé en lotissements, zone résidentielle ensoleillée et tranquille. De nouveaux boulevards ont été ouverts, bordés de villas et de jardins.

La physionomie du quartier ancien est remarquable avec les chemins de traverse et les impasses qui viennent buter contre les murs des jardins. On note ainsi le soin apporté aux portails d'entrée avec de nombreux exemples d'architecture de rocailleurs.

Le parc de la Moline et les jardins ouvriers en cours d'aménagement restituent le caractère rural du site. Le parc a été achevé en 2007.

9 • LES CONTREFORTS DU GARLABAN DE LA PLAINE D'ENCO-DE-BOTTE AUX COLLINES DES ACCATES

À l'écart, au pied du Garlaban, les villages des Camoins et de la Treille* dominant encore les versants en restanques d'oliviers, images emblématiques du paysage marseillais évoqué par Marcel Pagnol.

La Treille est un petit village perché encore entouré de restanques cultivées, de pinèdes et de garrigue.

Aux Camoins, les beaux arbres des parcs apportent une fraîcheur et un ombrage bienvenu en été autour des établissements thermaux.

*La réactualisation de l'atlas place le village de la Treille dans le massif de l'Étoile et du Garlaban



Montolivet depuis Chutes-Lavie



© Signes Paysages

La plaine d'Enco-de-Botte et la colline des Accates depuis les Hauts de Palama



La vallée de l'Huveaune industrielle, usine à Saint-Menet



Le boulevard du Prado entre le rond-point du même nom et le "David"

LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

10 • LA PLAINE LITTORALE DE L'HUVEAUNE

- La Vallée de l'Huveaune : le couloir industriel

Autour de la rivière, les faubourgs industriels du XIX^e siècle ont conservé la trame initiale des fabriques et de l'habitat ouvrier (La Capelette). Les voies de communication se sont superposées à cette trame.

Le paysage périurbain mélange friches industrielles, centres commerciaux, habitat pavillonnaire, grands immeubles collectifs et noyaux villageois. L'urbanisation côtoie encore des champs encadrés de beaux arbres et quelques bastides, châteaux ou couvent.

(se reporter également à l'unité de paysage de la vallée de l'Huveaune)

- La ville ouverte du XIX^e siècle : le Prado, Michelet

Dans la première moitié du XIX^e siècle, les extensions vers l'est et le sud se font en continuité de la ville sur le damier et le long des axes hérités du XVIII^e siècle. Des boulevards ombragés sont aménagés dont les allées de Meilland, le Prado, etc.

Puis la ville s'ouvre vers le littoral sud. Le boulevard de la Corniche est aménagé. Le boulevard du Prado est prolongé d'est en ouest vers la mer. Châteaux et parcs s'implantent sur le versant littoral.

Vers le sud, le boulevard Michelet prolonge l'axe de composition qui traverse la ville depuis la Porte-d'Aix jusqu'au rond-point de Mazargues.

Cet axe urbain majeur est traité à l'image des grands boulevards parisiens avec ses contre-allées, ses alignements de platanes puis de micocouliers. L'espace est aéré, largement ouvert, dans l'esprit de promenades, de cité-jardin.

Ce paysage contraste avec les austères îlots haussmanniens de la même époque qui n'ont jamais attiré la population bourgeoise ni la centralité souhaitées et se sont lentement paupérisés.

Cette structure urbaine perdure avec une évolution localisée du paysage. Le bâti s'est densifié le long du Prado entre Castellane et le rond-point du Prado. Un alignement continu d'immeubles encadre les vues de part et d'autre de l'avenue. Les mutations portent sur la reconstruction d'îlots ou de bâtiments de facture contemporaine.

LES SOUS-UNITÉS paysagères •

Source : atlas des paysages 2006.

Au-delà du rond-point du Prado jusqu'à Mazargues, le paysage compose avec demeures bourgeoises dans leur parc, petit pavillonnaire récent, concessionnaires automobiles et immeubles contemporains telle la Cité Radieuse du Corbusier dans une trame plus aérée.

Lorsque l'on s'écarte de l'avenue, un réseau dense de chemins traversiers dessert un tissu urbain mixte caractéristique des abords urbains marseillais. Ces chemins sont longés de hauts murs maçonnés enduits et couronnés d'un faitage arrondi, qui encadrent le parcours, canalisent le regard et cloisonnent le paysage.

L'ouverture de voies calibrées aux conditions de circulation actuelles et la construction d'ensembles résidentiels en petits immeubles ou en lotissements pavillonnaires densifient peu à peu ces espaces.

– La plaine littorale de l'Huveaune

Dans la première moitié du XIX^e siècle, les extensions vers l'est et le sud se font en continuité de la ville sur le damier et le long des axes.

Ce quartier résidentiel et d'activités est organisé autour des boulevards Michelet, du Prado et de Bonneveine.

Le paysage est hétérogène, avec la trame des chemins traversiers, les petits noyaux anciens agglomérés et les nouvelles artères structurantes. Les "châteaux" du XIX^e et leurs parcs côtoient un petit pavillonnaire ancien, quelques lotissements contemporains et des immeubles-barres d'habitat social. Des structures hospitalières, des commerces et des ateliers complètent le décor. Quelques bosquets de pins dominant le paysage.

Signal identitaire du paysage urbain, la Cité Radieuse du Corbusier dresse son parallélépipède sur pilotis le long du boulevard Michelet.

Le site de l'ancienne gare du Prado a été converti en parc. D'importantes opérations de rénovation urbaine requalifient peu à peu les nombreuses friches industrielles et densifient le paysage bâti par l'implantation d'immeubles résidentiels.'

Vers la mer, le paysage s'organise autour de la large artère du Prado, soulignée par des alignements de platanes et de micocouliers : parcs et immeubles résidentiels, banques et sièges sociaux. Puis le Parc Borely et l'hippodrome s'ouvrent sur la mer.



Le boulevard Michelet et la cité Radieuse de Le Corbusier



Le paysage hétérogène avenue de Hambourg, témoignage des profondes mutations : portail de style annonçant des riches propriétés disparues, remplacées par des logements collectifs



Mazargues et son église



La plaine de l'Huveaune depuis le boulevard Périer au Roucas Blanc

LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

La ville vient au contact du massif des Calanques et du mont Saint-Cyr. En piémont, les noyaux villageois se démarquent par leurs alignements bâtis le long des anciens chemins ruraux.

Mazargues est le plus emblématique. Ce village de pêcheurs et de maraîchers accueille au XIX^e siècle la population ouvrière des usines du littoral et du vallon des Baumettes.

L'habitat se développe le long des chemins d'accès aux Calanques et à la Pointe-Rouge avec des maisons basses à un étage. Le village a conservé une forte fonction commerciale. Des immeubles résidentiels sont implantés à proximité, habitat social du quartier de Bonneveine ou résidences plus bourgeoises vers le Roy-d'Espagne. Signaux perçus de loin, les tours du Roy-d'Espagne transpercent la pinède de piémont sur fond de garrigue au pied de Marseilleveyre.

Sur le littoral, usines, entrepôts et friches industrielles voisinent avec l'enchevêtrement des cabanons de la Madrague de Montredon. Le paysage est remarquable : les ruines d'usines côtoient les versants rocaillieux et le pittoresque désordre architectural des cabanons succède à l'ordonnance rigide des ensembles résidentiels et des parcs. Dans les années 1840, à la dynamique économique de la construction du port vers le nord répond une poussée résidentielle vers le sud puis vers la mer. L'intérêt se porte alors sur le littoral.

Dès le début du XIX^e siècle, des établissements de bains à vocation médicale sont créés aux Catalans, dans l'anse du Prado puis au Roucas-Blanc.

Un chemin de desserte du littoral est construit entre les bains des Catalans et Endoume puis vers le Roucas-Blanc. L'ouvrage marque le paysage avec l'édification des viaducs du vallon des Auffes et du vallon de la Fausse Monnaie. Le lotissement du Parc Talabot est créé en 1876 sur le chemin du Roucas-Blanc. Le quartier s'étoffe également d'un petit pavillonnaire plus populaire et de cabanons.

De part et d'autre du Vieux-Port, le littoral marseillais offre ainsi les paysages contrastés d'un espace industriel et d'un littoral balnéaire et résidentiel.

LES SOUS-UNITÉS paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

- Le Roucas-Blanc

Le contraste est puissant avec le boulevard de la Corniche construit dans les années soixante en balcon sur le rivage, long ruban sinueux qui draine un flot continu de véhicules. L'ensemble, très urbain, est spectaculaire et s'inscrit parfaitement dans le paysage littoral. À l'amont, un trottoir file au pied des immeubles qui composent une façade minérale discontinue, ponctuée d'architectures éclectiques remarquables ou de bâti plus ordinaire. Côté mer, un chemin de promenade en encorbellement est comme creusé en contrebas de la route. Le dénivelé est rattrapé par la courbe douce d'un banc linéaire qui longe l'ensemble du parcours.

L'architecture éclectique des châteaux du XIX^e siècle et leurs parcs somptueux dominent la mer. Parmi eux, le château Talabot, la villa Valmer, le Castellamare, la villa Gabrielle illustrent une mise en scène de la réussite des négociants et des industriels marseillais d'alors. La végétation associe les vestiges du couvert végétal spontané aux grands arbres et aux essences exotiques des parcs résidentiels et des jardins.

- Les plages du Prado

Entrepris en 1977, l'aménagement des plages du Prado a créé un exceptionnel espace de loisirs sur la frange littorale à l'embouchure de l'Huveaune. Les terrains gagnés sur la mer ont été modelés en buttes souples et douces, en anses sablonneuses protégées par des digues rocheuses. Des pelouses couvrent les à-plats. Des bosquets de pins et des arbustes évoquant la garrigue cloisonnent l'espace où se nichent les cabanes des installations balnéaires et des aires ludiques. Une urbanisation mesurée à l'architecture discrète accompagne le remodelage littoral au nord de l'avenue du Prado.

Au sud, quelques unités commerciales sont implantées en bordure de la plage Borély qui prolonge l'ouverture spatiale du champ de course. Les plages du Prado sont l'un des lieux marseillais les plus fréquentés.

Après le port de la Pointe-Rouge et la Madrague de Montredon, entre le Mont-Rose et Callelongue, se déroule, baigné d'une exceptionnelle lumière, le plus beau site de la côte marseillaise. Le massif des Calanques se termine ici, plongeant en longs plans rocheux dans la mer.



La colline du Roucas Blanc, à son pied la plage du Prophète



Les plages du Prado



© Signes Paysages

Les îles du Frioul depuis l'anse de l'Oriol, corniche Kennedy



© Signes Paysages

La rade de Marseille et l'île Tiboulén

LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

11 • L'ARCHIPEL DU FRIOUL

Arides et désertes, les îles du Frioul font face à la ville et participent directement au magnifique paysage littoral de Marseille. La qualité des paysages ouverts sur le large est exceptionnelle. La façade urbaine littorale compose un tableau unique avec les cinq îles au relief accidenté et avec le rivage tortueux de caps et de criques abruptes. Le relief calcaire blanc imprime sa tonalité. La végétation est clairsemée. Soumise aux embruns et au mistral, une garrigue éparsée à romarin s'insinue à ras de sol. Quelques lentisques et des pins d'Alep rabougris s'accrochent aux hauts versants pentus. La répartition végétale est dictée par les influences du vent, des embruns et par l'altitude. Les oiseaux de mer aux incessants piailllements planent au gré des vents, imprimant aux sites une ambiance de bout du monde.

Un hameau construit dans les années soixante se serre autour du port du Frioul aménagé au droit de la digue qui joint les îles de Pomègue et de Ratonneau. Les maisons à terrasses se coulent discrètement dans le paysage aride. Le patrimoine architectural est remarquable. Le Lazaret de l'hôpital Caroline a été élevé en 1820 sur la pointe Escourbidon face à l'île d'If. Le fort Ratonneau et la tour de Pomègue, la batterie de la pointe Brigantin vers le large et celle du cap Caveau au sud, le château d'If et le fort de Tourville sur l'île Gaby sont en sentinelle à l'entrée du port de Marseille.

12 • LA RADE DE MARSEILLE ET L'ÎLE DU PLANIER

Le plus bas des massifs marseillais, la Nerthe, ferme au nord la rade de Marseille. Depuis le plateau sommital et les versants s'ouvrent de grandioses panoramas sur Marseille, la rade et les îles, avec Marseilleveyre à l'horizon. Le paysage est exceptionnel. Les versants calcaires pentus ont été ciselés par les carrières et modelés en une succession de plate-formes au-dessus de l'Estaque. (cf. l'unité de paysage de la chaîne de la Nerthe, l'Estaque-Côte Bleue)

L'îlot du Planier et son phare s'aperçoivent à l'horizon de la rade et semblent en marquer la limite. Au-delà, l'inconnu ? "(...)il faudra bien qu'un jour de hardis restaurateurs de la mémoire transforment ce lieu en un hommage à la liberté. Il en est le symbole pour des millions de personnes fuyant les massacres et la misère de la Méditerranée, en quête d'une terre accueillante". Jean Kehayan, "Marseille"-Hazan édition

LES STRUCTURES paysagères

Source : atlas des paysages 2006

UNE COURONNE DE HAUTEURS CALCAIRES VERROUILLE UN BASSIN LITTORAL MODELÉ EN COLLINES JUSQU'AU RIVAGE

Le bassin d'effondrement marneux de Marseille est ainsi entouré d'énormes masses calcaires à la géologie variée. Les calcaires urgoniens dominent. Ils donnent aux collines marseillaises leur blancheur caractéristique.

Au centre du bassin, la dépression alluviale du Lacydon abrite le plan d'eau du Vieux-Port. Elle est dominée au sud par le petit massif de Notre-Dame de la Garde qui compose le rivage jusqu'à l'embouchure de l'Huveaune.

Au nord et à l'est, une ligne de hauteurs se dessine en contrebas des piémonts des massifs qui dominent le bassin en plateaux et versants abrupts creusés de vallons.

Le ruisseau des Aygaldes forme au nord une vallée que l'on suit pour aller vers Aix-en-Provence. Au centre, le ruisseau du Jarret sépare l'Étoile et le Garlaban avant de s'écouler vers la mer en entaillant le plateau de Montolivet. Vaufrèges sépare le massif de Saint-Cyr du massif des Calanques.

Issue de la Sainte-Baume, l'Huveaune dessine la vallée la plus longue. Elle a été longtemps le seul lien avec l'arrière-pays. Elle a modelé une petite plaine littorale au rivage frangé de plages sablonneuses.

Une série de petites buttes morcelées de calcaires, de marnes et d'argiles rouges entoure le port et le Lacydon et s'étire vers le nord le long du rivage. À ces collines répondent les îlots et les îles rocailleuses et dénudées de l'archipel du Frioul.



