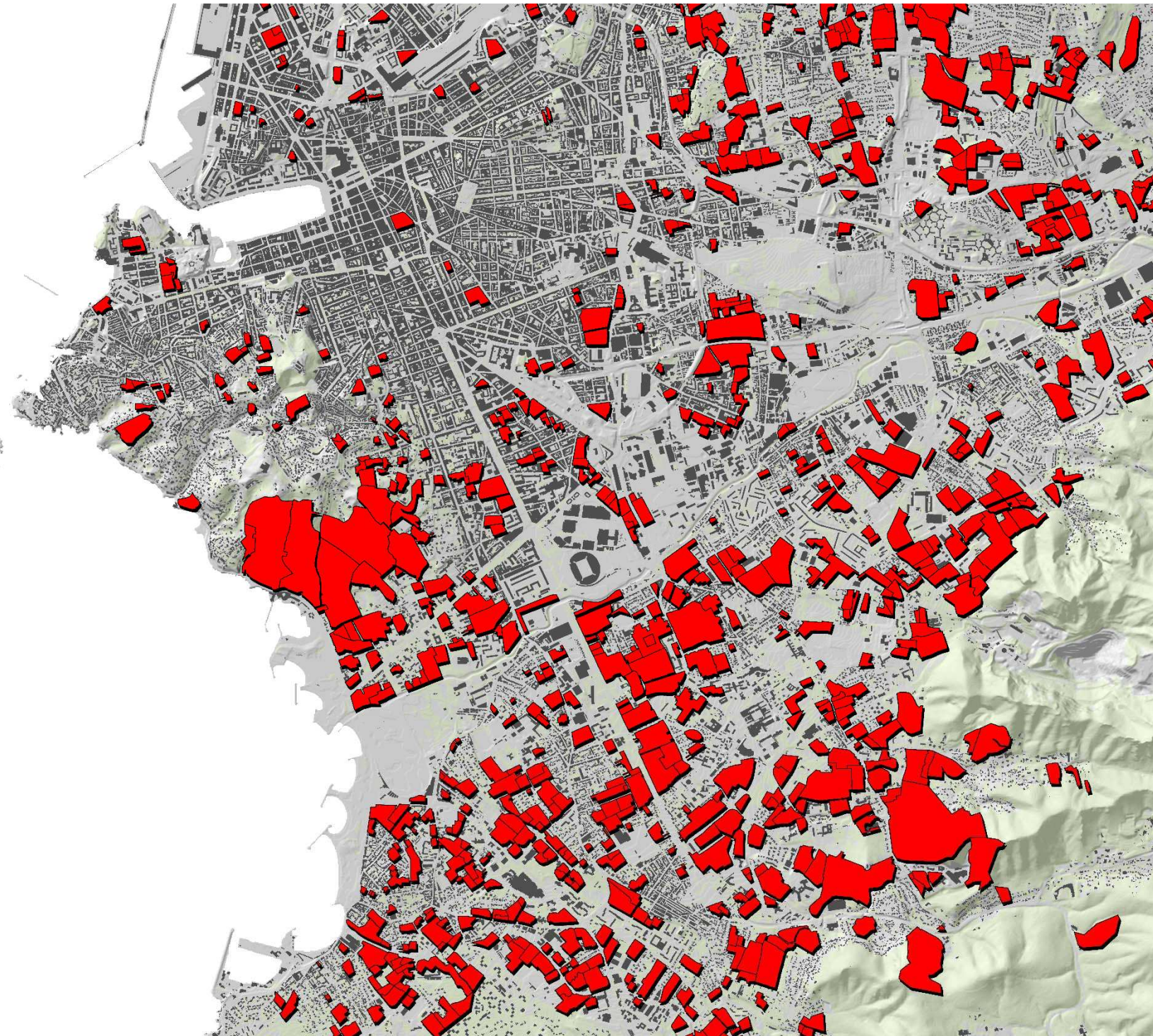
Thèse de doctorat – spécialité Géographie

GEOGRAPHIE D'UNE VILLE FRAGMENTEE

MORPHOGENESE, GOUVERNANCE DES VOIES ET IMPACTS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE A MARSEILLE

Julien Dario



AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

ECOLE DOCTORALE 355 Espaces, Cultures, Sociétés
Laboratoire Population Environnement Développement UMR 151 AMU-IRD
Partenaire socioéconomique : Direction de l'Aménagement Durable et de l'Urbanisme (Ville de Marseille)

Thèse présentée pour obtenir le grade universitaire de docteur
Discipline : Géographie

Julien DARIO

Géographie d'une ville fragmentée

Morphogenèse, gouvernance des voies et impacts de la fermeture résidentielle à Marseille

---

Soutenue le 20/05/2019 devant le jury :

Guénola CAPRON, Professeure – UAM-Azcapotzalco (Mexique)	Rapporteure
Frédéric HERAN, Maître de conférences – Université de Lille - HDR	Rapporteur
Virginie BABY-COLLIN, Professeure des Universités – AMU	Examinatrice
Eric CHARMES, Directeur de recherche – Université de Lyon – ENTPE	Examinateur
Domnin RAUSCHER, Directeur Général des Services (Métropole Aix-Marseille-Provence)	Examinateur
Vincent FOUCHIER, Directeur Général Adjoint chargé du projet métropolitain et du conseil de développement (Métropole Aix-Marseille-Provence)	Examinateur
Elisabeth DORIER, Professeure des Universités – AMU	Directrice de thèse
Sébastien BRIDIER, Maître de conférences - AMU	Co-directeur de thèse
Catherine RHEIN, Directrice de recherche émérite CNRS – Paris Diderot	Invitée

Numéro national de thèse/suffixe local : 2019AIXM0130/009ED355

Remerciements

L'exercice consacré des remerciements…en est-il vraiment un ? Ou plutôt, l'endroit où l'on rappelle une évidence : on ne commence ni ne finit une aventure comme la thèse seul.

Exercice tout de même, avec ses canons et un ordre de citation, mais qui ne saurait être qu'injuste. J'ai croisé de nombreuses personnes au cours de ces sept années de recherche et il faudrait de bien longues pages pour les citer toutes, aussi dois-je m'excuser pour celles et ceux que j'omettrai ici.

La première est naturellement Elisabeth Dorier, ma directrice de recherche, qui n'a cessé de me tirer vers le haut, dépasser ma zone de confort pour me plonger dans une géographie « humaine » dans toute sa profondeur. A Sébastien Bridier, mon codirecteur, son esprit de synthèse, sa facilité à rendre simple ce qui est complexe et à me le faire comprendre (et ce n'était pas simple !), son contact humain aussi.

A la Direction de l'Aménagement Durable et de l'Urbanisme de la Ville de Marseille, puis à la Métropole, partenaires de cette recherche et en premier lieu, Monsieur Domnin Rauscher, pour son intérêt et le soutien sans faille qu'il a apporté à cette recherche minutieuse, malgré des résultats parfois dérangeants. Aux équipes du Service de Planification Urbaine, de la Direction Stratégie Foncière et Patrimoine, des Autorisations d'Urbanisme, du service voirie de la communauté urbaine

Tous les chercheurs du LPED que j'ai l'avantage de côtoyer depuis près de neuf ans, Bénédicte Gastineau, pour son écoute, son aide précieuse, sa bienveillance naturelle, Hubert Mazurek, Louis Arreghini, Audrey Ambrosino, Jeff Mauffrey, Christine Roblès, Fabienne Orsi, Arlette Hérat…

Les « enquêteurs » de l'étude ensemble sécurisés et Ville Passante, pour leur professionnalisme :et leur amitié, Amaga Dolo, Claire le Dû, Damien, Gwenaëlle. L'équipe de l'ANR EUREQUA : Sophie Hoornaert, Solène Marry.

Toute la « team » des doctorants ou ex-doctorants pour leurs mots sympas et les discussions au café : Gwenaëlle Audren, Nelly Parès, Célia Lamblin, Mélanie Favrot, Angèle Bossu, Elise Mieulet... A Virginie Baby-Collin depuis ces années et « l'aventure mexicaine ». L'école doctorale 355 et toute son équipe présente ou passée. Xavier Durang à la Région pour ses mots plein de sens.

Aux promotions d'étudiants de Licence et Master de géo à Aix-Marseille, qui ont subi pendant deux ans mon humour douteux et bien qu'ils ne le sachent pas, m'ont tant apporté. En transmettant on trouve beaucoup de soi-même et j'espère qu'ils ont apprécié ces cours autant que j'ai aimé les donner.

A ma mère, son soutien indéfectible, son intelligence, ses mots justes, son amour. A mon père, pour sa chaleur, son affection, m'avoir appris qu'on ne réussit jamais vraiment qu'en restant ce qu'on est. A ma sœur, pour son exemple de courage, son rire sa finesse. Mes grand-mères Mado, pour qui le passé est encore si vivant, Jeanne, sa complicité qui rend les mots superflus entre nous. Christian, Sylvie et toute la famille Lequesne. Yana pour sa gentillesse son intelligence, sa bienveillance,

Philippe pour l'affection et les mots. Pour toutes celles et ceux qui ne sont plus là, mais à qui je pense souvent.

A mes amis, Alexandre, Anthony, Nicolas, Charlotte, Timothey, Julia... Ceux qui me rappellent le sens des choses et apportent tant au quotidien.

UNE REFLEXION INTEGREE AUX RECHERCHES DU LABORATOIRE POPULATION ENVIRONNEMENT DEVELOPPEMENT

Cette thèse s'inscrit dans l'axe de recherche du LPED-TRAMES (Territoires, diversité urbaine et environnement) dont un des axes centraux depuis une dizaine d'années est la mesure du phénomène de fragmentation urbaine et résidentielle à Marseille en lien avec la question des inégalités environnementales et les questions de gouvernance urbaine. Ces thématiques ont donné lieu à des projets (Programme de recherche PUCA Territoires urbains et sûreté : 2007-2010 : « Les enclaves résidentielles à Marseille » ; ANR EUREQUA « Evaluation mUltidisciplinaire et Requalification Environnementale des QUArtiers » ; contrat de recherche « Enclaves sécurisées et ville passante », GRAPHITE…).

Ces différents programmes étalés dans le temps ont réuni des enseignants-chercheurs géographes (Elisabeth Dorier, Virginie Baby-Collin, Sébastien Bridier, Isabelle Berry-Chikhaoui…) des étudiants de Master et/ou doctorat (les « pionniers » : Gwenaëlle Audren, Jérémy Garniaux, Audrey Hoareau, Rozbabil Oz, Aurélie Stoupy… puis tous les autres, Damien Rouquier, Amaga Dolo, Sébastien Balasc, Camille Glauda, Sophie Hoornaert, Palma Toth…) ainsi que de nombreux étudiants stagiaires, techniciens, enquêteurs, ingénieurs, postdoctorants… Tous ont à leur façon apporté une plus-value et des élargissements à la thématique d'ensemble.

Je suis moi-même intégré au sein de cette équipe depuis 2011, en tant qu'étudiant de Master (Master 2 sur la fermeture résidentielle dans les quartiers sud de Marseille, dans la continuité de l'étude pour le PUCA de 2007-2010) puis en tant qu'ingénieur d'études sur l'ANR EUREQUA (qualité environnementale des quartiers) puis en tant que doctorant et co-encadrant de l'étude enclaves sécurisées et ville passante.

Cette thèse s'est largement nourrie de ce contexte. Les échanges, réflexions, données recueillies… ont constitué un socle fécond, nous aidant à définir des champs nouveaux à explorer. C'est ainsi que le projet de cette thèse a pu être élaboré pour l'obtention d'un contrat doctoral avec la Région sud-PACA. Nous avons en outre bénéficié des rapports nourris avec la Ville de Marseille, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (devenue Métropole d'Aix-Marseille) tout en les amplifiant par notre propre travail.

Notre travail est un des aboutissements de cette dynamique collective sur les thématiques de fragmentation, de géohistoire urbaine, de problématiques de gouvernance…

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS **3**

UNE REFLEXION INTEGREE AUX RECHERCHES DU LPED **5**

SOMMAIRE **6**

INTRODUCTION GENERALE **10**

PARTIE I FERMETURE RESIDENTIELLE ET FRAGMENTATION SOCIO-SPATIALE URBAINE **33**

Introduction de la partie I *34*
Marseille : contexte géographique et politico-administratif *36*
CHAPITRE 1 REPARTITION, CONTEXTES, MOTIVATIONS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE A MARSEILLE 46
Introduction du chapitre 1 ..... *46*
1. Répartition spatiale du phénomène de fermeture résidentielle *49*
2. Dynamiques, contextes et motivations de la fermeture résidentielle *61*
Conclusion du chapitre 1 ..... *88*
CHAPITRE 2 FERMETURE RESIDENTIELLE ET VOIES PRIVEES 89
Introduction du chapitre 2 ..... *89*
1. Sources et représentation du statut des voies *91*
2. Une évaluation critique des sources liées au statut des voies *103*
3. Des voies urbaines au statut incertain *122*
4. Fermeture résidentielle et statut privé des voies, un lien évident *157*
5. Perspectives d'évolution du phénomène et « potentiels de fermeture » *159*
Conclusion du chapitre 2 ..... *167*
Conclusion de la partie I *168*

PARTIE II MORPHOGENESE D'UNE VILLE LIBERALE **170**

Introduction de la partie II *171*
La Fabrication de l'urbain et la gouvernance *173*
Une (re)lecture libérale *177*
CHAPITRE 3 UNE GEOHISTOIRE DE LA MORPHOGENESE PERIPHERIQUE AU 20EME SIECLE 181
Introduction du chapitre 3 ..... *181*
1. Les formes de la ville libérale, la « ville cahier des charges » (fin 19ème siècle - milieu 20ème) *182*
2. Une urbanisation de masse pendant les trente glorieuses *195*
3. Morphogenèse de la trame viaire *205*
Conclusion du chapitre 3 ..... *223*
CHAPITRE 4 LA GESTION MUNICIPALE DES VOIES, UN SYSTEME D'ARRANGEMENTS LOCAUX 225
Introduction du chapitre 4 ..... *225*
4. Les voies privées à Marseille : de l'ampleur du phénomène à une inversion de la tendance *227*
5. Politique publique d'intégration des voies privées à Marseille *230*
6. L'intégration mesurée des voies, politique parcimonieuse ou posture libérale ? *246*
7. L'entretien conventionné et l'entente entre propriétaires et municipalité *272*
Conclusion du chapitre 4 ..... *298*
Conclusion de la partie II *298*

PARTIE III LA VILLE DURABLE EN QUESTION, RUPTURES ET CONTINUITES DANS LA GESTION DES VOIES A PARTIR DE 2000 300

Introduction de la partie III 301

CHAPITRE 5 FABRIQUE CONTEMPORAINE DES VOIES ET AFFICHAGE RENOUVELE DE LA POLITIQUE DE VOIRIE PUBLIQUE 304

Introduction du chapitre 5 304

1. La fabrique contemporaine de l'urbain, entre continuité et révolution des plans 305

2. Une nouvelle politique publique de voirie ? 323

Conclusion du chapitre 5 356

CHAPITRE 6 UNE GOUVERNANCE DES VOIES COMPLEXIFIEE, ENTRE INTEGRATION PUBLIQUE INCOMPLETE ET TENDANCE A LA FERMETURE RESIDENTIELLE 357

Introduction du chapitre 6 357

1. La convergence entre propriétaires et Collectivité, lorsque la politique de voirie fonctionne à plein 358

2. La résistance (nouvelle) des associations de propriétaires 364

3. Gestion publique du socle de voies privées, une politique d'intégration défaillante 384

4. La ville durable sans les voies. Problématiques liées au partage de compétences (Ville / communauté urbaine) 422

Conclusion du chapitre 6 450

Conclusion de la partie III 452

PARTIE IV LES IMPACTS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE 454

Introduction partie IV 455

Une approche par la continuité / discontinuité des réseaux 458

CHAPITRE 7 IMPACTS STRUCTURELS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE SUR LA CONTINUITE DU RESEAU DE VOIRIE 463

Introduction du chapitre 7 463

1. Synthèse des effets de la fermeture 465

2. Fermeture résidentielle et trame viaire 477

3. Fermeture résidentielle et enclavement 489

4. Fermeture résidentielle et continuité viaire, l'approche par les îlots 501

5. Fermeture résidentielle et centralité des voies 511

6. Fermeture résidentielle et « vulnérabilité » du réseau 527

Conclusion du chapitre 7 561

CHAPITRE 8 HABITER LA VILLE FERMEE : DETOURS ET CONFLITS D'USAGES 562

Introduction du chapitre 8 562

1. Fermeture résidentielle et détours 565

Conclusion sur les détours 593

2. Impacts socio-spatiaux de la fermeture et conflits 593

Conclusion du chapitre 8 628

Conclusion partie IV 629

CONCLUSION GENERALE **630**
BIBLIOGRAPHIE **638**
TABLE DES CARTES **652**
TABLE DES PHOTOS **656**
TABLE DES GRAPHIQUES **660**
TABLE DES FIGURES **661**
SOMMAIRE COMPLET **662**
RESUME **668**
ABSTRACT **668**

AVIS TRÈS IMPORTANT

La revision de la liste électorale ayant lieu chaque année du **16 Janvier au 4 Février**, ce n'est qu'à cette époque que peuvent se faire les inscriptions, radiations et rectifications quelconques. Malgré cela, les **changements d'adresse** sont reçus à partir du 1er octobre, pendant les heures d'ouverture du bureau des élections.

IMP. NOUVELLE. — MARSEILLE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Département des Bouches-du-Rhône

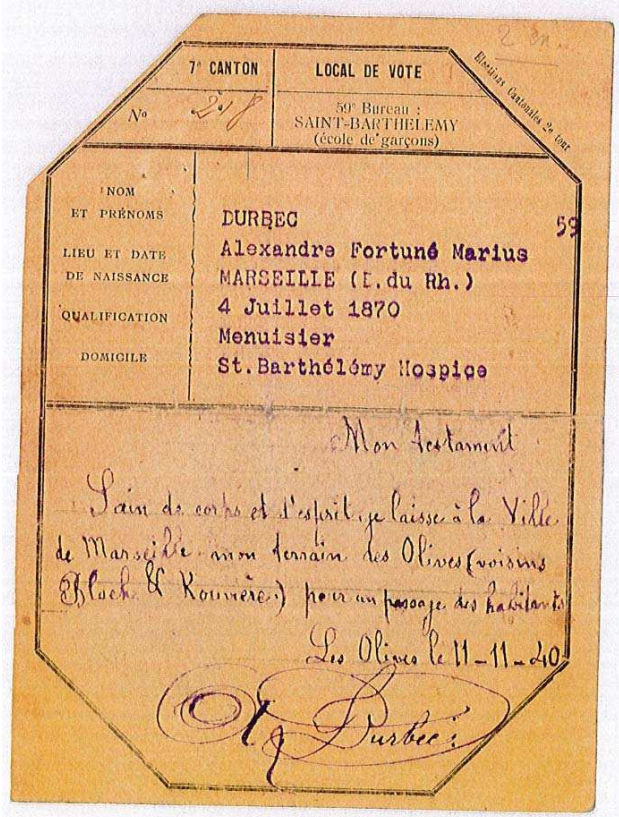
VILLE DE MARSEILLE

Élection d'un Conseiller Général
le Dimanche 18 Octobre 1931

Carte d'Electeur

Valable jusqu'au 31 Mars 1932

Le scrutin sera ouvert de 7 h. à 18 h.



7e CANTON | LOCAL DE VOTE

N° 218

59e Bureau : SAINT-BARTHELEMY (école de garçons)

Élections Cantonales 2e tour

NOM ET PRÉNOMS: DURBEC 59

LIEU ET DATE DE NAISSANCE: Alexandre Fortuné Marius MARSEILLE (B. du Rh.) 4 Juillet 1870

QUALIFICATION: Menuisier

DOMICILE: St. Barthélémy Hospice

Mon testament

Sain de corps et d'esprit, je laisse à la Ville de Marseille mon terrain des Olives (voisins Bloch & Kouvière) pour un passage des habitants

Les Olives le 11-11-40

A. Durbec

Testament sur carte d'électeur (1870) – source : archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)

INTRODUCTION GENERALE

« *On cherche à se rapprocher du terrain, les projets à l'échelle d'une ville semblent trop abstraits. Le mot de morceau semble inquiétant, il renvoie à une clôture des territoires, une sectorisation de l'action, il faudrait le rapprocher du sens musical, qui n'exclue ni les séquences ni les enchaînements*. »

[…]

« *Ce qu'il faudrait mesurer, dans chaque cas, c'est le sens que la liberté du propriétaire peut opposer à tout effort de rationalisation et somme toute, le fondement même de l'intérêt général. Ce que le principe de propriété comporte comme droit et comme pouvoir respectés par la législation, l'égalité, la justice, l'ordre, la salubrité sont susceptibles d'en être les victimes.* »

RONCAYOLO M., 1996, *Les grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Editions de l'EHESS, 507 p.

En un siècle à peine, les villes ont connu de profondes mutations. Etalées, complexes, on les voudrait « durables » mais elles sont aussi parfois considérées comme « ingérables » Depuis 30 ans, le concept de « fragmentation » socio-spatiale s'est imposé comme un paradigme de ces transformations urbaines planétaires, d'abord formalisé par des auteurs latino-américains, brésilianistes notamment (SANTOS, 1990, VIDAL, 1994, NAVEZ-BOUCHANINE, 2002, DORIER-APPRILL, 2001, DORIER-APPRILL, GERVAIS-LAMBONY et *al*., 2007). Divers modèles, pour autant de terrains d'étude, mettent en lumière des dynamiques convergentes, débattues par les auteurs (Amérique du nord et modèles de los Angeles : DAVIS, 1990, DEAR & FLUSTY : 1998, SOJA, 2000 ; Afrique du sud : BENIT, 2001, JAGLIN, 2001, Méditerranée : SIGNOLES, EL KADI et *al*., 1999, NAVEZ-BOUCHANINE, 1998, 2002, FARAH, 2011). Il faut bien sûr faire la part des spécificités, voire des idiosyncrasies propres à chaque terrain, mais, comment nier l'importance de certains processus centrifuges dans les villes contemporaines ?

L'étalement urbain généralisé au 20ème siècle est un vecteur essentiel de ce changement (LEFEBVRE,1970, GHORRA GOBIN, 2002, ROJO MENDOZA, 2015). Les aires sociospatiales homogènes, modélisées par l'école de Chicago (BURGESS, PARK et *al*., 1925) ont fait place à un espace urbain qualifié de diffus, dilué, segmenté, polycentrique... (SABATINI, CACERES & CERDA, 2001, FARAH, 2011). La juxtaposition à échelles fines d'espaces fonctionnellement différents (zone commerciale, grandes infrastructures routières, zones résidentielles, d'activité…) et socialement hétérogènes renvoie une impression de « patchwork », sans ordre apparent. Spatialement, la centralité historique, y compris dans les villes latinoaméricaines ou méditerranéennes…[1] s'efface au profit d'une multitude de polarités périphériques, dans des espaces marqués par les discontinuités,

[1] En Amérique Latine, l'importance du centre est liée à l'histoire coloniale et à des logiques de domination centre-périphérie, dans les villes méditerranéennes sont caractérisées par une histoire plus longue. Mike Davis (1990) fait même de la rue des villes méditerranéenne un « idéal-type » du vivre-ensemble (ce qui est à discuter).

taillés sur mesure pour un usage généralisé de la voiture. La recomposition des lieux valorisés ou au contraire marginalisés, la crise des espaces publics… contribuent d'ailleurs à creuser les inégalités socio-spatiales (GHORRA GOBIN, 2012). Les bénéficiaires « mobiles » de ce nouvel ordre urbain se distinguent des « relégués », condamnés à l'immobilité (ASCHER, 1995, DONZELOT, 2004). « Spectre » pour les uns (MARCUSE & VAN KEMPEN, 2000), modèle dystopique pour les autres, la fragmentation est à la fois une menace et un caractère commun de l'urbain. Elle est surtout une grille de lecture nécessitant une mise à l'épreuve constante à la lumière des contextes particuliers (DORIER-APPRILL, GERVAIS LAMBONY et *al*., 2007).

Dans sa structure et son histoire, Marseille, synthétise nombre de ces problématiques. Si des lectures trop rapides la présentent comme un « melting-pot » méditerranéen, la ville est marquée par de profondes divisions sociospatiales internes. Le dualisme historique nord/sud avec des quartiers nord populaires et des quartiers sud plus aisés a été bien décrit (DONZEL, 1998, BRAS, 2004). Si cette répartition zonale perdure, on note des divisions à échelle fine avec recomposition et ségrégation de certains quartiers au centre (gentrification) comme en périphérie, ce qui accentue l'effet « mosaïque » (DORIER et al 2010, AUDREN, 2015). Seconde commune la plus peuplée de France, Marseille concentre des inégalités de toutes natures au sein d'un tissu urbain particulièrement discontinu et désorganisé. La ville très étendue spatialement[2] se caractérise par ses faibles densités et par le déficit des équipements de voirie structurants. Comme un symbole, alors que la plupart des villes françaises complètent leur armature routière primaire dès la fin des années 1970, Marseille attend toujours sa rocade interne (L2). Dans certains quartiers urbanisés au cours du 20ème siècle, le déficit de voirie, signalé par Marcel Roncayolo (1996) est aggravé par la diffusion de la fermeture résidentielle depuis une vingtaine d'années (DORIER et *al,* 2010).

Le phénomène des résidences fermées ou *gated communities* est devenu l'un des symboles de la fragmentation sociospatiale, notamment depuis la publication des ouvrages de Mike Davis (1990, 1998) et de Blakely & Snyder (1997), puis le traitement scientifique et médiatique de ces formes d'habiter, perçues initialement comme exceptionnelles, ou typiquement américaines....

Avec la banalisation planétaire des formes de fermeture, nombre de débats portent sur le caractère anti-urbain, voire sécessionniste de la fermeture (CHARMES, 2005, 2007). Les études se sont ensuite focalisées sur ses facteurs d'apparition, de banalisation ainsi que sur leurs multiples conséquences (sociales, spatiales, politiques…) (CAPRON, 2006, CALLEN & LE GOIX, 2007, VUAILLAT, 2012).

Il est difficile d'assimiler sans nuance le phénomène tel qu'il se présente en France, à son incarnation dans les Amériques. Ce désir de caractérisation et de distinction motive la démarche de relevé et d'analyse effectuée depuis 2007 par le LPED[3] et par extension, notre positionnement de recherche. Il est d'ailleurs essentiel d'en évoquer la genèse pour mieux situer les apports de ce travail.

[2] Avec une commune d'environ 240 km², la ville de Marseille est l'une des plus étendue de France, elle représente ainsi plus du double de celle de celle de Paris

[3] Laboratoire Population Environnement Développement UMR 151 AMU-IRD

Inscription de la recherche dans un contexte d'équipe et études préalables

A l'origine des travaux sur la fermeture résidentielle à Marseille, il y a maintenant plus de dix ans, se trouve d'abord une intuition, liée à la difficulté croissante de traverser à pied certains quartiers (DORIER, 2007). Plus qu'ailleurs, les barrières, les clôtures de résidence semblaient s'afficher, dans un contexte historique de fragmentation sociospatiale, avec d'importantes problématiques de cohésion, de transport… Une équipe coordonnée par Elisabeth Dorier obtient sur ce thème un financement du PUCA en 2007 pour investiguer le phénomène à Marseille[4]. La méthode retenue est un relevé empirique sur la totalité du périmètre communal, s'appuyant sur le travail de groupes d'étudiants-enquêteurs de licence et de master, ce qui constitue alors une démarche originale voire inédite dans l'étude de la fermeture résidentielle en France et dans le monde. Ce choix de l'empirique et du « terrain », effectué avant la disponibilité des outils comme *Google Street view*, s'inscrit aussi dans l'émergence des SIG depuis maintenant trois décennies. Au fil des études et des réactualisations, les outils, la qualité des sources de données ne cesseront d'ailleurs d'évoluer, facilitant les vérifications. Très rapidement, l'ampleur du phénomène surprend[5]. Il n'est pas l'apanage des secteurs les plus aisés de la ville. Ensuite, les « produits fermés » issus de la promotion immobilière des deux dernières décennies, bien que nombreux, n'atteignent pas la proportion des ensembles anciens fermés *a posteriori* (60% lors de la première enquête en 2009). Enfin, la présence de grilles, barrières, chicanes… sur des rues ouvertes pour certaines depuis des décennies pose la question de la légalité ou du caractère informel du phénomène ainsi que de ses impacts.

La perspective originelle de l'étude est de vérifier l'hypothèse de la ville fragmentée, l'importation d'un « modèle » fermé en France… d'un point de vue critique. Les acteurs publics et notamment la Ville de Marseille ne sont pas impliqués dans ce premier travail. Mais progressivement des rapports interindividuels sont tissés, avec des techniciens de l'urbanisme (Ville, communauté urbaine, agence d'urbanisme…) sensibles au problème car confrontés à ses manifestations. Les premiers échanges d'informations, notamment avec le bataillon des marins pompiers, alimentent l'analyse. Le transfert de la base municipale des permis de construire en 2010 permet par exemple de vérifier que les fermetures sont en général informelles et ne font pas l'objet d'une demande, pourtant obligatoire. Parallèlement des restitutions publiques soulignent l'intérêt des services municipaux. En se multipliant dans la décennie 2000 puis début 2010, les fermetures génèrent des conflits à échelle locale. De retentissantes affaires sont relayées dans la presse.

Les projets publics d'ouverture, de maintien de cheminements piétons sont aussi régulièrement en butte aux velléités de clôture qui s'affirment de façon inédite dans nombre d'espaces résidentiels. Le grand incendie de Carpiagne en 2009 a révélé la problématique de la perte d'accessibilité des services publics (ici les pompiers) aux zones bloquées par de multiples fermetures informelles et non enregistrées.

---

[4] Dorier (dir), V.Baby Collin, I.Berry-Chikhaoui, S.Bridier, G.Audren, J.Garniaux "Les enclaves résidentielles à Marseille : Logiques spatiales, formes et représentations". AAP Territoires urbains et sûreté (2007). PUCA - Club Ville Aménagement, MEEDDAT (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire).

[5] L'étude de 2007-2010 relève près de 1000 résidences fermées sur tout Marseille

Ce contexte crée un intérêt redoublé et le besoin d'amplifier les rapports entre le domaine de la recherche est celui de l'opérationnel. En effet, la Collectivité, ne dispose alors pas de données sur les fermetures. C'est dans ce contexte, que le cadre d'échange entre le LPED et la municipalité se formalise progressivement, donnant lieu à une convention, plusieurs stages d'étudiants et des transferts des données d'enquête. Des contacts sont tissés avec le Bataillon des Marins-Pompiers qui élaborait de son côté une base des obstacles géolocalisée[6], l'échange permettant de compléter mutuellement les informations sur la fermeture.

C'est à ce stade (2010-2011), au moment où la première étude est finalisée et que se pose la question de ses suites que nous rejoignons l'équipe de recherche dans le cadre de notre Master 2[7]. D'emblée, des choix thématiques sont opérés à la fois pour compléter plusieurs aspects scientifiques tout en répondant à des besoins formulés par la Ville. Il y a d'une part la question des transports et de l'impact de la fermeture résidentielle et de l'autre, celle du statut des voies. Un stage de six mois au sein du Service Planification Urbaine (SPU) de la Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Habitat (DGUH) formalise notre intégration dans le cadre des réunions de pré-rédaction du PLU[8] où les problématiques liées à la fermeture résidentielle et à l'accès sont régulièrement évoquées. Ce stage nous offre un accès privilégié à des acteurs ainsi qu'à des données alors inaccessibles par le seul biais de la recherche[9]. Une étude sur contrat[10]. réalisée à la demande de la Ville de Marseille à l'issue du stage vise à recenser les anomalies de représentation du statut des voies à Marseille à partir des sources publiques. Nous en rendons compte au chapitre 2. Ses conclusions confirment l'intérêt que représente la question du statut des voies à Marseille, sur laquelle semble régner un flou considérable, et qui est l'un des objets centraux de cette thèse.

Méthodologie en situation

Du lancement de la première étude en 2007 jusqu'à la restitution de cette thèse en 2019 il y a finalement l'évolution d'une recherche scientifique jusqu'à une recherche-action, faisant l'objet d'échanges soutenus avec des acteurs (publics) du territoire. Notre parcours depuis le Master 2 (2010) jusqu'à la fin du doctorat (2019) témoigne de cette évolution. Notre intégration à la vie de plusieurs services municipaux ou métropolitains constitue une démarche de participation observante sur la durée. Originellement cantonnés à un rôle d'observateur, nous avons progressivement assumé une mission d'appui à l'expertise, notamment sur les questions de maillage viaire, de perméabilité urbaine et de gestion patrimoniale des voies. Le choix d'un sujet portant sur les impacts de la fermeture et les problématiques de statut, répondait à l'objectif de nous positionner à la fois sur un plan strictement académique tout en répondant à des questionnements appliqués. La temporalité de la recherche a d'ailleurs constitué une plus-value.

[6] Des équipes du Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille passent régulièrement sur le terrain pour relever des « obstacles » physiques sur les voies, afin d'anticiper les interventions. Ces informations sont ensuite rentrées dans une base SIG

[7] DARIO J., 2011. *Mécanisme, dynamiques et impact de la fermeture résidentielle à Marseille, Diagnostic et prospectives sur les perméabilités et les potentiels de fermeture dans les zones urbaines des 8ème et 9ème arrondissements*, Mémoire de Master 2 en Géographie sous la direction de DORIER E., HANNIN F., Université de Provence: Aix-en-Provence, 264 p.

[8] Plan Local d'Urbanisme de la commune de Marseille, approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 28 juin 2013

[9] Cadastre numérique nominal, base du filaire des voies avec statuts…

[10] « Etude sur le statut des voies de Marseille – une comparaison filaire des voies / cadastre – 5 Décembre 2011 - DADU/SPU-AC/BA n°42203/11/11//00558

Les services municipaux, métropolitains, les équipes de l'agence d'urbanisme… lancent régulièrement des études ciblées mais sur une durée de quelques semaines à plusieurs mois. L'étalement de cette recherche sur sept ans [11] a permis un travail de fond sur la donnée, la mise au point d'indicateurs et la conception de résultats opérationnels, impossibles à formaliser sur du court terme.

Relevé actualisé des ensembles résidentiels fermés

Le début de cette thèse (2012) a été enrichi par le lancement (2013-2014) de la seconde étude de relevé systématique des résidences fermées à Marseille, directement cofinancée cette fois par la Ville de Marseille[12] et que nous avons coordonnée avec Elisabeth Dorier et Sébastien Bridier. L'information géographique sur les 1001 résidences issues de la première étude restituée au PUCA a servi de base à la seconde campagne de référencement.

Le principe de la « base empirique », constituée à partir d'une information de terrain a été conservé. Les mêmes fiches types (avec informations sur l'adresse, l'année de fermeture… en tout plus de 80 items) ont été remobilisées. L'espace communal a été découpé en carrés et chaque enquêteur (dont nous avons fait partie) s'est vu attribuer un secteur à parcourir (dans toutes ses rues). Avant la phase de terrain, qui a duré près de six mois, un prérepérage via orthophotographies a été effectué en amont pour faciliter le relevé.

Sur site, les résidences ont été localisées sur une carte papier et la fiche d'information référencée. En outre, des photos systématiques des accès ont été prises, alimentant une base diachronique (étude 2007-2010, 2012-2014) de près de 10 000 photos. Après diverses phases, (relevé de terrain, référencement SIG, mise en forme de la base de données, la rédaction du rapport d'étude) nous avons pu disposer d'une information actualisée (2014), servant de base opérationnelle à l'ensemble de nos traitements, notamment ceux sur les impacts environnementaux. Cette dynamique d'équipe[13] et le financement public de l'étude ont été un atout majeur dans ce travail.

Collecte et analyse des données qualitatives (archives, entretiens)

Depuis la première étude de 2007-2010, des partenariats progressifs se sont constitués avec la Ville de Marseille puis la communauté urbaine, nous donnant accès à une masse considérable d'information. La Ville de Marseille (Direction de l'Aménagement Durable et de l'Urbanisme) a d'emblée été posée comme partenaire socioéconomique de cette thèse[14], faisant suite à un contrat de collaboration de recherche signé la même année[15]. Certaines compétences (notamment la compétence sur la voirie) ayant été transférées depuis 2002 à l'intercommunalité, une convention

[11] 7 si on compte le master 2, et du fait de deux années d'enseignement à temps plein qui ont ralenti notre ryhtme.
[12] DORIER E., DARIO J., ROUQUIER D., 2014, *Bilan scientifique de l'étude « Ensembles sécurisés et ville passante »*, Marseille, Aix-Marseille Université, 91 p.
[13] En 2013-2014, avec outre les personnels statutaires (Elisabeth Dorier, Sébastien Bridier), la participation d'une ingénieure de recherche : Gwenaëlle Audren, et de techniciens : Amaga Dolo, Claire Le Du et Damien Rouquier, .
[14] La bourse doctorale régionale suppose un partenaire socioéconomique, éventuellement cofinanceur.
[15] Contrat cadre de collaboration de recherche : « Développement urbain durable à Marseille » - délibération : n°12/0549/DEVD – 25 Juin 2012.

d'échange de donénes a aussi été conclue avec la Communauté Urbaine[16] et avec l'Agence d'Urbanisme (AgaM).

Nous avons ainsi effectué de nouveaux stages au sein du Service Enquête Expertise Connaissance (SEEC[17]) en charge de l'information sur le patrimoine municipal et auprès du service gestion de l'espace et voirie[18] de la communauté urbaine (CUM). Notre travail de compilation, de synthèse, d'analyse faisait écho à des problématiques de planification, de prospective, de connaissance du statut de certains espaces… rencontrées par les services.

Notre présence prolongée au sein des services a également permis des entretiens formalisés avec des techniciens de l'urbanisme (30 au total), largement mobilisés tout au long de ce travail comme une donnée de première main. Elle a permis l'accès à des fonds documentaires papier et des archives inaccessibles au public et que nous avons contribué à numériser (cf. annexes IV.4).

Pour le choix des dossiers et l'extraction des fonds liés à nos cas d'étude, nous avons bénéficié de l'aide de deux archivistes du Service Enquête Expertise Connaissance. Après une phase de ciblage des dossiers signifiants pour analyser l'historique du statut des voies, la morphogenèse urbaine… des dossiers numérisés ont constitué notre corpus documentaire sur des lotissements et des rues. En tout, notre corpus historique est composé d'une sélection de 80 dossiers représentant plus de 2300 pages d'actes administratifs, de correspondance etc. Sur cette masse importante d'information, nous avons retranscris *in extenso* certains dossiers avant de les analyser. Des recherches complémentaires ont été effectuées sur certains cas aux archives publiques (municipales et départementales). Mais l'essentiel de notre réflexion demeure issue de ces dossiers internes.

Pour informer ce travail géohistorique, nous avons mobilisé des photos aériennes brutes correspondant à ces données d'archives Elles ont été mises à disposition, à l'état brut, par l'IGN dans le cadre d'une convention. Il a donc été nécessaire de caler ces images anciennes (1923, 1943, 1955, 1966, 1978…) pour accompagner l'analyse des archives papier, relatant des opérations de la même époque.

Une autre partie de l'information utilisée dans cette thèse est numérique et provient de « tables métier » du SIG municipal ou communautaire (par exemple le « filaire des voies »), complétant les documents papiers, dans le cadre des conventions passées par le LPED avec la Ville ou la Métropole. Ces dernières ont complété les données diffusées par les diffuseurs « classiques » (IGN, CRIGE PACA…), accessibles dans le cadre de toute activité de recherche scientifique.

L'ensemble de ces données a été mobilisé selon une méthodologie récurrente. Nous dressons de nombreux constats sur les modes de production de la ville, l'explication de certains héritages en partant de cas précis choisis pour leur exemplarité. Ces points ont en première partie un titre thématique, exemple : « les arrangements informels sur l'entretien des voies », suivi du nom de la

[16] Contrat cadre de collaboration de recherche communauté urbaine MPM / LPED - Mai 2014 (ref. n°14/1352)
[17] Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine - Délégation Générale Urbanisme Aménagement et Habitat – Ville de Marseille
[18] Direction Aménagement de l'Espace public - Pôle Espace Public Voirie Circulation – Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

voie, du lotissement, du contexte concerné. Pour faciliter l'appréhension de ces exemples multiples par le lecteur, la structure de chaque étude de cas suit le même déroulé. En première partie (encadré grisé avec lettrine), nous résumons le cas et les grandes thématiques illustrées. S'ensuit une description précise du contexte et des évènements. On mobilise notamment des photos aériennes historiques calées, des extraits d'entretien (notamment pour les cas contemporains), des retranscriptions d'archives papier. Ces dernières sont regroupées dans un encadré grisé nommé « extrait d'archive ». Il s'agit d'une sélection, d'un choix effectué au sein de notre corpus. Une grande partie de ce travail se base donc sur la mise en relation de sources primaires. Chaque analyse se conclut par un bref récapitulatif de ce que l'étude de cas apporte à la réflexion d'ensemble.

Axes principaux de la thèse

Outre la fermeture résidentielle, le principal fil conducteur de ce travail et l'objet commun de toutes les parties est la « voie », la « rue », observée dans son caractère pluridimensionnel (symbolique, social, fonctionnel, juridico-administratif). La voirie est en effet un objet essentiel pour relier les citadins et intégrer un territoire (PANERAI et *al*., 1999, OFFNER & PUMAIN, 1996), or son rôle est fortement interrogé par la fermeture sous deux grands aspects.

Des impacts de la fermeture sur l'environnement urbain

Le premier point essentiel de cette thèse concerne la question des **impacts** de la fermeture sur l'environnement urbain et sur ce point, les intuitions de D.Mangin nous ont guidé. Ceux-ci n'étaient en 2010-2012 qu'un questionnement, confirmé par l'observation de terrain et des prétraitements effectués notamment dans le cadre du rapport rendu au PUCA (DORIER et *al*., 2010) et de notre Master 2[19], mais restaient à prouver par une démarche plus systématique. L'un des objectifs centraux de cette thèse a été de déterminer les impacts concrets de la fermeture résidentielle sur le plan de voirie et plus indirectement les déplacements, ceci, à l'échelle de la ville entière. L'approche par les conflits, complète de manière qualitative cette revue (non exhaustive) des impacts de la fermeture. En recomposant les pratiques, la fermeture résidentielle génère des concurrences d'usage et questionne en creux le rôle des pouvoirs publics, supposés apporter une réponse à ces problèmes. Le phénomène de fermeture étant récent (tournant des années 2000), certains conflits, encore larvés en 2005-2010 se sont affirmés pendant notre étude, et nous nous sommes mêmes trouvés pris à témoin par des habitants et associations. Nous rendons compte de ces expériences au chapitre 8.

Nous espérons avoir posé la base d'un observatoire des territoires qui pourrait être prolongé. Certains cas ont déjà bénéficié d'un suivi sur plusieurs années. Soulignons déjà l'intérêt scientifique d'une telle démarche puisque dans les travaux sur la fermeture résidentielle, l'approche dynamique par les impacts n'a que rarement été traitée, il y avait donc selon nous, un champ d'étude à développer. La méthode d'étude des impacts sur les voies que nous proposons aux chapitres 7 et 8 a été élaboré avec une finalité doublement scientifique et appliquée, exportable dans le domaine de l'aménagement et de la planification urbaine. Il y a selon nous, un besoin essentiel de sortir la

[19] Voir note n°8

thématique de la fermeture résidentielle du seul champ de la recherche scientifique. C'est la raison qui a favorisé le financement de cette recherche, inscrite dans un des Domaines d'Action Stratégique de la Région[20].

L'impact de la diffusion des environnements sécurisés sur la ville[21]

« Il faut donc continuer sans faiblesse de dénoncer les « environnements sécurisés ». Non pas sur le thème peu audible d'une critique des modes de vie de l'entre-soi ou sur celui de la sécurité. Mais en soulignant l'extrême dépendance automobile que ce mode d'urbanisation engendre pour les usagers, surtout pour le reste des usagers de la ville, obligés dès lors de contourner ces vastes enclaves pour accéder chaque jour aux services urbains (école, arrêt de transport, commerce de première nécessité). »

Le statut des voies

Le second point essentiel qui sera mis en évidence est celui du **statut** public privé des voies et leur histoire. Les motivations sociales des habitants, associations de propriétaires, les stratégies de promotion privées… ayant été largement étudiées dans les travaux précédents[22], nous abordons ici d'autres causes politiques et structurelles de la fermeture résidentielle, en nous inspirant notamment des approches de Marcel Roncayolo (1996, 2002). Le statut public ou privé résulte nécessairement d'un jeu d'acteurs, d'arrangements, d'oppositions… Le statut est donc un élément construit et évolutif, son approche révèle certaines logiques des modes de gouvernance. Il a des conséquences sur les usages de l'espace et les urbanités.

Le point commun de l'immense majorité des voies récemment fermées à Marseille est un statut initialement privé, la fermeture de voies publiques étant assez rare à Marseille comme dans le contexte français. La question de fond, outre la fermeture est donc celle des voies privées. Mais retracer cet historique n'est pas chose aisée. Une grande partie de la thèse est donc dédiée à cette entreprise explicative, ce contexte, parfois lointain de la fermeture : la « fabrication » de l'urbain à partir de voies privées et leur gestion *a posteriori*.

La question de l'héritage de statuts privés de voirie concerne toutes les villes françaises. Quelques études historiques se sont emparées de la thématique. Ce qui a nourri notre intérêt pour la question est justement la difficulté de déterminer avec certitude le statut des voies à Marseille. La lecture des sources (cadastre numérique, filaire des voies[23]…) laisse voir des contradictions, des incohérences, déjà mises en avant dans le rapport de 2010 et que nous avons quantifiées (DARIO, 2011). Ce questionnement a aussi été amplifié suite à des échanges avec des techniciens et élus de la Ville, de la Métropole… dont certains avançaient « qu'on ne connait pas le statut des voies à Marseille ».

[20] Volet Domaine d'Action Stratégique de la Région PACA « Habitat durable et écologie urbaine », dossier classé premier par le conseil scientifique et le comité d'évaluation régional – Obtention de la bourse régionale (2012-2015)

[21] MANGIN D., MASBOUNGI A., BARBET-MASSIN O., 2008, *La ville passante : grand prix de l'urbanisme 2008*, Parenthèses, 123 p.

[22] En particulier le rapport rendu au PUCA (DORIER et *al*., 2010) ainsi que plusieurs travaux de Master notamment AUDREN G (2008) *Formes, diversité et complexité des logiques de fermeture résidentielles dans le 13ième arrondissement de Marseille*, master 2, 174 p. et HOAREAU A. (2009), Les mobilités dans les ensembles résidentiels fermés à Marseille, dir. E. Dorier et V. Baby-Collin, master 1, 170 p dir. par E. Dorier-Apprill et V. Baby-Collin

[23] Le filaire des voies est une base de données SIG référençant les tronçons de voirie classés par statut (public, privé…) crée d'abord par la ville de Marseille dans les années 1980 et désormais gérée, actualisée par la Communauté Urbaine

Si l'affirmation apparaissait au début comme une boutade, la masse de documents que nous avons par la suite traités a permis de la confirmer, au moins en partie.

Comment a été géré le statut des voies urbaines ? « L'utilité » de la voie vis-à-vis des usages publics a-t-elle orienté une politique d'intégration ? Ces interrogations sont apparues après des années d'observation de terrain. Il est commun de trouver des voies dont l'apparence et le caractère fonctionnel semblent publics, mais dont le statut est privé. L'impression visuelle est d'ailleurs souvent saisissante, notamment lorsque les voies sont fermées, comme le montrent les deux cas ci-dessous étudiés en détail dans cette thèse.

Planche 1 Les voies privées urbaines, de la grande voie à la rue ordinaire

Photo 1-1 Une grande voie ouverte à la circulation, mais privée l'avenue Guy de Maupassant, 8ème arr.
Photo 1-2 La rue « ordinaire » privée et fermée, l'avenue du général Brosset (lotissement Barry), 9ème arr.
Photos : LPED

Comment expliquer l'héritage de telles contradictions entre apparence publique et statut privé ? Quels jeux d'acteurs, quelles politiques publiques ou leur absence, permettent de le justifier ? Quelles permanences et quelles ruptures temporelles peut-on noter à l'échelle du développement de la ville et de ses périphéries ? Enfin, quelles conséquences cette situation, héritée, perpétuée ou au contraire battue en brèche, engage-t-elle du point de vue de la maîtrise du territoire et de la pertinence du projet public ?

L'exemple marseillais montre que pendant longtemps, le statut privé des voies n'a été qu'une « souche dormante » de fermetures, activée de manière virale au tournant des années 2000. Des modes de fabrique urbaine présentant de forts taux de voies privées pourraient générer une évolution analogue avec en spectre, un affaiblissement marqué de la cohérence du plan de voirie. Sur ce point, cette thèse se veut une étude exploratoire et un plaidoyer pour un intérêt redoublé vis-à-vis de cette question des voies privées intra-urbaines.

Tant la question des impacts que celle du statut des sols font ressortir un type particulier de résidence : celui des ensembles fermés *a posteriori* de leur construction, identifiés lors de la restitution du premier rapport (DORIER et *al.*, 2010). Ils disposent d'une voirie privée, laissée ouverte au cours des dernières décennies, puis brutalement fermée, en général au tournant des années 2000. Cette thèse s'est donc attachée à expliquer l'absence de transfert public de ces voies, malgré

leur rôle souvent important dans le fonctionnement de la ville. On peut supposer que la fermeture de ces espaces génère plus d'impacts que sur ceux où elle aura été planifiée dès l'origine. C'est pourquoi nous avons moins mis l'accent sur les « produits fermés », que sur les fermetures *a posteriori*. Cette approche a un autre intérêt puisqu'en expliquant la permanence de certains statuts privés, on remonte du même coup à certaines logiques plus larges, ayant trait aux modes passés de conception et de gestion de la ville.

Une partie de ce travail en lien avec la question des statuts a aussi trait à la symbolique de la rue dont la mixité des usages semble plus que jamais précaire dans le contexte actuel (ASCHER et *al*., 2007, SOULIER, 2012, LANDAUER, 2009). La fermeture s'est généralisée dans les nouveaux produits immobiliers mais aussi dans des ensembles résidentiels (lotissements, copropriétés…) laissés ouverts pour certains pendant des décennies. Comment expliquer qu'en moins de vingt ans, l'espace se soit à ce point cloisonné à Marseille ? Sans conteste, le phénomène de fermeture traduit un changement de définition de l'espace public et plus spécifiquement de la rue. La fermeture redéfinit la limite public-privé. Elle impose une vision axée sur le statut des voies.

En résumé, tout espace de statut privé serait appropriable, indifféremment des usages jusqu'ici consentis. La dimension essentielle est ici celle du temps : quels facteurs sociaux, politiques, spatiaux… expliquent le développement de la fermeture et par extension, le basculement de la notion d'espace public ? Cette interrogation verticale s'accompagne d'une approche plus horizontale, axée sur la gouvernance urbaine et la lecture de processus multi-acteurs (bien que le rôle des acteurs évolue aussi dans le temps). Pour un propriétaire à l'origine de la fermeture, le critère essentiel est celui du statut. Ceux qui subissent la fermeture (les usagers les riverains…) mettent eux, plus souvent en avant les usages, en particulier leur dimension héritée. A la question de l'évolution du sens accordé à l'espace public, doit nécessairement se greffer celle du « qui ».

Un autre intérêt de cette question du statut est sa dimension prospective, car ainsi que le rappelle André Donzel (2014) : « *la capacité de mener des projets de développement durable est liée à la maîtrise foncière et l'ampleur du domaine public* ». C'est dans cette perspective critique qu'a aussi été pensée cette thèse, mettant le projet urbain d'échelle générale (plans de déplacement, plans d'urbanisme locaux…) à l'épreuve d'une « étude de terrain » basée sur des données concrètes. La fermeture généralisée, fondée sur l'héritage ou la reproduction de statuts privés de voirie questionne la cohérence et la faisabilité du projet urbain, notamment celui de « ville durable ».

Des concepts clé de la géographie, au centre de ce travail

Nos questions de recherche sont donc ciblées sur les facteurs de diffusion (juridiques, géohistoriques…) et les conséquences de la fermeture résidentielle . Plus qu'une fin en soi, la fermeture résidentielle est pour nous un révélateur de problématiques urbaines plus larges. Plusieurs concepts ou thématiques sont observés à travers le prisme de la fermeture. Trois notamment sont au centre de la réflexion.

Fragmentation

Le premier est sans conteste, celui de fragmentation, dont la fermeture résidentielle constitue un des « avatars ». Loin de constituer un fait de départ indiscutable, la fragmentation est pour nous davantage une grille d'analyse pratique (NAVEZ-BOUCHANINE, 2001, DORIER-APPRILL, GERVAIS LAMBONY et *al*., 2007). Affirmer que la résidence fermée est une forme urbaine fragmentée, un « morceau de ville » en somme, peut se défendre sur le plan symbolique mais reste à argumenter à la lumière d'éléments précis : quelles sont les pratiques à l'intérieur de ces espaces, quel est leur niveau d'étanchéité… en bref, dans quelle mesure peut-on les définir comme des territorialités, des objets à part dans la vaste typologie de l'urbain ? Mais pour nous, la question n'est finalement pas tant de savoir si la résidence fermée est en soi une forme fragmentée, un îlot de « l'archipel » résidentiel, mais plutôt en quoi elle « génère » de la fragmentation, de la discontinuité. La fermeture est donc moins considérée pour elle-même, de façon endogène, que dans son rapport à l'environnement urbain (notamment le plan de voirie). Concrètement, dans quelle mesure et dans quels cas la fermeture représente-t-elle une « cassure » ? (Ce que suggère l'étymologie du terme de fragmentation : *frangere* : casser, briser) Ou au contraire n'est-elle qu'un effet surimposé à une situation de discontinuité déjà existante ? (LOUDIER-MALGOUYRES et *al*., 2010, HERAN, 2011)

On rentre ici dans le vaste champ de la mesure des impacts, ce qui nous mène à définir un objet fonctionnel dont l'organisation serait perturbée par le phénomène de fermeture : la voie. Outil de liaison et de maîtrise du territoire, la voie n'est pas un objet isolé. Elle fait partie d'un réseau, un système dans lequel chaque entité prend sens l'une par rapport à l'autre. Une question liminaire serait d'identifier les outils qui permettent de décrire l'état initial du réseau. Une fois cette situation décrite en prenant en compte les différences entre secteurs, comment définir l'impact de la fermeture résidentielle sur la cohérence du réseau de voirie ? La fermeture, en tant que processus potentiellement générateur de coupure constitue un enjeu vis-à-vis de la thématique de la continuité urbaine. Notre interrogation porte davantage sur le réseau viaire en tant qu'équipement support que sur les flux de déplacements.

Mesurer de façon concrète un impact suppose de dépasser certains lieux communs, généralement émis au sujet de la fermeture résidentielle. De nombreuses études font de cette dernière un phénomène indistinctement destructeur de l'unité urbaine. Sans remettre en question cette idée, nous pensons qu'elle doit faire l'objet d'un traitement approfondi, pour l'étayer et la nuancer. Décrire le pouvoir perturbateur d'un phénomène tel que la fermeture résidentielle est un défi méthodologique, puisqu'aucune étude du genre n'est jamais rentrée dans ce détail, à cette échelle d'observation. Mais l'enjeu n'est pas seulement scientifique, il est aussi territorial et politique. Le

réseau étant un outil vital pour le fonctionnement de la ville, son « affaiblissement » constitue un enjeu et un défi urbain. Au-delà de sa portée théorique, cette recherche répond donc aussi à un objectif appliqué et pratique. Notre interrogation prend sens à échelle générale d'abord, puisque la question des déplacements, des transports est désormais centrale dans les projets de ville durable. A échelle locale ensuite, car depuis maintenant près de deux décennies Marseille s'est réengagée dans un processus de développement positif. Le projet urbain change de dimension avec la consolidation de la Métropole[24].

Continuité / discontinuité

La fragmentation questionne un autre couple conceptuel, celui de continuité / discontinuité. La continuité est un concept central en géographie, notamment en analyse spatiale, dont l'un des objectifs est d'identifier des ensembles homogènes et leur contraire : la discontinuité. Depuis plusieurs décennies, la géographie s'est plus largement intéressée aux discontinuités qu'aux continuités « *qui paraissent moins séduisantes pour une spécialité qui s'attache à penser les différenciations spatiales* » (GAY, 2004). Les deux concepts de continuité / discontinuité forment pourtant un couple indissociable, une « dialectique » (BRUNET, 1967, 1997), tout comme de centre/périphérie. L'inscription de la thématique des « marges[25] » au programme du CAPES/agrégation 2017 témoigne de l'intérêt réactualisé pour ces couples conceptuels dans l'analyse des territoires.

Dès lors qu'on observe des « interactions » immatérielles (flux, informations…) ou spatialement inscrites (répartition des centralités dans l'espace etc.), il est impossible d'échapper à la notion (PUMAIN et *al*., 2001). Un des enjeux de l'analyse spatiale des continuités / discontinuités est donc de définir des « seuils » (FRANÇOIS, 1998), d'une part pour différencier un caractère continu de ce qui ne l'est pas, ensuite pour identifier des continuités plus ou moins fortes. En ce sens « continuité » et « centralité » sont complémentaires (PUMAIN, 2001, LAGESSE, 2015), le premier visant à reconnaître l'existence de relations, le second à définir des niveaux d'intensité différents. Cette hiérarchisation des liens, cette réflexion sur des réseaux urbains complexes… forment un champ largement développé au sein des études urbaines depuis plusieurs années (à travers notamment les approches par la « syntaxe spatiale » (*space syntax*) : HILLIER & VAUGHAN, 2007, PORTA et *al*., 2006) qui s'appuient sur les opportunités des *big data*. Un des principaux problèmes est toutefois celui des échelles. Ce qui se définit comme continu à une échelle donnée peut ne pas l'être à une autre[26], c'est du reste, un des principaux obstacles rencontrés par la modélisation en géographie (PUMAIN, 2001).

Si le concept de continuité est au centre de notre travail, c'est qu'il offre une grille d'analyse essentielle pour nos deux objets d'étude principaux. Le mur, le portail… sont des actions « tomogènes[27] » dont la portée mérite d'être interrogée. Le réseau ensuite entretient un rapport

[24] Aix-Marseille Métropole réunissant 92 communes, apparue au 1er Janvier 2016
[25] A la fois périphérie, interface et discontinuité, la définition de la marge ne peut se faire qu'au regard de celle d'un centre. Elle est une rupture ou une évolution d'un état continu
[26] Par exemple, une voie de circulation peut constituer une liaison à une échelle par exemple inter-urbaine et une coupure à échelle micro-locale
[27] Néologisme de Jean-Christophe Gay (1999), signifiant toute action produisant de la coupure, de la discontinuité

évident avec le concept. Il est un outil fonctionnel et symbolique d'intégration du territoire dont le principal rôle est de « créer de la proximité » (PUMAIN, 2001), il semble donc évident qu'un pan entier de la géographie s'en soit emparé. Les voies font émerger des « îlots », dont l'agencement apprécié à une échelle plus large forme un tissu plus ou moins disparate. Certaines recherches récentes se proposent d'ailleurs de caractériser l'hétérogénéité spatiale des villes à partir d'une entrée portant exclusivement sur le réseau (HAMAINA, 2012, LAGESSE, 2015). Naturellement, ce lien entre étude des réseaux et espace urbain n'est pas neutre. Des architectes, des urbanistes… se sont emparés de cette approche inspirée de l'analyse spatiale pour produire une lecture critique des villes contemporaines.

Le développement des périphéries après-guerre, s'est massivement appuyé sur un réseau de voirie hiérarchisé, parfois à l'extrême[28]. Un fonctionnement optimal suppose une liaison maximale de toutes les parties du réseau, ce que n'apporte pas la forme arborescente faite d'impasses et de voies principales. Pour cette raison Christopher Alexander énonçait-il dès 1965 que « la ville n'est pas un arbre ».. Le modèle était alors pensé sur mesure pour la voiture, dont l'usage se généralisait, excluant du même coup le piéton. La « ville passante » de David Mangin (2004, 2006) constitue un contre-modèle. De nombreuses études en France comme aux Amériques (notamment celles menées dans le cadre du courant du « *New Urbanism* » : HAWKINS, 2007, GRAMMENOS & PIDGEON, 2004) soulignent les avantages de la forme maillée pour « redonner l'avantage au piéton » (GENRE-GRANDPIERRE, 2001). Le référentiel de la ville durable qui sous-tend cette dynamique de réflexion peut se lire d'ailleurs comme un dépassement et une critique de la ville postmoderne fragmentée (HERAN, 2015). L'isotropie défendue par Bernardo Secchi (2009)[29], s'impose comme une nécessité pour mettre en œuvre « l'après-Kyoto ». La ville jusque-là produite par juxtaposition et selon une logique sectorisée doit désormais faire l'objet d'une réflexion plus large, mettant en avant les « tracés » et les continuités élémentaires (MANGIN, 2008) (chapitre 7 et 8)

Espace public / espace privé

Cette réflexion sur le projet public, motivé par une idée du bien commun renvoie à un dernier concept, mobilisé de façon transverse dans ce travail : celui d'espace public.

Soulignons d'abord un paradoxe intéressant dans la définition de l'espace public : s'il évoque presque naturellement des images, des exemples, sa définition demeure floue. Cette imprécision est en partie liée à l'histoire de la notion. Le terme polysémique désigne tantôt un espace d'interaction, synonyme de sphère publique, un espace géographique ouvert au public et une catégorie de l'action (publique). L'idée de « sphère » publique, désincarnée d'un lieu en particulier est issue des travaux d'Habermas (1962) ; dans les années 1970-80 le terme se généralise, devenant une catégorie de l'action publique. Dans une perspective plus conceptuelle, l'espace public est défini comme un lieu d'interaction, mettant les individus « en commun » (PAQUOT, 2010). Ces lieux servent alors de support à la sociabilisation (MONGIN, 2012) et à la formation « d'urbanités

[28] Voies collectrices sur lesquelles se concentrent les flux sur lesquelles se raccordent une multitude d'impasses, boucles… et autres ensembles enclavés

[29] « *L'isotropie décrit une situation concrète de perméabilité et d'accessibilité généralisée* » […] *où aucune direction n'est privilégiée* » SECCHI B., VIGANO P., 2011, *La ville "poreuse"*, Metispresses, 164 p.

communes » (CHOAY, 1988). Une lecture issue notamment de l'architecture, de l'urbanisme, de la sociologie de la géographie… identifie des lieux caractéristiques, des « *topos* » : ce sont notamment les rues, places et autres squares. La rue tout particulièrement, de par sa fonction élémentaire de liaison, a un rôle social important, puisqu'elle est le lieu du passage mais aussi de la rencontre et de la mixité fonctionnelle (ASCHER, 2007).

L'Etat et les collectivités ont fait de l'espace public une catégorie de l'action publique afin d'accompagner une aspiration sociétale tournée vers leur réinvestissement. Depuis le tournant de l'après-guerre, la généralisation de la voiture et la réorientation massive de l'espace vers son usage, ont notablement dégradé la qualité des espaces publics (DE SABLET, 1991, ASCHER, 2007). Le piéton qui tenait jusqu'à la fin du 19ème siècle le « centre du pavé » est brutalement rejeté sur les périphéries de la voie. Le paroxysme de cette tendance est la conception à partir des années 1950 de tronçons excluant totalement le piéton, ceci d'ailleurs afin d'assurer sa propre sécurité ! (SOULIER, 2012). Après des décennies d'un usage sans partage, une tendance marquée au « retour à la rue » est clairement observable (CHARMES, 2006). Les pouvoirs publics accompagnent cette tendance en multipliant les projets tournés vers la « piétonisation » et la revalorisation des espaces publics (FLEURY, 2007). Soulignons toutefois une certaine polarisation en direction des quartiers hyper-centraux et un délaissement des périphéries (DELBAERE, 2010), qui constituent pourtant un enjeu en matière de renouvellement urbain et de densification.

Cet investissement est réalisé en suivant une lecture restreinte de l'espace public, qui supporte une diversité d'acceptions. Aux yeux de l'Etat et des collectivités, le « domaine » et « l'affectation » publics sont les seuls critères à même de fonder leur action. Un acteur public n'a donc pas vocation à agir sur du domaine privé (si ce n'est dans le cadre d'une convention), ce que confirment certaines évolutions juridiques récentes (notamment la lecture apportée par le CG3P[30]). Il semble difficile d'accorder le titre d'espace public à des lieux qui n'en ont pas le statut.

Certaines lectures faisant de « l'accessibilité » la première qualité de l'espace public (LUSSAULT, 2001) mettent sur le même plan une rue publique ou une galerie commerciale, tous deux étant des espaces ouverts et théoriquement praticables par tous. Or dans le premier cas il s'agit d'un espace public au sens strict et dans le second d'un « espace privé ouvert au public ». Dans cette optique, ne considérer que le « titre » c'est nier la richesse des pratiques urbaine.

Il nous semble préférable d'en rester aux critères de Pierre Merlin et Françoise Choay (1988) qui distinguent les « espaces semi-publics » ou « collectifs » aux espaces publics au sens plein. Cette distinction s'avère d'autant plus essentielle à l'heure où se multiplient les lieux privés ouverts au public, présentés comme des espaces du « vivre-ensemble ». Or, ces lieux « pastichent » l'espace public afin d'assurer leur attractivité, notamment commerciale (DESSOUROUX, 2003). Guénola Capron (2007) parle d'ailleurs d'un réinvestissement du personnage du « flâneur » dans une optique consumériste. En outre, ces lieux privés bénéficient d'un règlement intérieur, ce qui les rend moins

[30] Le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques de 2006 offre une lecture réactualisée du champ d'action des personnes publiques, notamment sur le plan foncier

libres qu'un espace public classique. Enfin, soulignons que l'ouverture au public d'espaces privés a un caractère révocable.

La catégorie « d'espace public urbain » ne peut donc être accordée qu'à des lieux dont le statut permet de pérenniser les usages publics et qui du reste « simule le jeu de l'égalité pour tous » (GHORRA GOBIN, 2012). Là encore, il serait réducteur de ne considérer que le « titre ». Certains lieux de « statut » public ne sont en fait pas ouverts à tous. C'est le cas par exemple pour une autoroute, fermée aux piétons ou aux vélos, d'impasses n'ayant d'intérêt que pour les habitations desservies… (FLEURY, 2007)

Le débat sur la définition à retenir de l'espace public n'est pas qu'un enjeu théorique, il impacte directement les pratiques et notamment l'action publique.

Le fait d'ailleurs que l'action de la Collectivité se concentre sur les espaces de statut public fait de ces derniers un enjeu de territoire. Dans cette perspective, un fonctionnement néolibéral, avec une collectivité « spectatrice » peut traduire une forme « d'impuissance » publique (LE LOUARN, 2003) et une difficulté à mettre en œuvre des projets de développement locaux. Une définition « élargie », basée sur les usages, si elle semble en partie impropre, justifie dans le même temps une intervention publique sur certains espaces privés ouverts à l'usage de tous. Inversement, le statut apparaît comme le seul élément à même de pérenniser l'usage public, ce qu'illustre d'ailleurs le phénomène de fermeture résidentielle. Si une voie par exemple est privée, son ouverture est révocable, en dépit de son utilité éventuelle.

Nous verrons comment la définition de l'espace public évolue dans le temps et selon les acteurs (Collectivité, habitants…). Ses recompositions traduisent des postures qui ont une incidence sur les perspectives de développement de la ville. La question du sens accordé à l'espace public se pose d'autant plus désormais que la limite public-privé se « voit ». Les fermetures *a posteriori* matérialisent une frontière faisant du statut un élément premier et des usages publics de la rue, un élément révocable.

Objectifs / hypothèses

Expliquer la fermeture, une approche géohistorique (partie II et III)

L'hypothèse que nous formulons, en lien avec la question des statuts et de l'espace public est que la fermeture est le résultat d'un processus multi-acteurs et pas seulement de la décision unilatérale des propriétaires. La « troisième dimension », celle du temps[31] permet d'appréhender l'évolution du rôle de chaque acteur (Collectivité, associations de propriétaires…) et retracer l'histoire des ensembles résidentiels avant, pendant et après la dynamique de fermeture. Cette entreprise ne peut être que transdisciplinaire, en considérant la fermeture dans sa profondeur historique, sociale, juridique… Elle nécessite aussi de dépasser la stricte thématique de la fermeture pour aborder celle plus large de la fabrication de l'urbain et plus spécifiquement, la morphogenèse des voies. Le lien essentiel entre fermeture et voirie a été identifié dans des études menées sur d'autres terrains en France ou à l'étranger (VUAILLAT, 2010).

Ce que nous proposons ici, à travers une étude détaillée de Marseille, et à la suite des premières études menées par le LPED, est d'analyser en détail les processus et les effets du défaut de planification historique et de la dérégulation, sur les formes de la ville et *in fine*, les pratiques et les urbanités. Notre démarche est très fortement marquée par une dimension diachronique, une « histoire-géographie » ou « géographie-histoire » en somme. Nous identifions des chronologies marquées par des continuités ou des césures. Les parties II et III ont été pensées dans une perspective chronothématique (gestion municipale : partie II, puis communautaire des voies : partie III).

Mesurer les impacts de la fermeture (partie IV)

Si la dimension explicative est essentielle et d'ailleurs, largement traitée dans ce travail, la description spatiale du phénomène de fermeture tient une place toute aussi importante. Notre hypothèse première, qui est la plus évidente est que la fermeture résidentielle présente divers niveaux de perméabilité. Ces niveaux dépendent de la distinction selon plusieurs modes de transports, notamment les modes actifs (vélo, piéton) et motorisés. Une extension de cette hypothèse est que le réseau n'est pas une donnée neutre et isotrope. Les voies et même la ville dans son ensemble présentent divers niveaux de porosité (SECCHI, 2011), de « rugosité » (BAVOUX et *al*., 2005) qui en rendent l'utilisation plus ou moins aisée pour tel mode de transport ou tel type d'usager[32]. La fermeture résidentielle n'est d'ailleurs qu'un exemple du vaste panel d'informations à prendre en compte pour mesurer la traversabilité réelle d'un réseau physique. La pente, la largeur de la voie, sa structure d'ensemble, les usages qui y sont consentis… sont des données essentielles, que ce travail ne prétend d'ailleurs pas toutes prendre en compte. On rentre ici dans le champ de l'intelligence

[31] Marcel Roncayolo (2011) évoque justement un X Y Z T, respectivement l'abscise et l'ordonnée sur une projection planaire, la hauteur et T le temps

[32] Si la prise en compte de modes divers (vélo, piéton…) est classique dans les études de transport, celle des différents profils de marcheurs l'est moins. Les personnes à mobilité réduite représentent par exemple un public d'une grande variété, considéré dans des travaux, dont certains très récents (BODIN, 2007, VICTOR, 2016)

territoriale et de la nécessité de générer une donnée systématique et complexe, en lien notamment avec la thématique des transports, elle-même centrale à l'heure des projets de ville durable.

La seconde hypothèse est que l'impact de la fermeture est autant fonction de son niveau d'intensité (fermeture étanche, perméable aux piétons…) que de la nature des voies touchées. La fermeture d'une voie en impasse n'a pas le même impact que celle d'une voie traversante, l'enjeu est ainsi de définir le rôle et le niveau d'importance de ces dernières. Ensuite, on peut considérer qu'un quartier dont l'organisation viaire est déjà déficitaire sera doublement affecté par la fermeture si elle s'applique sur des voies utiles au fonctionnement local.

Un des objectifs originels de ce travail était donc de dépasser l'approche surfacique (prenant en compte les « tènements » que constituent les ensembles fermés) pour en adopter une autre par le linéaire. L'impact de la fermeture sur la cohérence du réseau n'est pas nécessairement fonction de la taille de la résidence mais plutôt du potentiel de liaison des voies concernées. Le réseau de voirie présente une structure plus ou moins propice aux déplacements intra-urbains, notamment piétons (HERAN, 2009, 2011), qui sont de loin les plus affectés par une structure déficitaire, marquée notamment par la forte présence de voies enclavées (LOUDIER-MALGOUYRES et *al*., 2010). L'objectif est pour nous de déterminer la « vulnérabilité » intrinsèque du plan de voirie et par la suite, mesurer les impacts de la fermeture.

Positionnement scientifique et approche méthodologique

Ce que nous proposons est une géographie dynamique, une « géographie du changement ». Les points de départ et d'arrivée restent l'espace et le territoire, mais pour traiter ces aspects, notre approche se décline en composantes historique, juridique ou politique. Cette géographie holistique ? diverse est celle de la fragmentation, considérée dans son sens le plus large, en ne négligeant aucune échelle, faisant le lien entre le détail, le local et le niveau plus général de la ville voire de la société. Cela suppose de relever le défi de la description en partant de faits complexes et hétérogènes (les ensembles résidentiels fermés relevés à Marseille) pour mesurer leurs effets sur le territoire. Pour l'explication, nous établissons des liens entre les politiques urbaines et les formes héritées. La fermeture est envisagée comme la conséquence indirecte d'un mode de production particulier de la ville. Plus que jamais, la forme révèle des déterminants sociaux.

Nous avons opéré plusieurs choix d'ordre méthodologique ou thématique. Le premier et sans doute le plus important est l'approche dite « territorialisée », elle-même inspirée de l'approche situationnelle en anthropologie, initiée par les travaux urbains pionniers du *Rhodes Livingston Institute* en Afrique australe (HANNERZ, 1983, AGIER, 1996). Nos conclusions ne procèdent pas d'une démarche structuraliste « par le haut » mais d'un recensement empirique de situations ordinaires liées à la gestion urbaine des voies, et de l'analyse de moments de conflits. Cette observation « par le bas » passe par un travail d'archive pour les situations passées[33] et contemporaines, avec pour ces dernières souvent, une composante résolument participante. L'intérêt de cette approche « exploratoire » n'est pas qu'empirique puisqu'elle seule permet de fonder un savoir plus général (AGIER, 2015), en l'occurrence sur la ville. La récurrence des arrangements informels entre la

[33] Nous ne remontons pas au-delà du 20ème siècle

municipalité de l'époque et les associations de propriétaires, ajoutée à une politique d'intégration lâche étayent par exemple la thèse de la gestion urbaine libérale.

Des vertus de la monographie[34]

« On condamne souvent la monographie, un peu vite sans doute. Pourtant, l'avantage de cette méthode est justement de permettre une confrontation fructueuse entre un terrain précis et des idées. Il ne s'agit pas de tirer des idées générales d'une observation, mais plutôt de tester sur un terrain la valeur explicative de certaines théories, de certains raisonnements, se demander comment finalement nos conceptions s'incarnent dans la ville. »

Pour nous, Marseille est un champ d'expérimentation des théories générales sur la ville. Cette sensibilité particulière a été guidée par notre collaboration depuis plusieurs années avec des universitaires dont les travaux s'inscrivent dans cette approche de détail et qui ont abordé l'analyse de Marseille à la lumière de leurs travaux portant sur les villes des PVD[35]. Un des principes essentiels est leur volonté de ne pas survaloriser l'étude des processus normatifs, du droit positif dans la dynamique de développement des villes. Au contraire, la ville apparaît comme le résultat d'un jeu d'acteurs complexe, plus ou moins marqué par l'absence de planification. Chaque pan du développement urbain s'interprète plus comme le résultat de l'action d'un « réseau » que comme un processus imposé par le haut (HANNERZ, 1983, LORRAIN, 2011, 2017). Cette lecture a été surtout appliquée aux villes des suds bien que certains courants géographiques récents redéfinissent cette approche en « découvrant » leur validité, toutes choses égales par ailleurs, dans les villes dites du nord[36] (JACQUOT & MOREL, 2018).

La théorie générale sur la ville, l'hypothèse de la ville néolibérale, celle de la fabrication de l'urbain en tant que processus multi-acteurs... ne prennent sens que lorsqu'elles sont vérifiées par l'approche de terrain. Inversement, l'observation de situations concrètes met à l'épreuve et fonde l'argument théorique. « Les villes sont nos laboratoires », cette affirmation de Robert E. Park[37], paraphrasée par Pierre-Paul Zalio dans son bilan de cinquante ans d'études sur Marseille (ZALIO, 1996), prend ici tout son sens. Les théories sur la ville ne sont qu'une abstraction simplifiée du réel dont l'origine est bien l'existence de situations concrètes, socialement et spatialement inscrites. Le territoire est un champ d'expérimentation incontournable, un préalable à tout discours d'ordre général lorsqu'il n'est pas une finalité en soi à travers la monographie. Bien qu'il soit impossible de tous les lister, c'est précisément la multiplication des cas particuliers, réunis par types, qui permet de comprendre une

[34] CHESNEAU I., RONCAYOLO M., 2011, *Abécédaire de Marcel Roncayolo. Entretiens*, Paris, Infolio, 608 p.

[35] Notamment DORIER-APPRILL, 2001, les très grandes villes du monde, DORIER-APPRILL E., JAGLIN S., 2002, « Introduction. Gestions urbaines en mutation : du modèle aux arrangements locaux » in Autrepart, Num. 21, pp. 5-15. ; DORIER-APPRILL E., GERVAIS-LAMBONY P., 2007, *Vies citadines*, Belin, 267 p. ; BABY-COLLIN Virginie, MERCIER Delphine (dir.), sud à sud, dynamiques sociales et spatiales, Amérique latine / Méditerranée, Publications de l'Université de Provence, Aix en Provence, 2008, 314 pages ; BERRY-CHIKAHOUI I., 2007, « Les citadins face aux enjeux d'internationalisation de la ville. Casablanca et Marseille : où est le nord, où est le sud ? » in Autrepart, Num. 41, pp. 149 - 163.

[36] La redécouverte des logiques informelles généralement attachées aux villes des suds est aujourd'hui très en vogue dans des travaux portant sur des villes du nord. Soulignons que depuis plusieurs décennies, des études sur la ville nord-méditerranéenne développent cette thématique : Colette Vallat sur Naples (1998) etc.

[37] « *The city, in short, shows the good and evil in human nature in excess. It is this fact, perhaps, more than any other which justifies the view that would make of the city a laboratory or clinic in which human nature and social processes may be most conveniently and profitably studied.* » PARK R. E., 1915, « The City : Suggestion for the Investigation of Human Behavior in the City Environment » in *American Journal of Sociology*, Num. XX, pp. 577-612.

situation d'échelle plus large. La structure peut émerger progressivement des multiples cas concrets étudiés.

La méthode comporte toutefois ses écueils. D'abord, il est difficile de faire la part de l'idiosyncrasie et du généralisable dans chaque cas. Une situation particulière se justifie par un contexte, qu'il faut prendre garde de ne pas effacer au profit d'une explication trop structurelle. Inversement, la multiplication des monographies sans perspective d'ensemble ne conduit au mieux qu'à des « portraits de territoire ». Cet essai d'aller-retour constant entre théorie et pratique, échelle micro, meso et macro, est tout l'enjeu de ce travail qui, pour s'appliquer à un territoire aussi particulier que Marseille, atteint nous l'espérons, une portée plus large.

Le travail d'archive et de recueil de données que nous avons effectué a facilité la compréhension de certains phénomènes d'échelle large (production privée de la ville, modes de gestion municipaux…). La multiplication des situations particulières, rangées dans un ordre logique est un choix. Nous assumons cette approche par le cas, puisque chaque exemple présenté dans ce document a été sélectionné pour son caractère illustratif parmi le nombre important de ceux que nous avons analysés.

Nous défendons l'intérêt de la monographie en tant que particule d'un phénomène plus large. Le détail avec lequel est traité chaque cas doit donc se voir comme une proposition d'immersion pour le lecteur. Pour cette raison, chaque exemple est accompagné d'un encadré résumant ses principaux apports thématiques.

Nous pensons aussi qu'il était important de restituer la dimension « participante » de ce travail. Elle résulte d'une part de notre immersion prolongée dans des services de l'urbanisme (pour illustrer les modes de gestion contemporains). D'autre part, de notre suivi depuis l'origine parfois de certains conflits liés à la fermeture. Les données et l'information que nous avons produites se sont nourries et parfois ont été mobilisées dans des « affaires » opposant divers acteurs locaux (associations de riverains, propriétaires, municipalité…)

Après avoir clarifié notre posture de recherche se pose la question des outils mobilisés. La distinction entre quantitatif et qualitatif nous semble artificielle, surtout lorsqu'elle est appliquée à une discipline aussi transverse que la géographie. Ainsi, nos interrogations sur la ville libérale, la fabrication de l'urbain, les problématiques de gouvernance… sont traitées ici dans les deux perspectives. Les méthodes utilisées ici pour y répondre sont inspirées de l'histoire, ce que rappelle d'ailleurs le terme de « géohistoire », central dans notre travail. L'entretien auprès d'acteurs, l'observation participante s'articulent à l'analyse d'archives diverses : fonds documentaires[38], photos aériennes mises à disposition par l'IGN[39]… ont constitué des outils indispensables et d'ailleurs largement reproduits tout au long de ce travail. Mais un second pan méthodologique, axé sur l'impact de la fermeture est plus fonctionnel et quantitatif. La mobilisation d'outils et de techniques

[38] Les plus anciens datent du début du 20ème siècle dans notre cas

[39] Depuis quelques années, l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) met à disposition via le site https://remonterletemps.ign.fr/ des fonds photos partiellement géolocalisés qu'il est possible de télécharger gratuitement

propres à l'analyse spatiale s'est avérée essentielle à la démonstration, le tout articulé à une observation de terrain systématique.

Soulignons ici deux points, l'un directement attaché à ce travail, l'autre de portée plus générale. Il aurait été possible et peut-être profitable à l'économie de cette thèse de nous focaliser sur l'une ou l'autre de ces deux perspectives. Il était par exemple envisageable après la présentation du contexte de la fermeture résidentielle de ne conserver que les facteurs géohistoriques et les aspects juridiques[40]. Une autre voie eût été de porter notre attention seulement sur les impacts spatiaux ou les conflits, dans une perspective descriptive. Nous avons opté pour une approche plus systémique pour exploiter totalement les aspects descriptifs (présentation du phénomène de fermeture puis de ses impacts) tout en construisant un argumentaire explicatif (approche par la géohistoire, la gouvernance…).