Les silhouettes calcaires du massif de Saint-Cyr depuis les Caillols



Les îles du Frioul et le château d'If depuis la corniche Kennedy à proximité du vallon des Auffes



Notre-Dame de la Garde depuis la Parette, à gauche l'excavation de l'ancienne carrière



La carrière des Bessons depuis le boulevard Périer, au Roucas Blanc



L'arrivée du canal de Marseille au Palais Longchamp



Le canal de Marseille à Sainte-Marthe

LES STRUCTURES paysagères



Source : atlas des paysages 2006

LES CARRIÈRES SONT UNE COMPOSANTE IMPORTANTE DU PAYSAGE MARSEILLAIS

Les gisements calcaires des massifs sont à l'origine de l'implantation d'une industrie cimentière et des tuileries de Marseille. Les excavations anciennes sont très nombreuses (plus d'une centaine) et de dimensions souvent réduites. Le paysage est marqué par les entailles spectaculaires de sites contemporains comme la carrière de Saint-Tronc sur l'ubac du mont Rouvière ou celle de Sainte-Marthe qui domine la ville ou encore les plates-formes des carrières de l'Estaque et les excavations plus discrètes de Palama et des Aygalades. Les sites principaux font l'objet d'opérations de réaménagement paysager pour en réduire les impacts.

LE PAYSAGE DE L'EAU, EAU DOUCE ET ESPACE MARIN

Dans l'environnement aride du bassin de Marseille, la recherche, le recueil, la maîtrise de l'eau douce ont été un souci constant qui a accompagné, orienté, favorisé le développement de la cité. L'ouverture du canal de la Durance - le "canal de Marseille" - au milieu du XIX^e siècle a bouleversé le paysage : l'agriculture irriguée et l'élevage laitier en piémont ont alors supplanté les cultures sèches sur restanques. L'eau a favorisé l'implantation des bastides et l'aménagement de leurs parcs. L'eau, force motrice ou apport indispensable, a motivé l'industrialisation. Les traces de l'eau douce dans le paysage sont pérennes grâce au cours sinueux du canal à l'air libre ou couvert et paysagé, et grâce aux ponts, aux tunnels, aux bassins, aux rigoles et aux réservoirs. Les contrastes entre les versants secs, les fonds de vallon et le piémont irrigué, les parcs des bastides et les jardins maraîchers, caractérisent encore le paysage au nord et à l'est de la ville.

Le paysage affirme les liens de Marseille avec la mer, toujours présente en arrière-plan. Les structures des reliefs ouvrent l'espace et dirigent les parcours comme les regards vers la rade. C'est depuis la mer que la ville se découvre le mieux : la beauté des rivages encore sauvages, la Corniche face aux îles, l'imbrication des cabanons et des rochers, les digues, les navires à quai et les grues... Un dialogue constant de la ville avec la mer, la rade et les îles.

LES STRUCTURES paysagères

Source : atlas des paysages 2006

UN PAYSAGE VÉGÉTAL RURAL RÉSIDUEL

Un paysage rural subsiste en périphérie de la ville, mêlé aux urbanisations récentes.

L'olivier et la vigne ont prédominé jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle. Leur déclin a coïncidé avec l'arrivée du canal de Marseille en 1867 autorisant de nouvelles pratiques tels le maraîchage et l'élevage laitier sur prairies.

Les cultures maraîchères et les jardins ouvriers à Saint-Antoine et Sainte-Marthe ainsi que les vergers autour de Château-Gombert se mêlent aux extensions récentes de la ville.

Dans ce paysage, les fossés de drainage et d'arrosage sont annoncés par de beaux alignements végétaux de troènes arborescents, de peupliers et d'aubépines. Le paysage urbain est structuré par une trame végétale variée

Autour des bastides d'agrément ou de rapport de la campagne marseillaise, une architecture de jardins est créée. Des parterres et des terrasses ouvertes dégagent les vues, une tèse et des bosquets pour la chasse procurent des ombrages pour l'agrément estival. L'eau amenée par le canal de Marseille a permis l'éclosion de véritables oasis. Les frondaisons des parcs et des jardins avec les silhouettes caractéristiques des cèdres et des marronniers et avec les allées de platanes témoignent encore de ce paysage composé.

Sur le littoral, les parcs des châteaux de la Corniche ont favorisé une végétation exotique plus xérique : aloès, palmiers, yuccas sont une réminiscence du passé colonial.

L'urbanisation périurbaine a préservé par endroits quelques bosquets de pins à présent intégrés dans les espaces verts des résidences. L'urbanisme du XIX^e siècle, fondé sur le tracé de boulevards et d'avenues arborées, perdure. Platanes et micocouliers apportent ainsi un ombrage bienvenu l'été.

Les parcs, les jardins publics et les squares agrémentent la ville et sont les témoins de l'œuvre d'embellissement entreprise au siècle dernier : le parc Longchamp, le parc Borély, le Pharo...



À Sainte-Marthe, des terres agricoles désormais préservées grâce au parc agricole des piémonts de l'Étoile, ici chemin du Four de Buzé



Bastide, traverse de la Fontaine dans le 14^e arrondissement



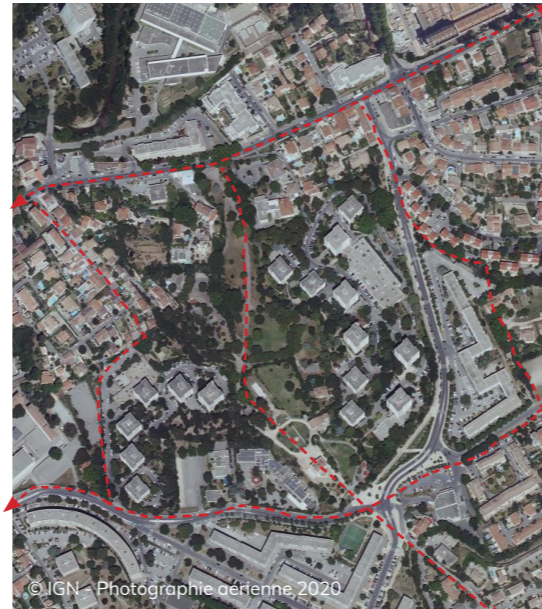
Entre Château-Gombert et la Pounche, des parcelles en prairie se détachent dans la nappe urbaine



Plan de Marseille établi en 1591, conservé aux archives d'état de Turin. Vue sur le Panier médiéval, Image libre de droits



Nouveau Plan de Marseille et de ses environs, Gabriel Rey, 1867 : avenue et boulevards majeurs du XIX^e siècle © Gallica / bnf



Permanence du parcellaire des grands domaines :
Le domaine de Saint-Cyr du XIX^e à nos jours

LES STRUCTURES paysagères



Source : atlas des paysages 2006

LE PAYSAGE BÂTI, LES TRAMES URBAINES

- Les chemins traversiers, les calades, les escaliers

Dans tous les quartiers, ces passages étroits caractérisent le paysage marseillais. Encadrés de hauts murs maçonnés et enduits, les chemins sillonnent les collines et descendent des versants en emmarchements ou en calades. Au Panier, les calades sont une composante du paysage urbain médiéval. Ailleurs, ce sont les témoins du paysage rural sur lequel la ville s'est calée. Une interprétation moderne des escaliers est illustrée par l'envolée des escaliers de la gare Saint-Charles qui offre un remarquable panorama sur la ville.

- Les rues et le parcellaire

Le parcellaire des grands domaines reste lisible dans le paysage. Les lotissements se sont inscrits dans leurs limites et les traces de la ville éparse sont encore visibles dans l'orientation des rues et du parcellaire marqué par des murs de clôture, des alignements d'arbres et des chemins creux.

- Les avenues et les boulevards, axes majeurs de composition urbaine

Au XVIII^e siècle un système d'axes de parcours tendus entre ville et terroir organise le premier développement urbain dense hors des murs. Ces allées plantées d'arbres assurent alors le passage de la bastide à la résidence urbaine. Elles constituent une continuité urbaine fondée sur un enchaînement de promenades, de parcs et de jardins, ponctué de belles demeures. Le paysage urbain s'organise alors en trois couronnes : les bastides dans la campagne encadrent le centre de part et d'autre des cours principaux de la Canebière et de Belsunce, puis la ville populeuse et industrielle et enfin le littoral et la mer.

Le XIX^e siècle a affirmé ces axes qui ont généré la trame de l'urbanisation nouvelle qui subsiste aujourd'hui. Le plan de voirie est orthogonal, avec un axe principal nord/sud qui traverse la ville de la Porte d'Aix jusqu'à Mazargues. Les boulevards ombragés de platanes et de micocouliers donnent un charme particulier et caractéristique à la ville, une ouverture dans le paysage minéral dense du centre et des transitions vers le paysage ouvert et varié de la périphérie urbaine.

LES STRUCTURES paysagères

Source : atlas des paysages 2006

– Les places et les espaces ouverts

Marseille n'est pas une ville de places majestueuses ou ordonnancées. Les espaces ouverts dans le tissu urbain s'organisent en placettes au cœur des quartiers et des villages (place Jean Jaurès à la Plaine, place de Lenche, place des Moulins). D'autres sont dégagés à la faveur d'un carrefour de voies (Castellane, rond-point du Prado, Porte-d'Aix...). Alignements d'arbres, jeux d'eau, kiosques, arbustes et fleurs de jardins à l'anglaise ornent le parc Borély, la mairie du neuvième ou le parc Longchamp. Le parc des plages du Prado et le Jardin du 26ème centenaire sont des créations paysagères contemporaines.

– Les infrastructures

La ville a été marquée dès le XIX^e siècle par l'empreinte des ouvrages de génie civil.

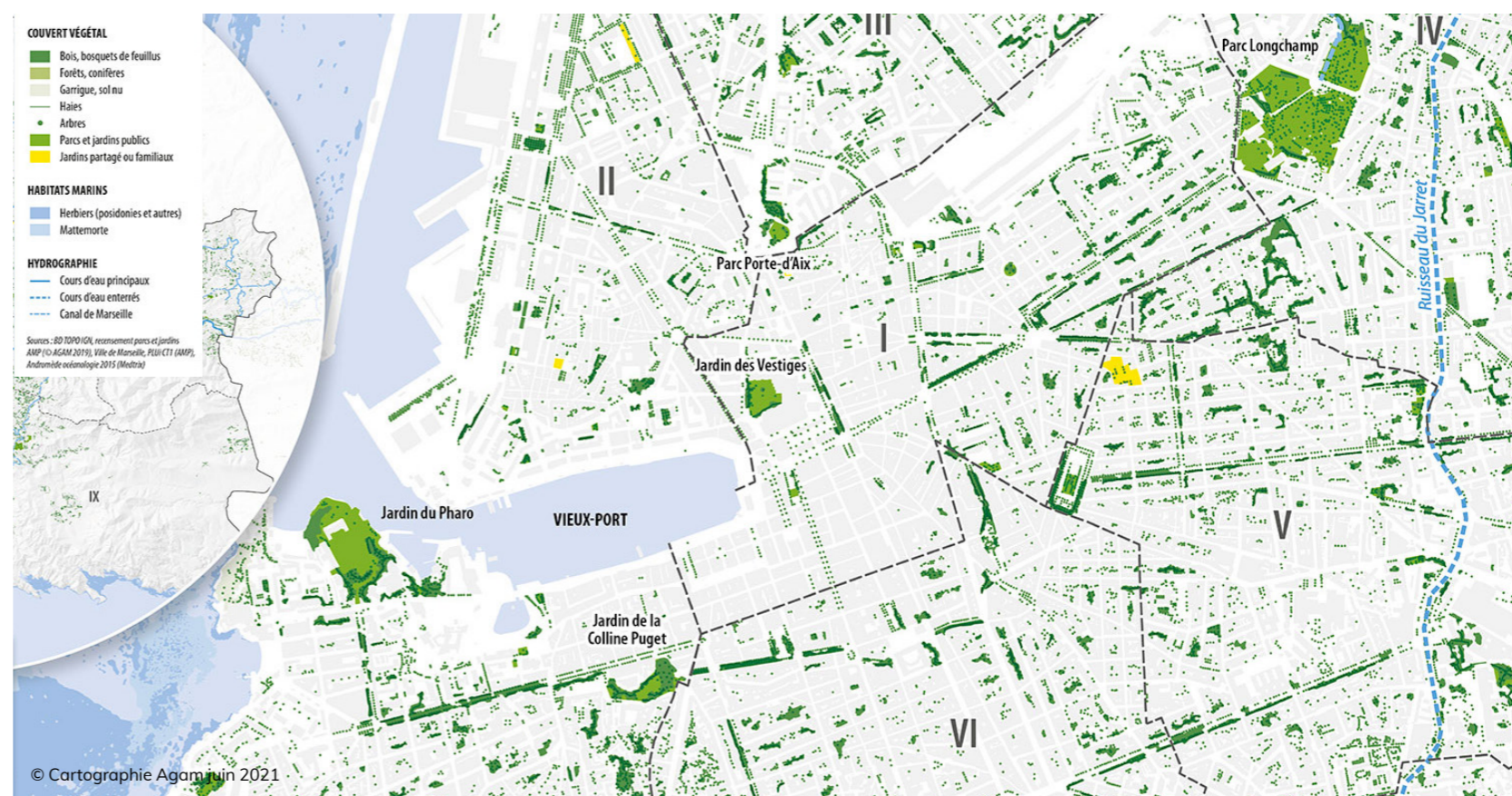
Le canal de Marseille, le réseau ferré et les gares, les viaducs et les tunnels, imposent leur tracé aux extensions résidentielles et industrielles d'alors.

La digue du large, les darses et les môles du port moderne composent le paysage littoral du nord de la rade. Ces infrastructures s'imposent toujours dans le paysage contemporain.