Le second point d'ordre plus général justifie la méthodologie par le renouvellement des outils et des sources à disposition, au cours même de cette thèse. Dans le cas du travail sur la géohistoire et les archives, des fonds de photos anciennes sont depuis peu mis à disposition par l'IGN, qui produit même des montages orthorectifiés[41] permettant de remonter pour les plus anciens aux années 1920. Couplée à de l'analyse d'archives écrites « classiques », la ressource est exceptionnelle et permet de documenter des situations passées avec parfois le même niveau de précision et d'information que les contemporaines. Sur la question plus directe des résidences fermées, le référencement complet des entités sous SIG a démultiplié les options de traitement et la portée des analyses. L'apparition d'outils tels que *Google street view* nous a permis des comparaisons, des vérifications. Sur le lien avec l'étude de l'impact sur les voies, de nombreux outils, données… liés aux SIG apparaissent depuis plusieurs années, allant de pair avec le développement informatique. Des traitements inexistants il y a vingt ans, réservés à une toute petite frange il y en a dix, sont désormais accessibles à tous *via* des outils simplifiés. L'analyse de la cohérence de la trame viaire, de l'impact des fermetures en matière de détour a grandement été facilitée dans notre cas par ces outils. L'ensemble des techniques, ressources, souvent utilisés à part dans des études marquées thématiquement, nous ont semblé intéressants à associer dans une perspective pluridisciplinaire. En développant une analyse expliquant le long processus menant à la fermeture et surtout une méthode pour mesurer l'impact sur un objet aussi standardisé que le réseau, nous pensons produire une démarche exportable.

Annonce du plan

Notre travail comporte quatre parties, présentant chacune deux chapitres. **La première partie (fermeture résidentielle et fragmentation sociospatiale urbaine**) définit la résidence fermée et présente les principaux traits du phénomène à Marseille. Le but du chapitre 1 (**répartition, contextes, motivations de la fermeture résidentielle à Marseille**) est de mesurer son ampleur mais aussi toute sa diversité. Après avoir montré ses traits généraux, nous abordons les motivations

[40] Afin d'accompagner le lecteur dans le champ complexe des questions liées au droit de se clore et plus généralement aux éléments liés au droit de l'urbanisme, nous avons produit une importante synthèse juridique thématisée figurant en annexe (Annexes III)

[41] Ponctuellement, l'IGN produit des montages de photos historiques sur certains secteurs, ceux-ci sont parfois le résultat de patchworks d'années diverses ou d'une seule et même mission

diverses qui alimentent le phénomène avant d'évoquer sous forme de typologie les contextes territoriaux, dans la lignée des travaux déjà effectués sur Marseille (DORIER et *al*., 2010, 2014, DORIER, DARIO, 2016, 2018…).

Le lien entre fermeture résidentielle et voirie privée est ensuite largement développé au chapitre 2. Après avoir fait le constat d'une trame privée hypertrophiée, nous abordons en partie II et en partie III les facteurs géohistoriques expliquant le développement de cette trame, jusqu'à sa fermeture.

La partie II (morphogenèse d'une ville libérale) aborde l'époque de gestion municipale (19… - 2000). Nous y analysons le développement de la trame viaire privée à Marseille tout au long du 20ème siècle et jusqu'à aujourd'hui. La fabrication de la ville est observée dans une perspective géohistorique, définie comme le résultat de processus multi-acteurs. Cette entrée par la gouvernance fait la part belle aux politiques publiques et au positionnement de la Collectivité à travers les époques sur la question des voies, de leur gestion etc. Un lien tout particulier est fait entre fermeture résidentielle et gestion urbaine libérale. Le chapitre 3 (**une géohistoire de la morphogenèse périphérique au 20ème siècle**) aborde la morphogenèse de la trame viaire, le chapitre 4 (**la gestion municipale des voies, un système d'arrangements locaux**), le « système » municipal de gestion des voies.

La partie III (la ville durable en question, ruptures et continuités dans la gestion des voies à partir de 2000), analyse le passage à la gestion communautaire (communauté urbaine MPM) (2000-2016). Le chapitre 5 (**fabrique contemporaine des voies et affichage renouvelé de la politique de voirie publique**), évoque la rupture et les continuités du passage à la gestion communautaire en 2000 en matière de politique de voirie. Le chapitre 6 (**une gouvernance des voies complexifiée, entre intégration publique incomplète et tendance à la fermeture résidentielle**) traite de l'évolution concrète de la trame de voirie et de son statut dans une perspective critique.

La quatrième partie (**les impacts de la fermeture résidentielle**) analyse certaines de ses conséquences sur le cadre et le mode de vie urbain. La voie a été conservée comme objet d'étude principal, nous évaluons donc les impacts de la fermeture résidentielle sur la cohérence de la trame viaire en mesurant notamment son potentiel générateur de discontinuités intra-urbaine (chapitre 7 : **impacts structurels de la fermeture résidentielle sur la continuité du réseau de voirie**). L'impact sur les déplacements est évoqué de façon chiffrée avant d'être contextualisé dans la perspective des conflits (chapitre 8 : **habiter la ville fermée : détours et conflits d'usages**). La gêne parfois importante produite par la fermeture, engendre des conflits dont nous détaillons certaines causes.

Ce travail peut se lire selon nous de deux façons, soit de façon linéaire, soit de façon ramifiée. Pour cette dernière option, nous distinguons deux « veines » principales, celle des impacts socio-spatiaux et celle de l'antériorité de la géohistoire des ensembles fermés.

VEINE EXPLICATIVE (GÉOHISTORIQUE)

Chapitre 3 : Morphogenèse des voies au 20ème siècle (perspective multiacteurs)

Chapitre 4 : Gestion *a posteriori* des voies et évolution de la limite public-privé (perspective multiacteurs) au 20ème siècle

Epoque municipale → 2000

Chapitre 5 : Morphogenèse des voies (perspective multiacteurs) et grandes lignes de la (nouvelle) politique publique de voirie (perspective acteur public) au 21ème siècle

Chapitre 6 : Gestion *a posteriori* des voies et évolution de la limite public-privé (perspective multiacteurs) au 21ème siècle

Epoque communauté urbaine 2000 → 2016

Chapitre 1 : Description du phénomène de fermeture résidentielle à Marseille

Chapitre 2 : Fermeture résidentielle et voies privées

Etat des lieux 2014

Annexe I : index des notions juridiques / Annexe II : documents d'archive complémentaires

Perspectives / dimension appliquée

Comprendre les mécanismes juridiques, historiques, du phénomène de fermeture pour avoir des leviers dessus

VEINE DESCRIPTIVE (ANALYSE SPATIALE / MODÉLISATION)

Chapitre 1 : Description du phénomène de fermeture résidentielle à Marseille

Etat des lieux 2014

Chapitre 7 : Impacts structurels de la fermeture résidentielle sur le plan de voirie

Etat des lieux 2014

Chapitre 8 : Impacts socio-spatiaux de la fermeture

(déplacements)

(conflits)

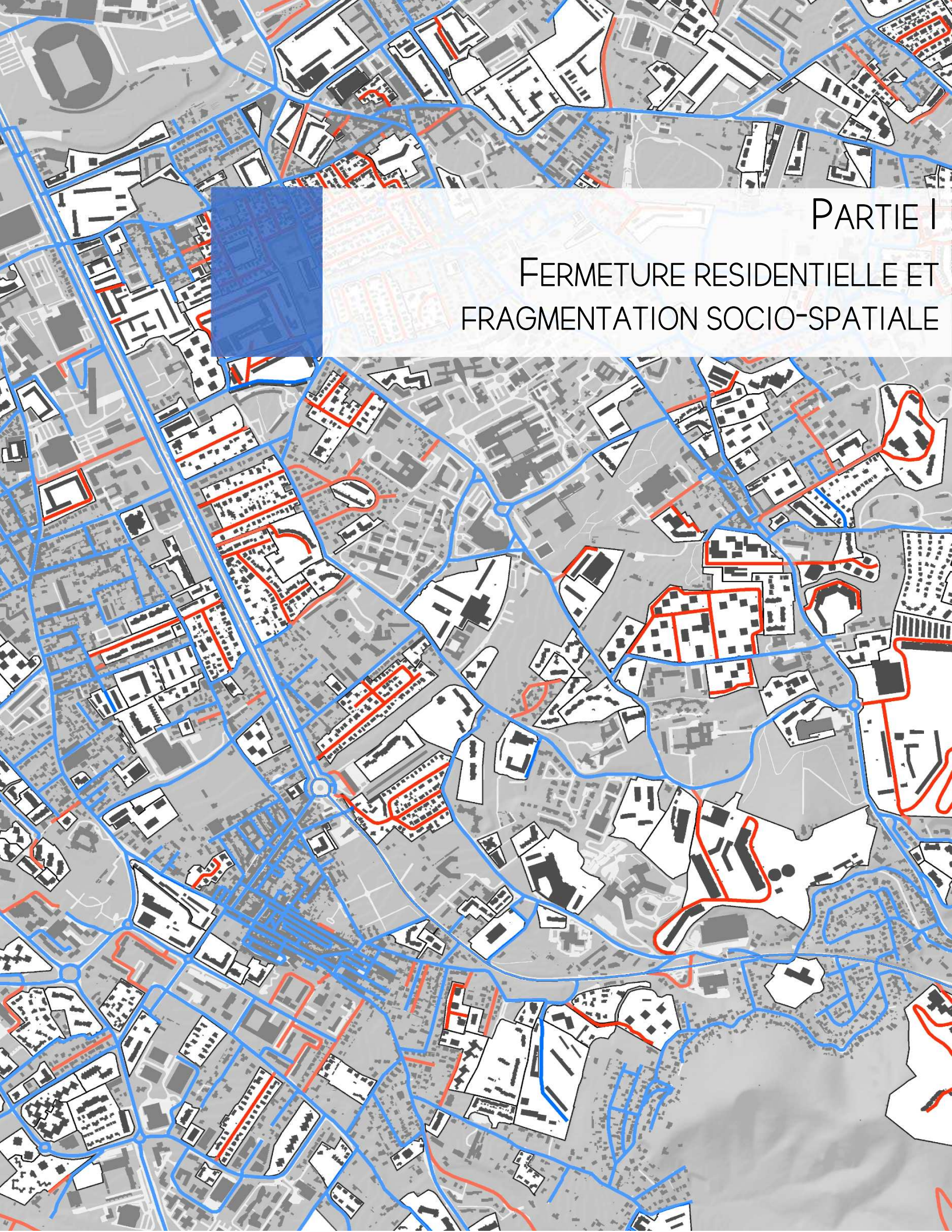
Etat des lieux 2014

Annexe III : méthodologie SIG

Perspectives / dimension appliquée

Impacts sur le projet urbain d'ensemble et l'idéal de « ville passante »

Prise en compte des données sur les « coupures » intra-urbaines dans la planification



Partie I

Fermeture residentielle et fragmentation socio-spatiale

Introduction de la partie I

Les travaux menés sur la question des résidences fermées à Marseille depuis plus de dix ans prennent une place particulière dans l'étude du phénomène en France et dans le monde. Le relevé systématique des ensembles, accompagné d'une analyse des contextes territoriaux fins, articulés à des logiques de gestion (libérale) de la ville, permettent d'apprécier la complexité du phénomène (DORIER et *al*., 2010). Une question centrale apparue dès les premières études sur le phénomène est comment faire la part de l'idiosyncrasie (marseillaise) et du généralisable (voire du global) ? Quels sont les ressorts de la diffusion massive de la fermeture résidentielle depuis plus de vingt ans à Marseille mais avant cela, comment la caractériser ?

Cette première partie débute par une approche conceptuelle de la fragmentation et un état de l'art sur la fermeture résidentielle. Elle se divise ensuite en deux chapitres. Un premier décrit les principales caractéristiques de la fermeture résidentielle, mettant en valeur les résultats récoltés au cours de la dernière campagne de relevé de terrain (2013-2014) que nous avons co-encadrée.

Nous verrons dans quelle mesure les formes observées à Marseille s'apparentent ou au contraire diffèrent de celles relevées ailleurs en France et dans le monde. La différentiation en fonction des dates de construction / fermeture apporte un premier élément de réponse. La fermeture des résidences *a posteriori* de leur construction est un phénomène distinct de la généralisation des produits fermés depuis une vingtaine d'années en France. Toutes participent de la même tendance mais avec des logiques d'apparition différentes.

Quelle est la place du particulier, des éléments de contexte locaux (différentiels sociaux locaux, impacts de l'urbanisation etc.) et de certaines logiques d'échelle plus large (sécurisation des modes de vie, exportation du modèle du « produit fermé »…) ? Bien que l'essentiel de notre travail ne porte pas sur cette question, nous présentons les principales motivations des associations de propriétaires à l'origine de la fermeture. Ce point est lié aux contextes territoriaux, évoqués sous forme typologie (cf. chap. 1, 2.6).

Le second chapitre développe le lien entre fermeture résidentielle et statut privé des voies. Cette question en apparence évidente ouvre un champ de recherche large. La fermeture résidentielle touche dans l'immense majorité des cas des voies privées mais nous verrons que la définition de ces dernières à Marseille est rien moins qu'évidente.

Des décennies de pratiques floues ont considérablement complexifié la lecture de la limite publique / privée des voies. La thématique des sources est au centre de cette question ou comment définir avec certitude le statut des voies ? L'interrogation a une dimension pratique et prospective puisque le croisement entre les données sur le statut des voies et celles sur la fermeture permet de définir des espaces ouverts offrant un « potentiel » de fermeture. L'objectif est d'évoquer la marge de progression dont dispose le phénomène. On peut aussi souligner certaines limites de ce travail puisque nous aborderons *in fine* la fermeture des ensembles non résidentiels qui n'a fait l'objet pour l'instant d'aucun relevé.

Marseille : contexte géographique et politico-administratif

La ville de Marseille a cela de particulier qu'elle comprend sa banlieue et même ses marges boisées dans son vaste territoire (240 km^2). Pendant longtemps, l'espace urbanisé était largement plus réduit que les limites de la commune, à la différence de la plupart des autres agglomérations (Lyon, Paris… notamment) où la commune centre a généralement était urbanisée longtemps avant, ne débordant sur les communes périphériques qu'au cours des dernières décennies. Circonscrit par plusieurs chaînes de reliefs, le bassin marseillais a été massivement urbanisé à partir de la fin du 19ème siècle et surtout au cours du 20ème siècle. Certaines parties, notamment au nord et au nord-Est font encore l'objet d'une telle dynamique bien que la municipalité tente depuis plusieurs années de limiter le mitage résidentiel sous l'impulsion de directives nationales favorisant le développement durable des villes. L'urbanisation ne s'est cependant pas faite en continu, on peut noter des phases successives d'emballement ou de crise marquant profondément la forme urbaine.

Durant les 3 premiers quarts du 20ème siècle, Marseille gagne des habitants (années 1920-30 puis après-guerre surtout) (TIRONE et *al*., 1972). Des estimations au début des années 1970 prévoyaient même 2 millions d'habitants pour l'an 2000. En grande majorité, cette poussée démographique se projette en périphérie de la ville centre. Les « campagnes » marseillaises sont ainsi massivement investies en quelques décennies mais restent dans le périmètre communal. A partir des années 1960 le déplacement progressif de l'activité industrielle et portuaire dans les pôles périphériques (Marignane, Fos-sur-Mer, Vitrolles…) provoque une désaffection de la commune centre. A partir du milieu des années 1970, Marseille perd des habitants. Depuis le tournant des années 2000, une reprise démographique est nettement observable, se traduisant par l'ouverture de plus de 700 hectares à l'urbanisation lors de la révision du plan d'occupation des sols en 2000 (GIRARD & JOANNON, 2001, BERTONCELLO & DUBOIS, 2010).

Sur la gestion politique, l'ensemble des compétences liées à l'urbanisme a longtemps été assumé par la municipalité jusqu'en 2002. Elles sont désormais transmises à la nouvelle Métropole (2016). Cette identité marquée de l'échelon communal se traduit par un pouvoir municipal fort, que symbolise historiquement la longue magistrature de Gaston Defferre (1953-1986). Basé sur une alliance Gauche-Droite avec une répartition dosée des postes en fonction des partis (PERALDI & SAMSON, 2006), le gouvernement local est depuis longtemps marqué par une tendance à l'arrangement à tous niveaux, articulé à une forme d'autoritarisme. Cette logique est un point essentiel de la socio-politique marseillaise avec une résistance historique aux processus normatifs. Finalement Imposée par l'Etat, l'intercommunalité n'apparaît que très tardivement à Marseille si on la compare à des ensembles de taille similaire en France[42]. En 1966 déjà, Gaston Deferre, alors maire de Marseille s'était opposé au projet de communauté urbaine formulé par l'Etat (DOUAY, 2013). Il faudra attendre l'application de la loi sur l'Administration territoriale de la République (ATR)[43] pour que se crée la communauté de communes Marseille Provence Métropole (MPM) en 1992. L'application de la loi Chevènement en 1999[44] impose le principe de la continuité territoriale et le

[42] Grand Lyon : 1969, Grand Toulouse : 1992…
[43] Loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République
[44] Loi no 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale

renforcement des compétences lors du passage à la communauté urbaine. Celle-ci est créée à Marseille par arrêté préfectoral du 7 Juillet 2000 et regroupe 18 communes membres. Echelon maximum des intercommunalités[45] (à ce moment), le statut de communauté urbaine implique le transfert obligatoire de certaines compétences des communes vers l'EPCI. La municipalité insiste toutefois pour en conserver un maximum, ce qui complexifie la répartition des compétences. Si un accord a été trouvé pour que la responsabilité du PLU reste communale – alors même que la loi en imposait le transfert aux communautés urbaines[46] – d'autres compétences telles que la gestion de la voirie et des transports sont passées à l'échelon communautaire, avec à la clé un changement de posture sur certains points (cf. chapitre 5). Autre spécificité de cette communauté urbaine : l'ensemble ne comprend pas ses « périphéries », Aix et ses communes limitrophes (CA du pays d'Aix) ainsi qu'Aubagne (CA pays d'Aubagne et de l'étoile) historiquement opposés à une association politique avec Marseille, en dépit d'une continuité territoriale / urbaine évidentes. Dans un premier temps la présidence de l'intercommunalité se confond avec celle de la mairie de Marseille[47] puis l'ensemble change de bord politique en 2008 et l'élection « surprise » d'Eugène Caselli[48] (PS). La Métropole Aix-Marseille Provence, imposée une fois encore par l'Etat remplace la communauté urbaine depuis le 1er Janvier 2016. L'ancienne structure subsiste toutefois à travers l'entité transitoire des « conseils de territoires[49] » qui reprennent les limites dans anciennes communautés urbaines, d'agglomérations et de communes et assurent la transition pour la gestion courante. Les discussions sont toutefois âpres et l'émergence effective de la Métropole se fait attendre. Cette situation traduit une résistance marquée au fonctionnement métropolitain, dont on peut souligner le démarrage difficile et sans cesse retardé (RONAI, 2014). Nous allons voir que cette histoire politico-administrative, ce mode de gestion très particulier marqué par une posture distanciée envers le territoire, « libérale », se retrouve dans la forme urbaine, notamment le plan des voies et les conditions de sa création. Cette histoire prend d'ailleurs sa source avant le début du 20ème siècle. Approche théorique et état de l'art sur la fermeture.

[45] Avant la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
[46] https://www.senat.fr/questions/base/2017/qSEQ170700145.html
[47] Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille, assure la présidence de la communauté urbaine MPM entre 2000 et 2008
[48] Président de la communauté urbaine MPM entre 2008 et 2014, remplacé en 2014 par Dominique Tian (LR)
[49] Devant la difficulté à lancer de façon opérationnelle la Métropole, ces structures reprenant les limites dans anciennes communautés urbaines, d'agglomérations et de communes assurent la transition pour la gestion courante. Les discussions sont toutefois âpres et l'émergence effective de la Métropole se fait attendre. Le transfert de la voirie à la structure métropolitaine a par exemple été successivement repoussé à 2020 puis 2022 (source : La Provence)

La ville à l'épreuve de la fragmentation, la fragmentation à l'épreuve de la ville

Relativement récent (début des années 1980), le concept de fragmentation se clarifie à mesure que ce type d'évolution urbaine se généralise. Il dépasse et complète celui de « ségrégation ». Les deux notions renvoient aux inégalités socio-spatiales mais n'en sont pas moins distinctes (NAVEZ-BOUCHANINE, 2001, RHEIN & ELISSALDE, 2004). Dans la ségrégation, « *les inégalités sont d'une certaine manière "absorbées", elles ne génèrent pas de remise en cause de l'ensemble* » (*Ibid.*). C'est le cas de l'apartheid en Afrique du sud ou du système ségrégationniste avant les droits civiques aux Etats-Unis. La séparation est organisée, planifiée, sans empêcher du reste l'existence d'espaces de côtoiement (très hiérarchisés et segmentés il est vrai) (BENIT et *al*., 2007).

La fragmentation recouvre un éclatement progressif des espaces de la ville et des sociétés en lien avec certaines dynamiques contemporaines. Elle est un « spectre » qui plane au-dessus des villes (MARCUSE & VAN KEMPEN, 2000), à la fois dénominateur commun et principale menace à leur développement, notamment « durable. La richesse de ce concept tient précisément dans la multitude d'objets et de problématiques qu'il désigne » (DORIER-APPRILL, GERVAIS LAMBONY et *al*., 2007).

L'aspect le plus visible et sans doute le plus évident de la fragmentation est sa dimension spatiale, surtout dans les « suds » (Amérique latine notamment) mais aussi dans les villes européennes ou nord-américaines (GHORRA-GOBIN, 2005). Si jusqu'à la moitié du 19ème siècle, l'extension des villes suit un plan relativement maîtrisé, dans des proportions limitées, le début du 20ème siècle et surtout les années 1950 sont marqués par une explosion urbaine sans précédent. Bien que les pouvoirs publics tentent progressivement d'imposer des règles, ce développement se fait de façon plus ou moins anarchique et désordonnée, y compris dans les villes européennes. Lorsqu'un plan rationnel est pensé, il est massivement tourné vers l'usage de la voiture, conduisant à la marginalisation voire l'éviction du piéton (ASCHER, 2007). Les voies servant la desserte à échelle supérieure (voies ferrées, autoroutes…) pénalisent les mobilités ultralocales en générant des coupures à échelle fine (NAVEZ BOUCHANINE, 2001, HERAN, 2009, 2011). Cette surimposition d'objets sur des espaces ruraux marqués par les faibles densités, avec une maille certes lâche, mais continue (anciennes traverses, chemins ruraux…), produit un espace urbain distendu et fragmenté. Le concept d'étalement peut d'ailleurs prêter à confusion dans le cas des métropoles européennes et plus particulièrement de Marseille. L'espace urbain ne s'étend pas de manière uniforme, par « carrés » successifs comme dans les villes nord-américaines, mais plutôt par juxtaposition « d'éclats » urbains manquant de liaison entre eux (NAVEZ BOUCHANINE, 2001, RONCAYOLO, 1996). La discontinuité apparaît avec l'urbain de façon « intrinsèque ». D'autres processus imposent des ruptures *a posteriori* et constituent un facteur « exogène ». La fermeture résidentielle et ses portails érigés sur simple décision commune en est un, nous aurons l'occasion d'y revenir. Dernière conséquence de l'étalement urbain, la juxtaposition de formes paysagères disparates. L'impression visuelle diffuse de patchwork s'associe aux défaillances fonctionnelles du plan de voirie. Cette dimension hétéroclite est le résultat de

plusieurs décennies « d'urbanisme de secteur[50] » (MANGIN, 2006). Il est commun qu'un faubourg succède sans milieu à une zone monofonctionnelle de commerce ou de service, elle-même mitoyenne avec un ensemble vertical. Sur ce point, la « disparition de l'îlot » assumée par l'urbanisme fonctionnaliste des années 1950 au profit la « barre » (PANERAI et *al*., 1997) a joué un rôle premier.

L'étalement urbain, les mutations de l'économie mais aussi des pratiques citadines telles que la généralisation de la voiture, sont un moteur de la fragmentation avec un creusement visible des inégalités sociales[51]. L'association entre étalement, hypermobilité et séparations aux échelles fines est précocement observé à São Paulo ou à Los Angeles (SANTOS, 1990, DAVIS, 1990). Un des symptômes de ce changement, très visible dans les villes nord-américaines entre autres, est la disparition progressive des espaces publics ou plutôt, leur remplacement par des nouveaux lieux (privés). C'est une dimension essentielle de la privatisation (DESSOUROUX, 2003), que David Mangin désigne sous le vocable de « franchisation » (2004, 2006). La ville se couvre d'enclaves privées qui sont autant de « territorialités » plus ou moins marquées. Certaines sont ouvertes au public (*malls*, rues commerçantes…) (CAPRON, 1996) d'autres non (résidences sécurisées). Juxtaposés à ces lieux, des interstices et des zones de relégation, espaces niés et évités par les « gagnants » du système. Le sésame de cette « ville à la carte » est l'hypermobilité garanti par la voiture. Son utilisation systématique conduit au développement d'une « stratégie de carapace » (MANGIN, 2004) marquée par le refus de l'intermédiaire et de tout côtoiement imprévu (CAPRON, 2012). S'oppose ainsi la ville de « l'immobilité », celle des plus démunis, des relégués, à celle du mouvement et du choix (DONZELOT, 2004). Des études en Amérique latine ont montré la substitution du *barrio cerrado* (quartier fermé) au *barrio abierto* (quartier ouvert) de jadis (ROJO MENDOZA, 2015). La monofonctionnalité du quartier résidentiel est contrebalancée par la possibilité d'accéder aux nouvelles centralités de la ville hypermoderne. Dans cette perspective libérale, l'inégalité socio-spatiale est assumée, voire encouragée par les pouvoirs publics, soucieux de réduire leur investissement local, dans des ensembles toujours plus vastes et « ingérables ».

L'espace public ne disparaît pas mais finit marginalisé, dévalorisé. Des études menées précocement aux Etats-Unis (JACOBS, 1961) ou plus récemment en Amérique Latine (ROJO MENDOZA, 2015, HIDALGO, 2006) soulignent la dévalorisation et la désertion des espaces publics traditionnels par les classes moyennes à partir des années 1960-70, au profit de nouveaux lieux (*malls centers*, parcs à thème…). Première victime de ce paradigme : les « urbanités communes » définies comme un mode d'être à la ville et la condition de la construction d'une identité citadine commune (NAVEZ BOUCHANINE, 2001, CHOAY, 1988) auxquelles se substituent des urbanités collectives, segmentées. Cette tendance se lit même dans les morphologies urbaines les plus élémentaires. Si les ensembles résidentiels des années 1950 et suivantes étaient conçus comme des « morceaux de ville » à part entière, les programmes contemporains sont pour la plupart coupés dès l'origine de leur

[50] Selon David Mangin (2006) l'urbanisme de secteur typique de la planification urbaine du siècle dernier vise à la juxtaposition sans ordre de zones. La rationalité du plan interne n'empêche pas un défaut d'articulation avec les périmètres voisins et notamment les secteurs anciennement urbanisés. A cette pensée zonale, partielle, David Mangin oppose « l'urbanisme de tracés » plus à même de réintroduire de la continuité dans l'espace urbain.

[51] « *On peut ainsi évoquer un éclatement de l'unité sociale résultant d'une extrême diversification des pratiques et références urbaines* » (NAVEZ BOUCHANINE, 2001)

environnement proche. L'enclavement des voies auquel se surajoute parfois la fermeture, assume une partition stricte de la limite public privé. Si un doute planait jusqu'ici sur la vocation des voies, des équipements communs, de statut privé, ouverts au public… c'est de moins en moins le cas pour les ensembles récents. Les pratiques s'éparpillent dans « l'archipel urbain ». Mais il s'agit plus d'une substitution que d'une disparition pure et simple des espaces publics.

Les villes contemporaines sont aussi marquées par un autre aspect de la privatisation (DESSOURROUX, 2003) : le retrait massif d'espaces résidentiels jusqu'ici ouverts et accessibles. La fermeture résidentielle est l'aspect le plus évident de cette tendance, avec la multiplication en France et dans le monde des restrictions sur des voies de droit privé, mais d'usage public. Certains auteurs invoquent les effets de la sécurisation des modes de vie (LANDAUER, 2009), par ailleurs notable sur les espaces publics ou les cités en difficulté « résidentialisées » (SOULIER, 2012). Le traitement de ces lieux suit les principes de « prévention situationnelle » (COLEMAN, 1985) et « d'espace défendable » (NEWMAN, 1973). D'autres auteurs évoquent de façon plus nuancée une tendance au « retrait résidentiel » (LOUDIER-MALGOUYRES, 2013), étudiée notamment dans les lotissements périphériques (CHARMES, 2005, 2007, 2011). A l'inverse des cités où l'on se réfugie chez soi pour fuir l'inconfort du dehors, les propriétaires des voies « *prolongent dans les lieux communs la quiétude dont ils peuvent jouir chez eux* » (DONZELOT, 2004). La fermeture ou le plan enclavé des voies permettent de se prémunir des nuisances du trafic et de l'irruption d'inconnus, ces « *gens qui n'ont rien à faire là* » (*Ibid*.) et ainsi « reconquérir » l'espace de la rue, jusqu'ici laissé à l'usage sans partage de la voiture (SOULIER, 2012). Il s'agit dans ces lieux « apaisés » de réintroduire une forme de « lenteur » (TERRIN, 2011) et des usages mixtes, réservés cependant au « club » exclusif des résidents. L'insécurité ambiante, vecteur fondamental de la fermeture aux Amériques, passe au second plan derrière la notion de « confort » (CAPRON, 2012). La tendance recouvre cette volonté contradictoire de « s'isoler sans être seul » (LOUDIER-MALGOUYRES, 2013). Démultipliée, cette dynamique au fondement social puissant, accentue la fragmentation et le défaut de continuité des villes.

Ce constat très pessimiste sur les villes, vues par le prisme de la fragmentation s'accompagne de nombreuses réserves. D'un côté, le mur ne fait pas forcément séparation (NAVEZ BOUCHANINE, 2001. Des travaux ciblés sur les *gated communities* de Buenos Aires soulignent le repli (social, physique) de ces communautés mais dans le même temps l'existence de liens très forts avec les quartiers environnants. On a d'ailleurs tendance à exagérer la portée symbolique du mur (CHARMES 2006). Le souci de tranquillité ne va pas (toujours) jusqu'au rejet total des personnes extérieures et encore moins jusqu'à la constitution de sociétés partielles. Sur la pratique « à la carte » de la ville et le recul globalisé des espaces publics, une certaine nuance est de mise. La dévalorisation de l'espace public est un phénomène marqué aux Amériques mais sans doute moins en Europe, où le poids du centre ancien reste fort. Symboliquement, aucun politique ne peut assumer la dilution du centre qui est une « vitrine », bénéficiant depuis plusieurs années d'un fort réinvestissement (FLEURY, 2007, 2010) mais avec de nouveaux processus d'exclusion (BERRY-CHIKHAOUI, 2007). On soulignera d'ailleurs l'extrême polarisation des politiques publiques en direction du centre et le délaissement relatif des espaces publics périphériques (DELBAERE, 2010). Ce « *gentlemen agreement* » d'inspiration néolibérale consiste à assumer un effort public sur un espace à haute visibilité (le centre) et un retrait des espaces (périurbains) dont la fonction est jugée plus « banale ».

Le concept de fragmentation doit donc être passé au crible du réel, des situations territoriales concrètes afin de ne pas mener à un discours trop réducteur et stéréotypé sur la ville. Si l'on considère l'exemple de Marseille, il semble discutable de réduire près de 2600 ans d'histoire urbaine à une lecture sur la ville « postmoderne » fragmentée. Et pourtant, comment occulter les maux de la ville contemporaine et ses problématiques de développement, notamment les partis-pris de ces soixante dernières années dans l'aménagement du territoire ? (*Ibid*.) L'enjeu est d'autant plus stratégique à l'heure où les projets de villes durables sont présents à tous les niveaux législatifs (lois Grenelle 2009, 2010…) et de la planification (SCOT, PADD du PLU…). Si la volonté de repenser la ville est un fait marquant de ces vingt, trente dernières années, d'autres phénomènes contemporains tels que la fermeture résidentielle vont totalement à son encontre.

La fermeture résidentielle, paradigme de la fragmentation ?

Depuis plus de trente ans, la fermeture résidentielle a fait l'objet de nombreuses études, publications, débats théoriques (MAGER & MATTHEY, 2012), et autres états de l'art[52]. La thématique et notamment les résultats produits à Marseille ont même fait l'objet d'une couverture médiatique sur le motif des séparatismes et des problèmes de déplacement[53]. La « figure-référence » (VUAILLAT, 2010) est celle des *gated communities* nord-américaines, identifiées comme le signe d'une société contemporaine emmurée (DAVIS, 1998), fortifiée (BLAKELY & SNYDER, 1997). Elle serait un des symptômes de la ville postmoderne fragmentée, où schématiquement, l'entre-soi segmenté se substitue à la ville ouverte et mixte. Défini comme mondial (GLASZE, 2003), le phénomène a d'abord été étudié sous l'angle de l'expansion des inégalités sociales et des problématiques sécuritaires (CALDEIRA, 2001, LE GOIX, 2003, BENIT 2007). La fermeture rend possible l'expérience d'un « style de vie » (ROJO MENDOZA, 2015) où la gestion publique défaillante est écartée au profit d'une utopie urbaine maîtrisée, confortable, que résume le terme de « *privatopia* » (MCKENZIE, 1994). Si le relevé de terrain systématique (à l'échelle d'une ville) n'est pas forcément répandu, des listes officielles de « *condominios* » et autres « *gated communities* » ont été dressées dans certaines villes d'Amérique latine (HIDALGO, BORSDORF, SANCHEZ, 2006, ACOSTA, 2007, GOMEZ MATURANO, ALVARADO ROSA, 2016), d'Amérique du nord (LE GOIX & VESSELINOV, 2012) ou d'Afrique du sud (LANDMAN, 2002, 2012, FERREIRA & VISSER, 2015), permettant une modélisation et la comparaison automatisée avec des données socio-économiques. On souligne dans ces études l'extrême diversité des contextes territoriaux concernés, des zones les plus populaires aux périmètres les plus exclusifs (BORSDORF, 2003, CAPRON, 2006, ROJO MENDOZA, 2015). Ces formes sont partie intégrante d'un système de ville extensif fondé sur « l'automobilisation » des ménages (URRY, 2004). Mais toutes les analyses n'offrent pas un constat aussi tranché et « dystopique », Marc Guerrien (2004) dans sa thèse sur Mexico montre par exemple que l'implantation des ensembles fermés dans les quartiers populaires réintroduit une forme de mixité dans des quartiers très marqués socialement. C'est d'ailleurs le pari de ces récentes options de rénovation urbaine en France.

En France, le phénomène n'est pas neuf[54] mais soulève au tournant des années 2000 de fortes interrogations. La fermeture résidentielle est rapprochée, sans doute un peu vite, du modèle nord-américain (lui-même très divers) et des « ghettos de riches » discréditant la vie publique[55]. La thématique de la ville privée est de l'entre-soi est largement traitée (DONZELOT, 2004). Plusieurs études soulignent la diversité des contextes sociaux impactés et la « banalisation » du phénomène, notamment en zone périurbaine (CHARMES 2005, CALLEN & LE GOIX, 2007 LOUDIER-MALGOUYRES, 2013). La recherche du « confort » et de la tranquillité, aspirations plus neutres que le « rejet de

[52] Soulignons d'ailleurs plusieurs auxquels nous avons participé, offrant des compléments par rapport à ce présent état de l'art : DORIER E., DARIO J., 2018, « Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme ? » in *L'Espace géographique*, Vol. 47, Num. 4, pp. 323-345. ; DORIER E., DARIO J., 2016, « Les résidences fermées en France, des marges choisies et construites » in *La France des marges*, GRÉSILLON E., ALEXANDRE B., SAJALOLI B., Paris: Armand Colin, pp. 213-224.

[53] Voir annexe IV.2 et IV.3

[54] Enclaves clôturées et « beaux quartiers » de l'ouest parisien : parc de Montretout (1832) et parc de St. Cloud, proches du bois de Boulogne (PINÇON-CHARLOT & PINÇON, 1997, CALLEN & LE GOIX, 2007)

[55] BELMESSOUS H. (2002), « Des villes privées à la française. Voyage à travers les forteresses de riches », Le Monde diplomatique, n° 584, novembre, p 5.

l'autre », sont davantage mis en avant (SABATIER, 2006, CAPRON, 2012). La rue fermée permet de revaloriser son environnement proche (DORIER et *al*. 2010, VUAILLAT, 2010, CHARMES, 2011, LOUDIER-MALGOUYRES, 2013).

Les « produits fermés » davantage que la fermeture *a posteriori* des voies concentrent l'essentiel des études en France. Si la plupart ont été menées à échelle française ou ultralocale, soulignons l'absence de relevé à échelle intermédiaire (communale, intercommunale…). L'approche « macro » rend toutefois compte de la forte diffusion du phénomène tant dans les métropoles que les petites villes (MADORE, 2012). L'ensemble immobilier avec portail à l'entrée s'impose comme un modèle dans la production de l'urbain (GLASZE, 2003, BILLARD, CHEVALIER, MADORE, 2005, BILLARD et *al*., 2011). En Île-de-France des relevés effectués par analyse de photos aériennes ont permis d'évaluer la fermeture à l'aune de l'enclavement résidentiel (LOUDIER-MALGOUYRES, 2010). Une étude plus systématique du phénomène à Marseille a permis d'identifier l'ampleur de la fermeture *a posteriori* (DORIER et *al*. 2008 et 2010). Enfin la fermeture résidentielle a fait l'objet d'analyses sur les modes de production et de gestion de la ville marqués notamment par un surrecours aux partenariats public privés dans les opérations de renouvellement et d'aménagement urbain périphériques (CHARMES, 2007 et 2009, DORIER et *al*., 2010 et 2012, LE GOIX, 2010, LE GOIX et *al*., 2011). Le lien avec la gouvernance territoriale est essentiel, notamment si l'on considère la relation entre pouvoirs publics et associations de propriétaires. Les premiers voient dans la gestion déléguée une manière de se décharger d'un poids financier et humain, les seconds revalorisent leur espace de proximité. Cette inflexion est d'ailleurs soutenue par des évolutions juridiques constantes allant dans le sens de la fermeture des copropriétés (DORIER, DARIO, 2016, 2017, 2018) (cf. annexes I. 2.3.3 et I.3.3.1)

La fermeture résidentielle et ses impacts

Une revue de la littérature sur l'ensemble des thématiques traitées permet de situer notre travail et ses principaux apports scientifiques. L'approche se veut originale, déjà dans le champ des études sur la fermeture résidentielle en France et dans le monde. Bien que la question des impacts n'ait que peu été traitée, des auteurs ont évoqué des niveaux de « perméabilité » différents, avec des résidences plus étanches que d'autres (BILLARD, 2012). D'autres soulignent les impacts multiples de la fermeture, notamment le défi vis-à-vis des mobilités urbaines (BENIT et *al*., 2006). Un relevé très complet en Île-de-France développe la question de l'enclavement et de la production des formes urbaines, relativisant d'ailleurs l'impact de la fermeture (LOUDIER-MALGOUYRES, 2010). D'autres travaux sur le terrain chinois engagent une approche chiffrée en tentant un croisement entre la fermeture résidentielle et des indices tirés de la *space syntax* (connectivité, centralité…) (WANG, 2011), d'autres encore étudient le lien entre plan des rues et évolutions sociétales (BENAZERAF, 2010). De manière assez consensuelle, la fermeture résidentielle est posée comme un phénomène affaiblissant la qualité globale du réseau (BENIT et *al*., 2006). Elle est une problématique de développement, notamment vis-à-vis de la « ville passante », cet idéal de ville connectée et piétonne présenté par David Mangin (2004 et 2006) (VUAILLAT, 2012). Certains auteurs soulignent même la contradiction entre la généralisation des discours sur la ville durable, connectée… et l'affermissement de la tendance à la fermeture (GRANT, 2018). Malgré la richesse et le caractère novateur de la plupart de ces travaux, tous (mis à part ceux en Île-de-France) partagent une même

« faiblesse » structurelle : l'absence d'approche d'ensemble chiffrée. La donnée à l'origine de ces conclusions (dont la plupart nous ont par ailleurs largement inspirées) porte le plus souvent sur des échantillons, voire seulement des études de cas. Leur généralisation peut poser question, à plus forte raison si l'objectif est de mesurer un impact concret sur un espace urbain, ses pratiques… et davantage encore si ces conclusions portent sur une échelle telle que la ville. Soulignons que la question des impacts était déjà présente dans les études menées originellement par le LPED (DORIER et *al.* 2010.). Cette thèse vise à y répondre plus largement.