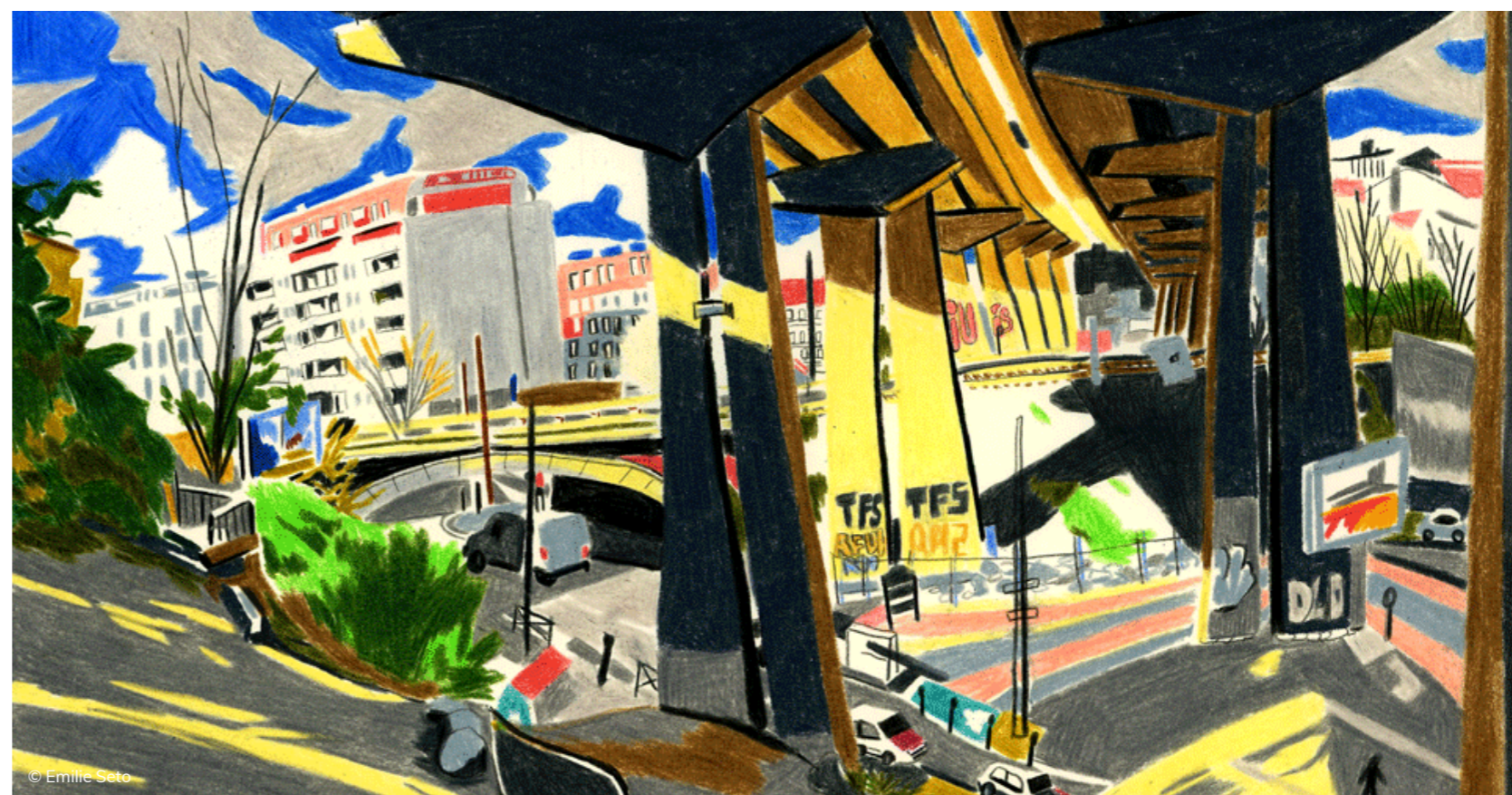
Aujourd'hui, les autoroutes pénètrent jusqu'au cœur de la cité, la traversent en tunnels, s'ouvrent en échangeurs rayonnants vers la ville. Les voies rapides, au parcours semé de giratoires paysagers, se tendent en coupures physiques et visuelles entre les quartiers. Les viaducs autoroutiers et les passerelles métalliques des carrefours enjambent les quartiers. Le paysage ainsi créé est parfois magique.

L'autoroute du littoral plane sur le port et trace son chemin au-dessus des quais et des hangars et fait découvrir un magnifique panorama. Elle offre à l'entrée dans Marseille une vision extraordinaire sur le port, la rade et les îles, la ville et Notre-Dame de la Garde. Les superstructures de l'ouvrage tiennent du chef-d'œuvre : pylônes massifs de béton et porte-à-faux aériens des tabliers, courbes souples et rampes des bretelles...

Le boulevard de la Corniche, construit en encorbellement sur le rivage, est emblématique de ces grandes structures qui composent avec le site et donnent à voir le paysage.



La nature en ville, révélant la forme des espaces ouverts dans Marseille (extrait cartographie Agam)



La passerelle de l'A7 au-dessus du boulevard national (illustration Émilie Seto)



© Signes Paysages

Le palais de la bourse, Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aix Marseille Provence



© Signes Paysages

L'hôtel du Département et son vis-à-vis avec l'immeuble d'habitation achevé en 2020

LES STRUCTURES paysagères



Source : atlas des paysages 2006

LES PONCTUATIONS MONUMENTALES DU PAYSAGE URBAIN

Les incessantes rénovations et reconstructions n'ont pas permis de conserver d'ensemble monumental majeur. La ville est plutôt ponctuée de "monuments reliques" antérieurs au XIX^e siècle et surtout marquée par l'architecture monumentale publique élevée au XIX^e siècle pour affirmer une image de métropole.

L'abbaye de Saint-Victor, la Vieille-Major, les forts, l'église des Accoules, la Vieille-Charité, l'Hôtel-Dieu et l'Hôtel-de-Ville témoignent de la cité avant l'industrialisation. La Préfecture, le Palais de la Bourse, l'Arc de la Porte-d'Aix, le Palais de Justice, le Palais Longchamp, le Palais du Pharo, l'École des Beaux-Arts, l'hôtel des Postes sont les empreintes de l'époque Haussmannienne ou du début du XX^e siècle. Le catholicisme marque alors son emprise avec les reconstructions des églises des villages et avec les congrégations et les couvents.

Trois monuments symboles de la cité sont élevés : Notre-Dame de la Garde et la cathédrale de la Major sur la façade littorale, l'église des Réformés qui ferme la perspective des allées de Meilland au bout de la Canebière.

L'industrialisation et le nouveau port fondent également l'identité du paysage bâti marseillais avec les entrepôts magnifiques des Docks entre le quai et la place de la Joliette et avec les silos et les vestiges d'ateliers et de hangars à l'architecture recherchée.

Le XX^e siècle est marqué par quelques architectures majeures :

- *La gare Saint-Charles, l'Opéra sont élevés au début du siècle,*
- *Le quai du Port reconstruit par Pouillon, la Cité Radieuse du Corbusier, bien isolée et la tour "Méditerranée" image des années soixante,*
- *L'Hôtel du Département bleu outremer de William Alsop, bâtiment raffiné au milieu d'un paysage désordonné et improvisé,*
- *Discrète, compacte refermée autour de son jardin intérieur, l'École Nationale de Danse de Roland Simounet ponctue harmonieusement les abords du parc Borély...*

LES STRUCTURES paysagères

Source : atlas des paysages 2006

LES PONCTUATIONS MONUMENTALES DU PAYSAGE URBAIN

- Les bastides

Des 5800 bastides décomptées au XVIII^e siècle seules 200 subsistent. Ces grandes constructions rectangulaires à un ou deux niveaux s'ouvrent sur un parc d'agrément. L'architecture est harmonieuse avec une régularité des percements et une sobriété des modénatures de façades. Au XIX^e siècle, l'architecture des "châteaux" associe tours d'angle, et formes éclectiques au goût du jour.

- Les maisons à trois fenêtres

Cette architecture urbaine classique perdure du XVIII^e siècle jusqu'au milieu du XX^e siècle. Elle développe sur un parcellaire étroit et allongé une architecture de façade à quatre travées et trois fenêtres que l'on retrouve au centre ville comme dans les villages et les extensions périphériques. Les pièces arrières consacrées à la vie privée s'ouvrent souvent sur une cour ou un jardinet.

- Le pavillonnaire

L'urbanisation du XIX^e siècle s'est diffusée en périphérie dans un tissu lâche de petit pavillonnaire à l'architecture particulière qui utilisait les matériaux nouveaux offerts par l'industrie locale. Tuiles mécaniques et briques, éléments de terre cuite en faitage et en débord de toit, enduits au ciment composent ainsi un vocabulaire architectural représentatif d'une époque et non sans charme.

- Les grands ensembles et les résidences

Les tours d'habitation et les barres des années soixante sont éparpillées dans toute la ville et marquent fortement le paysage. C'est le cas des immeubles de béton et de verre construits en arrière-plan du vallon des Auffes, de la tour rose et verte qui domine le fort Saint-Nicolas au sud du Vieux-Port et des immeubles Labourdette sur le cours Belsunce. Les longues barres de la Rouvière sont implantées en piémont de ce mont dans un site d'anciennes carrières, en balcon au dessus de la ville. Dans les quartiers nord, de multiples grands ensembles, à proximité de l'autoroute ou sur les versants du plateau de la Mûre, sont au contact de la garrigue.



Les grands ensembles, la cité de la Busserine



Le pavillonnaire sur les pentes de la Millière



Les bastides dans le 12^e arrondissement



Le "trois fenêtres" marseillais



© Signes Paysages

Les grands ensembles du nord de Marseille depuis la corniche Kennedy, la barre de Campagne Lévêque, les tours de la Viste et en arrière-plan l'hôpital Nord



© Signes Paysages

La zone commerciale de La Valentine à l'est de Marseille depuis les hauteurs de la Penne-sur-Huveaune

LES STRUCTURES paysagères



Source : atlas des paysages 2006

- Les cabanons

Un singulier mélange de petits pavillons et de cabanons encadrés de jardinets ou d'enclos pierreux caractérise le paysage littoral. Les constructions sont simples, faites de restes bricolés, mais pleines d'invention et de charme : terrasses et treilles, canisses et vignes grimpantes pour l'ombrage, tuiles et couleurs vives des menuiseries.

- Les zones d'activités et industrielles, le port

Le paysage des bassins, des quais avec les grues et les navires, les vastes aires de stationnement et de déchargement, les voies ferrées compose une image emblématique de Marseille.

LES PERMANENCES ET LES MUTATIONS DU PAYSAGE MARSEILLAIS

Collines en arrière-plan, paysage bâti contrasté et hétérogène, présence de la mer sont les trois constantes qui caractérisent le paysage marseillais.

- *Les extensions urbaines des années soixante ont essaimé jusqu'aux limites du bassin sur les premiers contreforts des collines avec une urbanisation d'immeubles en barres et de lotissements.*
- *Au gré des opportunités foncières, des lambeaux de campagne sont enfermés à l'intérieur du tissu urbain : les barres des grands ensembles, les lotissements pavillonnaires côtoient ainsi les vieux chemins, les jardins ouvriers, les parcs et les jardins oubliés aux Aygalades, vers Allauch, Château-Gombert, Sainte-Marthe...*
- *Les incendies dans les collines ont largement contribué à affirmer l'image minérale et xérique du bassin de Marseille.*
- *Les friches industrielles sont disséminées dans l'ensemble de la périphérie et même à proximité de la ville dense. Les mutations urbaines affectent ces espaces qui sont reconvertis au gré des besoins de la politique urbaine. Certains secteurs composent un paysage de frange, spectaculaire et incongru comme à l'Estaque.*

FOCUS SUR LES milieux naturels

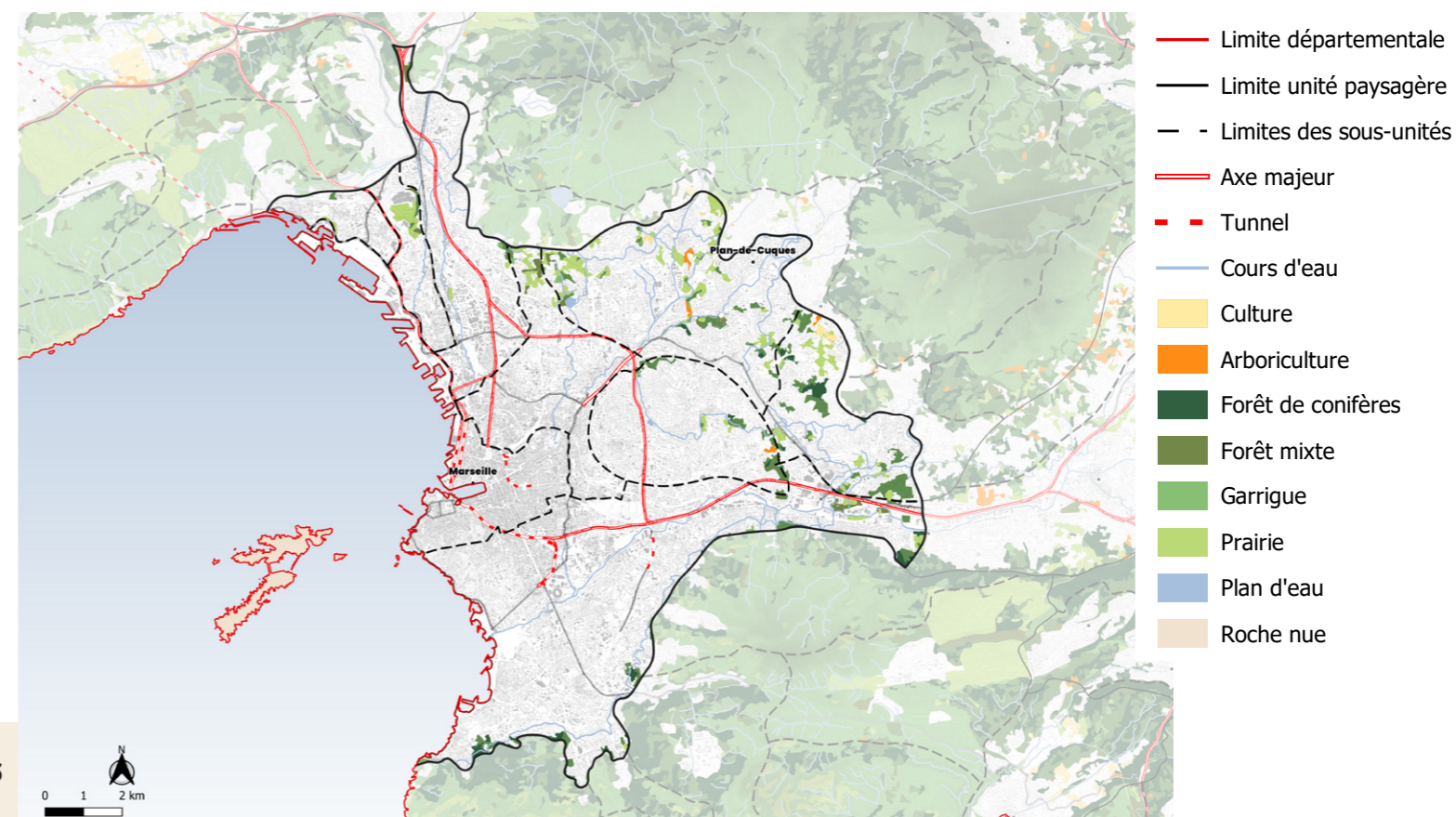
Cette unité paysagère, bien que profondément artificialisée, reste toutefois très intéressante du point de vue de la biodiversité, avec la multitude "d'îlots de nature" qu'elle renferme, que ce soient des secteurs de nature ordinaire ou des secteurs écologiquement exceptionnels.

Cette diversité se retrouve :

- 🔥 Dans les parcs et jardins publics,
- 🔥 Dans les jardins privés,
- 🔥 Dans les alignements d'arbres et autres linéaires végétalisés
- 🔥 Dans les friches urbaines ou industrielles,
- 🔥 En périphérie, dans les friches agricoles,
- 🔥 Toujours en périphérie, dans les délaissés naturels,
- 🔥 Enfin, en bordure ouest et sud, sur la frange littorale, les îles et îlots (Endoume, If, Frioul...)