Du point de vue de la géographie des transports, l'apport est plus restreint mais mérite d'être souligné. Les indicateurs que nous utilisons pour mesurer l'impact de la fermeture résidentielle ne sont pas novateurs bien que nous en ayons ponctuellement adapté certains. Ils sont pour la plupart dérivés de la théorie des graphes. L'apport concerne davantage le lien entre étude du réseau et fermeture résidentielle. Dans l'immense majorité des travaux relatifs à l'analyse des réseaux routiers (anglo-saxons pour la plupart), la question des ruptures (*road disruptions*) est étudiée de façon théorique, c'est-à-dire sans faire l'objet d'un relevé, ou de la prise en compte d'un scénario réel de fermeture. D'autre part, ces ruptures sont presque systématiquement raccordées à la thématique des risques. Elles résultent d'aléas plus ou moins catastrophiques (tremblement de terre, inondation, attaque terroriste…) (CHANG et *al.*, 2001, SOHN, 2006, BELL et *al.*, 2008, ZHU et *al.*, 2011) mais jamais d'une action telle que la fermeture résidentielle. Comparé à un « scénario catastrophe », le phénomène semble certes plus banal, ses effets sont pourtant plus pérennes sur le réseau.

Des auteurs comme Frédéric Héran (2011) ont évoqué la question des « coupures » en milieu urbain. Celles-ci peuvent se définir comme « toute emprise linéaire ou surfacique dont les caractéristiques engendrent une impossibilité physique et/ou une réticence psychologique à être traversée, limitant ainsi les relations entre les habitants et leur territoire[56]. » L'auteur liste d'ailleurs les résidences fermées comme un facteur parmi d'autres tout en proposant une méthode afin de chiffrer un impact. L'apport principal de notre travail est ici encore l'exploitation d'une base de données concrète sur une échelle conséquente (limites communales d'une grande ville). Celle-ci est un préalable nécessaire si l'on désire chiffrer et surtout prouver l'impact de la fermeture sur la ville et son réseau. De façon plus générale, la constitution de données précises et complètes sur la trame de voirie et les possibles limitations dont elle peut faire l'objet, revêt une importance presque stratégique à l'heure où les villes se complexifient (CURA, 2016, 2018). Frédéric Héran souligne d'ailleurs la nécessité de constituer un diagnostic cartographique complet des coupures intra-urbaines (2011). C'est ce que font certaines villes à échelle relativement large (Département de Seine-Saint-Denis, 2008 *in* HERAN 2011) mais la démarche est loin d'être systématique, bien que des institutions telles que l'IAU[57] prennent désormais en compte cette question de façon intégrée[58] dans certains documents d'urbanisme récents (PDUIF 2014, notamment). Soulignons sur ce point l'antériorité et la qualité des réflexions intégrées aux politiques d'aménagement publiques dans certaines villes d'Amérique du nord[59]. La recherche scientifique se penche aussi sur la thématique

[56] http://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1192/NR_CoupuresVelo_MALopes3.pdf
[57] Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France
[58] http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/les-coupures-sur-les-itineraires-pietons-et-velos-a-la-loupe.html
[59] Portland Oregon notamment : https://www.c40.org/case_studies/portland-s-healthy-connected-neighbourhood-strategy

à échelle fine, dans le cadre d'études sur les usages piétons[60] (VICTOR, 2016). La fermeture résidentielle est un élément générateur de coupure (HERAN, 2011), ce qui justifie son relevé dans une base de données urbaine. D'autres éléments pourraient être ciblés pour compléter la démarche (coupures surfaciques, linéaires, éléments de mobilier urbain gênant le passage…), le but étant de contribuer à une connaissance fine du territoire, qui est finalement une des facettes de « l'intelligence territoriale » (PELISSIER, 2009). Objets communs de la géographie humaine, les *gated communities* ou « résidences fermées » doivent être ré-interrogés à l'heure de la *big data* (HAMMOUDI, 2016). Le traitement croisé de larges volumes d'information (en l'occurrence cartographique) révolutionne l'analyse qualitative et la prospective territoriale.

[60] Avec dans ce travail de thèse une très large focale sur les différentes catégories d'usagers, notamment les personnes souffrant d'handicap

Chapitre 1

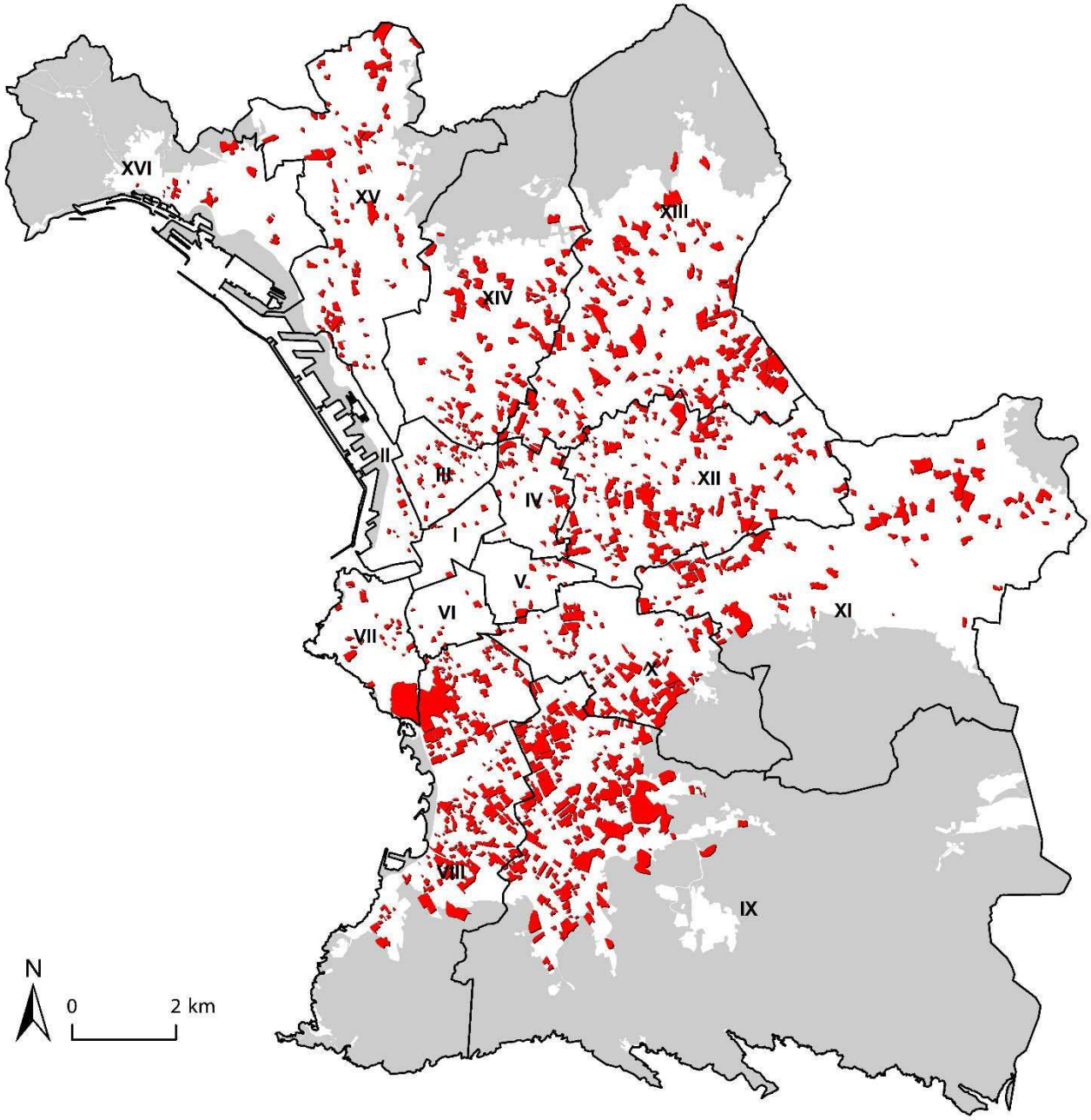
Repartition, contextes, motivations de la fermeture residentielle a Marseille

Introduction du chapitre 1

Depuis vingt, trente ans, la fermeture résidentielle s'est massivement imposée dans le paysage marseillais. L'objet de ce chapitre est de la décrire dans ses formes et approcher certaines des raisons expliquant sa diffusion. Il s'agit déjà de définir « l'objet » ensemble résidentiel fermé, son inscription spatiale, plus ou moins dispersée, plus ou moins concentrée selon les secteurs urbains. C'est l'approche à « petite échelle », qui permet de saisir l'ampleur du phénomène sur le plan communal. Comprendre ses dynamiques de diffusion passe ensuite par une approche plus détaillée, axée sur certaines caractéristiques. Il y a d'une part, des éléments de « portrait » : les types d'accès relevés, les aménités internes des résidences et d'autre part, des données plus explicatives. L'approche diachronique permet de différencier dates de construction et de fermeture.

Deux dynamiques sont observables : la fermeture des ensembles à la construction et celle *a posteriori*, avec des justifications propres pour chacune. La première correspond à la diffusion des « produits résidentiels fermés », qui est une tendance dépassant le strict cadre marseillais, l'autre résulte d'une volonté des associations de propriétaires. Si on note chez ces derniers des motivations récurrentes, elles ne peuvent être sorties de leur contexte socio-spatial. Nous tentons, dans le cadre d'une typologie synthétique, d'individualiser des contextes, comme des cas de figure génériques. Ce chapitre se veut donc la synthèse de résultats collectés depuis plus de dix ans à Marseille, mais aussi d'une certaine méthodologie, mêlant approche de détail ultralocalisée à une interrogation d'ensemble sur l'urbain, ses tendances et ses évolutions, sans oublier l'échelle des contextes méso (quartier, arrondissement, leur situation dans la ville…)

Les ensembles résidentiels fermés à Marseille en 2014



Données sur la fermeture

Ensembles résidentiels fermés

Données de cadrage

Arrondissements

Espace non bâti

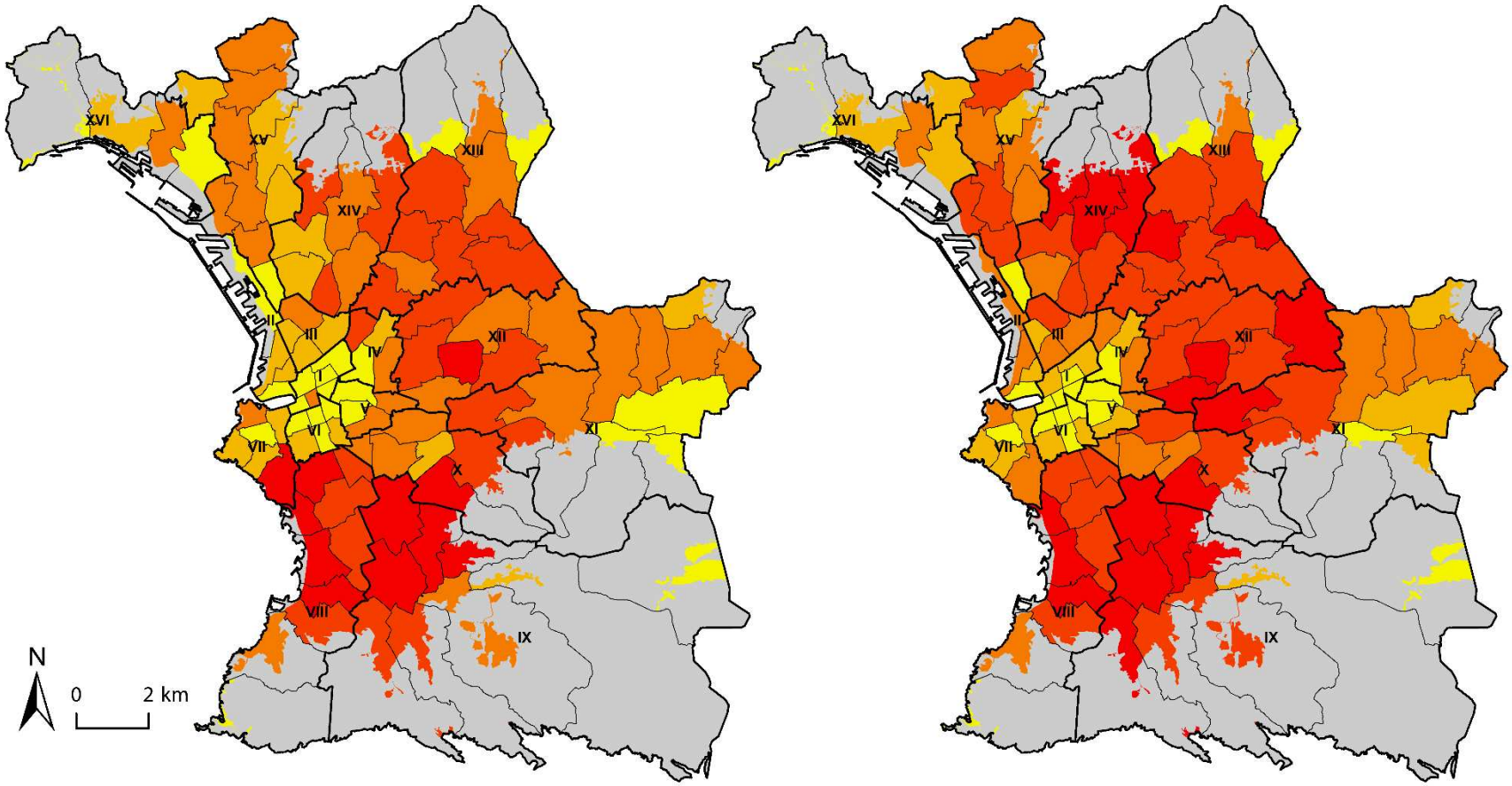
Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: coll. LPED (DARIO, DORIER, BRIDIER) - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 1 Les ensembles résidentiels fermés à Marseille en 2014

L'emprise des résidences fermées à Marseille en 2014

Surface urbanisée par quartier occupée par les ERF*

Part des logements par quartier occupée par les ERF*



% de la surface urbanisée occupée par les ERF*

- 0 - 2,7
- 2,8 - 7,2
- 7,3 - 15,0
- 15,1 - 28,5
- 28,6 - 51,5

Données de cadrage

- Arrondissements
- Espace non bâti

% des logements occupé par les ERF*

- 0 - 5,3
- 5,4 - 14,1
- 14,2 - 28,5
- 28,6 - 52,0
- 52,1 - 90,6

* Ensembles résidentiels fermés

Méthode de discrétisation:
Progression géométrique

Sources: LPED, INSEE, VdM, GMES Auteur: coll. LPED (DARIO, DORIER, BRIDIER, ROUQUIER) - Aix-Marseille Université - 2018

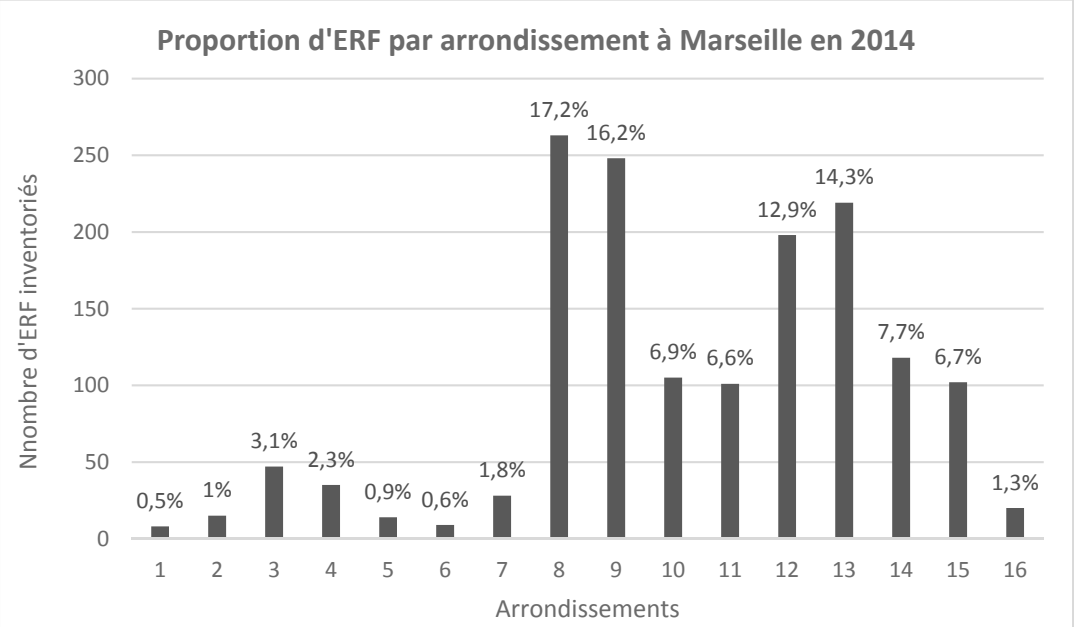
Carte 2 L'emprise des résidences fermées à Marseille en 2014

1. Répartition spatiale du phénomène de fermeture résidentielle

1.1 Un phénomène massif à l'emprise insoupçonné

Les ensembles résidentiels fermés correspondent à tout groupe de plus de dix logements dont l'accès aux parties communes extérieures (parking, voirie, espaces verts...) est restreint par un dispositif physique (portail, chicane, grille…)

En 2014, Marseille comptait près de 1531 ensembles résidentiels fermés auxquels s'ajoutent quelques 390 obstacles répartis de façon diffuse sur tout le territoire communal. Près de 13% de l'espace urbanisé et 20% de l'espace à dominante résidentielle[61] sont occupés par la fermeture résidentielle (cf. carte 2). En proportion de logements, le phénomène concerne 29% du parc résidentiel[62]. 99 des 111 quartiers de Marseille contiennent au moins un ensemble fermé, mais leur distribution reste assez inégale d'un quartier ou d'un arrondissement à un autre.



Graphique 1 proportion d'ERF par arrondissement à Marseille en 2014

Les arrondissements de l'hypercentre (du 1er au 7ème) ne concentrent qu'une très faible part du total des résidences fermées à Marseille. Cette situation est principalement due à la forme urbaine de ces quartiers avec des immeubles alignés sur rue. Sauf cas exceptionnels, les « îlots denses » du centre-ville n'ont pas été référencés dans la base des résidences fermées.

Les chiffres sur l'espace occupé par la fermeture résidentielle à Marseille sont à distinguer selon un gradient centre-périphérie. Dans le centre (du 1er au 7ème arr.), la surface urbanisée occupée est de

[61] L'espace résidentiel et la tache urbaine (espace urbanisé) ont été déterminés à partir de l'analyse du GMES, millésime 2011, plus fine que la donnée « grand public » du Corine Land Cover (100 000ème)
[62] 129 008 / 445 041 logement (chiffre ERF 2013 / chiffre logement 2012 cadastre)

10%, en périphérie (8ème au 16ème), la proportion grimpe à 20%. Notons enfin qu'à l'intérieur même des périphéries, les chiffres diffèrent assez fortement. Les quartiers sud (notamment les 8ème et 9ème arrondissements) sont de loin les plus touchés par la fermeture résidentielle (respectivement 14 et 20,6% de la surface urbanisée). L'Est est aussi très concerné, tout comme une partie des quartiers nord. Si la frange la plus proche du littoral (16ème, 15ème et 14ème arrondissements) est encore relativement à l'écart, ce n'est pas le cas du 13ème arrondissement où certains quartiers (Château Gombert, les Olives, la Croix Rouge…) présentent des proportions parfois proches de celles des quartiers sud, « berceau historique » de la fermeture. Le tableau ci-dessous liste les quartiers où les proportions sont les plus importantes. On y trouve en premier lieu des quartiers de la moitié sud (7ème, 8ème, 9ème et 10ème arrondissements) suivis de près par certains quartiers de l'Est (12ème arr.) et du quart nord-Est (13ème arr.)

Palmarès des quartiers les plus cloisonnés

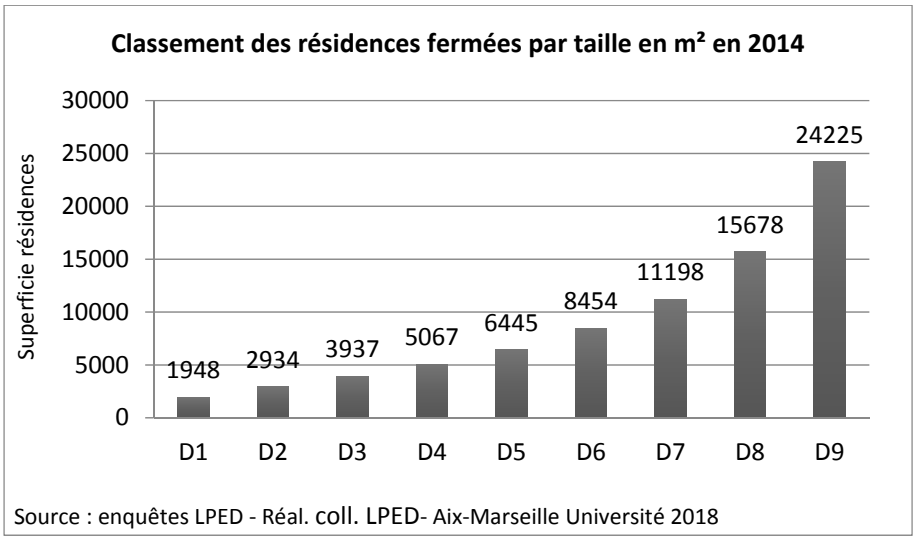
Arrondissement	Nom quartier	% de la surface urbanisée occupée	% logement ERF
8	LA PLAGE	51,5	35,7
9	LA PANOUSE	44,9	90
9	LE CABOT	41,3	80,7
10	SAINT TRONC	37,0	47,1
9	MAZARGUES	35,0	50,8
8	LA VIEILLE CHAPELLE	32,8	46,5
7	LE ROUCAS BLANC	30,4	19,4
4	PERIER	30,4	25,2
8	BONNEVEINE	29,8	57,1
9	SAINTE MARGUERITE	29,5	49,6
12	LA FOURRAGERE	28,9	49,7
13	LES OLIVES	24,8	26,2
13	LA CROIX ROUGE	24,4	38,7
9	SORMIOU	24,2	63,1
13	SAINT JEROME	22,4	33,8

Données : enquêtes LPED (2014)

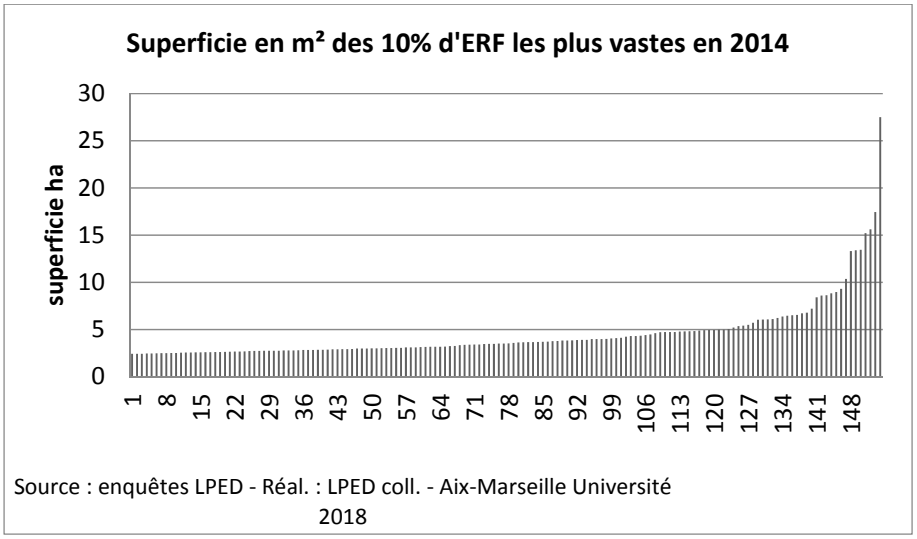
Graphique 2 Palmarès des quartiers les plus cloisonnés

La plupart des quartiers fortement touchés par la fermeture résidentielle (environ 1/5ème de la surface du quartier occupée) font partie de la seconde couronne d'urbanisation avec quelques points durs tels que le littoral sud (près de 50% dans certains quartiers), tout le 9ème arrondissement ainsi que l'Est. L'impression paysagère est souvent saisissante, tant la fermeture est désormais présente à Marseille. Il est cependant difficile de situer la ville par rapport à d'autres ensembles urbains de taille comparable, aucun relevé du genre n'ayant été produit.

1.1.1 Taille unitaire et types d'habitats des ensembles fermés



Graphique 3 Classement des résidences fermées par taille en m² en 2014



Graphique 4 Superficie en m² d'ERF les plus vastes en 2014

En moyenne, les résidences fermées sont de taille relativement modeste (11 300 m², 84 logements) mais ce chiffre cache des situations très disparates. La moitié d'entre elles n'excèdent pas 5 000 m², l'ensemble cumulé représentant 10% de la surface totale occupée par les ERF. En revanche, les 10% de résidences les plus vastes (plus de 27 000 m²) assemblent 40% de la superficie totale. Parmi elles, 32 dépassent 5 hectares, 8 excèdent même les 10 hectares. Ce sont pour la plupart des programmes immobiliers haut de gamme, réalisés à une période où les disponibilités foncières étaient plus importantes. Dans l'entre-deux guerres puis après-guerre. De vastes propriétés ont été vendues d'un seul tenant, servant d'assiette aux grands ensembles immobiliers. La colline Périer, compte plusieurs de ces résidences, certaines sont des ensembles de villas (les Alpilles, Parc Talabot), d'autres du collectif (super Cadenelle, les jardins de Thalassa). Dans les quartiers sud, certains

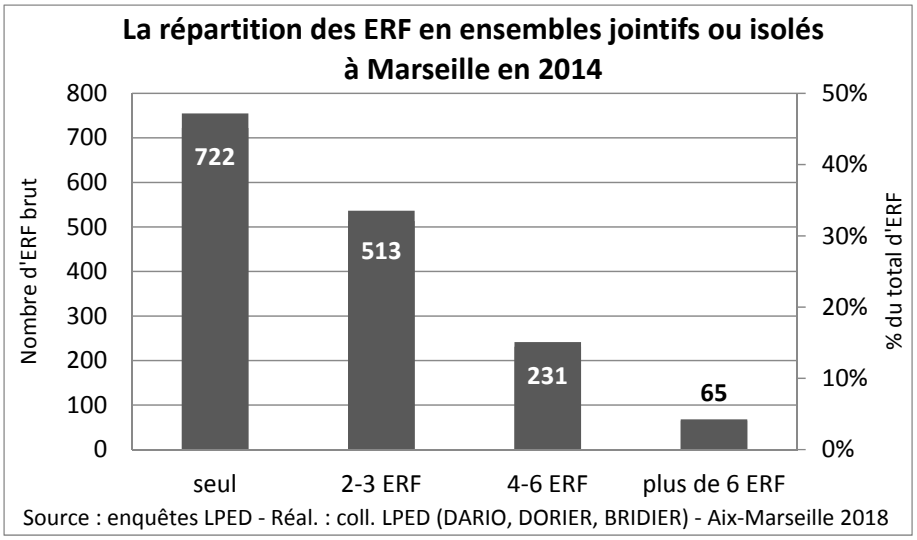
ensembles offrent même une certaine monumentalité : la résidence du Roy d'Espagne, sur les contreforts de Calanques (2214 logements, 51 ha) ou la Rouvière, plus grande copropriété d'Europe (27,5 ha, 2147 logements).

Planche 2 Typologie résidentielle des ensembles fermés

Photo 2-1 Ensemble mixte (collectif/individuel), années 2000, « La closerie toscane », 12ème arr
Photo 2-2 Ensemble collectif, années 2010, « Pré halcyone », 13ème arr.
Photo 2-3 Ensemble collectif, années 1950-60, Résidence « Valmante Michelet , 9ème aar.
Photo 2-4 Ensemble individuel, années 1920-30, « Lotissement Barry », 9ème arr.
Photo 2-5 Ensemble collectif, zone dense, centre-ville, « Villa d'Este », 7ème arr.
Photo 2-6 Cité HLM, années 1950-60, résidentialisée dans les années 2010, « Les genêts », 13ème arr
Photos : LPED

L'ensemble du spectre résidentiel (mis à part le bâti du centre ancien) est concerné mais les logements sont très majoritairement collectifs (72,1% des ERF, 87% des logements) contre 17,9% individuels (5% des logements) et 10% d'opérations mixtes (collectif et individuel dans le même ensemble : 8% des logements). En bref, le profil type de la résidence fermée à Marseille est plutôt un ensemble petit ou moyen collectif, ce qui la distingue du « modèle » de la *gated community* nord-Américaine, plutôt étendue et de type pavillonnaire (LE GOIX, 2003).

1.1.2 Effets d'agrégats



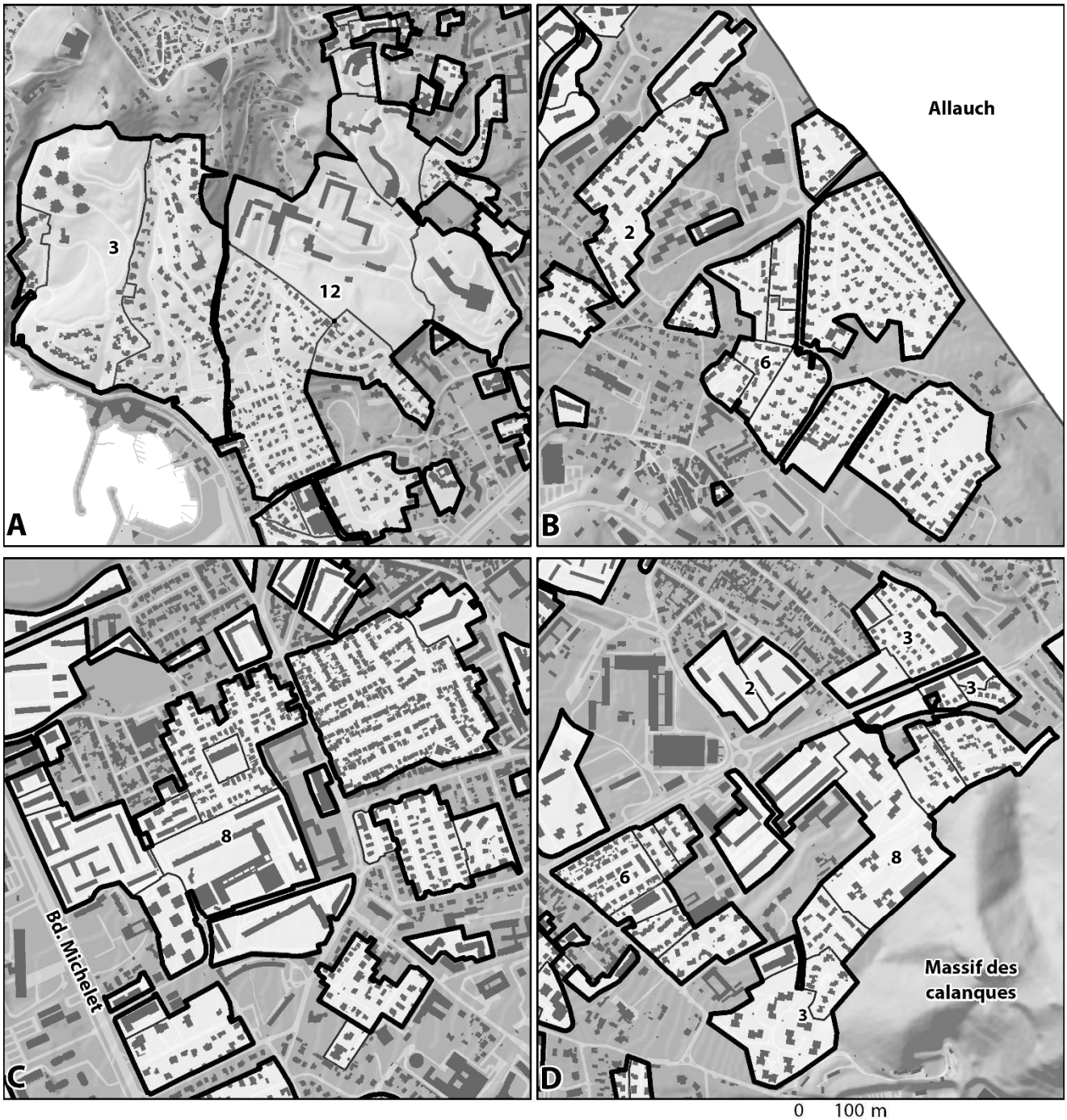
Graphique 5 La répartition des ERF en ensembles jointifs isolés à Marseille en 2014

La densité spatiale des résidences fermées est parfois si forte à Marseille qu'elles se réunissent en « clusters » ou agrégats définis comme tout groupe de 2 résidences ou plus mitoyennes, c'est-à-dire dont les clôtures sont jointives sur tout ou partie de leur tracé. Ces formes ont été mises en lumières lors de la première étude de relevé en 2010[63]. Des tests avaient été effectués à plusieurs pas de distance pour mesurer la mitoyenneté (2m, 5m, 10m…). Des hypothèses avaient été émises concernant leurs impacts sur les déplacements, que nous avons par la suite croisées dans le cadre de notre master 2 et de notre thèse.

53% des résidences de notre corpus sont accolées à au moins un autre ensemble, ce qui constitue près de 59% de la surface totale enclose. On compte en tout 280 agrégats résidentiels avec une forte variabilité de taille et en nombre d'individus. Si la moitié fait moins de 2,1 ha, les 10% les plus vastes se situent entre 7 et 50 ha (25% de la surface totale fermée à Marseille). Une majorité d'agrégat (159) contient seulement 2 individus, quelques-uns (16) comprennent 6 résidences ou plus, 12 pour le plus vaste. Dans leur majorité, chaque résidence comprise dans ces « clusters » est étanche par rapport à ses voisines. La clôture exclut les usagers de l'espace public mais aussi les voisins des résidences privées, ce qui accentue les détours à échelle locale puisque chaque ERF ménage sa propre sortie sur la voie publique.

[63] Notamment par Sébastien Bridier et Elisabeth Dorier

Agrégats de résidences fermées dans le tissu urbain marseillais (2014)



Données sur la fermeture

Résidences fermées

8 Agrégats (nb ERF)

Données de cadrage

Bâti

Îlots et emprise de voirie

Elévation / ombrage

Sources: IGN, BMPM, LPED - Auteur: coll. LPED (DARIO, DORIER, BRIDIER) - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 3 Les agrégats de résidences fermées dans le tissu urbain marseillais (2014)

Le caractère multicloisonné produit un environnement fragmenté à l'extrême. Dans de rares cas, la mutualisation des jardins communs privés a été concertée en amont (généralement dans le cadre de ZAC[64]) mais l'étanchéité de proche en proche demeure la règle principale. Ces agrégats se forment selon des logiques diverses d'un secteur à l'autre.

Dans les quartiers à proximité de l'hypercentre (Ste. Marguerite, 9ème arr., carte 3 encadré C) il s'agit d'ensembles anciens fermés *a posteriori* par mimétisme spatial. La proximité de certaines centralités (le stade Vélodrome en l'occurrence) a joué un rôle considérable dans la dynamique de fermeture. Les ensembles de la colline Périer (encadré A) ont aussi été fermés *a posteriori* mais plus précocement que dans le reste des quartiers suds. Deux agrégats de 15 résidences séparés seulement par un étroit chemin piétonnier forment un ensemble intraversable de 80 ha. La présence d'un tel *continuum* est un reliquat direct de l'incapacité de la Ville à ménager un axe traversant lorsque le secteur s'est urbanisé après-guerre (cf. chap. 4 6.3.2). Ailleurs, la fermeture de proche en proche répond moins à des logiques d'entre-soi qu'à une offre stéréotypée et groupée d'ensembles fermés. Le quartier des Olives dans le 13ème arr. (encadré B) a connu une importante dynamique d'urbanisation au tournant des années 2000. Les programmes immobiliers se sont multipliés suivant le modèle des ensembles pavillonnaires avec voirie en cul-de-sac et superposition de fermeture étanche. La généralisation voire la banalisation de la forme fermée est particulièrement visible dans ces secteurs d'urbanisation récente. Dans le 10ème arrondissement enfin (encadré D), les agrégats d'anciennes résidences (copropriétés années 1950-69, lotissements…), en position de frange (contact du massif des Calanques) jouent un rôle de barrière au parc national[65] (DORIER, DARIO, 2016).

La généralisation des agrégats pose de nombreuses questions. Leur constitution peut résulter d'une somme de décision prises au coup par coup par les associations de propriétaires ou apparaître « tels quels ». Dans ce cas, l'agrégat résulte du projet et de l'aménagement d'un ou plusieurs promoteurs, éventuellement validés par les pouvoirs publics dans le cadre d'une ZAC. Ces ensembles parfois très vastes constituent des « coupures » surfaciques (HERAN, 2009, 2011) au même titre qu'un tènement industriel ou commercial. Les fermetures souvent étanches d'une résidence à une autre, font de ces agrégats des ensembles polyfragmentés, ce qui nuance l'idée d'entre-soi, généralement attachée au phénomène de fermeture. Sur la colline Périer, certaines résidences mitoyennes, partagent le même niveau social mais sont concurrentes sur le plan des usages. La résidence Cadenelle et le lotissement Flotte (quartier Périer, 8ème arr.) se livrent par exemple depuis plusieurs décennies une « guerre des portillons » (DORIER el *al*., 2010). L'entre-soi concerne davantage chaque résidence prise unitairement mais plus difficilement des secteurs. A la limite, s'affirme-t-il dans d'autres pratiques (fréquentation des mêmes lieux de loisir, de scolarité…) (DORIER et *al*., 2010, AUDREN, 2015).

[64] Zone d'aménagement concertée

[65] Le parc national des Calanques, crée en 2012 est un des 10 parcs nationaux français, l'accès à certaines de ses « entrées » est rendu plus difficile par le positionnement des résidences fermées

1.2 Un élargissement de la base sur les résidences fermées

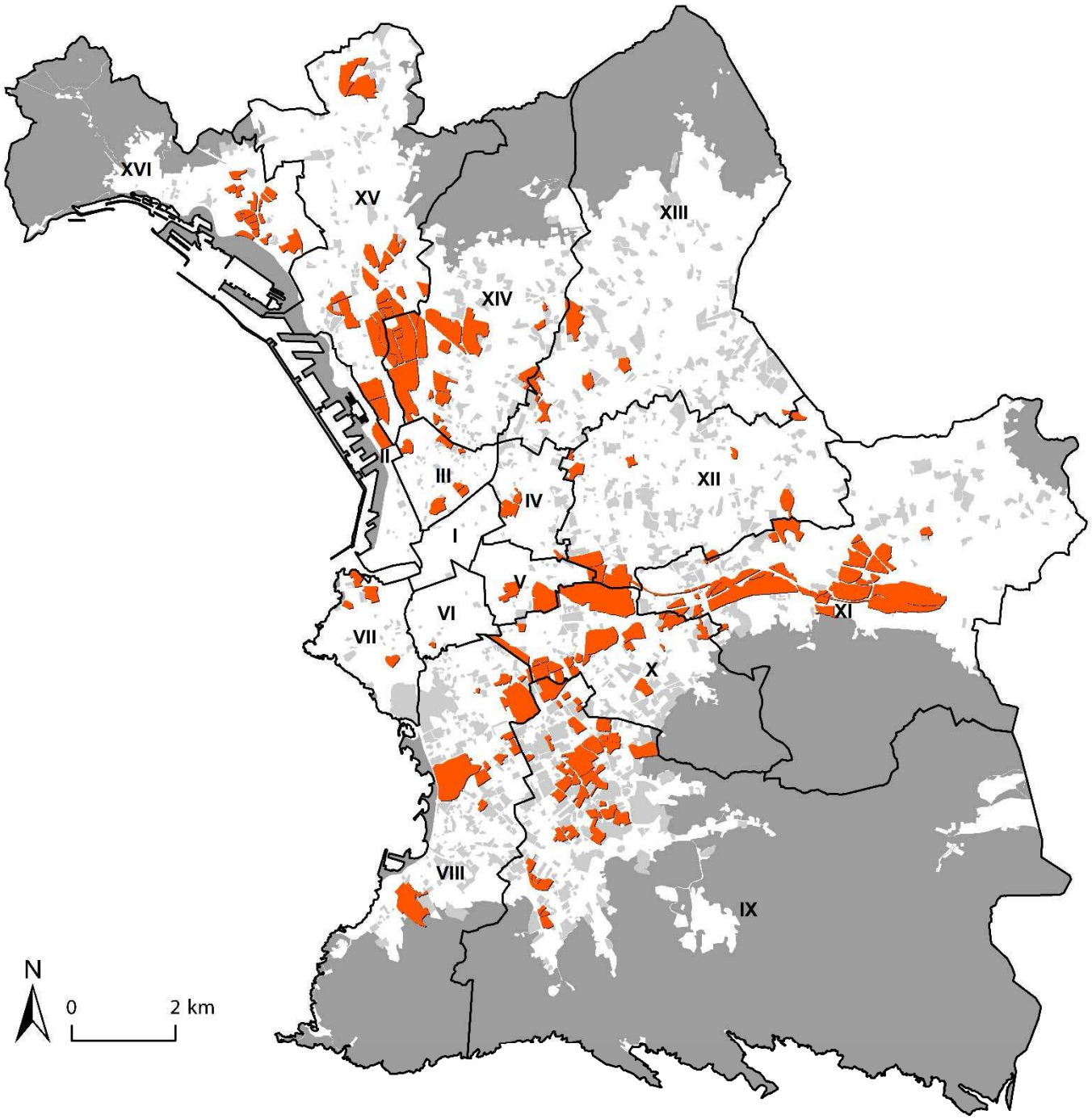
1.2.1 Les obstacles indépendants sur voie

Les travaux menés à Marseille n'ont pas porté que sur la fermeture résidentielle au sens strict mais aussi sur d'autres objets, rentrés dans la catégorie large des « coupures » à échelle fine. Au cours de l'étude de 2012-2014, les « obstacles » ont ainsi été pris en compte, 390 ont été relevés. Certains sont « formels », ce sont notamment les plots, barrières et autres chicanes, très présentes au centre-ville (disposés par la municipalité pour piétonniser certaines zones), d'autres, plus nombreux, sont spontanés. Marseille compte sur ses voies, une impressionnante collection de rochers « tombés du camion », murs, grillages montés dans la nuit, chicanes, plots… L'objectif est généralement d'empêcher le passage des véhicules (voitures ou deux-roues). Les obstacles sont dits « indépendants » puisqu'ils ne font pas partie du périmètre d'une résidence (ce sont alors des accès) ou d'un « ensemble non résidentiel fermé ». Un enrochement ponctuel aura donc été relevé mais pas une barrière donnant accès à un parc public.

Planche 3 Diversité des obstacles posés sur voie

Photo 3-1 Barrières bétonnées, 12ème arr.
Photo 3-2 grillage monté sur voie, 13ème arr.
Photo 3-3 Plots et agglomérés bétonnés, 11ème arr.
Photo 3-4 Plots, 4ème arr.
Photo 3-5 Chicanes, 9ème arr.
Photo 3-6 Rochers, 9ème arr.
Photos : LPED

la fermeture non résidentielle à Marseille en 2014
Une étude exploratoire



Données sur la fermeture

- Ensembles non résidentiels fermés
- Ensembles résidentiels fermés

Données de cadrage

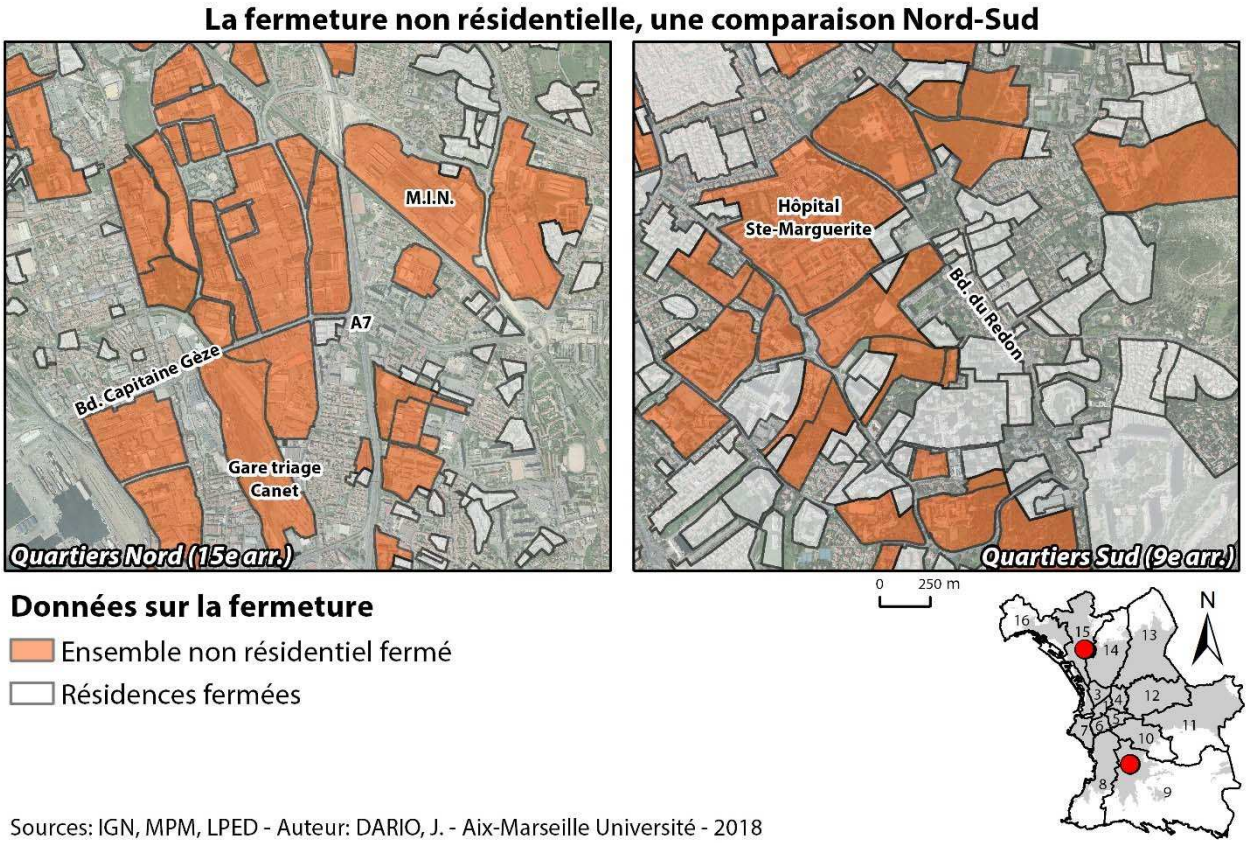
- Arrondissements
- Espace non bâti

Sources: LPED, VdM, GMES, Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

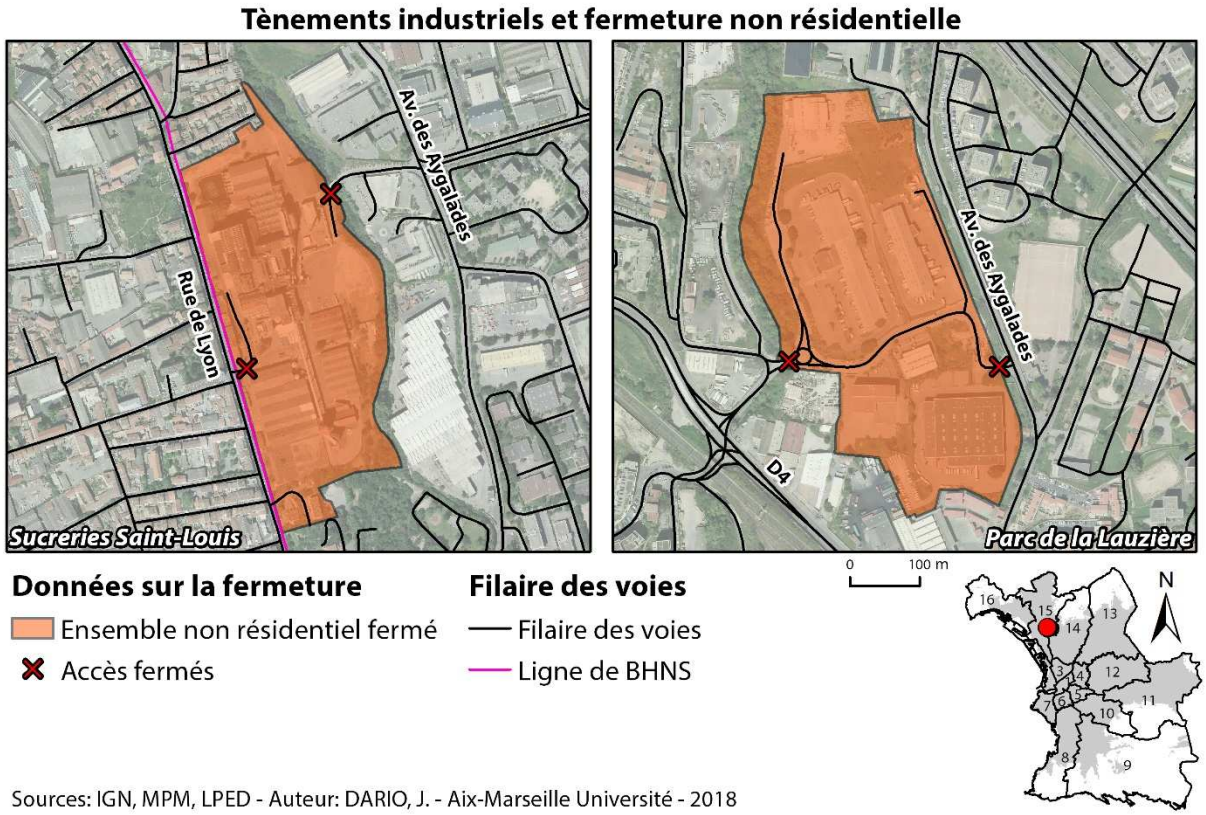
Carte 4 La fermeture non résidentielle à Marseille en 2014

1.2.2 Les ensembles non résidentiels fermés

A des fins de prospective et pour répondre à une demande ciblée de l'agence d'urbanisme (AgaM), nous avons effectué un pré-relevé des surfaces correspondant à des « ensembles non résidentiels fermés » (ENRF) sur certains secteurs. L'information sur les « coupures » intra-urbaines n'est que partielle puisqu'elle ne concerne que des « tènements » de nature diverse (hôpitaux, parcs publics, zones industrielles ou de service contenant de la voirie…) et non du linéaire (voies de chemin de fer, autoroute…). Il s'agit donc d'un traitement exploratoire à valider sur le terrain. D'une part, la présence d'un périmètre ne signifie pas que la fermeture soit complète et étanche. Un parc public est par exemple ouvert la journée mais souvent fermé à partir de 19h. De même, une industrie n'est ouverte qu'aux employés de l'entreprise. Le site Saint-Charles de la faculté dispose depuis maintenant plusieurs années d'un service de sécurité refusant l'entrée à toute personne extérieure. Il s'agit bien sûr de logiques entièrement différentes de celles des espaces résidentiels. La fermeture partielle d'un parc, d'un hôpital ou de l'université répond à des logiques de sécurité publique, celle d'une zone industrielle ou commerciale au droit des entreprises, mais le résultat est le même. Il s'agit de périmètres contenant de la voirie, que les usagers extérieurs ne peuvent librement pratiquer.



Carte 5 La fermeture non résidentielle, une comparaison nord-sud



Carte 6 Tènements industriels et fermeture non résidentielle

Planche 4 Les ensembles non résidentiels fermés

Photo 4-1 L'entrée des sucreries Saint-Louis, 15ème arr.
Photo 4-2 'entrée du parc de la Lauzière, 15ème arr.
Photos : LPED

La carte 4 et les cadrages (carte 5 et 6) ci-dessus renvoient deux informations importantes. Dans les quartiers sud et notamment le 9ème arr. (carte 5 encadré droite), on observe l'importance exceptionnelle des ENRF. Si on les cumule à la fermeture résidentielle, l'espace apparaît massivement cloisonné, ce qui questionne la perméabilité urbaine. Dans les quartiers nord (14ème,

15ème arr. notamment) et dans la vallée de l'Huveaune (11ème arr.), très industriels, les résidences fermées sont moins présentes que les tènements et autres coupures. Un ensemble tel que les sucreries Saint-Louis (carte 6, encadré gauche) dans le quartier éponyme constitue un vaste ensemble intraversable de près de 10 ha, situé entre la rue de Lyon, sa toute récente ligne de BHNS[66], et l'avenue des Aygalades. D'ailleurs, certaines logiques de diffusion de la fermeture, bien identifiées dans le cas des ensembles résidentiels semblent s'appliquer aussi aux ENRF. Le parc de la Lauzière dans le quartier des Aygalades (15ème arr.) (carte 6, encadré droite) en est pour nous un exemple. La comparaison de différents jeux de photos montre que l'accès du côté de l'avenue des Aygalades ouvert en 2009 a été doté d'un portail étanche entre 2011 et 2014[67].

Planche 5 Dynamique de fermeture dans les ensembles non résidentiels fermés

Photo 5-1 L'entrée du parc de la Lauzière en 2009, 15ème arr.
Photo 5-1 L'entrée du parc de la Lauzière en 2014, 15ème arr.
Photos : Google street view (2009), LPED

La voie constitue un raccourci entre l'avenue des Aygalades et la départementale n°4. Dans des quartiers marqués par une relative faiblesse de la trame viaire, le retrait de tels itinéraires a un impact maximisé. Si la prise en compte des ensembles non résidentiels et plus généralement les coupures intra-urbaines n'ont pour l'heure qu'une dimension prospective, elles constituent une extension possible et même nécessaire pour compléter l'appréhension des impacts de la fermeture.

2. Dynamiques, contextes et motivations de la fermeture résidentielle

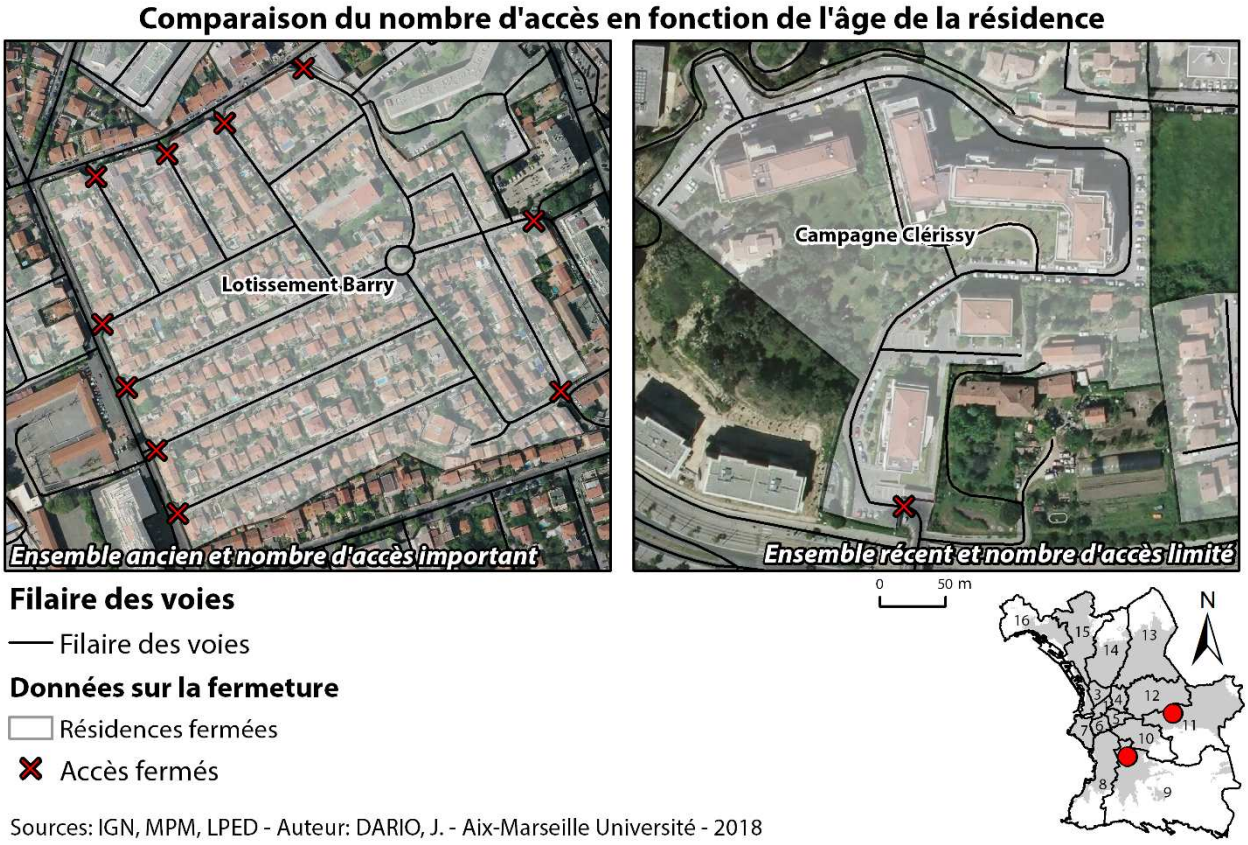
Après avoir observé les principaux traits du phénomène de fermeture résidentielle (répartition spatiale, traits généraux), nous abordons maintenant les caractéristiques « internes » (niveau de sécurisation, aménités internes) avant d'évoquer leur diffusion dans le temps, certaines motivations d'apparition et les contextes socio-spatiaux.

[66] Bus à Haut Niveau de Service
[67] Déterminé par comparaison de l'orthophoto haute résolution de 2011 et celle de 2014

2.1 Des niveaux d'accès et de sécurité différenciés

Planche 6 Diversité des accès des résidences fermées

Photo 6-1, Portail et portillon étanches, lotissement Coin Joli 9ème arr.
Photo 6-2 Portillon étanche, résidence le Verlaine 9ème arr.
Photo 6-3 Barrière levante, résidence les régates 8ème arr.
Photo 6-4 Chaîne, Ensemble Bernabo, 15ème arr.
Photo 6-5 Plots amovibles, résidence le Burel, 14ème arr.
Photo 6-6 Chicanes et barrière levante, villas marines, 8ème arr.
Photos : LPED



Carte 7 Comparaison du nombre d'accès en fonction de l'âge de la résidence

Nous avons localisé 2195 portails d'accès véhicules et 2505 accès piétons, soit une moyenne de 1,4 accès véhicules et 1,6 accès piétons par ensemble mais ces valeurs cachent de fortes variations d'une résidence à une autre, le maximum se situant à 11 accès véhicules. Une majorité de résidences ne comporte qu'un seul accès (66%) mais les accès multiples ne sont pas rares. Un facteur de différenciation est la date de construction des résidences. On compte en moyenne 3,85 accès (piétons et véhicules confondus) pour les résidences des années 1920-70 alors que les ensembles des années 2000 et suivantes n'en comprennent que 2,5. Dans les lotissements anciens à la trame maillée ou les copropriétés (années 1950-60) conçues comme des « morceaux de ville », la fermeture n'a clairement pas été envisagée dans le plan d'origine et pour cause, la voirie était souvent destinée à rejoindre le domaine public. La fermeture y apparaît d'autant plus inadaptée et dispendieuse. Un lotissement comme le Barry dans le 9ème arrondissement compte par exemple 10 accès doubles (piéton et véhicule) pour autant de voies…

Au cours de nos phases d'enquête, nous n'avons jamais constaté de démontage d'accès. Ceux-ci se sont parfois même « durcis » (passage d'un dispositif perméable aux piétons à un autre plus étanche par exemple). Dans les ensembles récents, le faible nombre d'accès semble être la règle. Certes, les résidences construites post-2000 sont en moyenne moins étendues que les ensembles anciens, ce qui suppose un linéaire de voie et donc un nombre d'accès plus restreint. Pour autant on note de plus en plus un modèle stéréotypé : résidence petit collectif (R+4, R+5 maximum), voie de desserte enclavée raccrochée à la voie publique principale et fermeture étanche (portail + digicode). Ces

facteurs pris ensembles donnent des ensembles « mis en sécurité » où la limite public/privé est clairement établie.

Planche 7 La sécurisation des ensembles fermés – les caméras de surveillance

Photo 7-1 Caméra, lotissement du Roucas Plage, 8ème arr.
Photo 7-2 Panneau d'avertissement, résidence du boulevard Vezien, 8ème arr.
Photo 7-3 Panneau d'avertissement, Square Velten, 4ème arr.
Photo 7-4 Portail et caméras, Parc Talabot, 8ème arr.
Photos : LPED

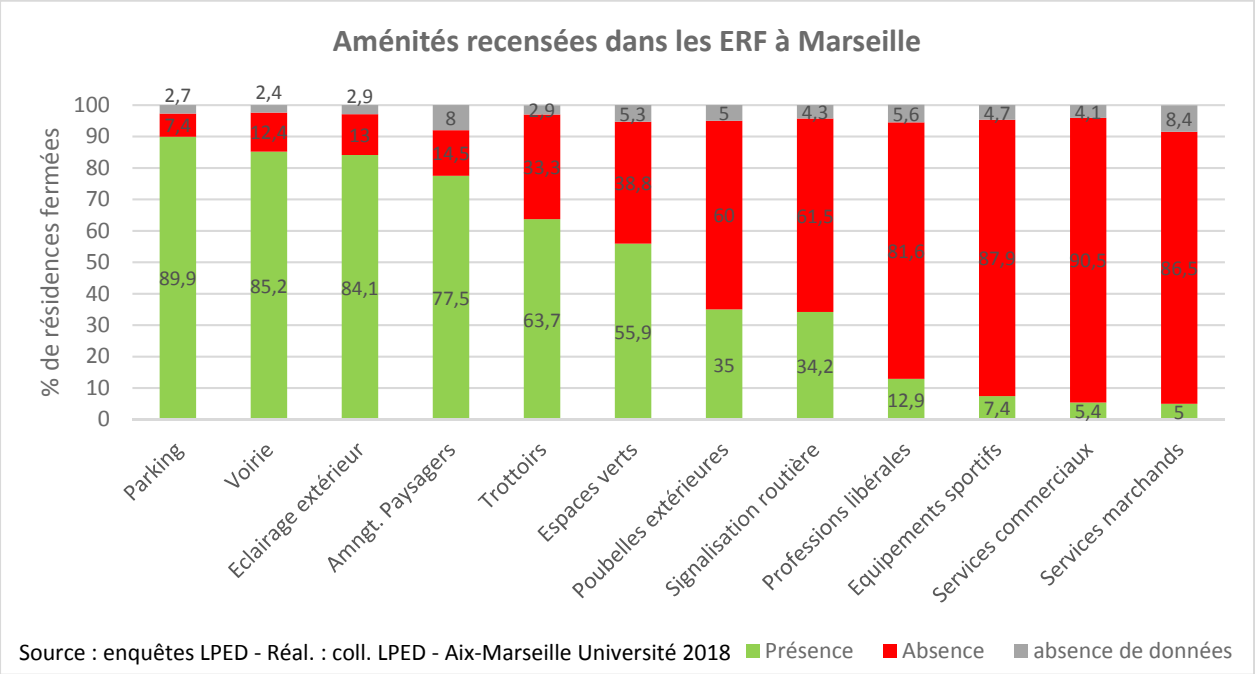
Les dispositifs de sécurité complètent la fermeture des accès. En 2014, seules 3,7% des résidences étaient équipées de caméras de surveillance (pour la plupart factices) mais la tendance est à l'augmentation (37 nouveaux ensembles s'en sont équipés entre 2010 et 2014). Ils concernent autant des résidences très aisées que des ensembles de niveau social moyen en butte avec des contextes difficiles. Aux Castors du Merlan (14ème arr.) à proximité de cités dégradées, une frange de propriétaires a milité en faveur de la pose de dispositifs étanches (surmontés de barbelés) et l'installation de caméras comme l'on montré les travaux de Gwenaëlle Audren (2008).

Planche 8 La sécurisation des ensembles fermés – les gardes à l'entrée

Photo 8-1 Le « checkpoint » de la résidence de la Cadenelle/super Cadenelle, 8ème arr.
Photo 8-2 Garde à l'entrée, Jardins de Thalassa, 8ème arr.
Photos : Anke Doberauer, LPED

28% des résidences sont dotées d'un gardien mais celui-ci cumule le plus souvent une fonction d'entretien, de jardinage… moins d'1% imposent des contrôles aux entrées et aux sorties (planche 8) et disposent donc d'un service de sécurité dédié. Il s'agit d'ensembles particulièrement aisés où les niveaux de sécurité important participent de l'exclusivité du lieu. Dans la résidence de la Cadenelle par exemple (photo 8-1), les gardiens reconnaissent les voitures des résidents grâce à un macaron collé sur le pare-brise, les visiteurs sont dûment enregistrés après un appel au propriétaire à l'origine de l'invitation. L'enregistrement des caméras est vérifié en temps réel par un gardien dédié, la société est même équipée d'une voiture dont les couleurs s'inspirent de celles de la police de Nashville (!). Très ostentatoires, ces cas restent assez rares, en-dehors du contexte marqué de la colline Périer, où d'autres résidences (Parc Talabot, Roucas Plage…) se sont lancées depuis le tournant des années 2010 dans une « course à la sécurisation ». De par son coût prohibitif, la présence d'un ou plusieurs gardiens dédiés n'est que peu répandue à la différence d'autres terrains (Amérique latine, Afrique du sud…) où la figure du garde à l'entrée est bien plus commune, y compris dans des ensembles de niveau moyen.

2.2 Aménités et équipements internes, les enjeux de l'exclusivité



Graphique 6 Aménités recensées dans les ERF à Marseille en 2014

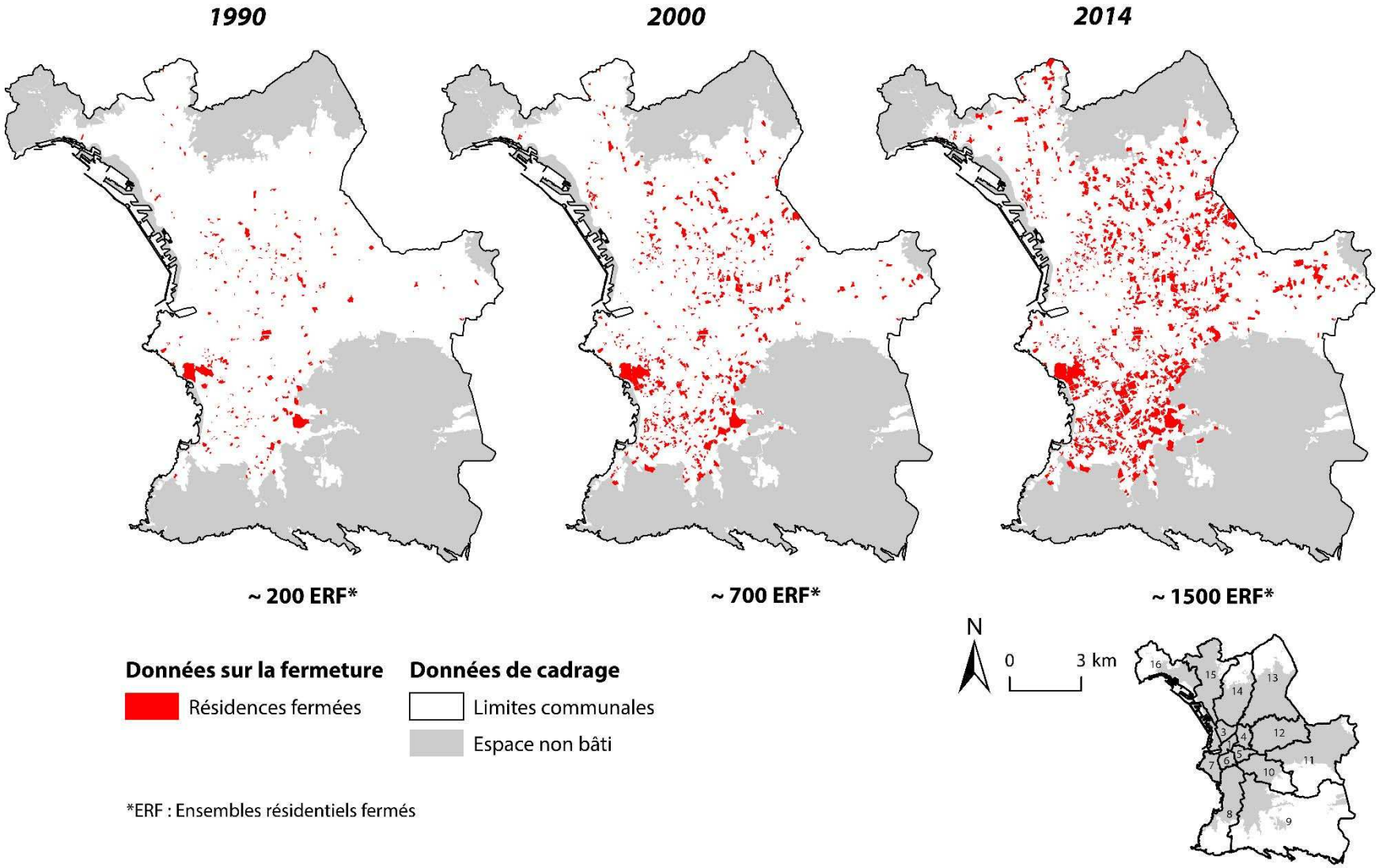
Si la *gated community* renvoie dans l'idéal commun à des ensembles disposant d'une large palette d'équipements, participant de leur *standing*, soulignons qu'à Marseille les aménités résidentielles sont le plus souvent limitées. Le dénominateur commun de la quasi-totalité des résidences est le parking, c'est d'ailleurs le principal enjeu de la fermeture, puisque cette dernière garantit un stationnement individuel. Les aménagements paysagers (77%) contrebalancent le mauvais état et/ou le déficit des espaces publics, assez marqué à Marseille, surtout lorsqu'ils sont complétés d'espaces verts (56%). Les services marchands et les commerces ne concernent qu'une minorité de résidences (5%), le plus souvent des copropriétés des années 1950-60 pensées dans une optique fonctionnaliste. La fermeture n'y est activée que le soir pour laisser un accès aux commerces, elle fait d'ailleurs l'objet de fortes divergences, notamment entre les commerçants (généralement contre la fermeture) et la frange profermeture de la résidence.

La présence de services et de réseaux publics à l'intérieur des enclosures constitue un véritable enjeu. Précisons que près de 60% des résidences bénéficient d'un ramassage public des ordures alors même qu'elles sont fermées. Il n'est de même pas rare de trouver de l'éclairage public à l'intérieur de ces ensembles, ce qui pose le problème de l'entretien par les services compétents.

Planche 9 Les aménités des ensembles résidentiels fermés

Photo 9-1 Terrain de pétanque, clos Poggio, 13ème arr.
Photo 9-2 Aménagements paysagers, résidence 154 rue de Breteuil, 6ème arr.
Photo 9-3 Terrain de football, val aux grives, 15ème arr.
Photo 9-4 Places de parking privatives, campagne Clérissy, 11ème arr.
Photo 9-5 Commerces intérieurs, Parc Sévigné, 9ème arr.
Photo 9-6 Aménagements paysagers et espaces vert (ancien domaine de la bastide), Résidence Valmante-Michelet, 9ème arr.
Photos : LPED

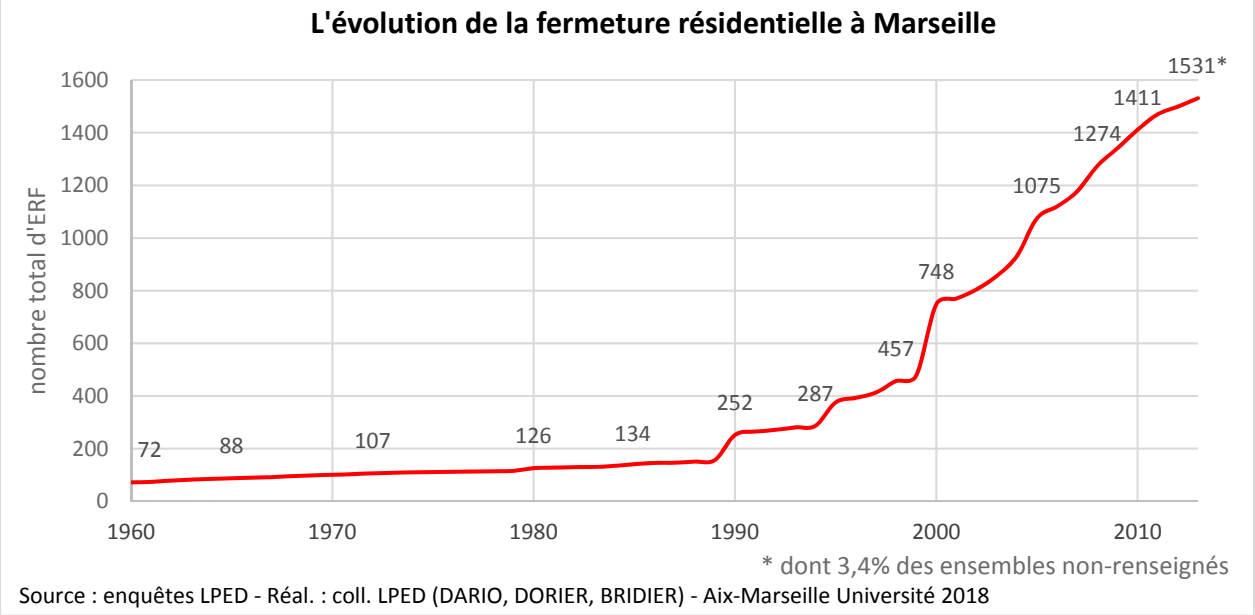
L'évolution de la fermeture résidentielle à Marseille



Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: coll. LPED (DARIO, ROUQUIER, DORIER, BRIDIER) - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 8 l'évolution de la fermeture résidentielle à Marseille

2.3 Dynamique temporelle de la fermeture résidentielle



Graphique 7 L'évolution de la fermeture résidentielle à Marseille

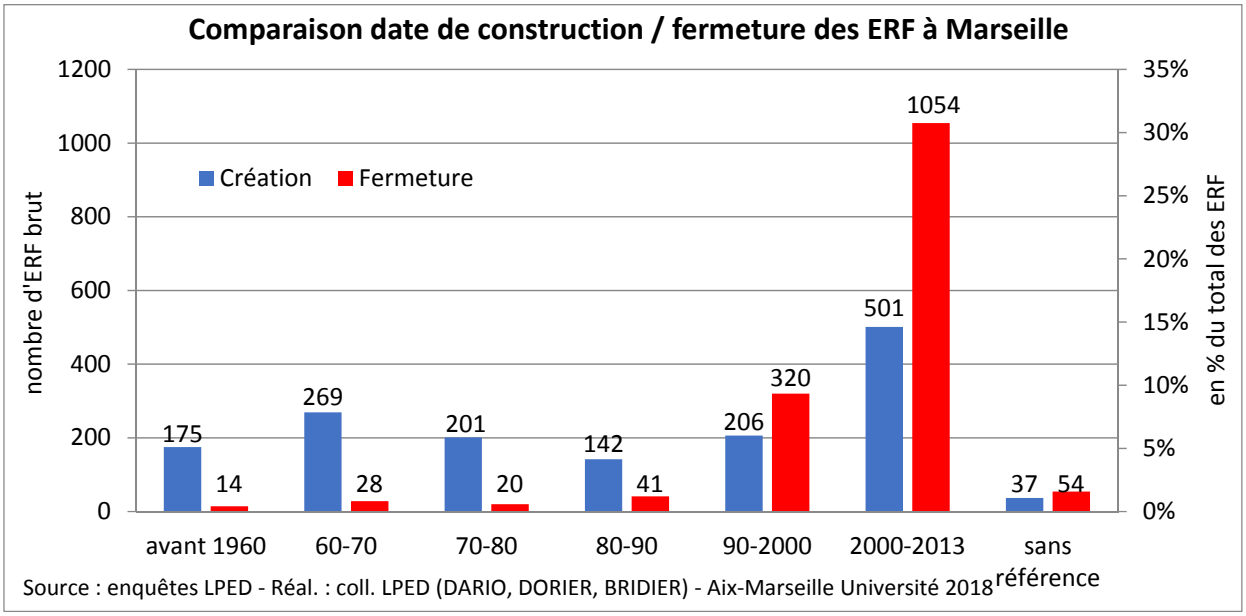
La fermeture résidentielle, omniprésente dans le paysage résidentiel, est pourtant récente à Marseille. La dynamique s'amorce durant la décennie 1990-2000 avant de se massifier au tournant des années 2000. 86% des fermetures sont ainsi postérieures à 1990, 67% datent même d'après 2000. Toutes les parties de la ville n'ont pas été touchées au même moment. Les quartiers sud sont les premiers concernés dans le courant des années 1990 avec une précocité importante dans les périmètres exclusifs de la colline Périer et de la corniche Kennedy. Les premières résidences sécurisées y apparaissent dès les années 1970-80, confortant l'exclusivité déjà marquée du lieu.

La reprise démographique de Marseille et les effets de la desserte TGV au début des années 2000 jouent aussi un rôle important. La production de logements passe de 2500 en 2000 à 3 500 en 2005 et 4 600 en 2012[68], en majorité fermés. Les « produits fermés » se multiplient, dans certains périmètres ouverts à l'urbanisation (les Olives, la Croix Rouge, Château Gombert…). Des espaces majoritairement agricoles se couvrent en quelques années de résidences fermées en accession, principalement destinées aux classes moyennes. Une dernière dynamique faible numériquement mais en croissance constante mérite d'être soulignée, celle des clôtures dans les périmètres de renouvellement urbain récents : ZAC, proximité du tramway, de la rocade intérieure (L2) et dans les zones de rénovation urbaine (PNRU). Dans les secteurs investis par la politique de la ville, la résidentialisation des ensembles HLM (58 à Marseille dont 14 apparus entre 2010 et 2014) est utilisée comme un outil de redéfinition socio-spatiale, elle s'articule à la création de résidences « à taille humaine » succédant aux barres foudroyées. L'allègement fiscal (TVA à 5,5%, exonérations temporaires de taxe foncière…) dans un tampon de 500m autour des périmètres de rénovation

[68] Chiffres de l'observatoire de l'habitat de l'AgaM : http://www.agam.org/fr/publications/observatoire-de-lhabitat.html

dope la production de logements supposés introduire davantage de « mixité sociale » (DORIER et *al*., 2012).

2.4 De la fermeture improvisée aux produits immobiliers standards



Graphique 8 Comparaison date de construction / fermeture des ERF à Marseille

Dans un peu plus de la moitié des cas, l'apparition de la fermeture ne correspond pas à la date de création de la résidence. 52% des résidences de notre corpus étaient déjà construites en 1990, mais seules 7% étaient déjà fermées (voir graphique 8). De nombreuses résidences aujourd'hui fermées ont donc été conçues ouvertes et le sont d'ailleurs restées pour certaines pendant des décennies. 55% des résidences référencées (805) ont été fermées *a posteriori*. Depuis le tournant des années 2000, la multiplication des fermetures transforme certains espaces urbains perméables en des zones particulièrement cloisonnées. Les motivations sont comme nous le verrons diverses. Un facteur structurel est la présence de voies privées. Notons simplement qu'une grande partie de ces clôtures a été érigée sans autorisation délivrée par les services compétents[69], ce qui a contribué dans un premier temps à rendre le phénomène peu visible par les pouvoirs publics.

Autre phénomène, celui des fermetures à la construction, qui représentent 45% de notre corpus. Cette dynamique a largement été investiguée ailleurs en France (BILLARD & MADORE, 2010, MADORE, 2012). Un modèle stéréotypé s'est progressivement généralisé au cours des vingt dernières années, sous l'impulsion de grands groupes de la promotion immobilière. Monné-Decroix semble avoir fait figure de précurseur, rapidement imité et supplanté par d'autres groupes (Bouygues Immobiliers, Nexity Georges V, Kaufman & Broad…), dans les grandes mais aussi petites

[69] La pose d'une clôture était jusqu'à la réforme des autorisations de construire de 2014 soumises à un permis de construire. Elles doivent désormais faire l'objet d'une simple déclaration préalable dans les communes qui désirent garder cette prérogative (cf. annexes I.2.2). L'absence d'autorisation rend la fermeture irrégulière mais pas nécessairement démontable si les voies sont bien privées, les services municipaux se concentrant davantage sur les cas d'empiètement sur le domaine public de voirie

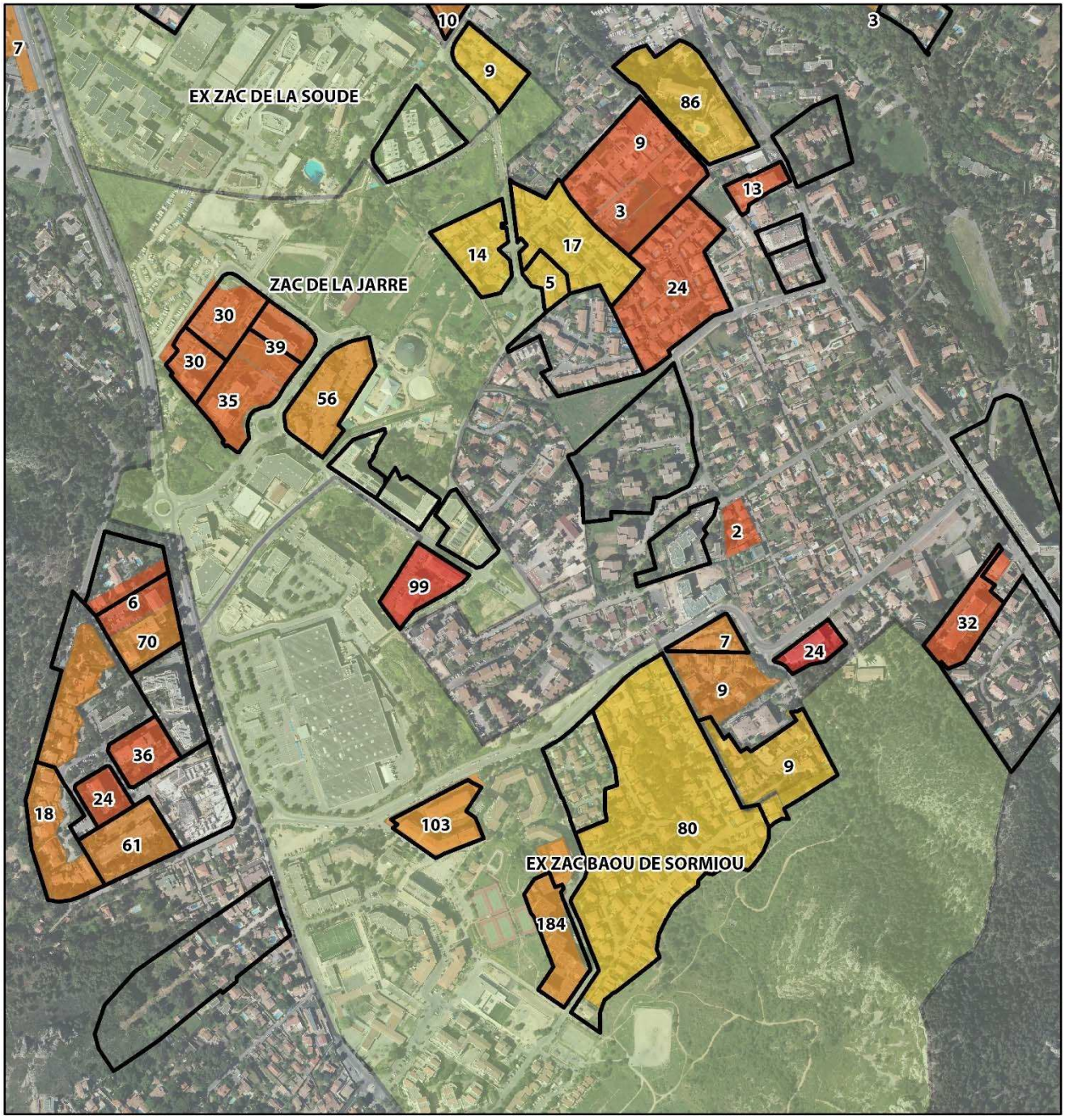
et moyennes villes françaises (GLASZE & MADORE, 2003, MADORE & BILLARD, 2005). Les observations sur le terrain marseillais ont montré la convergence d'intérêts entre promoteurs privés et politiques publiques (DORIER et *al*., 2008, 2010). La reprise démographique, l'ouverture de zones à l'urbanisation et la volonté de « refaire la ville sur la ville » suscite l'intérêt des groupes de promotion mais aussi de la Ville, soucieuse d'équilibrer ses finances *via* la vente de terrains (quand elle est propriétaire de l'emprise) et la perception de taxes locales. La résidence fermée s'impose comme un instrument de choix pour insérer de la « mixité sociale » dans des zones de renouvellement urbain (ZUS, périmètres PNRU…) et/ou d'attirer des ménages solvables dans le cadre d'opérations d'ensemble dans des périmètres valorisés (ZAC) (*Ibid*.)