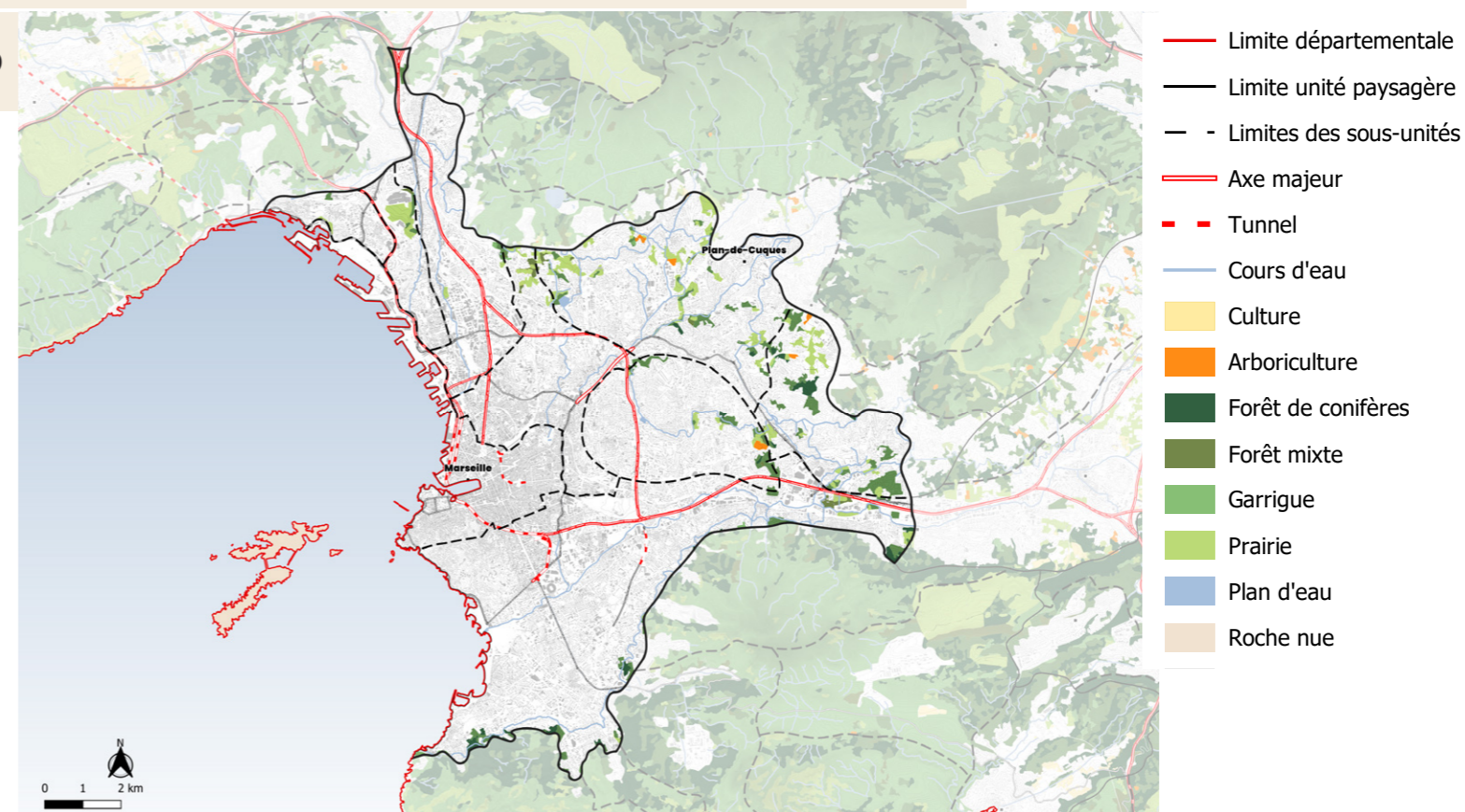
Cette nature ordinaire, que l'on ne perçoit pas forcément au premier regard, reste d'une grande importance. Pour exemple, 438 espèces végétales sont recensées dans les rues de Marseille : au pied des arbres, dans les fissures du goudron, dans les fissures des murs...

En plus des parcs et des jardins, de véritables espaces naturels sont encore présents dans la ville. Ce sont des lieux qui ont été épargnés par le développement de l'urbanisation, pour diverses raisons, et qui se retrouvent aujourd'hui en situation de délaissés. Peuvent être cités en exemples la colline de Notre-Dame de la Garde, la colline du Collet des Comtes, Sainte-Marthe. Ces espaces renferment le plus souvent des pelouses sèches et des garrigues, avec parfois des espèces patrimoniales : hélianthème à feuilles de lavande (*Helianthemum syriacum*), ophrys de Provence (*Ophrys provincialis*)...



2006

LA COUVERTURE VÉGÉTALE



2019

Sources : Occupation du sol 2014 - Centre de Ressources en Information Géographique en Provence-Alpes-Côte d'Azur (CRIGE PACA) Registre parcellaire graphique 2019 (RPG) - L'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN). Cartographie : Signes Paysages



Le Collet des Comtes depuis le parking du Grand V à la Valentine

FOCUS SUR LES milieux naturels



La frange littorale urbaine reste, comme le massif des Calanques, un espace d'une grande richesse avec notamment les formations végétales adaptées aux bords de mer (phryganes littorales) et renfermant des espèces rares : astragale de Marseille (*Astragalus tragacantha*), plantain à feuilles en alêne (*Plantago subulata*), passerine tartonraire (*Thymelaea tartonraira*) ; formations que l'on retrouve sur les îles du Frioul et l'archipel du Riou.

A l'image de la végétation, la faune est également plus présente qu'on ne le pense dans cette unité urbaine. 182 espèces d'oiseaux sont recensées sur l'agglomération marseillaise, dont 89 nicheurs. Parmi les plus emblématiques, on citera la chouette chevêche (*Athene noctua*), le hibou grand-duc (*Bubo bubo*) ou le rolier d'Europe (*Coracias garrulus*). Tous les autres groupes (mammifères, reptiles, invertébrés,...) sont également bien présents.

Depuis quelques années, le cri des perruches à collier se distingue des autres chants. Cette espèce considérée comme envahissante s'impose dans le paysage sonore.

Les îles et îlots sont particulièrement intéressants avec leur cortège d'oiseaux marins mais aussi pour le reste de la faune avec la présence du phyllodactyle d'Europe (*Euleptes europaea*), un petit gecko crépusculaire ou encore du grillon maritime (*Pseudomogoplistes squamiger*), dont la présence très isolée sur l'île du Planier est remarquable.

LES ATOUTS & fragilités

Les atouts et fragilités posent les bases des enjeux et des pistes d'actions. Il s'agit de mettre en avant tel composant de paysage ou telle structure dont les transformations pourraient porter atteinte à la qualité et à la valeur des paysages de l'unité paysagère.

LES ATOUTS

- Un paysage urbain mis en valeur par la présence du littoral et de la ceinture de massifs collinaires environnants, créant de multiples points de vue, y compris depuis des infrastructures autoroutières (viaduc de l'A55) et constituant un cadre naturel exceptionnel doté d'une forte valeur écologique
- Un réseau hydrographique (l'Huveaune, les Aygalades, le canal de Marseille) qui structure le territoire, aujourd'hui artificialisé mais porteur de nouveaux usages et continuités écologiques à reconstituer.
- Un étalement urbain naturellement contraint par le relief mais également par de nouvelles réglementations et protections en vigueur.
- Un patrimoine urbain et architectural remarquable et contrasté, comportant des zones archéologiques, des sites protégés classés, inscrits, des monuments historiques, et une AVAP valant SPR*.

LES FRAGILITÉS

- Un réseau viaire dense mais saturé, d'autant plus engorgé en raison du manque de transports alternatifs (tramway, métro, BHNS).
- La consommation des espaces libres en périphérie de la ville dense.
- Le mitage des collines par la diffusion de l'habitat.
- Des infrastructures (routières ou portuaires) ayant séparé la ville de son littoral naturel et fractionnant le tissu urbain de certains quartiers.
- De fortes inégalités territoriales et une urbanisation fragmentée.
- Un patrimoine bâti dégradé et obsolète (centre ancien et grands ensembles)
- Une vulnérabilité face au changement climatique (inondations, sécheresse, orages violents, canicule).

* Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine / Sites Patrimoniaux Remarquables



© Signes Paysages

Les grands ensembles, la ville dense difficile à vivre



© Signes Paysages

L'urbanisation des collines



© Signes Paysages

L'Histoire et la modernité se rencontrent autour de la cathédrale de la Major et du MuCem



© Signes Paysages

Des quartiers aux allures de village et la silhouette omniprésente de la Bonne Mère, Notre-Dame de la Garde



LA CARTE DES infrastructures



Le schéma viaire de la ville de Marseille ne suit pas un plan radial selon lequel les rues rayonnent depuis le centre historique. Le relief a organisé les axes de desserte, ces dernières utilisant les vallons naturels avant de rejoindre les cols qui permettent de franchir les massifs qui encadrent la ville. La RD908 rejoint le massif de l'Étoile tandis que la RD559 traverse le massif de Marseilleveyre pour rejoindre Cassis. La RD8n, anciennement RN8, emprunte le vallon des Aygaldes puis repart vers l'est dans la vallée de l'Huveaune.

Les autoroutes ont été construites selon la même logique géographique. L'A7 et l'A50 utilisent le vallon des Aygaldes et la vallée de l'Huveaune tandis que l'A55 s'est affranchie du relief. Dans sa section urbaine, elle est installée sur pilotis puis entaille le massif de la Nerthe au sortir de la ville. Ces autoroutes, auxquelles il faut ajouter la voie ferrée, sont autant de coupures urbaines qui ont contribué à fragmenter le tissu urbain.

La ville du XVIIIe se maille d'un quadrillage régulier de rues rectilignes aux façades alignées, certaines servant à de longues perspectives urbaines : l'avenue du Prado, le boulevard Michelet et les rues de la République, de Rome ou encore Paradis et Breteuil. Tandis que les pentes du Panier, du Roucas-Blanc et de Vauban se découvrent dans un dédale de rues pentues et étroites.

Une fois échappées du centre historique, les rues redeviennent sinueuses et répondent souvent à la logique topographique. Ce réseau de boulevards et d'avenues se double de nombreuses traverses, héritages des chemins ruraux, qui permettent le passage de collines, de vallons, et qui ont conservé l'étroitesse du chemin. Le croisement de deux véhicules ne se fait qu'au bénéfice de petits évasements très ponctuels. Ce système de traverses est une singularité de Marseille ; il raconte cette campagne devenue urbaine.

Le canal de Marseille, ouvrage d'aménée d'eau de la Durance pour l'alimentation de la ville, pose les limites de l'unité paysagère. Il s'accompagne de plusieurs aqueducs.

Le bassin de Marseille n'échappe pas aux faisceaux de lignes électriques, captées par le poste d'Enco-de-Botte qui redistribue les lignes vers le sud et l'est.

Sources : L'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN).
Cartographie : Signes Paysages

- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| — Limite départementale | — Autoroute |
| — Limite unité paysagère | — Voie rapide |
| — Cours d'eau | — Voirie primaire |
| Énergie | — Voirie secondaire |
| — Réseau électrique aérien | — Voirie tertiaire |
| — Réseau électrique souterrain | — Tunnel |
| — Ligne TGV | — Gare ferroviaire |

LES FACTEURS d'évolution

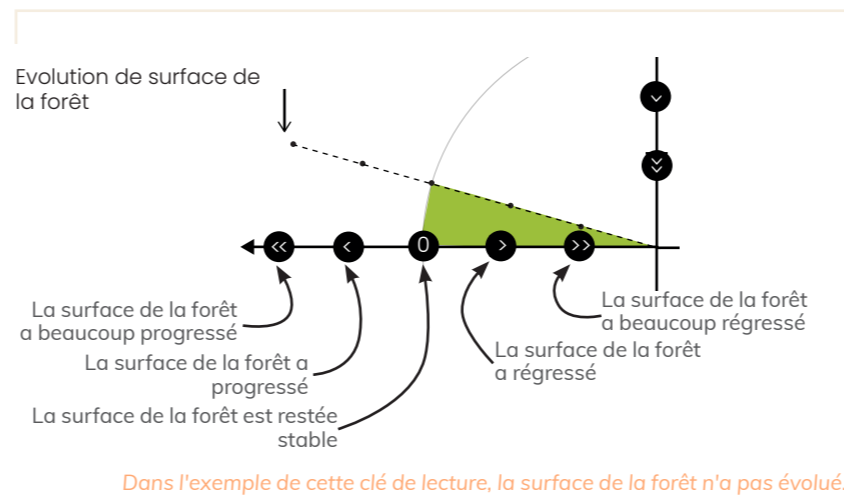
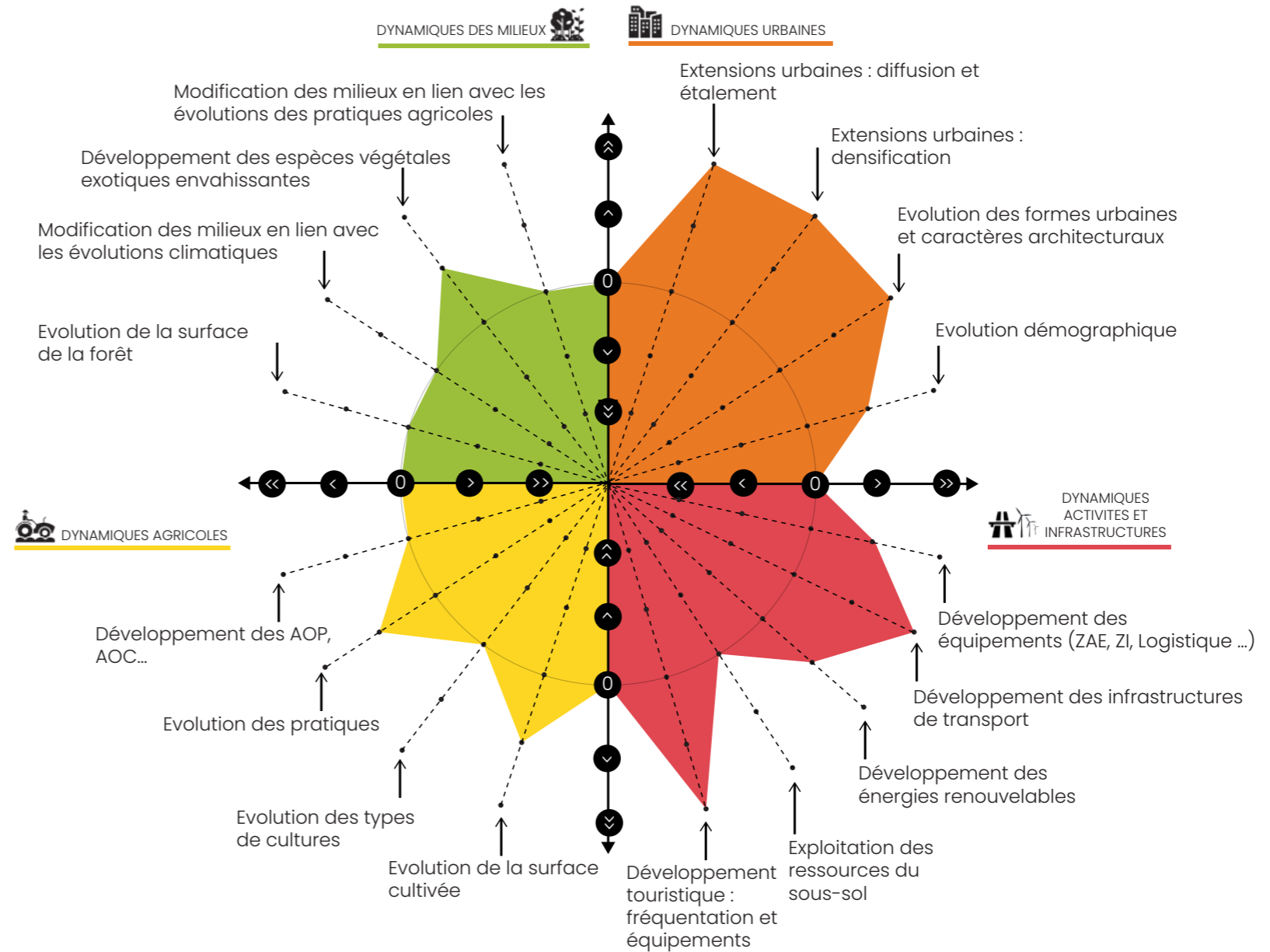
LES FACTEURS D'ÉVOLUTION SONT PRINCIPALEMENT :

La démographie : la croissance démographique importante depuis l'après-guerre a entraîné de grandes mutations urbaines (grands ensembles, densification de la périphérie). Cette croissance tend aujourd'hui à ralentir du fait du déficit migratoire. D'autre part, une grande disparité dans les mobilités résidentielles crée une inégalité de régénération démographique selon les quartiers, et creuse les écarts de niveau d'attractivité. Les secteurs historicisés, plus valorisés par les catégories socio-professionnelles élevées, connaissent un phénomène de gentrification et de relégation spatiale qui modifie les pratiques et usages de l'espace public. La fragmentation et la déconnexion des quartiers entre eux, ainsi que de nombreux dysfonctionnements de la trame viaire, pérennisent les inégalités au sein de l'aire urbaine.

L'économie : Marseille témoigne d'une grande diversité sociale et culturelle à l'origine d'un dynamisme créatif (audiovisuel, cinéma, mode, art...) qui porte une partie de l'économie de la ville. Tous les secteurs économiques sont représentés et cette vitalité s'exprime aussi par le tourisme, le numérique, la recherche et l'innovation. Ce bouillonnement a fait émerger de nouveaux paysages urbains : la technopole de Château-Gombert, Euroméditerranée.

Le changement climatique : la projection des conséquences de la transformation du climat sur la ville et la vétusté de certains îlots, révélé par le drame de la rue d'Aubagne en 2018, ont fait s'engager une réflexion sur la requalification d'immeubles et d'îlots entiers qui transformera le paysage urbain. Au-delà de la nécessité de restaurer les immeubles, les orientations d'aménagement portent sur la réintroduction de la nature en ville, pour imaginer une ville qui sera vivable et durable.

La métropolisation : deuxième métropole de France, Marseille s'affirme peu à peu comme un centre euro-méditerranéen majeur. Les grandes opérations d'intérêt national, le label Capitale Européenne de la Culture ont entériné la métropolisation de la ville, qui revêt des facettes multiples : transformations socio-spatiales, valorisations, requalifications... Les modifications réglementaires et de planifications confirment ces orientations : PLUi entré en vigueur en janvier 2020, comprenant le règlement du Site Patrimonial Remarquable du centre-ville, Plan de Déplacement Urbain 2019...

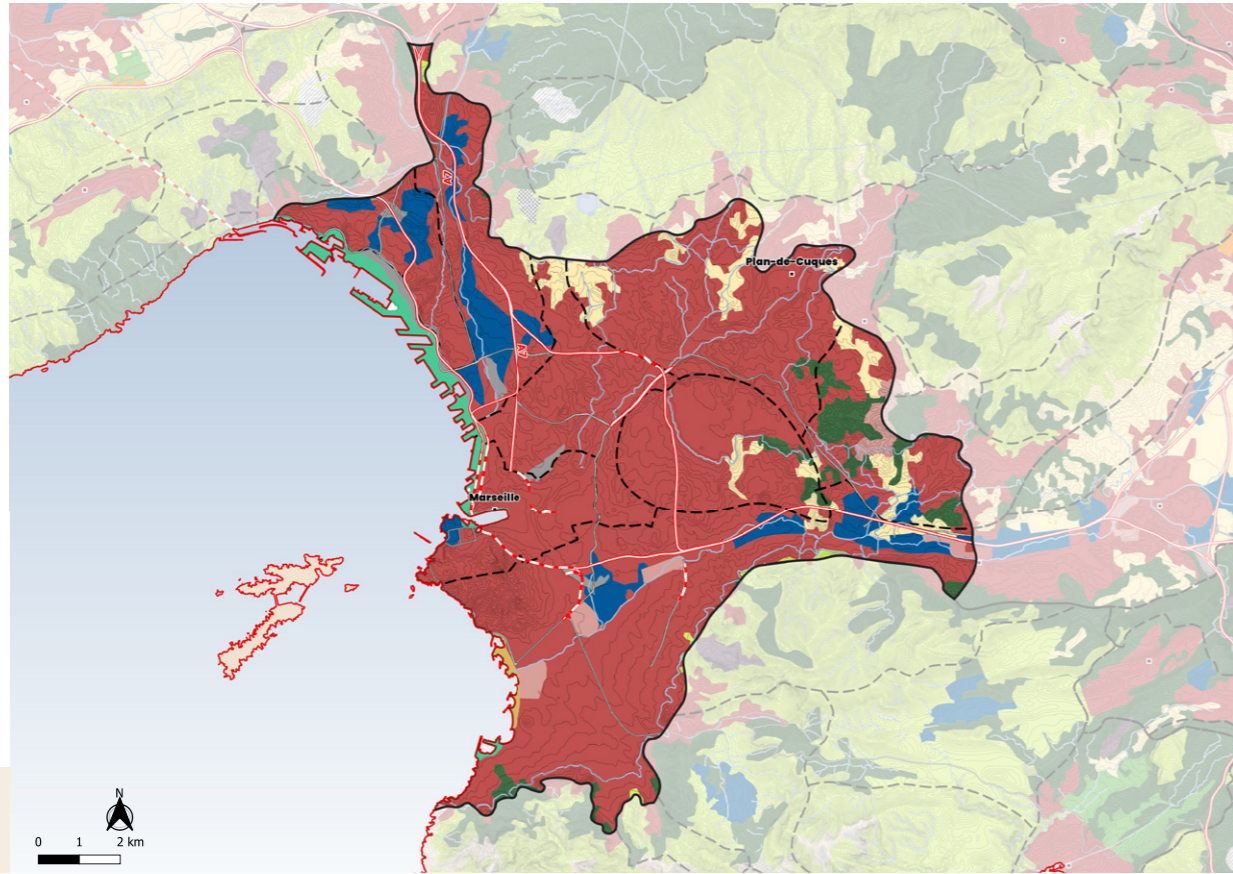


CLÉ DE LECTURE •

Le graphique ci-dessus exprime les évolutions paysagères et urbaines de l'unité paysagère, entre 2006 et 2021.

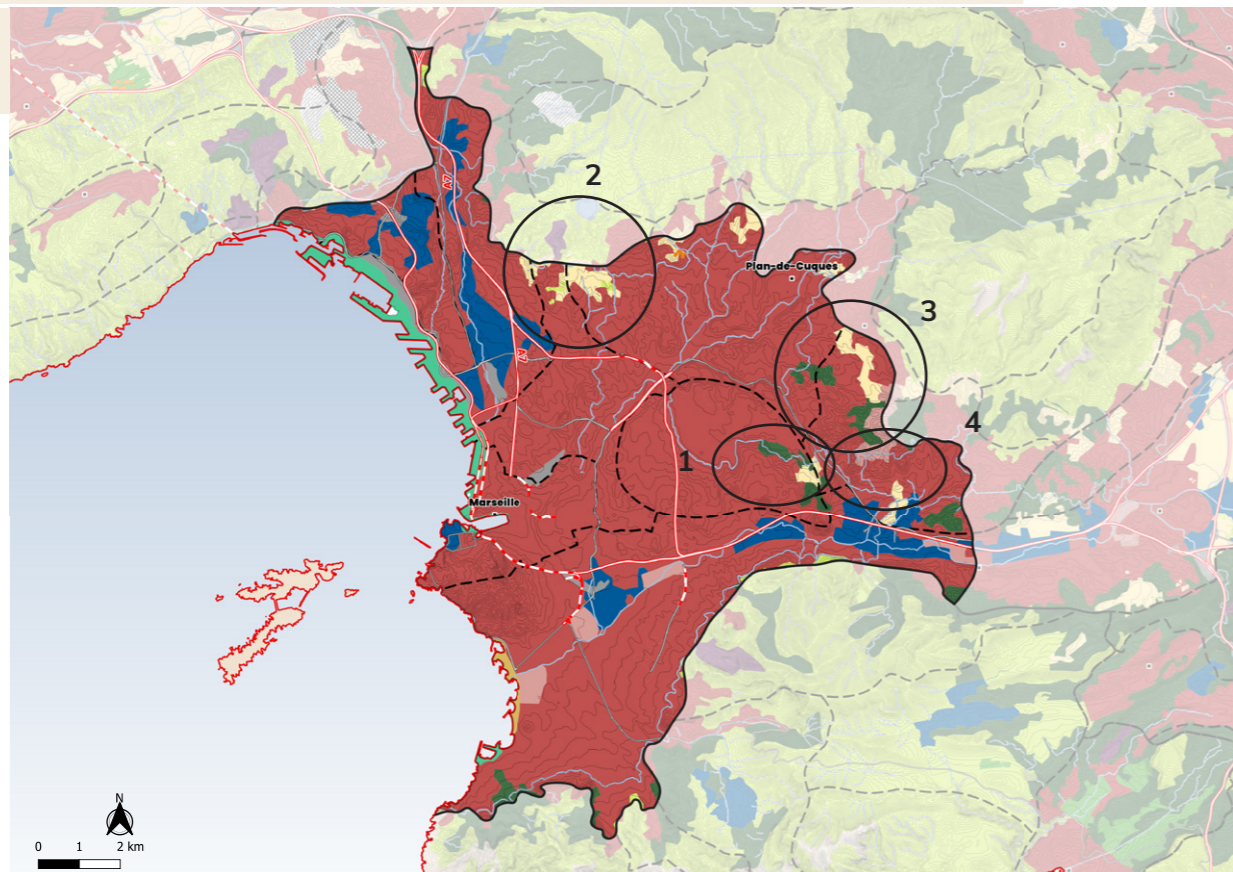
Il rend compte d'une manière synthétique des évolutions que porte l'unité paysagère. Le gradient attribué à chaque item est le fruit d'observations de terrain, d'analyses cartographiques et de données. L'analyse est quantitative.

2006



L'OCCUPATION DES SOLS

2018



- Limite départementale
- Limite unité paysagère
- - Limites des sous-unités
- Axe majeur
- - Tunnel
- Tissu urbain
- Equipement sportif et de loisirs
- Zone d'activités et équipements
- Réseaux routier et ferroviaire
- Zone portuaire
- Zone forestière
- Pelouse, prairie, pâturage
- Zone cultivée
- Plage, dune et sable
- Cours et voie d'eau

- Limite départementale
- Limite unité paysagère
- - Limites des sous-unités
- Axe majeur
- - Tunnel
- Tissu urbain
- Equipement sportif et de loisirs
- Zone d'activités et équipements
- Réseaux routier et ferroviaire
- Zone portuaire
- Zone forestière
- Pelouse, prairie, pâturage
- Zone cultivée
- Plage, dune et sable
- Cours et voie d'eau

L'ÉVOLUTION DE l'occupation des sols



Les cartes ci-contre montrent la disparition progressive des espaces libres non imperméabilisés.

Cette mutation dans l'usage des sols se traduit par l'urbanisation de la périphérie à l'est et au nord de la ville. Le plateau de Montolivet (1), les piémonts du plateau de la Mûre (2), d'Allauch (3) et des Camoins (4) ont vu leurs espaces libres disparaître.

Les surfaces boisées ont aussi régressé.

Cette évolution se traduit *in situ* par la disparition des quelques terres agricoles résiduelles ou par celle des bastides et de leur parc au profit d'ensembles immobiliers.

Source : base Corine Land Cover 2006 et 2018, Registre Parcellaire Géographique 2010 et 2019. Cartographie : Signes Paysages

LES DYNAMIQUES d'évolution

DE LA "VILLE SURFACE" À LA "VILLE RÉSEAU" ET LA "VILLE TERRITOIRE".

Les dynamiques d'évolution de la forme urbaine de Marseille ont longtemps été contenues dans le périmètre de ses enceintes successives. À partir du XIX^e siècle, la tache urbaine absorbe les noyaux villageois environnants et les extensions sont caractérisées par des tissus diffus et hétéroclites, formant un ensemble fragmenté. La situation urbaine très contrastée qui en résulte - un centre historique compact, aux tissus urbains lentement constitués et une périphérie très étendue mêlant noyaux anciens et urbanisation récente- évolue selon des dynamiques d'harmonisation et d'unification traduisant une volonté de réduire les fortes inégalités qui marquent les différents quartiers.

Aujourd'hui, ce "puzzle urbain" est transformé par des politiques d'aménagement du territoire ayant l'objectif d'adapter Marseille à l'économie post-industrielle, et particulièrement les secteurs de l'innovation, de la création et de la connaissance. Le renouvellement urbain nécessite à la fois un niveau d'intervention plus large, pour introduire dans la ville des équipements de niveau métropolitain ou des infrastructures de transport plus performantes, et des opérations de densification pour refaire la ville sur la ville afin de limiter l'étalement urbain.

En effet, malgré la forte contrainte du relief environnant qui réduit les possibilités d'extension, les surfaces bâties ont continué de gagner du terrain sur les terres agricoles et les espaces forestiers restants, principalement en périphérie de la ville (Sainte-Marthe, les Caillols, Saint-Julien, Saint-Tronc, Château-Gombert...). Paradoxalement c'est au cœur de la ville que se réinvente la nature, notamment avec des projets d'agriculture urbaine et de revégétalisation d'avenues. Mais la volonté de préserver les espaces de nature s'affirme à l'image des projets immobiliers de la ZAC des Hauts de Sainte-Marthe désormais suspendus et la création d'un parc agricole.

– Échelles des dynamiques :

- 🔥 L'échelle de l'îlot
- 🔥 L'échelle de la ville
- 🔥 L'échelle de la métropole

Les différentes échelles d'intervention peuvent s'entrechoquer entre intentions métropolitaines et intentions locales transformant le paysage d'un centre historique qui a ses propres usages et fonctionnalités.