Il s'agit pour les 2/3, d'ensembles construits après 2000 à Marseille. L'observation d'orthophotographies de versions différentes a aidé à l'identification de ces résidences, le portail étant parfois posé avant la livraison de l'ensemble.La construction de résidences fermées dès l'origine constitue une tendance. Le nombre moyen d'ensembles construits fermés était de 1,4 par an entre 1930 et 1990, le chiffre passe à 12,4 lors de la décennie 1990-2000 puis à 39,7 entre 2000 et 2009, la dynamique ne semble d'ailleurs pas s'essouffler puisque l'on compte environ trente ensembles par an entre 2010 et 2014. La forte reprise démographique et résidentielle explique la hausse de ces ensembles, notamment après 2000.

Le croisement avec les permis de construire délivrés entre 1993 et 2013[70] montre que près de 60% des ensembles neufs ont été livrés fermés. Dans les arrondissements périphériques (du 8ème au 16ème) la proportion monte à 72% du total. Enfin, dans 31 quartiers (sur 111), la proportion dépasse même les 80%. Ce sont principalement les zones investies par la promotion immobilière de ces vingt dernières années. L'ensemble fermé joue le rôle de produit d'appel tant dans des périmètres de renouvellement urbain marqués par la proximité de cités dégradées autant que dans des zones ouvertes à l'urbanisation d'un niveau social moyen à haut. Il est même désormais rare de trouver un programme immobilier conçu ouvert tant le modèle semble installé. Dans certains périmètres, la carte des logements produits coïncide presque parfaitement avec le relevé des résidences fermées. L'utilisation de données exhaustives, géolocalisées… permet de prouver, chiffres à l'appui, de la réalité d'une tendance marquée à la construction marquée. Marseille est le seul terrain où une telle mise en contexte a été opérée.

[70] Base SIG des permis de construire de plus de 5 logements 1993-2013 à Marseille (réal. AgaM)

Production de logements et fermeture résidentielle en 2014



Ensembles de + de 5 log. 1993-2013

Date de livraison et nb. log.

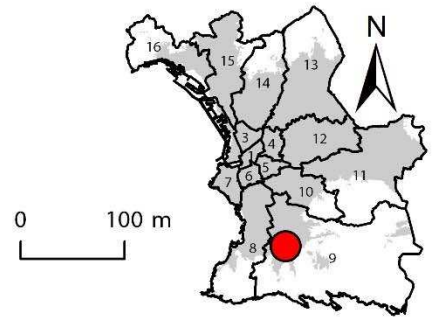
- 1993 - 1995
- 1995 - 2000
- 2000 - 2005
- 2005 - 2010
- 2010 - 2013

Périmètres publics

- ZAC et ex ZAC

Données sur la fermeture

- Résidences fermées



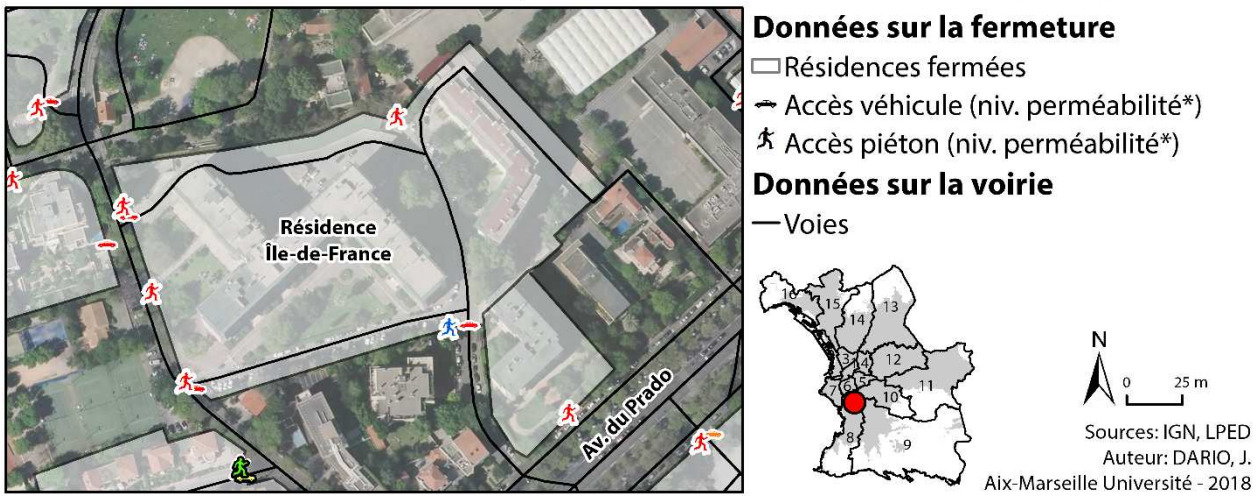
Sources: IGN, AgaM, VdM, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 9 Production de logements et fermeture résidentielle

2.5 La fermeture résidentielle et ses motivations

Une distinction fondamentale à faire pour comprendre la question complexe des motivations de la fermeture tient déjà au type de résidence. Les logiques sont radicalement différentes pour les ensembles livrés fermés et ceux qui sont fermés *a posteriori*. Si pour les premiers, les motivations sont en fait des stratégies de groupes de promotion, les murs, portails… des seconds résultent de la volonté des propriétaires. Un paradigme doit être interrogé : celui de la sécurité. On aurait tort d'appliquer trop rapidement la grille de lecture des *gated communities* aux Amériques, en Afrique du sud… où ces formes répondent tant à une volonté d'entre-soi marquée, touchant les couches aisées et moyennes, qu'au besoin de se prémunir d'une insécurité et d'une violence urbaine, parfois considérable. Le mur, le portail, accessoirement le garde, traduisent une « écologie de la peur » (DAVIS, 1998), loin d'être fantasmée dans certains contextes.

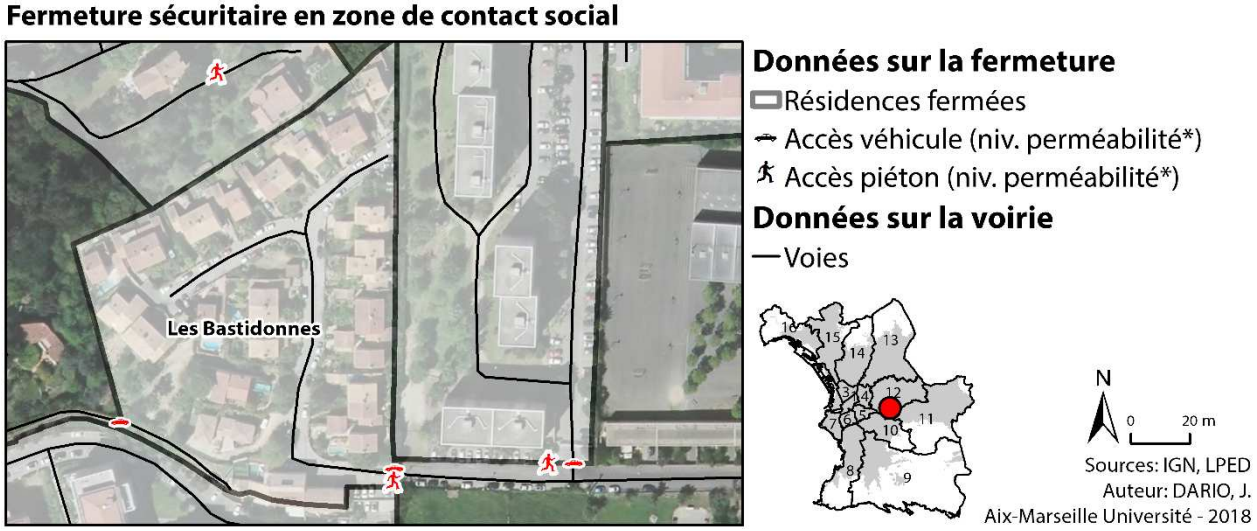
Les premières études lancées au LPED sur la question de la fermeture résidentielle (AUDREN, 2008, AUDREN & GARNIAUX, 2007, HOAREAU, 2009, DORIER et *al*., 2010, TOTH, 2012) et d'autres en cours (TOTH, en cours) ont largement creusé la question des motivations Pour y faire suite, nous avons dressé une typologie de formes, suivant les contextes et les motivations. Il est indéniable qu'un discours sécuritaire, souvent assez « dur », se soit affirmé depuis plusieurs années, à Marseille notamment. La question de l'insécurité physique et matérielle est apparue régulièrement au cours de nos visites de terrain, quel que soit le contexte socio-spatial.



Carte 10 Fermeture sécuritaire dans les « beaux quartiers », la résidence Île-de-France (8e arr.)

Lors d'un passage dans le quartier Périer (8ème arr.) en 2013, nous avions référencé les portails de la résidence Île-de-France (carte 10), riche copropriété de la fin des années 1950. Le concierge de l'ensemble qui cumulait aussi une fonction de jardinier et de gardien affirmait que la fermeture avait été décidée suite à la multiplication récente des cambriolages dans la résidence. Les chiffres de la police ne sont pas disponibles sur ces questions, il est donc assez difficile de relayer sans réserve les dires du gardien ou des habitants. Cette mention de l'insécurité se retrouve dans plusieurs courriers

récents émis par l'association syndicale. Cette course à la sécurisation est une réalité de certains périmètres aisés.



Carte 11 Fermeture sécuritaire et zone de contact social

Les motivations sécuritaires s'affirment tout autant dans des secteurs marqués par les forts différentiels socio-spatiaux. Lors d'une visite dans le quartier Saint-Jean du Désert (12ème arr.), nous avions relevé les clôtures de la résidence des Bastidonnes (carte 11). Ce petit ensemble collectif (32 logements, début des années 1980,) à première vue banal a voté en 2007 la pose d'un portail automatique complétant un grillage complet en limite de propriété. En-dehors des pics qui surmontent le portail, la fermeture ne semble pas plus défensive qu'ailleurs. Et pourtant, un des motifs serait la multiplication des cambriolages au cours des précédentes années.

« JD : *Pourquoi la fermeture a-t-elle été votée ?*

Habitant : *On a eu pas mal de problèmes de cambriolages dont un a particulièrement marqué les esprits*

JD : *Comment ça ?*

Habitant : *Les caves de plusieurs copropriétaires ont été visitées le matin de Noël, les types savaient qu'elles seraient remplies de champagne, de vin, de caviar…enfin voilà. Du coup ils ont tout mis dans un fourgon et les gens se sont retrouvés sans rien. On a eu aussi des soucis de voitures brûlées, dégradées, enfin des incivilités quoi.*

JD : *Et vous pensez que le portail les dissuadera à l'avenir ?*

Habitant : *Vous savez on ne se fait pas d'illusion, des gens qui veulent passer, ils passent, portail ou pas, après on s'est dit deux choses. Ils pourront toujours s'introduire sauf que ce sera plus compliqué. Du coup, ils préfèreront peut-être aller tenter leur chance ailleurs. Ensuite, avec le portail au moins on n'aura pas de voiture volée ou de fourgon qui rentre, ils ne prendront pas le risque d'attendre que quelqu'un rentre ou sorte.*

JD : *Et la police dans tout ça ?*

Habitant : *Vous savez c'est drôle que vous me disiez ça, les policiers je les ai vus il y a pas plus tard que deux semaines. Je leur ai dit « vous savez, nous on aime bien la police hein… vous passez quand vous voulez. »*

Voilà, on les voit jamais... Nous on a des soucis avec la cité Air Bel qui est pas loin, c'est des jeunes du quartier on pense. Enfin de toute manière maintenant c'est fermé, ils y réfléchiront à deux fois. » (Habitant 13 (homme 50-60 ans) – 12/02/2013)

Le malaise résidentiel à proximité de zones sensibles est une situation vécue dans de nombreux endroits à Marseille, notamment dans les quartiers nord. Le défaut de présence policière est souvent souligné par des habitants. Le droit de l'urbanisme empêche les fermetures défensives (murs de plus d'1m80, barbelés, pics…), le but des dispositifs est donc avant tout symbolique. Il s'agit plus de dissuader que d'empêcher. Chaque fermeture agit comme par effet domino sur les ensembles voisins. Il semble logique d'imaginer qu'un ensemble qui se ferme reporte les nuisances sur ses voisins (ouverts) qui prennent alors la décision de se fermer et ainsi de suite.

Planche 10 Aménagements défensifs

Photo 10-1 Pics montés sur la grille, résidence les hautes rives, 13ème arr.
Photo 10-2 Aménagements défensifs =, Cité jardin des chutes Lavie, 4ème arr.
Photos : LPED

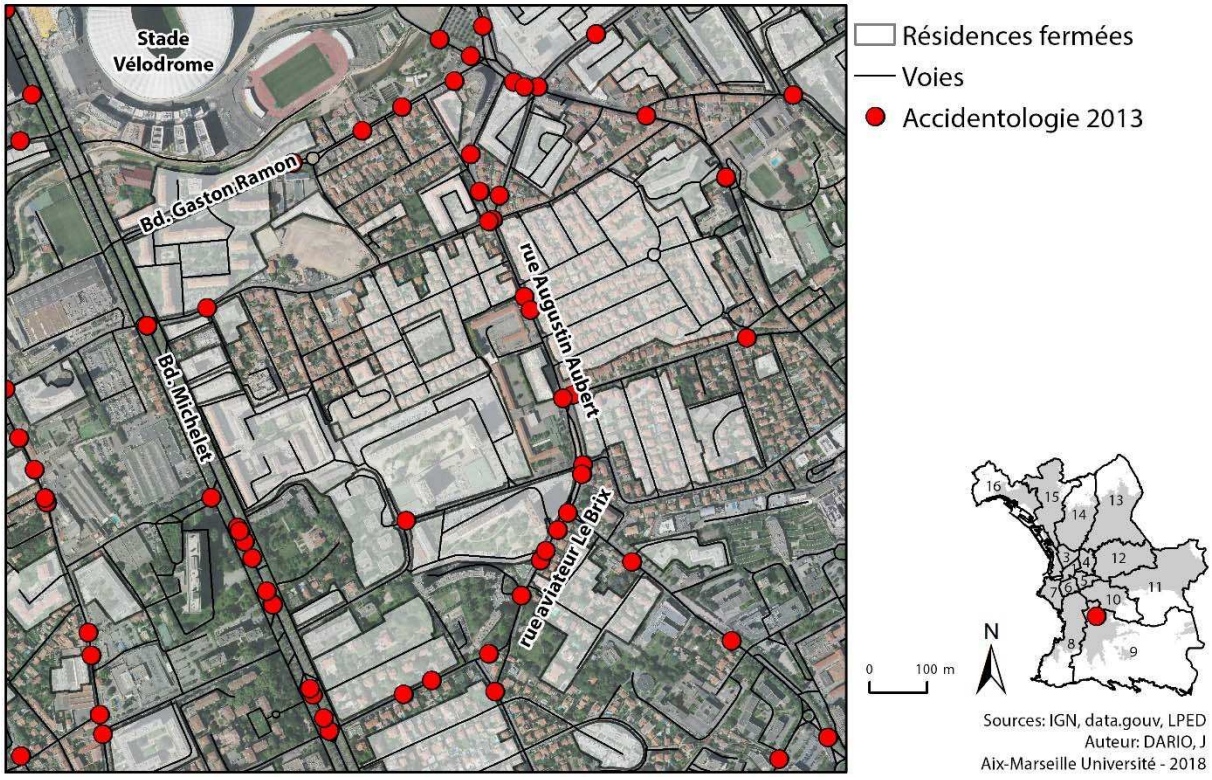
Des épiphénomènes, ou la perception amplifiée de certaines « incivilités » jouent souvent le rôle de déclencheur. Il y a d'ailleurs une relation à creuser entre le vieillissement de certains ensembles vendus sur plan dans les années 1950-60-70, et la récente dynamique de fermeture. Sans doute la vision de l'insécurité évolue-t-elle en fonction des âges de la vie (MOSER, 2004). Cette question de l'âge pose celle des perceptions et des fantasmes. Le cas du lotissement Coin Joli, largement traité par ailleurs (cf. chap. 8 2.2.2) illustre toute la complexité liée à la question de l'insécurité. Plusieurs résidents profermeture arguent d'une recrudescence d'actes de cambriolages et d'incivilités, ce que réfutent les antifermeture. La police interrogée sur le sujet affirme qu'aucune hausse des actes délictueux n'a été enregistrée au cours des dernières années. Cette assertion se base sur les plaintes enregistrées.

Il ne s'agit pas de nier la réalité de certaines pratiques (prostitution le long du boulevard Michelet, trafic de drogue sur des points ciblés…) par ailleurs confirmés par les services de police, soulignons simplement que la dynamique de fermeture s'inscrit dans une nette tendance à la sécurisation des modes de vie qui modifie profondément notre rapport à la société (MUCCHIELLI, 2008). Tant l'espace résidentiel privé que l'espace public font l'objet depuis plusieurs années d'actions défensives (LANDAUER, 2009).

Les « pliures » (DECKMYN, 2016), les interstices, sont gommés pour faire de l'espace un lieu de passage contrôlé. La fermeture résidentielle répond à un but de sécurisation de l'espace de proximité. On questionnera toutefois les motivations autant que l'efficacité réelle de ces initiatives. D'une part, la hausse de l'insécurité est une donnée faisant l'objet d'un certain consensus de représentations mais qui reste totalement à prouver (MUCCHIELLI, 2007, 2008). D'autre part, « vider » la rue de ses passants n'est sans doute pas la meilleure manière de la sécuriser. Ainsi que le rappelait Jane Jacobs (1961), « la rue a besoin d'yeux pour veiller sur elle ». L'absence de passage plus que son excès crée l'isolement et un environnement propice aux délits. Entre fantasme et réalité vécue par les habitants, difficile de trancher sur le caractère justifié du sentiment d'insécurité. Soulignons le caractère flou de la notion. Depuis plusieurs années[71], le thème de l'insécurité semble se rattacher « politiquement » à la question des délits, des problèmes sociaux, du « malaise de la société » etc., mais une observation plus attentive montre que le terme recouvre en fait une grande diversité d'éléments.

L'omniprésence de la voiture depuis le tournant des années 1950 contribue à faire de la rue un espace « hostile » aux piétons, surtout lorsque les caractéristiques physiques de la voie favorisent les grandes vitesses. C'est une autre dimension, sans doute moins évident, de l'insécurité physique.

Accidentologie et fermeture résidentielle dans le quartier de Ste-Marguerite en 2013



Carte 12 Accidentologie et fermeture résidentielle dans le quartier de Ste-Marguerite en 2013

[71] Notamment la campagne présidentielle de 2007

Nous avons croisé les accidents de personne géolocalisés[72] avec les périmètres des résidences fermées, l'effet de négatif visible est saisissant. L'essentiel des accidents est concentré sur les voies principales (boulevard Gaston Ramon, rue aviateur Le Brix, Augustin Aubert, boulevard Michelet…) et peu sur les voies secondaires, qu'elles soient d'ailleurs ouvertes ou fermées. L'immense majorité intervient dans l'espace ouvert, on ne compte en effet qu'un seul accident au sein d'une résidence fermée sur les 2008 points répertoriés en 2013 à Marseille. En coupant les voies du trafic, la fermeture permet aussi de retrouver en toute sécurité des usages mixtes au sein de rue pendant longtemps dévolues à l'usage sans partage de la voiture. Nous n'avons pas effectué de mesures de bruit dans le cadre de cette recherche mais nous nous sommes nourri des résultats du programme EUREQUA[73], financé par l'ANR, auquel nous avons participé avant et pendant cette thèse. Les entretiens menés au cours de ce projet portant sur la qualité environnementale des quartiers soulignaient l'importance jouée par la question du bruit des voitures dans l'espace de proximité. La fermeture résidentielle dans certains quartiers particulièrement circulés (la Valbarelle, dans le 11ème arrondissement, choisi comme terrain cible à Marseille) permet selon les discours recueillis de mettre à distance certaines nuisances. Nos observations de terrain confirment ce constat car si l'espace public ouvert à la circulation est parfois saturé de véhicules, avec des niveaux de bruit parfois conséquents, l'intérieur des résidences fermées constitue une zone apaisée.

Ces périmètres sont d'un intérêt d'autant plus grand qu'ils sont généralement situés en cœur de ville. Les habitants ont donc tous les avantages de la vie en ville sans ses inconvénients. La fermeture des voies privées permet de créer un « sas », un espace intermédiaire entre le domicile et l'espace public. La peur de l'autre motive bien moins cette dynamique que la volonté de se réserver un espace de tranquillité, c'est d'ailleurs une des principales différences avec le contexte sud et nord-américain (CAPRON, 2012).

Il s'agit d'une forme de « reconquête » de la rue (SOULIER, 2012) mais particulière puisqu'au détriment des autres usagers. Sécurité rime ici avec confort et tranquillité, notions plus faciles à exprimer et « politiquement correctes » que le rejet de l'autre (CHARMES, 2005, DORIER et al. 2010, CAPRON, 2012).

De fait, la rue fermée devient un espace où l'imprévu, la rencontre fortuite est gommée. Mais cet espace « neutralisé », « mis en sécurité » (SOULIER, 2012) ne renvoie pas nécessairement à une volonté d'entre-soi marquée. C'est bien parce que le lien et le contrôle social à l'intérieur des lotissements sont faibles que la clôture et les règlements formalisés par des syndics professionnels sont présents (CHARMES, 2005). La fermeture n'est donc liée indistinctement au sentiment d'insécurité. Sans nier certaines réalités de terrain, il est trop simpliste d'affirmer que Marseille se « barricade » à cause d'une insécurité grandissante.

Comme évoqué précédemment, le dénominateur commun de la plupart des ERF est le parking. Le stationnement constitue un enjeu, surtout à l'heure où la ville s'étale avec encore avec un déficit de transports publics, y compris dans ses parties périphériques. La fermeture étant plus largement

[72] Base de l'accidentologie routière 2013 sur Marseille – source : data.gouv.fr

[73] Evaluation mUltidisciplinaire et Requalification Environnementale des QUArtiers, appel d'offre « Bâtiments et villes durables (BVD) », édition 2011

dirigée contre les voitures que contre les piétons elle a surtout pour but de réserver les places de stationnement aux résidents. Les motivations ont trait au confort d'usage mais aussi à des facteurs économiques. Un stationnement quasi-privatif et individualisé est un élément qui pérennise et même accroit la valeur du bien immobilier. Cette volonté de préserver, protéger l'espace résidentiel est largement porté par les associations de propriétaires mais aussi par les syndics professionnels.

JD : « *Par qui la décision de fermer est généralement initiée ?*

Syndic : *ça dépend, soit ça peut arriver que ce soit nous* (le syndic), *qui fasse cette proposition pour répondre ponctuellement dans la durée, de manière plus pérenne à un problème de sécurité ou de stationnement, mais la majorité du temps ce sont les copropriétaires.*

JD : *en assemblée générale donc ?*

Syndic : *avant en fait, c'est un travail qui se fait souvent dans un premier temps avec le conseil syndical, lui a le ressenti des copropriétaires sur place et ils tentent de trouver des solutions au conseil. Donc c'est un projet qui se prépare comme ça en amont et qui est ensuite présenté en AG.*

JD : *et vous syndic votre rôle dans tout cela ?*

Syndic : *nous si vous voulez on fait la partie juridique, administrative et le conseil pour que la fermeture soit plus appropriée.*

JD : *et pourquoi cette décision de fermer intervient en général ?*

Syndic : *la discussion tourne uniquement autour de la sécurité. Sécurité ou éviter les passages, éviter on va dire la traversée des copros par…s'il y a des scolaires pas loin, les traversées de copropriété peuvent gêner et parfois un retour à la tranquillité est souhaité sans forcément qu'il y ait dégradation.*

JD : *y a-t-il des cas où cette fermeture désirée peut être empêchée ou rendue plus difficile ?*

Syndic : *avant c'était compliqué car la majorité requise pour effectuer ces travaux était très élevée, donc souvent on n'avait pas les majorités pour fermer mais depuis que le législateur, pour des raisons de sécurité, a baissé la majorité requise, les projets passent beaucoup plus facilement.* » (Syndic professionnel – 18/04/2011)

Si la demande de fermeture est le plus souvent initiée par les propriétaires, le syndic peut prendre une part plus active et suggérer lui-même la fermeture. Des lois récentes enjoignent clairement les syndics à proposer à chaque assemblée une fermeture de l'ensemble résidentiel (cf. annexe I. 3.3.1). Les propriétaires profermeture tout comme les syndics bénéficient de l'allègement de la majorité requise en assemblée pour voter un projet de fermeture. Du reste, le syndic y a tout intérêt puisque la gestion de l'opération génère des prestations rémunérées.

Un autre point, souvent méconnu, joue un rôle important. Dans le cas où les voies sont privées, elles sont *a priori* gérées et donc entretenues par les associations de propriétaires. Si elles sont ouvertes, leur dégradation est accélérée par le passage des véhicules extérieurs. Le maire peut d'ailleurs imposer une réfaction aux frais des propriétaires en cas de dégradation manifeste (cf. annexes I.4.2). Il est donc plus « sûr » pour les propriétaires de fermer la voie. Ce problème lié à la responsabilité et aux frais d'entretien donne parfois des configurations surprenantes comme sur l'avenue Solvert,

fermée par la copropriété du même nom. La voie complètement dégradée a été clôturée pour éviter les accidents, ce qui se justifie du point de vue des responsabilités mais constitue un non-sens sur le plan des déplacements[74].

Planche 11 La fermeture de l'avenue Solvert

Photo 11-1 et 11-2 Avenue Solvert, 9ème arr.
Photos : LPED

Les motivations à l'origine de la fermeture des ensembles unilatéralement conçus ouverts sont donc diverses et complexes. L'insécurité souvent brandie comme une justification sans appel fait parfois écho à une réalité vécue dans des contextes tendus. Elle est plus souvent un sentiment diffus, à la définition floue. Un ensemble d'acteurs, d'une partie des propriétaires jusqu'aux syndics ont des intérêts convergents pour engager un processus de fermeture. Sans doute la tendance globale à la sécurisation des modes de vie a-t-elle joué un rôle déclencheur, mais il est difficile de réduire le phénomène de fermeture résidentielle à ce simple aspect. Pour comprendre la dynamique et après cette présentation d'ordre général, il est nécessaire de rentrer dans les contextes territoriaux précis. Les motivations diverses ne sont pas désincarnées et dépendent de situations locales très précises. Certains cas de figure récurrents nous permettent de dresser une typologie des contextes à l'origine de la fermeture.

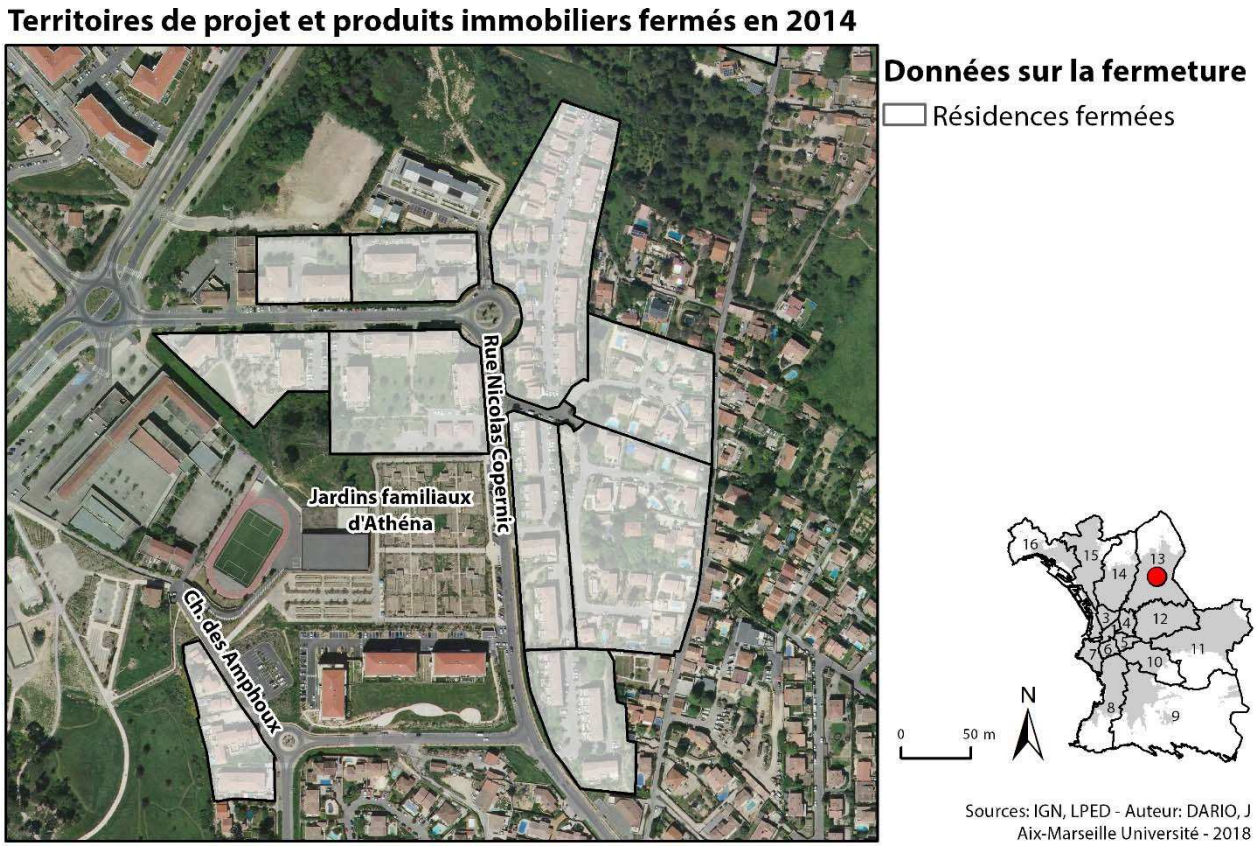
[74] Voir carte 162, la voie fait la liaison entre l'ancien chemin de Cassis et le boulevard de Sainte-Marguerite, dans un secteur très circulé

2.6 Typologie de contextes de la fermeture

2.6.1 Territoires de projets et produit immobilier fermé en front d'urbanisation

La fermeture s'est généralisée dans l'offre résidentielle de ces 20-25 dernières années, ce qui est particulièrement visible dans les périmètres de ZAC récentes. Dans ces zones planifiées par les pouvoirs publics, modelées, dynamisées par la promotion immobilière, la résidence fermée joue le rôle de produit d'appel pour classes moyennes primo-accédantes. Certains auteurs notamment latinoaméricains ont souligné le lien entre produits fermés et périmètres de projet (HIDALGO, 2006), c'est aussi le cas à Marseille dans les franges nord et nord-Est (13ème, 14ème arr., quartiers des Olives, La Croix Rouge, Sainte-Marthe, Château Gombert…) Nous n'évoquerons pas ici les intérêts croisés des promoteurs et de la municipalité, présentés plus en amont et surtout traités dans l'étude de 2010 (DORIER et *al.,* 2010, 2012). Soulignons la forme très particulière prise par l'urbanisation dans ces secteurs. L'espace étant généralement encore vide de toute construction au tournant des années 2000, son organisation a pu être entièrement pensée.

Si la fermeture n'a pas été prévue dans le projet d'ensemble la définition de grappes résidentielles bien définies, déjà enclavées dans leur plan, suppose déjà une fermeture implicite. On note ainsi la succession d'ensembles tournant le dos à leur environnement, raccrochés à une voie principale, qui est finalement le seul liant entre ces enclaves. Dans le quartier de Château Gombert, le projet d'espace public phare du secteur : les jardins d'Athéna, a suivi près de dix ans plus tard la construction des résidences. Le « jardin partagé » est une succession de petites parcelles privatives fermées, l'espace public ouvert se résume à un chemin piétonnier arboré faisant le lien entre la rue Nicolas Copernic et le chemin des Amphoux (carte 13).



Carte 13 Territoires de projet et produits immobiliers fermés en 2014

L'espace public apparaît comme le « parent pauvre » de ce type d'opération, la « qualité » étant réservée au « club » des propriétaires (HOAREAU, 2009). Les jardins sont le plus souvent conçus de façon fragmentée, à l'échelle de chaque résidence, il peut toutefois arriver qu'ils soient mis en commun. Ils restent toutefois fermés à toutes les personnes extérieures comme dans la ZAC de la Jarre (carte 9) (jardin du capitaine).

Planche 12 Zones de projet et espaces verts privatifs

Photo 12-1 et 12-2 jardins du capitaine, ZAC de la Jarre, 9ème arr.
Source : E. Dorier, LPED

On voit donc se dessiner une forme d'urbanité assez particulière, où la forme induit des usages segmentés. C'est ce que David Mangin nomme « l'urbanisme de cosses » (2004) avec une distinction entre l'espace privé de qualité, tourné sur lui-même et un espace public dévolu seulement au passage et où toute « prise » (JOSEPH, 1984) semble bannie.

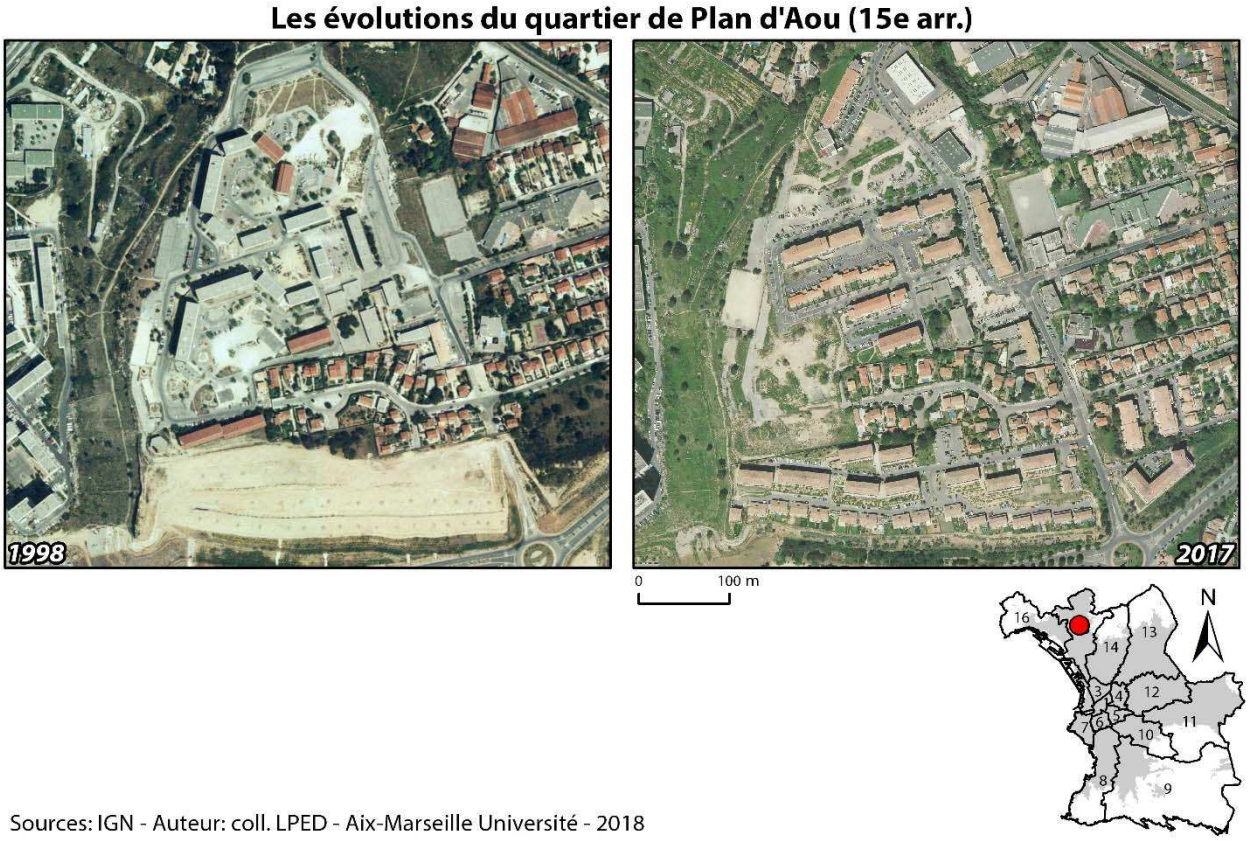
2.6.2 Logiques de « colonat » dans les zones de renouvellement urbain et malaise résidentiel

Dans les zones ciblées par la politique de la ville la fermeture est plus qu'ailleurs mobilisée comme un outil servant autant les buts des groupes de promotion privés que ceux de la municipalité dans l'optique de revaloriser des espaces dégradés. Numériquement, les ERF sont loin d'être absents de ces secteurs. 16% de notre corpus (250 ensembles dont 200 construits après 2000) se trouvent dans une ZUS ou le tampon de 500m qui les entoure.

Planche 13 La résidentialisation d'ensembles sociaux

Photo 13-1 Nouveaux ensembles sociaux construits, Malpassé, 13ème arr.
Photo 13-2 Ensemble résidentialisé à Malpassé, 13ème arr.
Photo : LPED

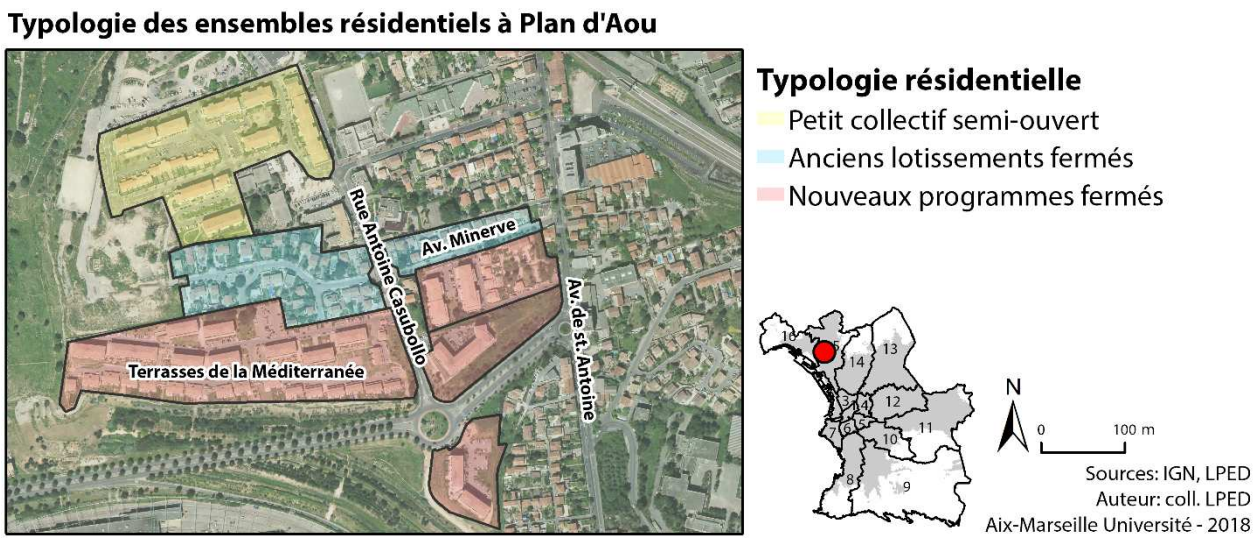
Quatre formes sont particulièrement reconnaissables (DORIER et *al.*, 2010, 2012). La « résidentialisation » tout d'abord est une déclinaison du principe anglo-saxon « d'espace défendable » (COLEMAN, 1985). L'objectif est de redéfinir la limite public-privé afin de créer un espace résidentiel appropriable par les habitants. Les interstices, lieux intermédiaires, supports potentiels d'usages déviants sont redéfinis afin de répondre à un problème de sécurité publique et aussi faciliter l'articulation des interventions publiques (entretien par les bailleurs, les services communautaires ou municipaux…). La clôture est ainsi utilisée comme une recette toute faite pour « discipliner » l'espace et le rendre plus vivable. Certains auteurs soulignent l'extrême pauvreté paysagère de ces formes et la « neutralisation » des pratiques qu'elle engage (SOULIER, 2012). L'espace public est dépouillé de toute qualité, étant dévolu au seul passage.