2006

LES ACCATES

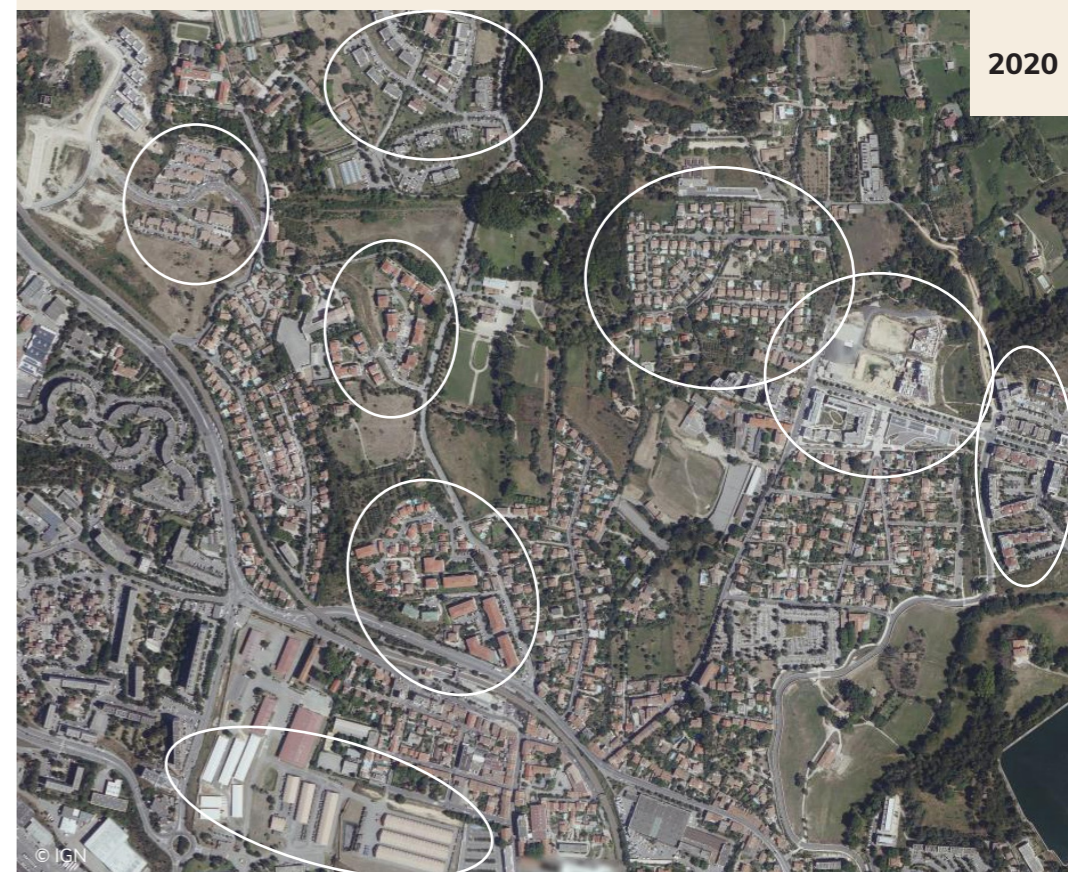


2020



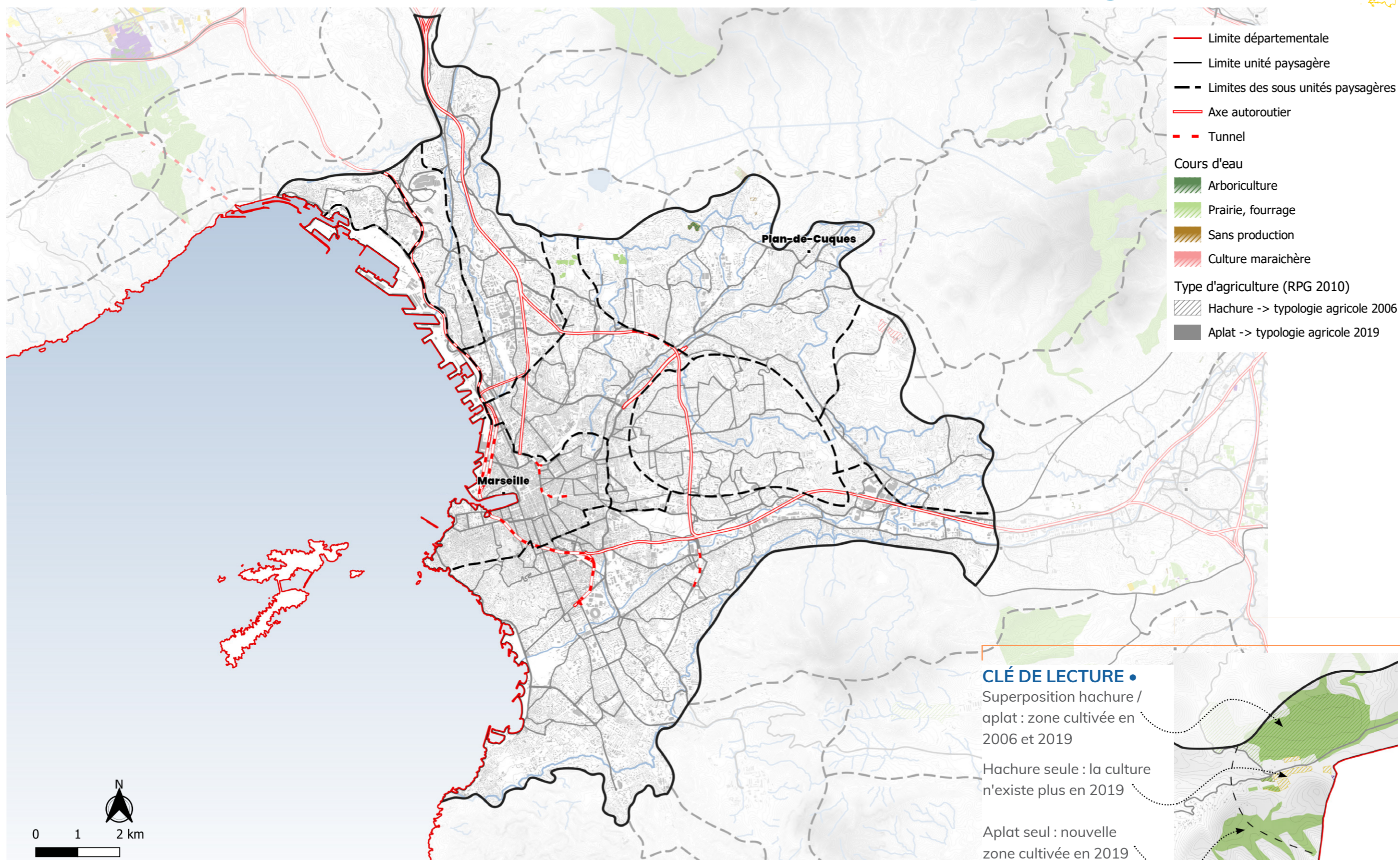
2006

LE QUARTIER SAINTE MARTHE



2020

L'ÉVOLUTION DES espaces agricoles



Source : Registre parcellaire graphique 2019-2010 (RPG) - L'Institut National de l'Information Géographique et Forestière (IGN). Cartographie : Signes Paysages.

LES DYNAMIQUES d'évolution

LES DYNAMIQUES À L'ÉCHELLE DES ÎLOTS

Le renouvellement du centre historique : curetage et réhabilitation •

Les tissus hérités de la ville de Marseille nécessitent des restaurations qui prennent place dans le cadre du Site Patrimonial Remarquable (SPR) et sont donc contraints par des périmètres de protection. C'est pourquoi on observe des dynamiques d'interventions à petite échelle sur le tissu urbain constitué, en vue de répondre aux problématiques de vétusté et d'insalubrité de certains secteurs anciens :

- Opération Grand Centre-Ville (OGCV) à Belsunce, se traduisant sur de multiples interventions sur les îlots Korsec et Velten pour restaurer et requalifier le cadre bâti en préservant sa qualité patrimoniale.
- Des programmes immobiliers respectueux du cadre bâti existant, et qui s'inscrivent dans la continuité des tissus anciens tout en créant des formes architecturales contemporaines.

L'action de réhabiliter le bâti mais aussi l'espace public permet la résilience de la ville qui retrouvera, dans ces projets, l'ancrage à son socle support par la désimperméabilisation des sols, la végétalisation des cœurs d'îlots et de l'espace public.

Le recyclage urbain •

La désindustrialisation et le phénomène de vacance urbaine crée un nombre important de friches, notamment industrielles, au cœur de la ville. Une des dynamiques de densification de la ville existante consiste dans le réinvestissement de ces friches par de nouveaux programmes et espaces de productions, principalement tournés vers le secteur tertiaire ou la création de Tiers Lieux :

- Le Mrs2, Data-center dans des anciens ateliers du Grand Port,
- Le Cepac Silo à Arenc
- Le Talus, ferme urbaine agro-écologique
- La Friche La Belle de Mai...



Le Talus, ferme urbaine à la Pomme



Des pentes qui se couvrent de nouveaux programmes immobiliers, Les Caillols



2006

LE QUARTIER BELSUNCE

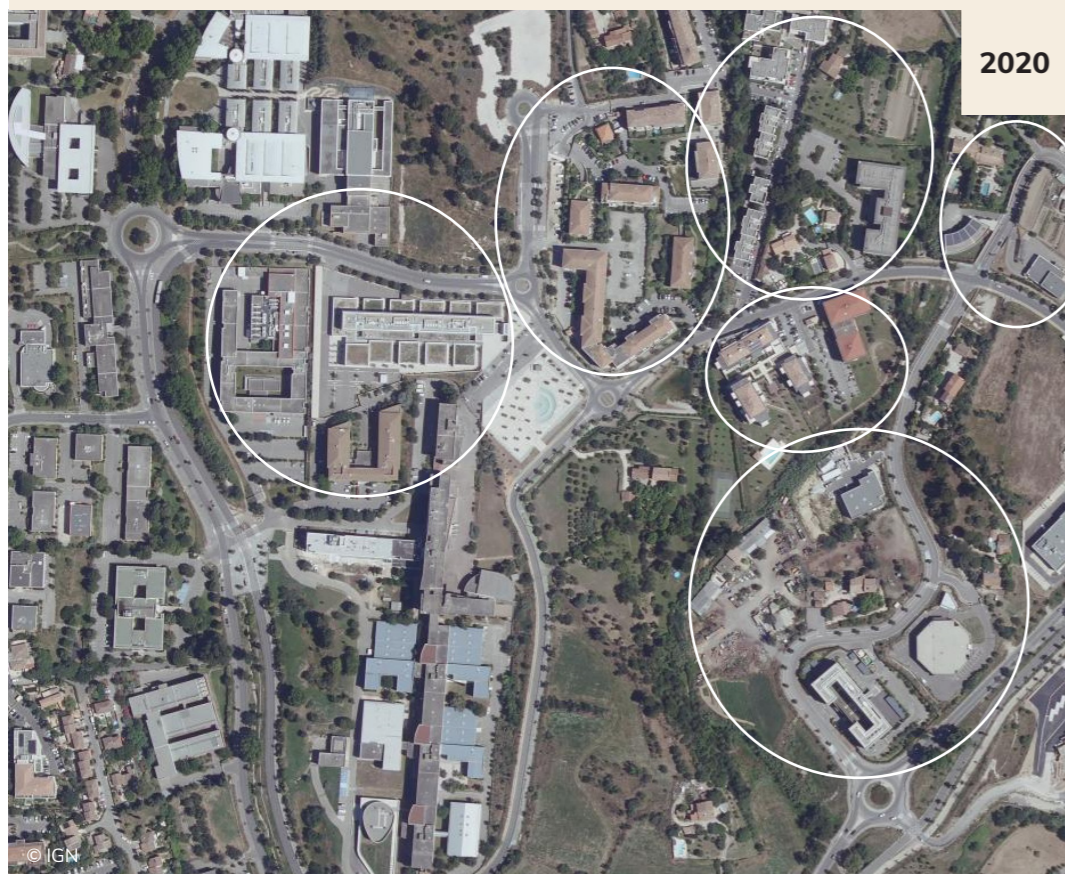


2020



2006

LA TECHNOPOLE DE CHÂTEAU-GOMBERT



2020



2006

PLACE SADI CARNOT ET RUE DE LA RÉPUBLIQUE



2020

LES DYNAMIQUES d'évolution



L'intervention architecturale standardisée •

Des opérations immobilières extensives imposent dans certains tissus anciens, et particulièrement dans les anciens faubourgs et noyaux villageois périphériques, des constructions modernes à l'architecture exogène qui s'inscrivent en rupture avec le paysage urbain existant. Le traitement architectural est répétitif et contribue à la banalisation du cadre urbain altérant l'identité des tissus hérités.

LES DYNAMIQUES À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

L'apaisement de l'espace public •

Marseille a été très marquée par l'intronisation de la voiture individuelle comme moyen de transport dominant au cours du XX^e siècle. Les infrastructures routières sont très présentes dans la ville, les espaces dédiés aux modes doux sont réduits et le stationnement occupe une grande partie de l'espace public. Pourtant, dans le centre de Marseille, 90% des déplacements se font à pied. Face à ces problématiques, des politiques volontaristes en termes d'apaisement de l'espace public ont été menées ces dernières années et cette dynamique tend à se poursuivre et à s'intensifier dans les années à venir.

La situation est donc en constante amélioration depuis le premier Plan de Déplacement Urbain (PDU) dans les années 2000 qui a amorcé un plus grand partage de la voirie entre tous les modes de déplacement. L'ouverture du nouveau réseau de tramway en 2007, la semi-piétonnisation du Vieux Port en 2013 ou l'aménagement progressif du littoral ont profondément transformé le cadre de vie urbain et les pratiques de l'espace public participant à l'attractivité du centre-ville.

Ces projets sont aussi l'occasion d'adapter l'espace public au changement climatique avec la réintroduction de l'arbre en ville notamment. Le règlement du SPR (anciennement AVAP) établit des orientations d'aménagement par thèmes : l'espace libre - l'îlot - l'espace bâti avec, pour chacun des thèmes, des fiches prescriptives.

LES DYNAMIQUES d'évolution

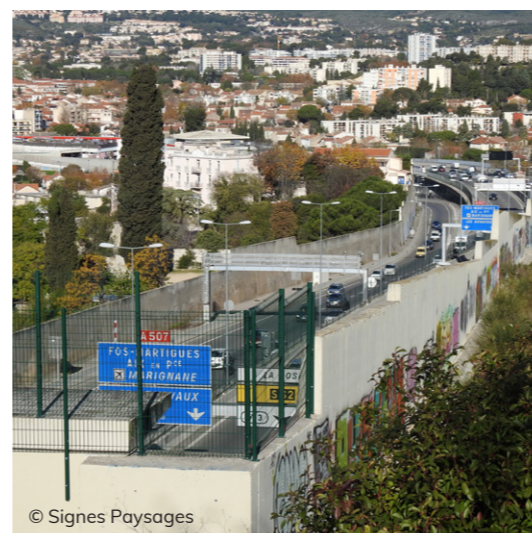
Les prescriptions relatives à l'aménagement de l'espace public priorisent sa végétalisation mais considèrent aussi la place et le rôle de l'eau en ville (infiltration, aménagement des cours d'eau pour la gestion du risque inondation...).

En 2021, les projets liés au développement des transports en commun, à l'apaisement de la circulation ou à une meilleure accessibilité des modes doux à l'espace public se poursuivent

- Nouveau tramway entre la rue de Rome et la place du 4 septembre, extension du tramway au nord et au sud et création de parkings-relais
- Nouvelle ligne de BHNS entre le 15ème et le 12ème arrondissement
- Requalification du Cours Lieutaud en réduisant la place occupée par la chaussée en faveur des modes doux et de la végétalisation.
- Extension du Boulevard urbain sud pour faciliter le contournement du centre-ville
- Mise en accessibilité du métro et renouvellement des équipements (automatisation)
- Rocade du Jarret : reconfiguration en boulevard multimodal apaisé, suite à la mise en service de la rocade L2
- Requalification des espaces publics de l'hypercentre : opération de redynamisation du centre-ville (secteurs Opéra, Canebière, Fabres, cours Jean Ballard, place du Général de Gaulle, rue Méry, Grand Rue, pôle Mazagran) qui permet la création d'un ample périmètre de déambulation, apaisé, largement libéré de la voiture
- Renforcement de l'accessibilité au littoral marseillais (quartier des catalans). D'avantage de terrasses, plus de place pour les piétons, PMR (Personne à Mobilité Réduite) et modes doux.
- Démolition de la passerelle Gèze : requalification de l'axe Cap Pinède - Gèze en boulevard urbain dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée.
- Requalification de la porte d'Aix avec la création d'un parc suite à la démolition de la passerelle de l'autoroute A7 en entrée de ville.



Le cours Lieutaud requalifié



La L2 en contrebas de Montolivet



Le boulevard Chave transformé par le tramway



Le Boulevard Urbain Sud à Saint-Tronc, l'occasion de mobilités douces dans la ville et de TCSP (Transports en Commun en Site Propre)



© Signes Paysages

La Canebière rendue aux piétons



© Signes Paysages

Le Malpassé depuis les pentes de Montolivet



© Signes Paysages

La Busserine, un quartier en cours de rénovation et des espaces publics requalifiés



© Signes Paysages

La cité de la Castellane au nord de Marseille

LES DYNAMIQUES d'évolution



Grands projets de renouvellement urbain et des grands ensembles •

La forme urbaine de Marseille a été durablement marquée par l'émergence d'un grand nombre de grands ensembles résidentiels voués à absorber la croissance démographique et la problématique du logement dans la période de la reconstruction, qui s'inscrivent en rupture avec le tissu urbain existant et participent fortement à la fragmentation urbaine.

Ces grands ensembles sont fortement dégradés et concentrent les thématiques de précarité sociale, insécurité, délinquance : ils sont la cible principale des politiques de renouvellement urbain, et ces dernières années, sont marqués par un nombre très important de démolitions de barres et de tours, de restructurations complètes visant à reconnecter ces ensembles à leur environnement, de réhabilitations ou de conversion en quartiers durables labellisés Écoquartiers. Les projets s'accompagnent de création de parcs comme à la Busserine.

- ◆ Cité Air Bel convertie en Écoquartier
- ◆ Quartier prioritaire Frais Vallon La Rose revalorisé et reconnecté à son environnement naturel, la colline et la rivière du Jarret
- ◆ Écoquartier des Calanques, reconnexion à la nature et à la ville
- ◆ Réhabilitation de La Castellane et La Bricarde
- ◆ La Savine, reconnexion à l'environnement urbain et naturel ayant nécessité une démolition quasi intégrale des immeubles existants
- ◆ Plan d'Aou Saint-Antoine : transformation profonde avec grand projet de démolition, développement social et urbain, revalorisation du cadre de vie.

LES DYNAMIQUES d'évolution

LES DYNAMIQUES À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Dans la continuité de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée et de Marseille-Provence, Capitale Européenne de la Culture en 2013, la ville de Marseille tend à développer son attractivité et son rayonnement à l'échelle régionale, nationale et internationale. L'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée souhaite ainsi faire de Marseille le "fer de lance" d'un idéal applicable aux métropoles et villes du Sud de l'Europe et du bassin méditerranéen".

Ces deux opérations ont provoqué des mutations profondes dans le centre de Marseille, grâce à des opérations phares - le Miroir, le Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCem), tour CMA CGM, FRAC, etc... et ont permis de conforter la ville dans son rôle de métropole.

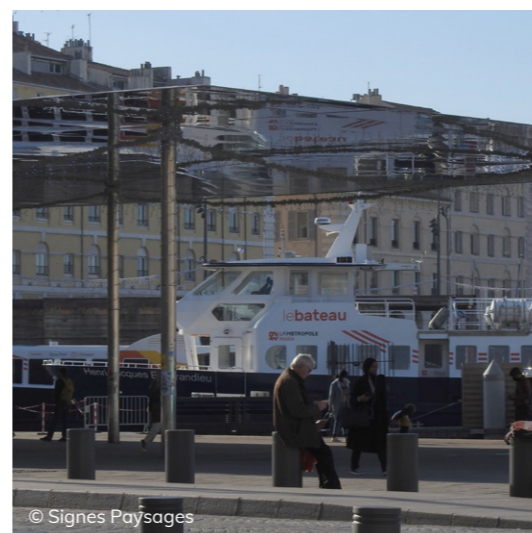
On observe ainsi une dynamique de multiplication d'opérations architecturales et paysagères spectaculaires, aux programmes ambitieux et aux exigences élevées en termes de développement durable et tournées vers des secteurs économiques tertiaires innovants

- Anse du Pharo : Pôle Nautique attractif et moderne, respectueux de l'environnement - Villages d'entreprises nautiques, avec enjeu de communication lors des Jeux Olympiques d'été 2024
- ZAC de Château-Gombert, opération d'aménagement mixte de 180 ha : haute technologie, activités tertiaires, établissements d'enseignement supérieur et de recherche, logements et équipements. Objectif économique et écoquartier, dont un projet de restaurant solaire "Le Présage", restauration durable et innovante
- Le projet "Quartiers Libres" à Saint-Charles et la Belle de Mai, projet urbain ambitieux. L'objectif est l'amélioration du cadre de vie mais le rayonnement de l'opération est important par son échelle.
- Le programme REHA 3, programme national d'expérimentation et de recherche pour promouvoir l'innovation en matière de réhabilitation du patrimoine immobilier, ayant sélectionné la cité SNCF dans le quartier du Grand Saint-Barthélémy comme terrain et un projet de réhabilitation de la cité-jardin avec une "façade vivrière".



© Signes Paysages

La tour CMA-CEM de Zaha Hadid et la tour "la Marseillaise" de Jean Nouvel



© Signes Paysages

L'ombrière du Vieux-Port



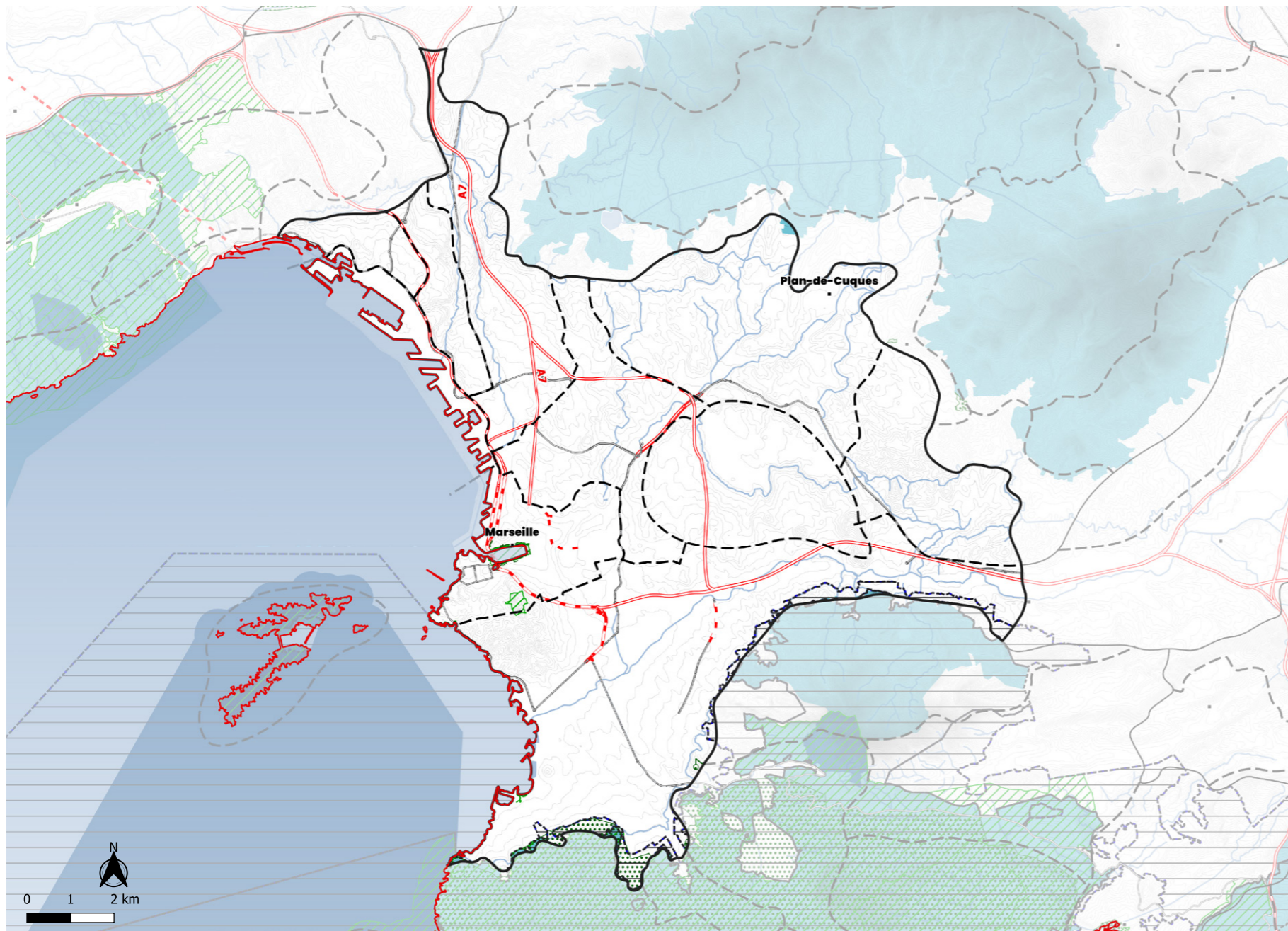
© Signes Paysages

L'EPA Euroméditerranée redessine la ville portuaire



© Signes Paysages

Le quartier de la Major restauré suite à la démolition de la passerelle autoroutière et de la construction du MuCem



Source : Géo-Ide, DREAL PACA. Cartographie : Signes Paysages.

	Limite départementale	
	Limite unité paysagère	
	Limites des sous-unités	
	Axe majeur	
	Cours d'eau	
	Parc national aire d'adhésion	
	Site classé	FR9301601, Côte Bleue - chaîne de l'Estaque
	Site inscrit	FR9301999, Côte Bleue marine
	Natura2000 - ZSC	FR9301602, Calanques et îles marseillaises - Cap Canaille et massif du Grand Caunet FR9301603, chaîne de l'Étoile - massif du Garlaban

PÉRIMÈTRES DE PROTECTION EN 2021

LES ENJEUX en 2006



Source : atlas des paysages 2006.

LA SENSIBILITÉ VISUELLE

Les covisibilités majeures dans le grand paysage :

- Le bassin de Marseille se définit comme une cuvette cernée par les contreforts et versants des massifs naturels qui l'encadrent. Ces reliefs participent directement au paysage marseillais et au paysage littoral de la rade. Ils composent les limites visuelles majeures de l'unité de paysage, les horizons de la ville et organisent la lisibilité du grand paysage terrestre et marin.

Les points de vue :

- La structure topographique induit une succession d'espaces en belvédère sur la ville et la rade, qui offre des effets de découverte aux passages des crêtes. Des points de vue exceptionnels se dégagent ainsi depuis l'Estaque et les versants de la Nerthe, depuis le plateau de la Mûre et ses rebords, depuis les collines de Château-Gombert et d'Allauch, depuis les versants et les crêtes de Marseilleveyre et depuis l'adret de l'Étoile.
- Les vues depuis la mer.

Ces vues, fréquentes du fait du trafic portuaire important et depuis les îles du Frioul, permettent une découverte de l'ensemble du linéaire littoral, ponctué des collines de Notre-Dame de la Garde et du Roucas-Blanc, d'Endoume... Les vues sont multiples depuis la Pointe-Rouge, le cap Croisette et l'île de Tiboulou au sud jusqu'à la chaîne de l'Estaque et la Côte Bleue.

- Les belvédères des collines littorales.

Le parcours de la Corniche affirme ce dialogue de la ville avec la mer.

LES ENJEUX en 2006

Source : atlas des paysages 2006.

UNE SENSIBILITÉ PARTICULIÈRE DES VERSANTS DE PREMIERS PLANS ET DES PETITS RELIEFS DANS LE BASSIN

Le territoire communal est structuré par un réseau topographique complexe de petites collines, de crêtes linéaires, de plateaux. Ce relief individualise les quartiers et est souvent affirmé par une occupation bâtie particulière (Notre-Dame de la Garde, gare Saint-Charles, Palais-Longchamp, Vieille-Charité) et certains hameaux y sont perchés tels les Olives, la Madrague, la Calade, Saint-Louis... Ce phénomène est accentué par les coupures provoquées par le nouveau réseau viaire qui isole les quartiers notamment sur les plateaux.

Sur les franges de la ville, les rebords de ces plateaux ou les versants des collines sont souvent encore occupés par les cultures ou les pinèdes, parfois par une bastide, un couvent ou une chapelle (colline de La Salette). Ces secteurs en pente, fortement perchés et en belvédère sont d'un intérêt majeur dans la composition du paysage. La forte pente induit une sensibilité importante aux aménagements, avec un risque d'impacts visuels et paysagers majeurs. Les modes actuels de production du bâti ou des infrastructures ne s'adaptent pas aux conditions de site mais s'imposent à celui-ci en le remodelant.

Une sensibilité particulière aux projets éoliens : le bassin de Marseille présente une sensibilité majeure à l'implantation d'éoliennes dans les parties basses et littorales sur les piémonts, le plateau de la Mûre et sur la Nerthe. La sensibilité est très forte sur l'ensemble des reliefs périphériques.