Carte 14 Les évolutions du quartier Plan d'Aou (15e arr.)

Autre déclinaison de la résidentialisation, la substitution d'ensembles « à taille humaine » en lieu et place des barres verticales. Le secteur Plan d'Aou / Saint-Antoine / la Viste (carte 14) a fait l'objet d'un important investissement d'équipe avec suivi des évolutions résidentielles (DOLO & BALASC, 2011, DORIER et *al*., 2010, 2012).

Dans ce secteur les cités du début des années 1970, rapidement entrées dans un processus de dégradation ont été remplacées à partir de 2005 par de petits ensembles collectifs fermés. Ces résidences d'un standing assez modeste sont principalement destinées au relogement des locataires. Soulignons que la hausse des loyers, même maîtrisée a obligé nombre d'entre eux à changer de lieu.



Carte 15 Typologie des ensembles résidentiels à Plan d'Aou

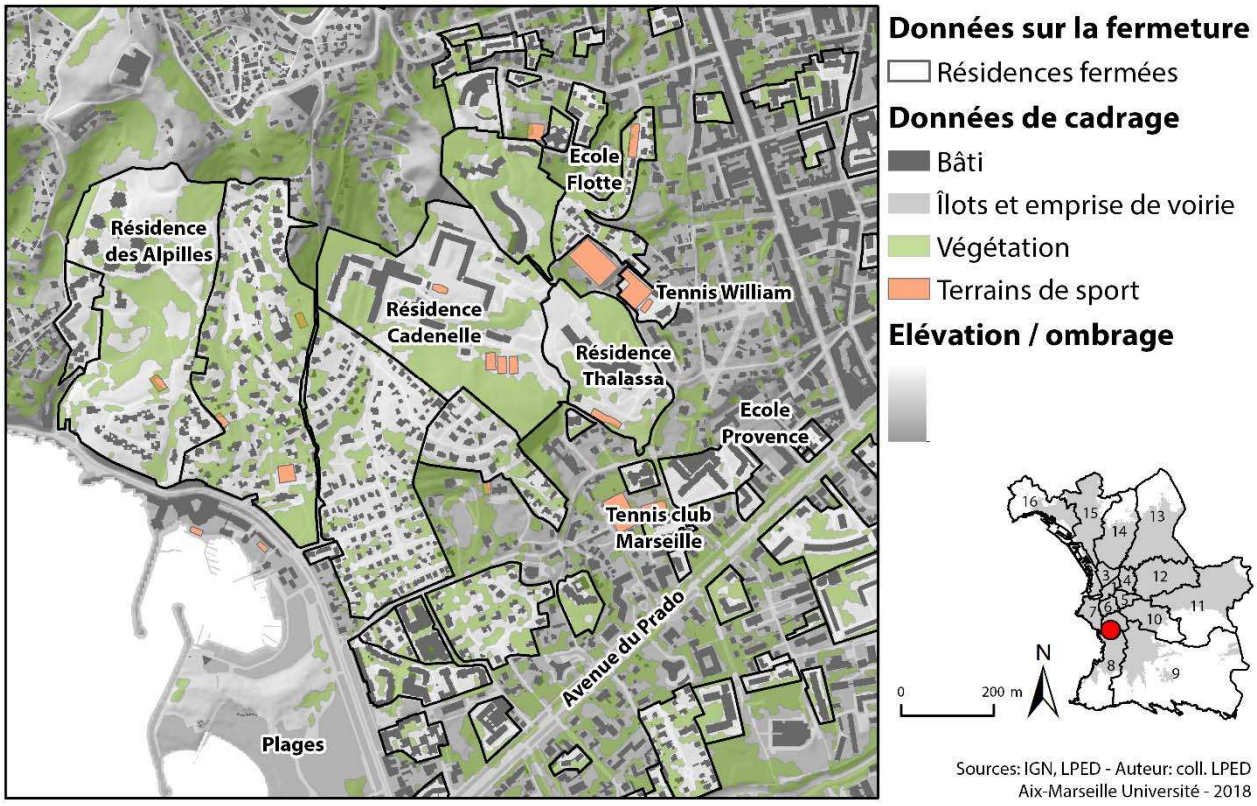
Le secteur de Plan d'Aou est un véritable « laboratoire » sur cette question de la fermeture en zone de renouvellement. Sur une aire réduite et de façon mitoyenne, plusieurs types sont présents (carte 15), des petits programmes de remplacement aux nouveaux ensembles livrés fermés en passant par le type ancien clôturé *a posteriori*.

De nouveaux ensembles de standing moyen, supposés introduire de la « mixité sociale » sont implantés comme les « terrasses de la Méditerranée », largement étudiées dans le rapport de 2010 (DORIER et *al*. 2010). Le mur, la clôture ne sont pas qu'une aménité supplémentaire, ce sont des éléments indispensables à l'installation de couches moyennes dans ces contextes socialement contrastés. Ils questionnent le caractère effectif de cette mixité introduite « par le haut » (GENESTIER, 2010, LELEVRIER, 2013). Ces espaces apparaissent plus comme des « colonats » que comme de véritables morceaux de ville introduisant un public varié. Les murs constituent aussi une barrière dérisoire contre les problèmes souvent lourds de ces quartiers.

Le malaise résidentiel dans ces secteurs socialement contrastés suscite dans de nombreux ensembles anciens des projets de fermeture comme au « Pas des tours » (en bleu) dont les portails posés en 2005, clôturent une voie traversante (l'avenue Minerve) faisant la liaison entre la rue Antoine Casubolo et l'avenue de Saint-Antoine. Dans de nombreux ensembles résidentiels, au contact de cités difficiles, la perte de confiance dans la régulation publique et la perception d'une insécurité grandissante (réelle ou fantasmée) motive souvent une frange pro-active de résidents, plus ou moins majoritaire à multiplier les dispositifs (portails, enrochements, barbelés, caméras…) dans le but de « défendre » un îlot de bien-être (DORIER, DARIO, 2016, AUDREN et *al*., 2016).

2.6.3 Marges exclusives, entre-soi et fermeture

La colline Périer et ses aménités

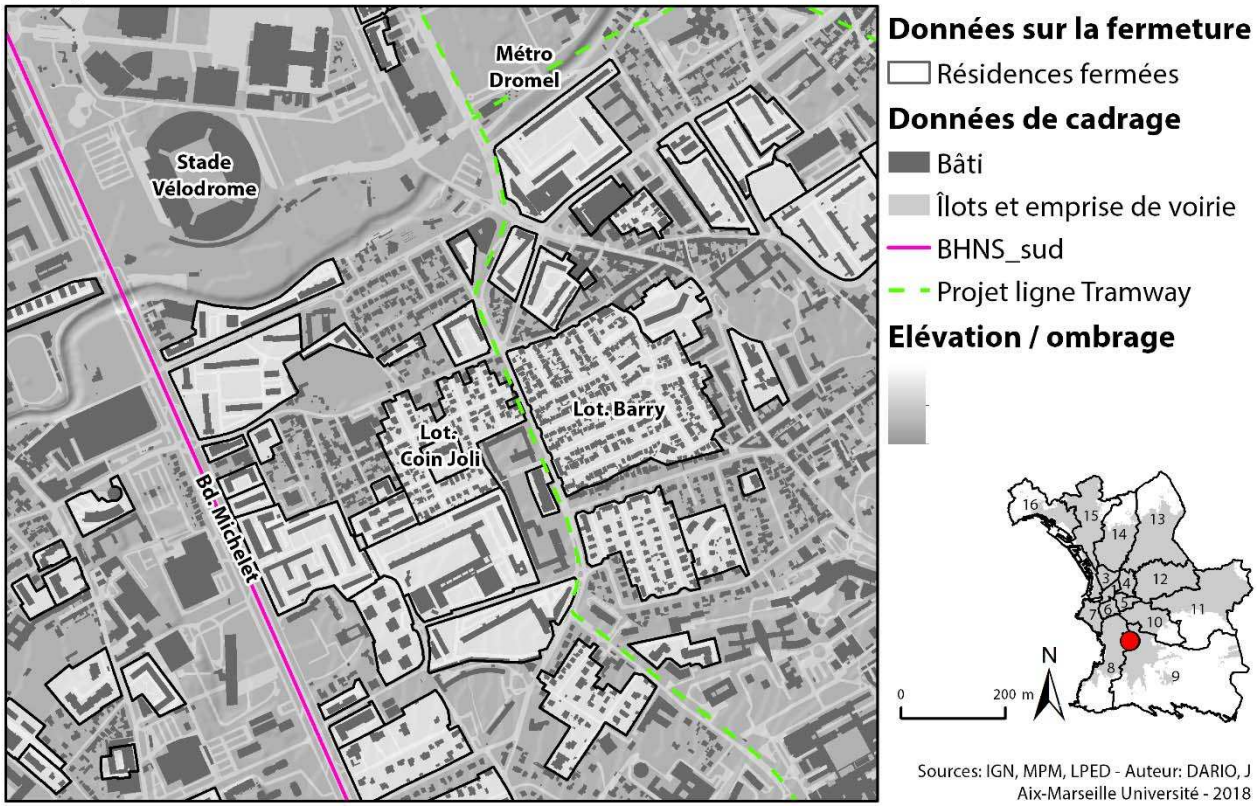


Carte 16 La colline Périer et ses aménités

Autre type très marqué, les « marges exclusives » (DORIER, DARIO, 2016) sont ces espaces socialement homogènes, situés dans un cadre privilégié. La fermeture souvent étanche a autant pour but de protéger les luxueuses résidences de toute intrusion que de cimenter un entre-soi résidentiel marqué. La colline Périer notamment constitue l'épicentre d'un espace où à tous les âges de la vie, les individus se côtoient dans des lieux tous plus sélectifs les uns que les autres (clubs de sports, cours de tennis, établissements scolaires privés…) (DORIER et *al*., 2010). Ce modèle rappelant la *gated community* nord-américaine est loin de constituer la norme à Marseille. Cette configuration très particulière est d'autant plus étonnante que la colline est à proximité directe de l'hypercentre (~ 1 km de la place Castellane), ce qui en fait une « marge intérieure ».

2.6.4 Proximité des centralités, la recherche de la tranquillité par la fermeture

L'ampleur de la fermeture résidentielle aux abords du Vélodrome



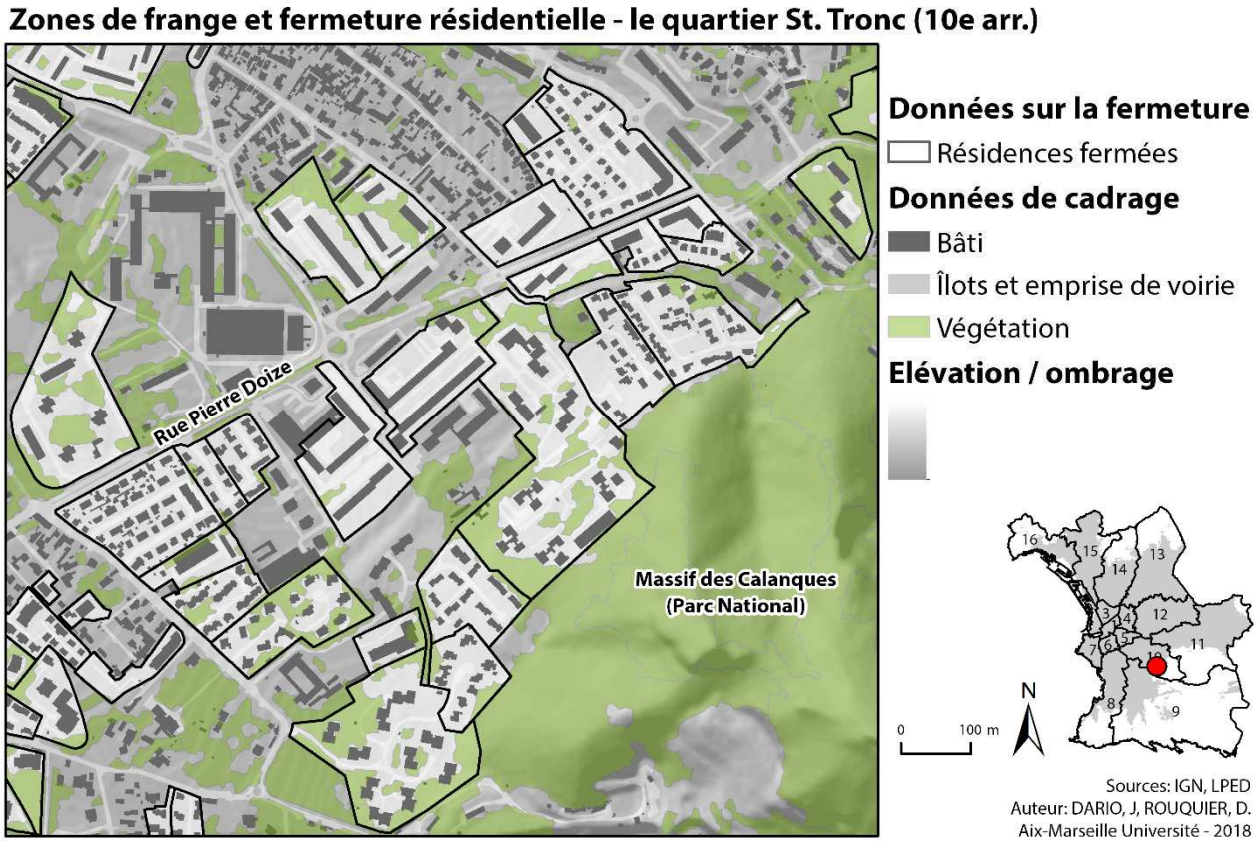
Carte 17 L'ampleur de la fermeture résidentielle aux abords du Vélodrome

La proximité de centralités est un autre facteur déterminant dans la dynamique de fermeture résidentielle. Depuis plusieurs années, à travers son plan local d'urbanisme (2013), la ville de Marseille défend un modèle de développement basé sur les centralités périphériques d'échelle locale afin de limiter les déplacements intra et interurbains. Les périphéries comptent de nombreuses centralités générant pour certaines d'importants flux. Le stade Vélodrome dans le quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.) est une centralité de premier ordre, notamment lors de certains évènements importants (matchs de l'OM ou du RCT, concerts…), renforcée par la création d'un nouveau « quartier » comptant un centre commercial, une clinique, des immeubles de bureaux[75]… Pour les lotissements et copropriétés alentours disposant de voies privées, le début des années 2000 a été un tournant. Les fermetures par « effet domino » se sont multipliées, faisant de ce quartier, un espace très cloisonné. Le principal motif est la multiplication des flux générant de nombreux passages et un stationnement sauvage aux proportions considérables les jours de match. Cette dégradation progressive de l'environnement urbain local est soulignée dans plusieurs témoignages (cf. chap. 8, 2.1.2). La fermeture répond ainsi à un désir de tranquillité et de retrait résidentiel dans des zones à proximité directe de l'hypercentre. L'enjeu de ces périmètres en matière de densification et d'intensification urbaine (projets de transports en commun « premium » en

[75] https://www.laprovence.com/article/actualites/3570150/marseille-gagne-un-quartier.html

cours ou déjà réalisés : BHNS, tramway sud…) est à contre-courant de la nette tendance à la fermeture. De façon plus générale, c'est précisément dans les zones à proximité des centralités et donc nécessitant un traitement privilégié de l'espace public, que les fermetures se multiplient. Si l'opération répond aux intérêts des résidents, elle contribue à la dégradation de l'espace public resté ouvert et affecte l'attractivité des centralités urbaines.

2.6.5 Marges périphériques et « fermetures du bout du monde »



Carte 18 Zones de frange et fermeture résidentielle – le quartier St-Tronc (10e arr.)

La fermeture s'affirme aussi nettement dans des zones de frange, au contact entre ville et massifs naturels comme l'ont montré les travaux de Damien Rouquier (2013). Le relief très marqué sur les périphéries impose une barrière naturelle à l'urbanisation. Certains programmes des années 1960 et suivantes sont bâtis à flanc de colline tels que la Rouvière ou le gigantesque ensemble du Roy d'Espagne dont l'architecture s'intègre au relief. Cette position extrême cimente dans le discours de certains résidents une « identité villageoise » et la perception d'être à la fois proche et très éloigné de la ville. Dans le quartier de Saint-Tronc (10ème arr.), un ensemble de plusieurs résidences (pour la plupart des copropriétés des années 1950-60) fermées *a posteriori*. Les clôtures de proche en proche constituent une barrière de plus d'1km de long au contact du massif des Calanques. Bien qu'une réflexion ait été engagée sur les entrées du Parc National, la présence de telles enclaves pose question. Cette inaccessibilité est d'ailleurs un élément qui a posé de lourds problèmes lors de l'incendie du massif de Carpiagne en 2009. Les marins-pompiers s'étaient en effet trouvés face à des fermetures inattendues.

Conclusion du chapitre 1

La fermeture résidentielle concerne la quasi-totalité des périphéries urbaines avec des variations en fonction des secteurs. La seconde couronne d'urbanisation, notamment dans les partie sud et Est est la plus massivement touchée bien que de nouveaux terrains s'affirment depuis maintenant quelques années (notamment le nord-Est et le nord). Les temporalités sont légèrement différentes selon les secteurs, mais on peut dire que le phénomène s'est massivement développé à Marseille au tournant des années 1990-2000. L'ampleur de sa diffusion est si forte, que les résidences forment à certains endroits des « agrégats » ou « *clusters* », forme originale mise en lumière dès l'étude de 2010 (DORIER et *al*., 2010). La prise en compte globale des chiffres cache toutefois des situations diverses.

C'est une des spécificités de l'étude sur Marseille que de distinguer la logique de fermeture *a posteriori* de la construction de celle des programmes livrés fermés. Si la fermeture *a priori* répond à des logiques de promotion, parfois en convergence avec des buts politiques à échelle large (*Ibid*.), la fermeture *a posteriori* résulte d'une volonté des propriétaires. Dans les programmes fermés à la livraison la fermeture est planifiée et la forme des ensembles pensée dès l'origine pour réduire le nombre d'accès, ce n'est souvent pas le cas des clôtures *a posteriori*.

Dans certains ensembles aux accès multiples, la fermeture est à contre-courant de la forme urbaine originelle, ce qui témoigne d'une action volontaire des propriétaires. On peut ainsi observer une diversité de motivations, la « sécurité », souvent présentée comme un facteur évident et commun à tous les terrains mérite quelque nuance. Il s'agit bien plus souvent d'un désir de tranquillité et de confort que la nécessité de se « mettre en défense » face à des situations tendues, qui est une lecture plus souvent appliquée dans le cas des Amériques ou des suds.

L'étude des contextes réunis dans une typologie inspirée des multiples travaux menés à Marseille par les chercheurs ou étudiants successifs montre d'ailleurs la diversité des visages pris par la fermeture résidentielle. L'ensemble du spectre résidentiel, des contextes sociaux sont concernés. Dans le neuf comme dans l'ancien, dans des marges valorisées comme dans des périmètres de contact social, la fermeture s'applique comme une réponse stéréotypée à des besoins et des aspirations diverses. C'est cette adaptabilité qui fait la force du phénomène.

CHAPITRE 2

FERMETURE RESIDENTIELLE ET VOIES PRIVEES

Introduction du chapitre 2

L'analyse des motivations exprimées par les associations de propriétaires, les contextes socio-spatiaux… évoqués dans le chapitre précédent est essentielle pour comprendre le phénomène de fermeture. Toutefois, ce point ayant fait l'objet d'études poussées, à Marseille (DORIER el *al*., 2010) comme ailleurs en France et dans le monde (CAPRON, 2012, CALLEN & LE GOIX, 2007, ROITMAN, 2005), la place accordée dans ce travail est réduite. Au-delà des discours et des perceptions, une condition véritablement structurelle pour nous est le statut privé des voies, ce qui justifie le long traitement que nous lui accordons. Quelques études en France et dans le monde ont souligné soit la correspondance entre statut privé et fermeture (VUAILLAT, 2012, LE GALLIC & MADORE, 2008) soit au contraire une dynamique de privatisation des voies publiques (LANDMAN, 2002, 2012, BÉNIT-GBAFFOU et *al*., 2006).

A Marseille, l'immense majorité des voies fermées est de statut privé. La plupart sont issues d'opérations de lotissements anciennes. Expliquer la fermeture passe donc nécessairement par une analyse du contexte, du développement de la voirie privée et de son maintien depuis le début du siècle dernier. Mais avant d'entrer dans cette géohistoire complexe qui occupe toute la partie II et la partie III, il est nécessaire de d'approcher la géographie, la consistance juridique très particulière des voies privées à Marseille. Si en apparence la définition des voies privées semble évidente, nous allons voir que les sources (notamment numériques : cadastre, filaire des voies…) disponibles à Marseille, en rendent l'approche très difficile, ce qui est nous le verrons, parfois surprenant et doit en tout cas mener vers un questionnement plus large. Cette partie du développement peut sembler très « technicienne », elle ne fait que recouvrir un des premiers problèmes rencontrés dans ce travail : parvenir à déterminer de façon fiable, une proportion de voies privées à Marseille.

Soulignons d'emblée un paradoxe, alors même que l'enjeu des voies privées urbaines précède et même excède la thématique de la fermeture, bien peu d'études, en-dehors du champ juridique[76] se sont emparées de cette question spécifique. Passages parisiens, « traboules » lyonnaises, rues « ordinaires » des lotissements pavillonnaires périphériques… les voies privées font partie du

[76] Où les questions d'ouverture à la circulation, de droit de clore adossé au droit de propriété… ont fait l'objet de larges débats, largement relatés en annexes

paysage urbain mais leur définition et leur identification *in situ* ne sont parfois pas évidentes. Elles peuvent appartenir à une ou plusieurs personnes, à une personne physique ou morale, de droit public (Etat, collectivités, Association syndicale autorisée…) ou privée (autres associations syndicales, entreprises…) Le statut privé ne prédétermine en aucun cas les usages, génère parfois de la confusion. Certaines voies privées ont un caractère privatif affirmé (présence de barrières, de gardes, restrictions diverses…), d'autres ne diffèrent en apparence pas d'une voie publique classique (JOINET, 2000). La jurisprudence a progressivement fixé les conditions de « l'ouverture à la circulation publique », mais celles-ci restent relativement subtiles (cf. annexes I.4). La présence de ces voies pose de nombreuses questions aux pouvoirs publics, qui doivent trancher sur leur gestion, leur intégration… Juridiquement, elles sont aussi à la charnière entre droit public et droit privé, en cela ce sont des objets « hybrides ». Le droit de l'urbanisme prévoit par exemple qu'une collectivité puisse participer ou même entièrement gérer l'entretien de la structure et de ses dépendances (réseaux, éclairage « public »…) sans que ces interventions n'affectent la propriété réelle de la voie… Dès lors qu'une voie est ouverte à la circulation, les pouvoirs de police du maire s'y appliquent comme sur n'importe quelle autre voie. Mais le libre passage n'est qu'une situation consentie par les propriétaires qui peuvent y remédier en fermant l'accès à la voie. Dans ce cas, les pouvoirs de police du maire s'éteignent et la gestion (re)devient entièrement privée. L'idée de « charnière » nous semble parfaitement adaptée dans la mesure où les voies privées sont des objets éminemment complexes, soumises au droit privé et donc potentiellement réservées à l'usage exclusif des propriétaires ou au contraire susceptibles d'être ouvertes au public avec souvent à la clé la dispense de subventions et/ou de services publics. Si rien ne distingue parfois les voies privées des voies publiques, elles sont à la différence de ces dernières aliénables et potentiellement soumises à des prescriptions diverses (règlementations particulières sur la vitesse, le stationnement, ou fermeture à la circulation publique) et c'est finalement ce point qui nous semble le plus important.

Toutefois, il semble qu'à Marseille, sans doute plus qu'ailleurs, la définition de la limite public/privé des voies urbaines constitue un thème sensible, ce que révèle la question des sources (papier ou numérique) pour déterminer le statut des voies. Il est commun d'observer de nombreux cas incertains, des contradictions entre sources… ce qui recouvre une problématique alarmante : le statut réel de nombreuses voies est incertain à Marseille. C'est un problème commun des techniciens municipaux, métropolitains… qui doivent composer avec des informations incomplètes, parfois erronées. C'est aussi un des fondements de notre approche scientifique. Les sources (cadastre et filaire des voies notamment), avant d'être utilisées, ne doivent pas être prises « telles quelles » et doivent faire l'objet d'une observation critique. Il y a donc un double but, à la fois théorique et appliqué. Le choix d'accentuer ces aspects, en apparence très techniques résulte d'une intuition : la question des sources liées au statut des voies, leur qualité… est une mine pour approcher les modes de gestion urbains (chapitre 3 et 4).

Nous verrons en partie II quels aspects géohistoriques expliquent l'héritage de ce « socle » de statuts privés ou flous, si difficile à apurer. Mais dans un premier temps, il est nécessaire de circonscrire le problème à l'échelle de Marseille. La lecture critique des sources produit une interrogation essentielle : l'indécision qui règne sur le statut de nombreuses voies n'est-il lié qu'à une

représentation erronée de l'information[77] ou au contraire la représentation renvoie-t-elle à de réelles irrégularités de statut ? Les implications vis-à-vis de la fermeture ne sont pas les mêmes. Si tout ou partie d'une voie réputée publique est en fait privé, la fermeture par les propriétaires réels peut être envisagée. Cette longue appréciation sur les sources permet d'approcher la proportion de voies privées à Marseille et donc la quantité impactée par la fermeture résidentielle. La connaissance du statut pose enfin la question des « potentiels » de fermeture. L'ampleur de la dynamique de fermeture qui touche déjà une majorité d'espaces résidentiels privés pourrait s'étendre à ceux restés ouverts. Cette dimension prospective s'accompagne d'un aperçu sur la question des ensembles non résidentiels fermés.

1. Sources et représentation du statut des voies

Déterminer avec certitude le statut d'une voie passe par l'utilisation d'un nombre limité de sources. Pour les voies publiques, les **tableaux de classement** gérés par la collectivité compétente[78] apparaissent comme l'information la plus évidente. Ils se basent généralement sur des décisions de classement plus ou moins anciennes. Or nous verrons que nombre de voies réputées publiques ne le sont en fait pas. Nous avons eu accès au tableau complet, millésime 1973[79], particulièrement utile dans le cas des voies issues d'opérations immobilières du début jusqu'au milieu du 20ème siècle.

Depuis les années 1980 et l'apparition des premiers SIG, la Ville de Marseille gère et actualise un référentiel de voirie appelé « **filaire des voies** ». La base transférée à la communauté urbaine au début des années 2000 a pour but d'offrir un reflet réaliste du statut des voies à Marseille. C'est la traduction visuelle des tableaux de classement successifs et surtout du procès-verbal de transfert des voies défini par la Ville lors du passage à la gestion communautaire en 2002[80]. Or, de l'aveu des techniciens en charge de sa mise à jour, la donnée n'est guère plus qu'une table de travail nécessitant de régulières mises à jour. C'est cependant l'information la plus fiable possible, à défaut de certitude absolue.

Le **cadastre** enfin, dans sa version numérique est un référentiel fiscal mis à jour tous les ans par le service national des impôts (DGFIP). Les remembrements, changements de propriétaires… font l'objet d'actes officiels passés aux minutes d'un office notarial. La donnée numérique mise à jour d'une année sur l'autre souffre toutefois d'un délai d'actualisation d'au moins un an. Nous verrons que pour déterminer la propriété publique d'une voie, cette source est d'une fiabilité très relative. En cas de doute sur le propriétaire, il est nécessaire de remonter l'historique de chaque parcelle, *via*

[77] Au cadastre ou au filaire des voies notamment
[78] En l'occurrence à Marseille : la municipalité puis à partir de 2002 la Communauté Urbaine MPM et depuis 2016 la Métropole Aix-Marseille
[79] Extrait des archives privées du service voirie de la Communauté Urbaine MPM
[80] Procès-verbal de transfert des voies de la Ville de Marseille à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole du 8 Mars 2002. Soulignons que les articles L.1321-1, L.1321-2 (deux premiers alinéas seulement) à L.1321-5 du CGCT prévoient que dans le cadre d'un transfert de compétence entre une commune et une intercommunalité, la mise à disposition des voies doit être constatée par procès-verbal

leur « fiche d'immeuble[81] ». Les mutations sur les parcelles privées sont plus fiables bien qu'il arrive que des actes n'aient pas été versés aux hypothèques et donc non pris en compte sur le plan visible.

La contradiction des sources sur le statut des voies a motivé le premier questionnement empirique de notre travail. Lors de la restitution au PUCA[82] du premier rapport par l'équipe pilotée par Elisabeth Dorier, ce point était déjà apparu comme une thématique importante. Voies réputées privées pour la communauté urbaine, considérées comme publiques par le cadastre, voies publiques, classées, sur des parcelles privées… sont quelques-unes des multiples incohérences observées à Marseille[83]. Au cours de notre master 2 portant sur la fermeture résidentielle et une première mesure de leur impact, nous avions observé l'ampleur exceptionnelle de ce problème alors que l'étude ne portait que sur une partie des quartiers sud (8ème – 9ème arrondissements). Nous abordons dans un premier temps la représentation « normale » avant d'observer les décalages au modèle, les contradictions évidentes entre source. La logique interne de chaque source mérite d'ailleurs qu'on s'y arrête avant d'évoquer leur articulation.

1.1 Le cadastre numérique

Le cadastre numérique fait l'objet d'un classement beaucoup plus rigoureux mais aussi plus complexe que le filaire. La mise à jour est assurée par les services de l'Etat. Un élément essentiel de la représentation cadastrale est la distinction de parcelles pleines et de vides. Les premières sont les parcelles, classées par identifiant, propriétaire... Les secondes sont les parties versées dans le domaine public. L'emprise d'une voie publique classée n'est par exemple pas référencée au cadastre. Sans identifiant, sans propriétaire au sens cadastral, elle est par définition inaliénable et ouverte à l'usage public. N'étant détenus par personne, ces espaces appartiennent à tout le monde, ce qui n'exclut pas la présence d'un gestionnaire attitré. Il faudra cependant chercher son identité ailleurs, notamment le filaire des voies ou toute autre source équivalente. Rappelons qu'un acteur public ou assimilé (commune, Région, Département, SEM, SNCF…) dispose d'un domaine privé qui bénéficie alors d'une représentation cadastrale classique.

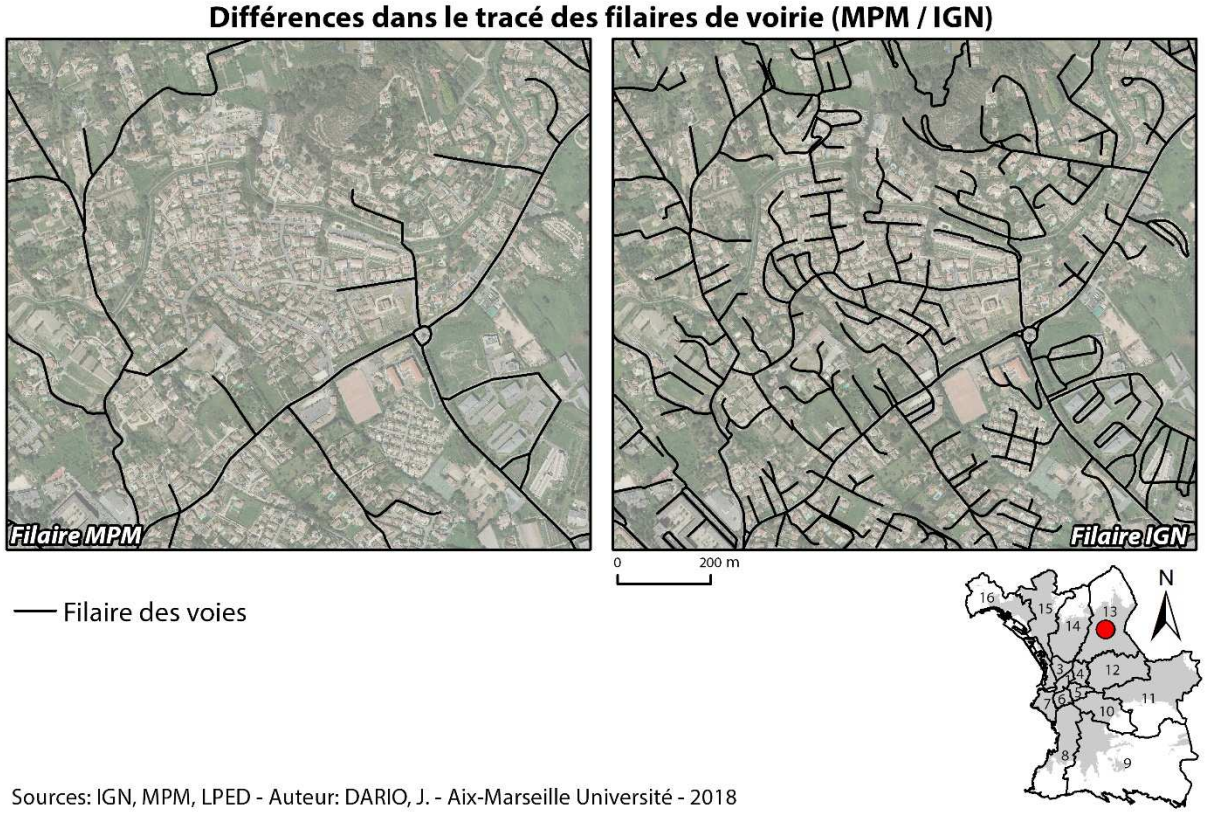
1.2 Le filaire des voies de MPM, un outil de gestion sans valeur juridique

Le filaire des voies est une source essentielle pour apprécier le statut des voies à Marseille. La base a été originellement créée par la Ville de Marseille puis transmise à la communauté urbaine en 2002 au moment du transfert de compétence. C'est une base de travail transitoire sur l'état de propriété des voies.

[81] La fiche d'immeuble fait l'historique des mutations intervenues sur chaque parcelle référencée. La représentation numérique fait figurer le dernier propriétaire en date.
[82] Voir note n°5
[83] Des contradictions similaires ont été observées dans d'autres contextes urbains où le développement des lotissements privés a été particulièrement important à la fin du 19ème siècle et au début du 20ème. C'est notamment le cas à Saint-Cloud où la DGI a mené des enquêtes pour vérifier le statut de certaines voies, mais le problème atteint une autre ampleur à Marseille (DORIER et *al*., 2010)

« Technicien : *je rappelle que le filaire est un outil à usage interne mis à jour avec notre propre classement SIG. Le problème est qu'il est livré en pâture à des gens... enfin... c'est un outil d'analyse et pas d'information sachant que ç'a été simplifié pour que ce soit compréhensible par tout le monde. Donc nous on a vingt ou trente codes d'identification spécifiques qui ont été ramenés à 4 ou 5.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 26/03/2015)

Soulignons d'abord que ce « filaire » n'est pas exhaustif du point de vue « géographique ». D'autres bases telles que la couche ROUTE de la BD TOPO© de l'IGN sont par exemple plus riches et plus rigoureuses dans le tracé des segments de voirie. La Collectivité gestionnaire du filaire a ses propres critères pour déterminer si un segment « mérite » de figurer ou non dans le référentiel, ce qui en fait selon nous une donnée plus « politique » que géographique. Les voies nommées en font *a priori* partie mais si on compare les deux sources, de nombreux segments semblent manquer.

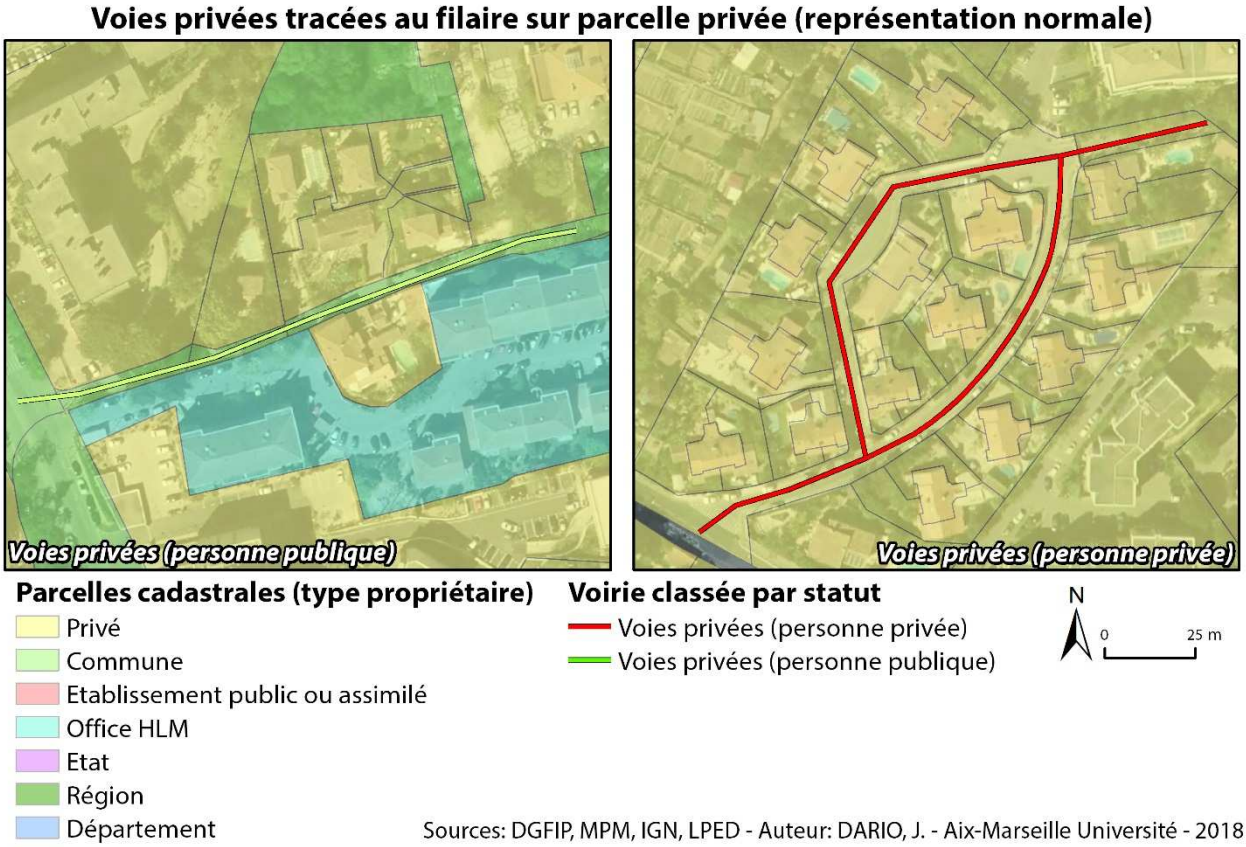


Carte 19 Différences dans le tracé des filaires de voirie (MPM/IGN)

La différence est aussi marquée si on observe le filaire métier géré par d'autres grandes villes ou métropoles (Nantes, Lyon Métropole, Bordeaux Métropole, Paris intra-muros…). Celui-ci est généralement conçu sur le même modèle que la BD TOPO© avec des tracés complets et surtout

une information claire sur le statut des voies. Soulignons qu'à Marseille, la donnée n'est pas ouverte au public[84], ce qui est très révélateur de son niveau de « finition »[85].