© Signes Paysages

Les piémonts du plateau de la Mûre et la Batarelle



© Signes Paysages

Un patrimoine, témoignage des noyaux villageois anciens, ici la Tour Sainte à Saint-Joseph



© Signes Paysages

Le boulevard Longchamp et sa perspective sur le palais du même nom



Les versants du massif de Saint-Cyr et des formes villageoises autour de la chapelle Notre-Dame de Nazareth à Saint-Marcel



Le tissu urbain hétérogène, village perché de Saint-Julien, pavillonnaire et grands collectifs



Les programmes immobiliers récents de Sainte-Marthe ont préservé les vallons ici celui du Bois Chenu

LES ENJEUX en 2021



Les évolutions constatées permettent d'établir les enjeux. Les enjeux sont les aspects des évolutions qui préoccupent les acteurs du territoire, les gestionnaires et/ou les populations. Il s'agit d'articuler la connaissance avec les actions* et d'inviter les acteurs à se positionner.

LA STRUCTURE URBAINE

L'histoire de l'extension urbaine de Marseille et de l'urbanisation au fil de l'eau dont hérite sa périphérie est marquée par l'inachèvement des projets d'harmonisation de sa trame viaire au profit de grands chantiers (canal de Marseille et infrastructures portuaires). Aujourd'hui, l'attention portée aux transports en commun et au développement des mobilités douces laisse à nouveau de côté le perfectionnement du réseau viaire dans un contexte où la voiture reste un mode de déplacement très important pour effectuer des déplacements pendulaires fréquents. Pallier cette insuffisance du réseau (nombreuses voies en impasse et mal calibrées générant l'engorgement des axes de circulation) est un enjeu déterminant pour que Marseille puisse disposer d'une trame viaire adaptée à tous les usages, et permettre de :

- ♦ Faciliter un développement urbain cohérent et durable, et contribuer à l'amélioration de la résilience urbaine face au changement climatique, tout en poursuivant le renouvellement de la ville sur la ville et le réemploi de bâtiments abandonnés et de lieux inutilisés. S'appuyer sur un patrimoine fédérateur et s'inspirer de l'architecture traditionnelle dans la conception des aménagements contemporains. Résorber l'habitat insalubre et mettre en place des objectifs de qualité et d'économie d'énergie
- ♦ Améliorer le quotidien et le cadre de vie, encourager l'implantation de nouvelles formes urbaines qui seront l'occasion de réintroduire la nature en ville (écoquartiers, écolagements) et atténuer les disparités entre les territoires.

LES DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉS

La recomposition urbaine de la ville s'est assortie de démolitions d'ouvrages routiers devenus contraires aux usages de la ville du XXI^e siècle. L'urbanisme de l'après-guerre plaçait la voiture au centre de la structure urbaine. Sont apparus des ouvrages routiers dont la seule fonction était de faciliter la pénétration de la voiture en ville. C'est ainsi que les entrées de Marseille se sont marquées de passerelles défigurant le paysage urbain et créant des délaissés sujets à des dégradations. La démolition de ces ouvrages, engagée en 2008 avec le démontage de la passerelle de la Joliette, s'est poursuivie en 2021 (passerelles Rabatau et Gèze). Ces travaux ont donné l'opportunité de requalification d'espaces publics et de valorisation d'un patrimoine architectural. L'exemple du quartier des Docks et de la Major en est une illustration réussie.

Les enjeux en 2021 consistent à trouver un équilibre entre la poursuite d'orientations volontaristes visant une amélioration du cadre de vie et la diminution de la pénétration de la voiture en ville, quitte à générer des mécontentements. La solution passe par l'amélioration importante du réseau de transport en commun, même si cela conduit à des superpositions entre des localisations de stations de métro et de tramway. Il s'agit d'intervenir contre des conditions de circulation en voiture qui se dégradent et génèrent des situations contre-productives de surfréquentation et d'engorgement. Marseille est encore aujourd'hui une ville fragmentée et inéquitable dans ses réseaux de transports en commun malgré un réseau de bus dense. Ce dernier subit une circulation dense ; des voies réservées se mettent en place. Mais le partage de l'espace reste confus ; les conflits d'usage persistent entre vélo et voitures. Le réseau de transports en commun est insuffisant pour pallier le manque de connexion et l'hétérogénéité de la composition de l'aire urbaine.

- Opérations de requalification urbaine avec la réalisation de transports en commun : BHNS, tramway et extension du métro.
- Nouveaux parcs urbains sur couverture de la L2 : parc de la Moline avec aires de jeux, jardins partagés, théâtre de verdure ; parc de la Busserine en cours ...
- Renaturation et trames vertes avec la création de voies dédiées aux modes doux (La Soude, Boulevard Urbain Sud à Saint-Tronc, Château-Gombert...).



© Signes Paysages

Requalification de l'avenue Escadrille Normandie Niemen avec création d'une voie dédiée au bus



© Signes Paysages

Théâtre de verdure du parc de la Moline dans le 12^e arrondissement



© Signes Paysages

Le tramway des Caillols, avenue W. Booth



© Signes Paysages

Jardins partagés au parc de la Moline



© Signes Paysages

Poumons verts de la ville, les parcs historiques, ici le Palais Longchamp



© Signes Paysages

Scénographie nocturne du MuCem



© Signes Paysages

Dans les arrondissements périphériques les programmes immobiliers remplacent les parcs des bastides



© Signes Paysages

En 2007, le projet de la place Bargemon intègre le patrimoine végétal existant

LES ENJEUX en 2021



LA NATURE EN VILLE

Introduire la nature en ville, c'est aller au-delà de la simple préoccupation esthétisante de la végétalisation d'une place, d'une rue. Cette "nature en ville" est un enjeu central de la mutation des cœurs de ville en espaces variés et vivables. En favoriser l'émergence recouvre une fonction sociale, parce qu'elle garantit l'amélioration du cadre de vie des habitants, et environnementale en luttant contre les îlots de chaleur. La qualité de l'air, de la lumière (ombrage) et la limitation de la propagation du bruit sont des conséquences directes de la densification végétale. Ces coins de nature sont des espaces fédérateurs, lieux de vie et de rencontre, intrinsèquement générateurs de lien social.

Les évolutions constatées montrent des processus inverses selon les territoires urbains. Les projets de requalification de la ville historique (cours Lieutaud, rue Paradis, boulevard Sakakini, place Jean Jaurès, Boulevard Urbain Sud...) ont été l'occasion de réintroduire le végétal sous forme d'alignements d'arbres notamment.

Dans les quartiers périphériques, c'est un processus de densification qui se met en place au détriment des espaces libres. Les nouveaux programmes immobiliers et équipements sont faits au détriment des terres agricoles (Château-Gombert, Sainte-Marthe, Enco-de-Botte...). Sur le plateau de Montolivet, à Saint-Barnabé ou aux Caillols, l'urbanisation conduit à la disparition des bastides et de leur jardin.

- ◆ Reconstruction de continuités écologiques par les trames végétales.
- ◆ Disparition des jardins et parcs et le patrimoine construit des bastides.
- ◆ L'agriculture urbaine comme opportunités de réintroduction de la nature en ville : projets de parcs agricoles, jardins partagés...

LE PAYSAGE NOCTURNE

Les pratiques de l'espace urbain pendant la nuit sont croissantes, et posent des questions sur le paysage nocturne (extinction des feux sur l'autoroute d'Aubagne), la fréquentation des transports collectifs la nuit, les questions d'animation et d'attractivité, et les problématiques de sécurité et de pollution lumineuse associées.*

*Regards n°56 de l'AGAM, Territoire, Marseille la nuit, février 2017

LES PARCOURS DE L'EAU

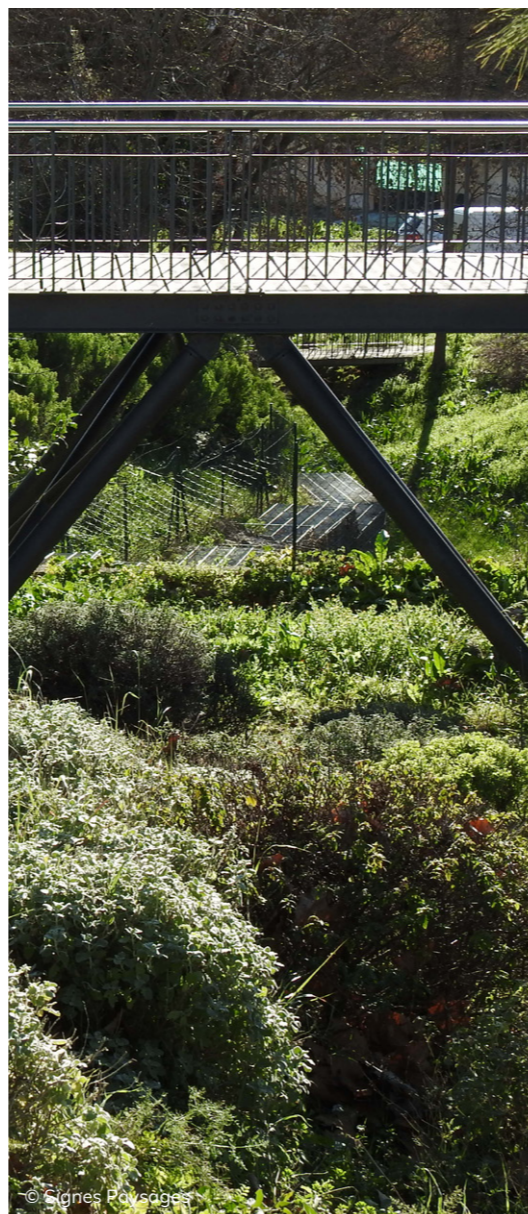
L'eau en ville est un enjeu majeur, en tant que ressource mais aussi en tant que risque à gérer. Marseille, ville portuaire, est intimement liée à cet élément qui a fondé son économie. L'eau est, dans ce paragraphe, abordée comme élément de paysage et fondatrice d'armature paysagère. Le canal de Marseille est un des composants majeurs de ces paysages de l'eau. L'ouvrage a transformé les collines sèches en zones cultivées. Il est à l'origine de la construction du palais Longchamp, monument incontournable de Marseille.

Les parcours de l'eau sont aussi ceux des cours d'eau qui ont creusé les couloirs naturels dans lesquels la ville s'est installée et qui ont fait son histoire : les Aygalades, l'Huveaune, le Jarret pour les principaux.

La ville s'est pourtant attachée à effacer cette présence de l'eau. Le Jarret est recouvert en 1968 (les travaux ont débuté en 1954) devenant un des boulevards les plus fréquentés de Marseille. Le ruisseau des Aygalades et l'Huveaune ont été les outils d'une activité industrielle, leur cours est contraint par l'urbanisation riveraine et par des ouvrages de recalibrage. Leurs milieux subissent les dégradations par pollution.

Aujourd'hui ces cours d'eau sont reconsidérés dans leurs fonctions paysagères et écologiques et plusieurs actions sont lancées pour renouer avec les paysages rivulaires. Les pluies diluviennes subies en octobre 2021 ont, à nouveau, rappelé la nécessité de reconstituer les parcours naturels de l'eau ; préoccupation qui sera de plus en plus d'actualité avec les conséquences du changement climatique. Si le Jarret continue d'être une rivière souterraine, l'Huveaune fait l'objet de requalification (élargissement de son lit, parc fluvial...), tout comme les vallons de Sainte-Marthe et le fleuve côtier des Aygalades dans sa section urbaine dans le périmètre d'Euromed.

- 🔥 Réintroduction de la nature en ville par la gestion écologique des eaux de surface : bassins de rétention, noues paysagères...
- 🔥 Renaturation et reconstruction de continuités écologiques.
- 🔥 Gestion du risque inondation.
- 🔥 Opportunités de lieux récréatifs et de déplacements doux.



Les circuits de l'eau préservés, le vallon de Four de Buze



Le Palais Longchamp édifié au point d'arrivée des eaux de la Durance dans la ville



L'Huveaune à la Pomme



L'Huveaune à la Sainte-Marguerite à côté du Palais des Sports

Valoriser les parcours naturels de l'eau

Désartificialiser les berges.

Élargir les lits des rivières et reconstituer des zones d'expansion de crues.

Reconstituer les ripisylves et les cordons rivulaires.

Renouer avec les paysages rivulaires en aménageant des cheminements le long des cours d'eau

S'appuyer sur l'armature paysagère pour recomposer les continuités écologiques et réparer les coupures

Prolonger, reconstituer les grands alignements d'arbres.

Reconstituer les ripisylves.

Retrouver les continuités des espaces perméables et préserver les espaces libres : cours d'eau, parcs, jardins, prairies et friches...

Valoriser l'agriculture pour son rôle de mise en réseau d'espaces de nature et de réintroduction de biodiversité en ville.

Mettre en réseau les espaces publics en rétablissant les continuités, à petite ou grande échelle : corridors écologiques, déplacements modes doux, transports en commun...

LES PISTES d'actions en 2021



Replanter la ville :

Poursuivre la réintroduction de la nature en ville et reconstruire les relations symbiotiques entre l'Homme et le vivant dans l'espace urbain.

Favoriser la réintroduction de l'agriculture urbaine.

Replanter et protéger l'arbre en ville.

Renforcer la gestion écologique des eaux de surface par des ouvrages de rétention paysagers (noues, bassins).

Anticiper les effets du changement climatique en privilégiant des espèces résistantes à la sécheresse.

Mettre en œuvre les conditions du "bien-planter" : palette végétale adaptée et diversifiée, préparation du sol et espace suffisant pour le système racinaire...



Croquis Signes Paysages



Composer un paysage valorisant pour les zones d'activités :

Assurer un traitement qualitatif des abords (parking, aires de stockage et de manutention) et des interfaces.

Recoudre avec le tissu urbain environnant.

Gérer la signalétique (enseignes et pré-enseignes, panneaux publicitaires), par un Règlement Local de Publicité.

Avoir une exigence architecturale pour les bâtiments afin d'éviter le prototype et concilier les chartes des enseignes.

Traiter l'interface depuis les autoroutes (A55 et A50) qui sont les axes de découverte de la ville.

Apaiser le paysage urbain et fluidifier les déplacements

Poursuivre la lutte contre des dysfonctionnements urbains permanents (stationnement invasif, saturation des axes de circulation) liés à une insuffisance des modes de déplacements alternatifs.

Poursuivre la promotion des modes de déplacement doux et actifs ainsi que l'extension du réseau de transport en commun.

Organiser le captage de la voiture à l'extérieur du centre-ville par la mise en place de parkings relais.

LES PISTES d'actions en 2021

Construire le paysage nocturne :

Mettre en lumière les bâtiments repères (Notre-Dame de la Garde, Fort Saint-Jean, MuCem, tours d'Euromed, la fontaine de la place Castellane, la porte d'Aix...) mais aussi les éléments de la charpente naturelle (parcs, grands alignements, cours d'eau...) et composer les éléments de paysage nocturnes.

Parallèlement limiter la pollution lumineuse en éteignant certains axes urbains, enseignes lumineuses publicitaires, devantures commerciales...

Redonner de la cohérence et recoudre la ville :

Avoir une gestion économe des sols et encourager des formes urbaines compactes, penser densité et forme.

Penser l'espace public comme élément de structure urbaine (rues, places, évasement...), assurer la continuité entre les différents lieux et relier les différentes centralités.

Promouvoir une recherche architecturale pour éviter la répétition d'un modèle standardisé et l'aseptisation des paysages urbains.



Croquis Signes Paysages