Le filaire communautaire contient une information sur le statut[86], 21 classes sont reconnues dont 5 sont vraiment intéressantes pour nous. Le caractère « privé » s'applique à des voies non classées dans le domaine public communautaire (ou d'un autre organisme public : Etat, Région...). Les propriétaires se répartissent en deux grandes catégories, d'une part, les particuliers seuls, en indivision ou réunis dans une entité morale telle qu'une association syndicale (ASA, ASL, copropriété...), de l'autre, les personnes publiques ou assimilées. Une voie peut faire partie du domaine privé d'une entité publique (commune, Région, Etat). Les emprises peuvent alors être ouvertes ou non au public, cédées, fractionnées… comme n'importe quelle voie privée appartenant à des particuliers



Carte 20 Diversité des voies privées

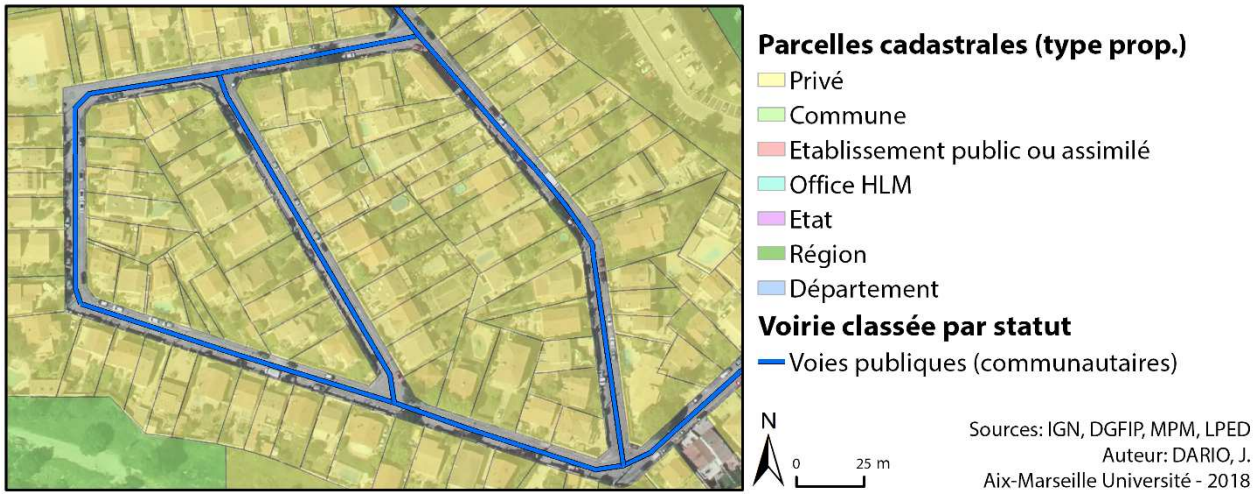
[84] Nous l'avons obtenue dans le cadre d'un contrat financé (2011) puis par convention passée avec la Ville de Marseille (2012) puis la communauté urbaine (2014)

[85] La plupart des villes ou métropoles précitées ont depuis plusieurs années versé leur filaire des voies avec information sur le statut, ce n'est pas le cas à Marseille où les tables restent à usage interne

[86] Ce point est d'ailleurs problématique si l'on en croit certains témoignages. Lors d'une convention sur les données géographiques, nous avions assisté à une présentation sur les données filaires de voirie effectuée par les techniciens d'une intercommunalité. Un représentant de l'IGN avait au cours d'un échange tendu, déploré que les collectivités conservent des données métier incomplètes et n'activent pas une transition vers la donnée filaire de l'IGN. Cette dernière dispose d'ailleurs d'un champ « statut » à l'intention des collectivités, laissé généralement vide…

Les voies publiques se répartissent en deux catégories, celles administrées par la communauté urbaine devenue Métropole (« voies communautaires) et celles gérées par une entité de rang supérieur (Etat, Département) comme les nationales, les départementales, les autoroutes... Ces voies font partie du domaine public de l'entité concernée. Les voies communautaires par exemple sont classées dans le domaine public de la communauté urbaine. Avant le transfert de compétence de 2002, ces mêmes voies faisaient pour l'essentiel partie du domaine public communal. Elles sont par définition inaliénables et ouvertes à la circulation publique, bien qu'il soit possible sous certaines conditions de les déclasser.

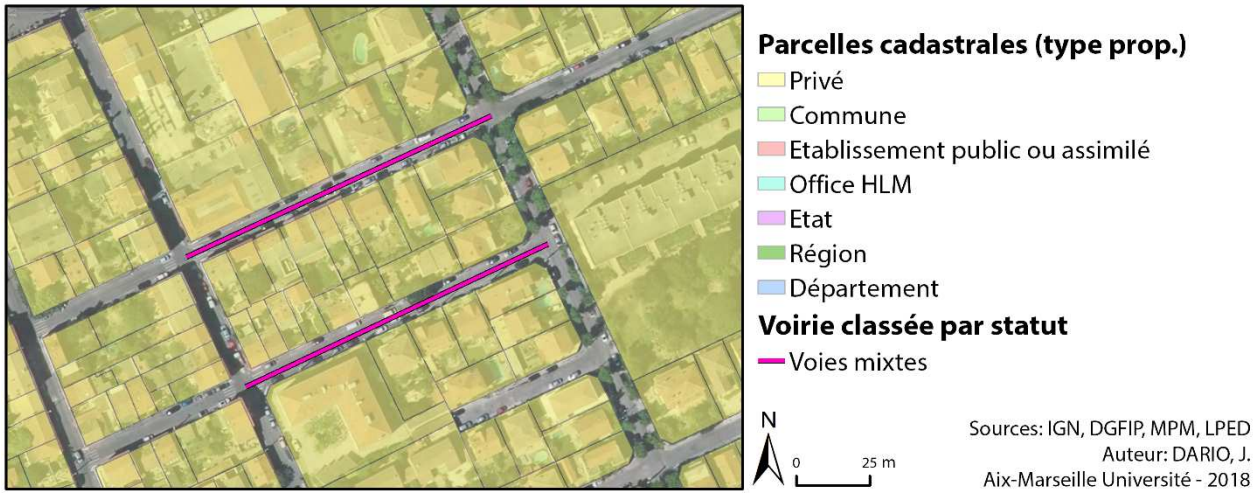
Voies publiques et dématérialisation cadastrale (représentation normale)



Carte 21 Voies publiques (communautaires) et représentation cadastrale

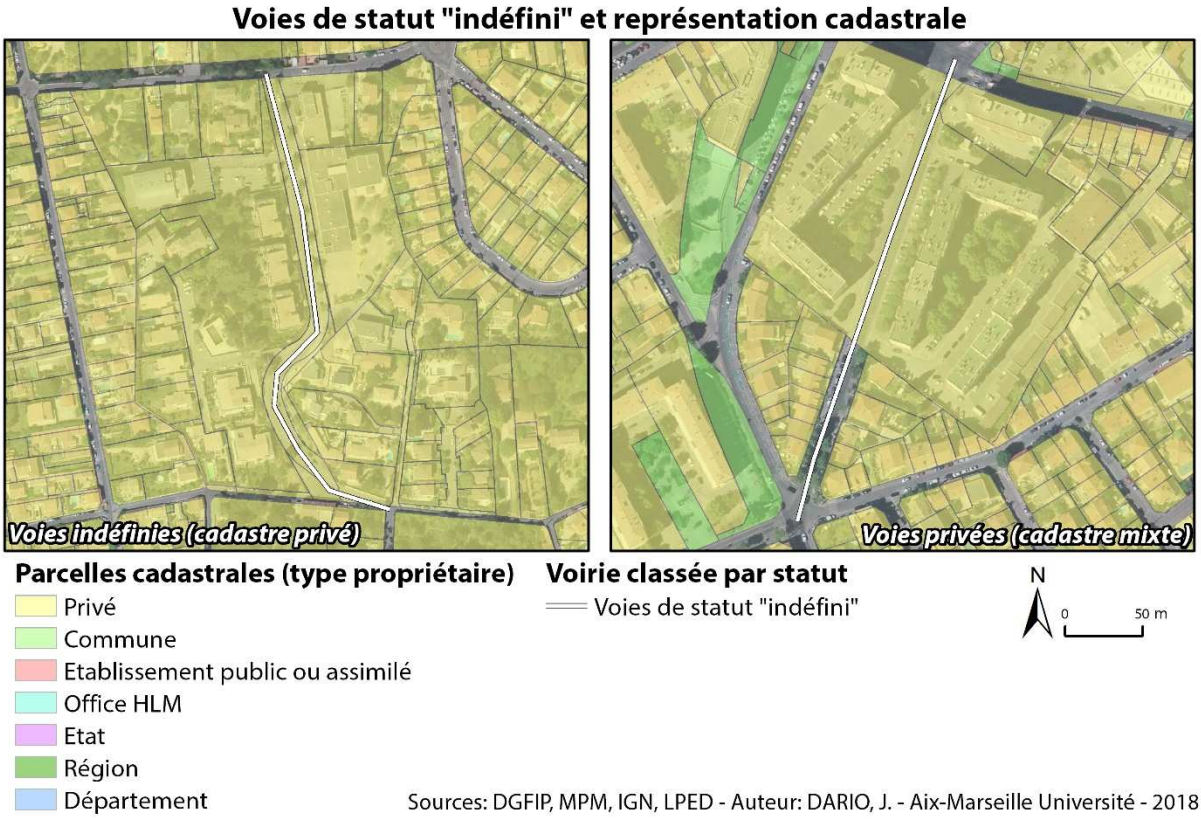
Enfin, certaines mentions sont à première vue surprenantes : « voie mixte », « voie de statut indéfini » et « voie privée ouverte à la circulation publique ». Pour les premières, il s'agit d'une simplification. Une partie du tronçon appartient à la Collectivité, une autre à un ou plusieurs propriétaires privés. On remarquera sur l'exemple ci-dessous que rien ne permet de déterminer précisément où commence et où s'arrête la propriété publique.

Voies mixtes et dématérialisation cadastrale (représentation anormale)



Carte 22 Voies mixtes et représentation cadastrale

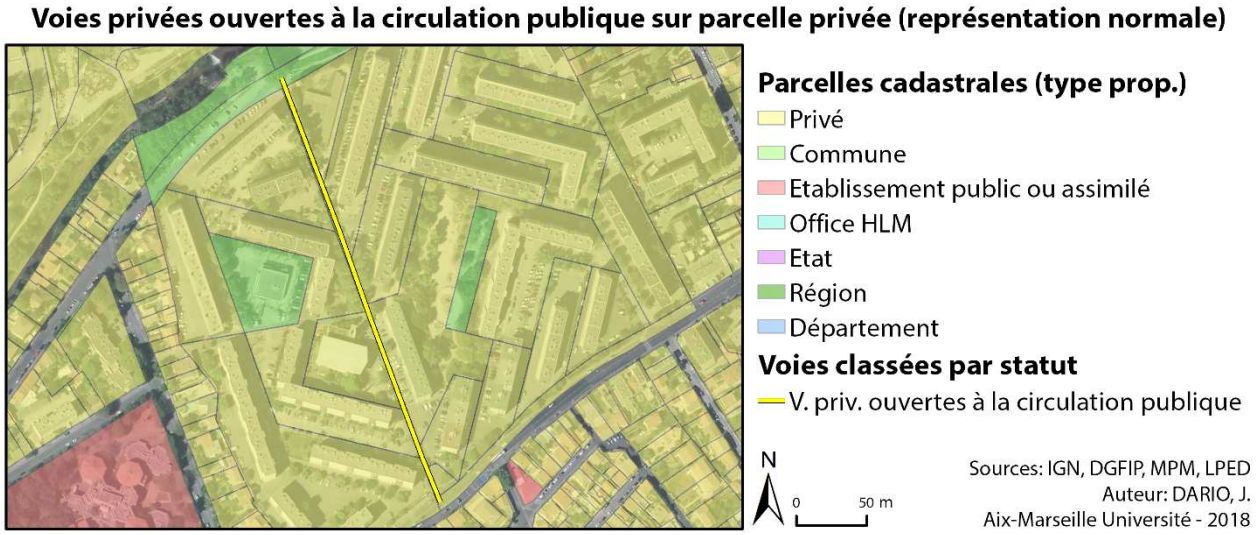
Les voies de « statut indéfini » sont une illustration du caractère « transitoire » du filaire. Une voie ne peut en soi présenter un statut indéfini, son assiette appartenant forcément à quelqu'un. Dans ces cas, le cadastre ne permet généralement pas de trancher, l'assiette pouvant appartenir autant à une personne privée qu'être dématérialisée87. Cette mention renvoie à des objets faisant l'objet d'un questionnement des services de la voirie afin de déterminer le propriétaire effectif (public ou privé).



Carte 23 Voies de statut « indéfini » et représentation cadastrale

Les « voies privées ouvertes à la circulation publique » enfin ne sont qu'une mention de travail désignant des voies privées particulièrement importantes et dont l'ouverture est à surveiller. Elles ne renvoient que rarement à des tracés faisant l'objet d'une convention d'entretien ou tout acte administratif du même genre. Elles sont à considérer de la même manière que les « voies privées » simples.

[87] La dématérialisation renvoie *a priori* à une propriété publique, ce qui ne se vérifie pas toujours dans les faits



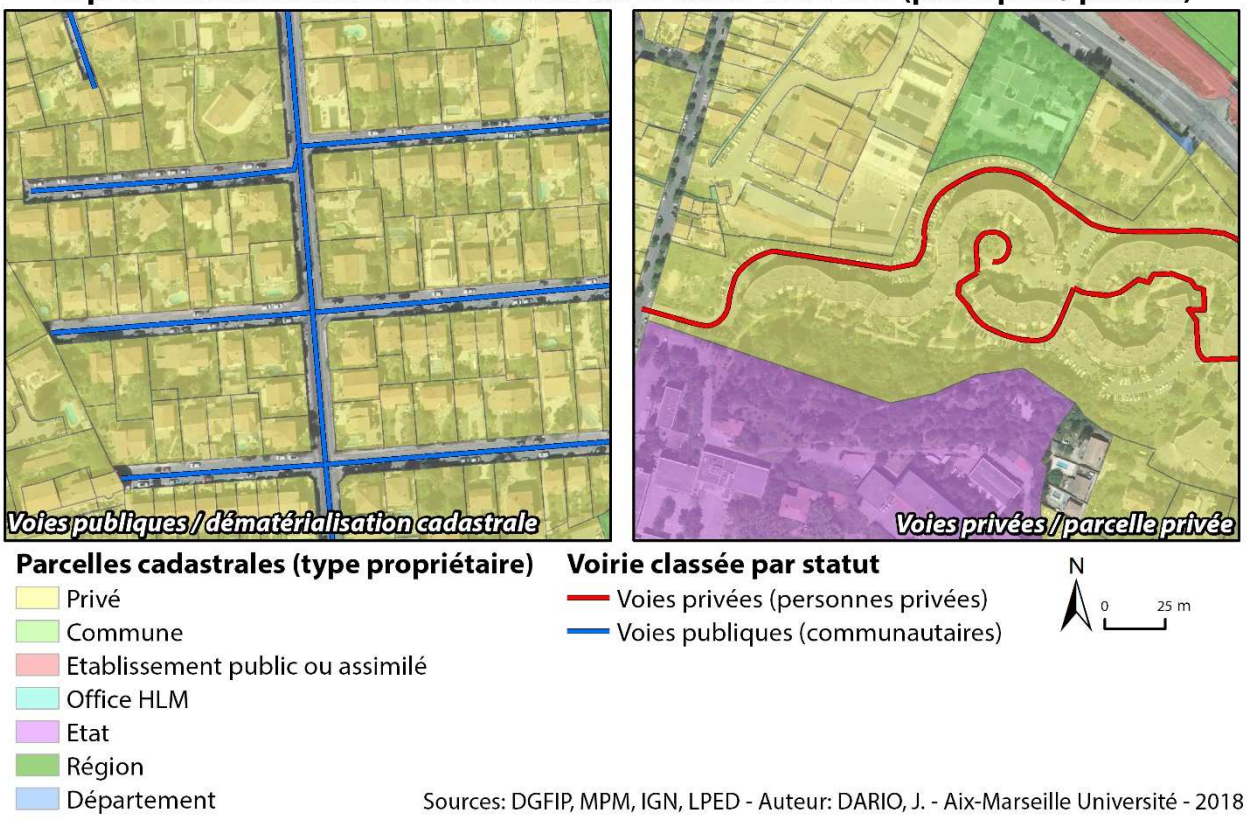
Carte 24 Voies privées ouvertes à la circulation publique et représentation cadastrale

En-dehors de ces quelques mentions pouvant porter confusion, la typologie est relativement claire. On distingue notamment les voies classées dans le domaine public, les voies faisant partie du domaine privé d'un acteur public et les voies privées appartenant à une ou plusieurs personnes privées.

1.3 Articulation des sources et représentation « normale » des données

Bien qu'issues de producteurs différents, les données sont supposées concorder. En simplifiant l'information contenue dans chacune des sources, il est possible de distinguer deux grands cas de figure.

Représentation normale des données sur le statut des voies (publiques / privées)



Carte 25 Comparaison voies privées / publiques et représentation cadastrale

Représentation « normale » des données :

- **Voies publiques** (cadrage gauche) : mention au **filaire des voies** : « voie communautaire », « départementale », « nationale »… mention au **cadastre** : parcelle dématérialisée
- **Voies privées** (cadrage droite) : mention au **filaire des voies** : « privé », mention au **cadastre** : parcelle privée

Si on se concentre sur les seules voies privées, trois types de représentations cadastrales des voies sont possibles

Carte 26 Diversité des représentations cadastrales des voies privées

- **Cas n°1** (cadrage A) : Emprise physique de la voie (chaussée centrale, trottoirs et autres dépendances) matérialisée strictement au cadastre. Dans le cas d'un ensemble résidentiel, le propriétaire peut être un particulier seul, une indivision ou la structure syndicale responsable des parties communes.
- **Cas n°2** (cadrage B) : Voie contenue dans une parcelle plus grande d'un seul tenant. Ce découpage est assez commun dans de nombreuses copropriétés verticales.

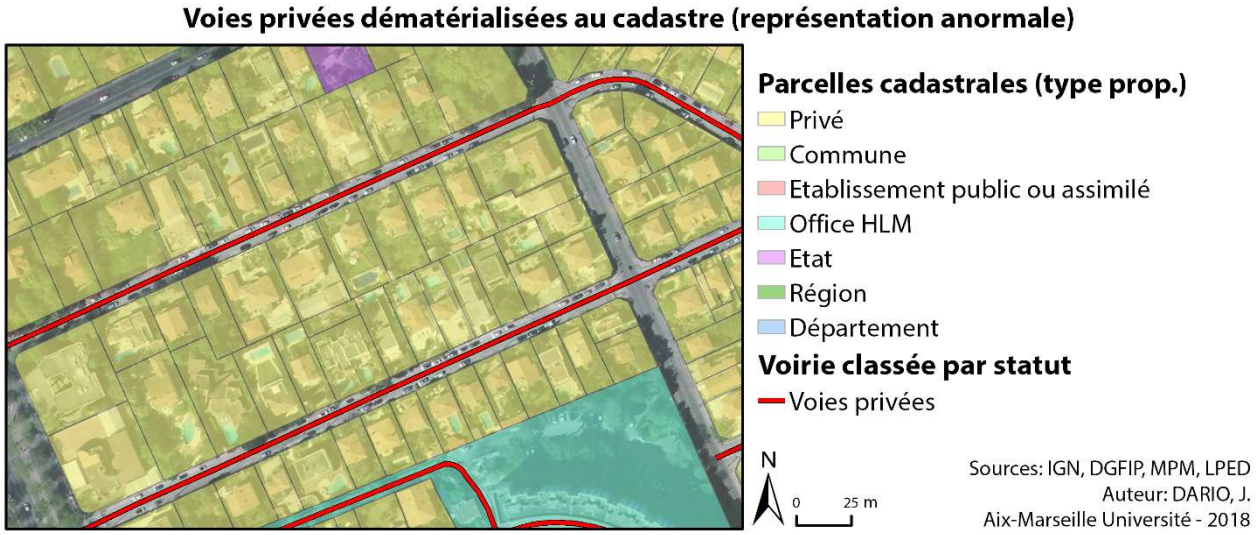
- **Cas n°3** (cadrage C) : L'emprise de la voie privée est à cheval sur plusieurs parcelles. Ce cas est assez typique des anciens lotissements pavillonnaires. Chaque propriétaire détient une partie de la voirie correspondant à la largeur de front de sa propriété jusqu'à l'axe central

Pour les voies privées, l'identité du propriétaire est indifférente. Dans tous les cas la voie sera désignée comme privée au filaire avec matérialisation au cadastre. La situation est différente pour les voies publiques reconnues au filaire. Pas de parcelle matérialisée mais la collectivité doit pouvoir justifier du statut public des voies, documents à l'appui (décision de classement, acte notarié matérialisant le transfert...). Sur le plan cadastral, l'emprise doit être vide, ce qui a plusieurs conséquences. Le domaine public étant inaliénable, il est impossible de céder une emprise qui n'existe pas. Seule une procédure de déclassement permet de modifier cet état, une nouvelle parcelle peut alors être référencée au cadastrée et cédée. En règle générale, le domaine public n'évolue que très peu dans ses limites cadastrales, tout au plus change-t-il de gestionnaire (Ville vers intercommunalité ou toute autre entité de rang supérieur). Une conséquence importante du versement d'une parcelle dans le domaine public est la disparition irréversible de toutes les servitudes pouvant la grever[88]. Quel que soit le gestionnaire (commune, intercommunalité, département, Etat…), le classement des voies doit s'accompagner d'une disparition de la parcelle. Notons que celle-ci doit correspondre à la totalité de l'espace aménagé sous forme d'équipement public. Le trottoir par exemple, en tant que dépendance de la voirie ne peut pas être contenu dans une parcelle privée si la chaussée centrale ne l'est pas non plus[89]. Dans le cas contraire, il s'agit d'une erreur de remembrement ou d'un défaut de transfert.

1.4 La contradiction des sources sur le statut des voies

Après avoir présenté le « modèle », nous allons voir quelles sont les principales contradictions visibles à Marseille. Dans nombre de cas, la représentation est manifestement erronée, ce qui peut présenter de nombreux inconvénients dans la gestion urbaine quotidienne. Un premier recensement de ces contradictions avait été effectué dans le premier rapport rendu au PUCA (DORIER et *al*., 2010). Lors d'une étude réalisée pour la Ville de Marseille en 2011[90], nous les avions ensuite inventoriées et classées dans leur totalité. Environ 2176 tronçons (sur un total de 14 511) renvoyaient une information contradictoire entre filaire et cadastre, ce qui représente une longueur d'environ 314 km sur les 1643 km (19%) de voirie reconnue au filaire. Depuis, certains cas ont été clarifiés et l'information tant cadastrale que filaire mise à jour. Cette opération n'est toutefois que progressive et l'observation des bases actualisées montre l'ampleur de la tâche restante. Parmi les multiples anomalies relevées suite au croisement du cadastre et du filaire, nous en avons retenu seulement deux. Ce sont à la fois les plus récurrentes et celles qui posent le plus question.

[88] Ce qui est logique puisque le domaine public n'est pas susceptible de recevoir de servitude (cf. annexes I.1.3.1)
[89] Article L. 2111-2 du CG3P : « *Font également partie du domaine public les biens* [...] *qui, concourant à l'utilisation d'un bien appartenant au domaine public, en constituent un accessoire indissociable.* »
[90] Voir note n°11

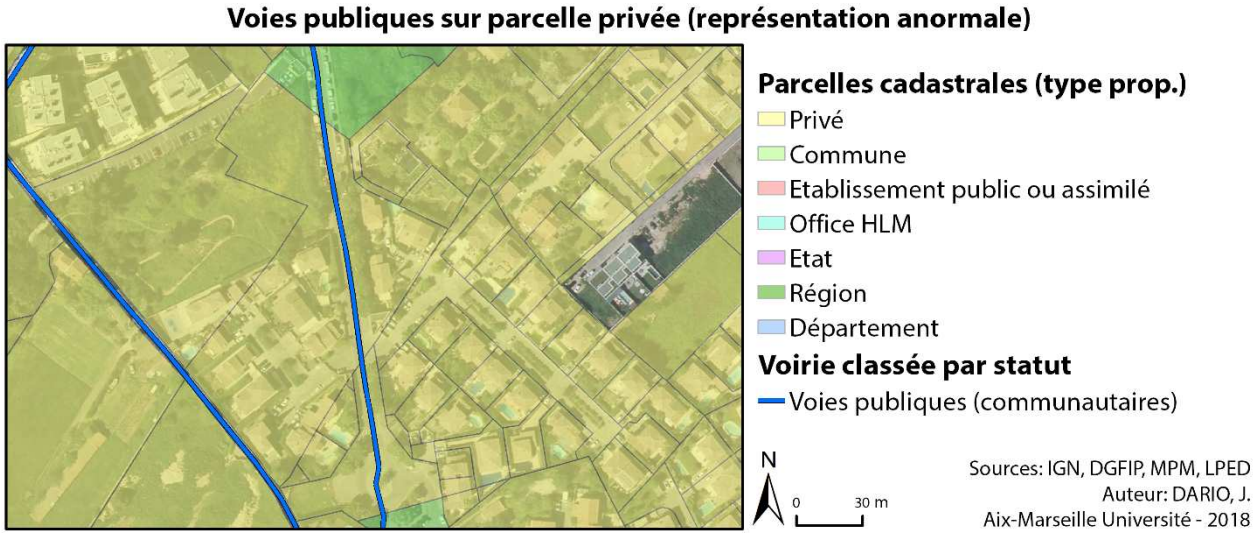


Carte 27 Les voies privées hors cadastre

Un des cas les plus représentés est celui des voies reconnues privées au filaire avec absence de parcelle matérialisée. L'erreur provient donc soit du cadastre, auquel cas la voie est bien privée, soit du filaire et alors ces situations cachent une propriété publique des voies. Rappelons si la voie est privée, l'emprise doit être matérialisée au cadastre, si elle est publique l'assiette ne sera pas référencée. Cette situation est assez typique des voies des lotissements de l'entre-deux guerres. En tout, ce sont près de 323 tronçons dans ce cas, pour une longueur totale de 32 km (12% des voies privées[91]). La plupart des voies mixtes (très peu nombreuses à l'échelle de Marseille) sont dans le même cas et n'ont pas de parcelle matérialisée, ce qui rend la définition de la limite public/privé d'autant plus difficile.

Moins fréquent proportionnellement au nombre de voies publiques, mais plus problématique, le cas des voies reconnues publiques au filaire sur du parcellaire privé (398 tronçons, 5% des voies publiques). On distingue deux situations : la parcelle appartient à une personne privée « classique » (personne physique, entité morale…) ou fait partie du domaine privé d'une personne publique. Dans les deux cas, c'est une irrégularité puisqu'une voie communautaire au filaire supposément versée dans le domaine public, ne devrait pas faire l'objet d'une matérialisation au cadastre.

[91] Chiffre calculé sur la base du filaire des voies de la communauté urbaine MPM, millésime 2011



Carte 28 Les voies publiques (communautaires) sur cadastre privé

En règle générale, ces cas nécessitent des recherches complémentaires pour déterminer si la décision de classement motivant la mention « voie communautaire » au filaire, se base sur des éléments tangibles (acte notarié éventuellement non reporté sur le plan numérique). L'enjeu est important puisque si rien n'atteste la propriété publique, l'emprise est bien privée. Le problème est moins grave dans le cas où la parcelle appartient à un acteur public (commune le plus souvent) ou parapublic (SEM, établissement public Euroméditerranée…). La propriété publique n'est pas mise en doute, seule la nature du gestionnaire l'est. La commune n'a depuis 2002 plus vocation à gérer le domaine public de voirie, le service dédié n'existe d'ailleurs plus. La problématique est identique pour un acteur parapublic, qui peut à la rigueur être chargé de l'aménagement de la voie[92] mais en aucun cas de sa gestion *a posteriori*, du moins si elle est destinée à intégrer le domaine public. Ces cas font souvent l'objet de litiges entre entités gestionnaires qui se rejettent tour à tour les responsabilités (cf. chap. 6, 4.1.2). Ce problème touche des emprises complètes mais plus généralement des parties de voies. Il est ainsi fréquent que des trottoirs, parties de chaussée… soient compris dans des bandes ou des « becs » privés (cf. chap. 2, 3.3). Aménagées et entretenues comme de l'espace public, il est anormal que ces parties de voie publiques soient reconnues privées au cadastre. Des recherches complémentaires sont ici nécessaires pour clarifier leur statut.

Après avoir présenté dans les grandes lignes ces deux types d'anomalies, nous allons voir à travers une lecture critique des sources comment en expliquer la provenance.

[92] C'est le cas généralement de la SEM historique de Marseille : la SOLEAM, anciennement « Marseille Aménagement »

2. Une évaluation critique des sources liées au statut des voies

Pour déterminer le statut des voies à Marseille, il est impossible de prendre les sources (notamment numériques) pour argent comptant. Aussi surprenant que cela paraisse, circonscrire avec précision une proportion de voies privées à Marseille s'apparente à un chemin de croix. Il est donc nécessaire d'observer de façon critique les différentes sources utiles à la définition du statut des voies. Nous distinguons les problèmes liés à la lecture du cadastre et ceux visibles dans la base du filaire des voies.

2.1 Le cadastre numérique et ses multiples problèmes

2.1.1 Une définition erronée du domaine de voirie ? Le cas des voies privées hors cadastre

Certaines contradictions peuvent être issues d'un défaut ou d'une erreur de mise à jour du cadastre. Pour les comprendre, il est nécessaire d'expliquer comment le plan a été dressé. Le premier plan cadastral en France est la version napoléonienne de la première moitié du 19ème siècle. Ce plan bénéficie d'une refonte entre les année 1930 et 1960[93], après-guerre dans le cas de Marseille. Le principal objectif était de préciser la géométrie des parcelles et passer à une représentation moderne. Le plan numérique actuel[94] est majoritairement issu de cet effort de redéfinition.

« Technicien : *La refonte du cadastre à Marseille a eu lieu pendant les années 1950 sur environ une décennie. Concrètement, soit le cadastre lui-même soit des sociétés avec lesquelles il avait sous-traité, sont passés sur le terrain et ont tracé les délimitations qui ont donné naissance au plan vectoriel que vous connaissez aujourd'hui. Les géomètres se sont basés principalement sur ce qu'ils voyaient et éventuellement sur les actes que les uns ou les autres pouvaient apporter pour dire "ah ça c'est à moi, ça c'est à toi etc*."

JD : *L'idée était de passer du cadastre napoléonien à un cadastre moderne donc ?*

Technicien : *c'est exactement ça, sachant que le cadastre napoléonien n'avait jamais été mis à jour, donc on avait des actes qui se baladaient par ci par là mais aucun plan de référence. Sauf qu'en créant ce plan de référence, certains raccourcis ont été faits. C'est le cas de vos fameuses voies privées hors cadastre. Concrètement, les géomètres sont passés sur le terrain, ont observé la voie et si cela « ressemblait » à du domaine public l'emprise de la voie n'était pas cadastrée. C'est pour ça que lorsque vous me parlez de voies décadastrées, ce n'est pas à proprement parler vrai car en fait elles n'ont jamais été cadastrées au sens où on l'entend maintenant avec inscription sur un plan etc.*

JD : *Et sur quoi se sont basées ces personnes à l'époque pour définir que la voie « ressemblait » à du domaine public ?*

Technicien: *La personne du cadastre de l'époque est passée dans la rue, a regardé plusieurs choses : si la voie était utilisée par les gens, s'il y avait de l'éclairage, les poubelles, du service public… je ne m'étonne pas du tout qu'un enquêteur ait estimé à ce moment-là que les voies du lotissement Coin Joli par exemple relevaient probablement du domaine public. Si vous voulez, dans l'apparence et dans les faits ça revenait au même, en*

[93] avec notamment l'apparition des sections

[94] PCI vecteur géré par la DGFIP : « plan du cadastre informatisé » sous forme vectorielle (utilisable sous SIG ou logiciels type « AutoCad »

revanche lorsque l'enquêteur tombait sur une copropriété avec des accès bien définis, en général les emprises de voies faisaient partie de la parcelle de la copropriété sans morcellement, il semblait évident que ces accès étaient à vocation purement privée, ce n'était même pas à proprement parler des voies même si elles pouvaient en avoir les caractéristiques physiques, c'est leur destination fonctionnelle et leur apparence qui rentrait alors plus en ligne de compte. » (Cadastre – 11/03/2015)

« Technicien : *La logique est la suivante : à l'époque les hypothèques avaient des brigades de personnes qui passaient dans les rues pour mettre à jour le cadastre. En général lorsque ça « ressemblait » à de la voie publique comme les voies de ces lotissements, l'emprise a pu ne pas être référencée. Sachant que ce qui intéresse le cadastre c'est les impôts, ces voies n'ont pas vraiment de valeur fiscale ou même vénale, ça ressemblait à de la voie publique donc pour eux ça en était, sauf que derrière il n'y avait aucun titre. En plus, si vous reprenez les cahiers des charges de la plupart de ces lotissements, vous verrez que la plupart disent que les voies internes devaient à terme être cédées à la Ville. Le cadastre en toute bonne foi a pu partir de ce principe mais sans avoir forcément un acte, ce qui aujourd'hui sur le plan peut prêter à confusion. Il est même arrivé que des emprises que la Ville avait acquises pour réaliser des voies aient été versées dans le domaine public avant même que la voie ne soit réalisée. Aujourd'hui je pense que c'est un peu différent, déjà ils ont des effectifs beaucoup plus réduits, donc avec une possibilité plus restreinte d'envoyer du monde sur place et procéder à ce type d'opération. Par ailleurs, on travaille avec eux depuis un certain temps, et disons qu'ils attendent désormais plus l'arrivée de l'acte de transfert de propriété pour procéder à la mutation sur leur plan, ils font plus attention je pense.* » (Ville de Marseille – service action foncière – 19/02/2015)

Lors de la refonte des matrices cadastrales, les équipes de terrain se sont basées sur des éléments d'apparence, sans toujours vérifier le classement effectif des voies ou les titres et mentions spéciales présentes par exemple dans les cahiers des charges des lotissements. Cette version explique que l'on retrouve cette anomalie presqu'exclusivement sur les voies de lotissements de l'entre-deux guerres. La campagne ayant été menée dans les années 1950, la majorité des voies étaient issues d'opération antérieures (généralement de lotissements). Les mises à jour postérieures se baseront ensuite davantage sur des titres effectifs et non sur des présomptions fondées sur l'apparence des voies. Ce type d'approximation ne se reproduira donc plus par la suite. Comme évoqué dans le premier des deux extraits d'entretien, l'emprise des voies n'a pas été « décadastrée » puisqu'elle ne l'a jamais été, le plan mis à jour dans les années 1950 étant le premier du genre. L'erreur n'est pas sans conséquence, puisque l'absence de représentation physique et d'identifiant rend aujourd'hui toute recherche sur l'état antérieur de propriété très difficile.

« Technicien : *Le problème est bien connu pour nous, gestionnaires du domaine public. Si on remonte très anciennement, on n'aura pas de titre car on considèrera que c'est rentré dans le domaine public depuis des temps immémoriaux. Pour les voies initiales de Marseille, on ne retrouvera plus de titre de propriété mais ce n'est finalement pas si problématique car personne généralement ne conteste la propriété publique de ces voies. Sur des lotissements des années vingt, trente c'est différent. La plupart des voies n'ont pas de parcelle identifiée, vous trouverez quand même des titres en cherchant bien mais vous aurez un gros souci, car les seuls qui seront capables de vous sortir les documents ce sont les hypothèques et les hypothèques avant 56 travaillent par nom de vendeur et là, je ne sais pas si vous imaginez la complexité pour retrouver quoi que ce soit...* » (communauté urbaine MPM – service voirie – 26/03/2015)

« Technicien : *Le fait que ces voies de lotissements soient hors cadastre, c'était simplement du visuel, si vous cherchez chez nous des éléments sur ces voies vous ne trouverez rien d'autre que l'acte notarié à l'origine de*

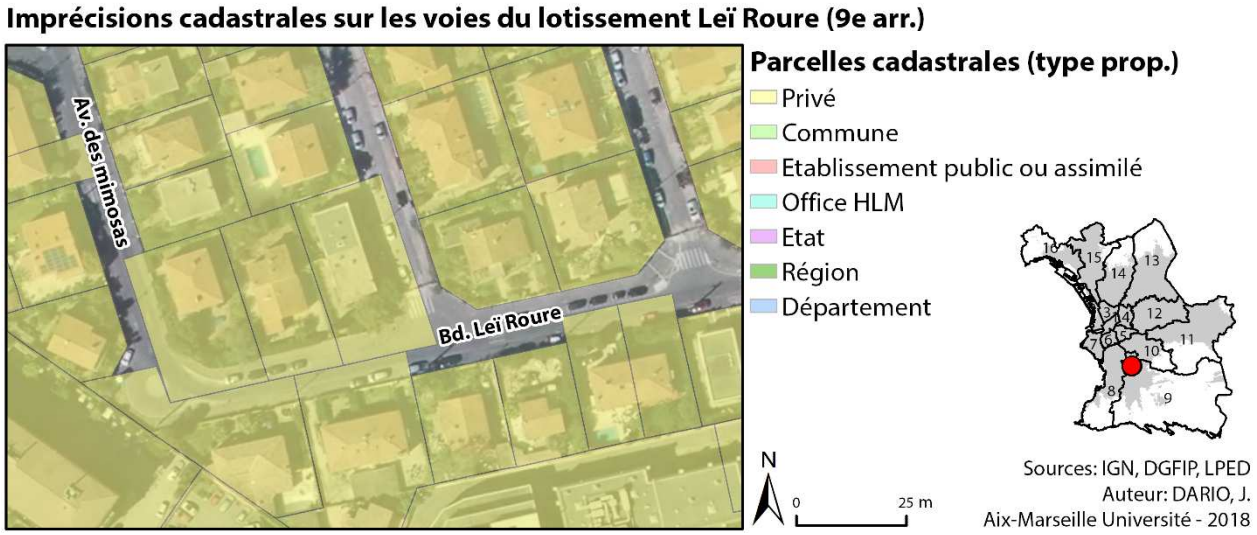
la création du lotissement. Rien n'atteste qu'un remembrement ait effectivement eu lieu. […] *Après il faut prendre en compte les autres documents, si les voies de la plupart des lotissements des années vingt, trente sont hors cadastre, pour nous elles n'existent pas au sens strict, mais elles n'en ont pas moins un statut et des règlementations particulières, enfin selon toute probabilité. Par exemple le cahier des charges vous dira que les propriétaires détiennent la voie jusqu'à l'axe ou alors que le sol est géré l'ASA, c'est à voir, vous avez une multiplicité de cas. Donc si cela devait être représenté très exactement au cadastre vous auriez soit une emprise unique appartenant à l'ASA soit une prolongation des emprises devant chaque lot jusqu'à l'axe de voirie mais en aucun cas une emprise vide ne renvoyant à rien*. » (Cadastre – 11/03/2015)

Selon toute évidence l'emprise hors cadastre est une information erronée et l'absence de parcelle ne signifie pas qu'un versement dans le domaine public a été effectué. Il s'agit simplement d'un « raccourci » malencontreux du cadastre. Rien n'atteste une propriété publique cachée pour ces voies de lotissements d'avant-guerre. Pour déterminer l'état réel de la propriété privée, l'utilisation d'autres sources est nécessaire, notamment les documents originels de l'ensemble. On peut se demander pourquoi de telles anomalies ne sont pas corrigées alors même que la plupart des acteurs publics utilisateurs, gestionnaires… de la donnée en sont conscients. Modifier le tracé du cadastre nécessite de rechercher la répartition de la propriété privée dans les documents originels, or la recherche d'un acte datant d'avant 1956 se fait par nom de l'acquéreur, ce qui renvoie à un historique complexe. Ensuite, un géomètre expert doit proposer une mise à jour de la représentation. Le travail est donc à la fois coûteux et long, pour un intérêt somme toute mesuré puisque la représentation erronée au cadastre n'affecte pas l'état réel de la propriété. Nous verrons toutefois que ce défaut de représentation n'est pas sans susciter des interrogations voire des requêtes auprès de la Collectivité.

2.1.2 Le cadastre, reflet inexact de la propriété publique

Le cas des voies privées hors cadastre questionne la fiabilité des sources, à considérer sous un angle critique. Sans remettre dans sa globalité en cause la qualité du cadastre numérique, il est clair que les emprises de voies font souvent l'objet d'approximations. Si cette situation est bien connue, y compris ailleurs en France, on peut dire qu'à Marseille le problème atteint une ampleur considérable.

Technicien : « *Il ne faut pas voir le plan cadastral comme un instantané absolument fiable de la propriété publique ou privée, c'est un document servant à faire payer des impôts* […] *aux yeux du cadastre, une emprise de voie peut être privée ou publique, c'est du pareil au même car sur du sol nu, aucun impôt n'est perçu. Ça peut expliquer ce manque relatif de rigueur quant au dressage du plan, mais ces imprécisions ne dérangeaient personne à l'époque de toute manière, ni les propriétaires réels ni l'aménageur qui s'est toujours comporté en propriétaire même s'il n'en avait pas le titre. A un moment il y avait eu des discussions en interne pour que le cadastre retranscrive plus fidèlement la propriété publique. On en a parlé pendant un moment mais on rentrait dans des problématiques trop complexes, cela aurait engendré énormément de soucis, donc tant qu'on ne nous sollicite pas on ne bouge pas. Vous avez plein de cas comme ça, tenez, prenez celui-là* (il montre un plan, reproduction sur la carte 29)



Carte 29 Imprécisions cadastrales sur les voies du lotissement Lei Roure

Technicien : *Le filaire dit que c'est communautaire* (note : le boulevard Leï Roure et l'avenue des mimosas sont reconnus publics au filaire des voies), *très bien, je ne sais pas sur quoi ils se sont basés pour dire cela, peut-être qu'effectivement l'emprise avait été cédée, je ne sais pas. Moi ce que je vois c'est que des personnes ont à un moment saisi le cadastre pour dire : "attendez, j'ai un titre qui atteste que la voie m'appartient jusqu'à l'axe." Et ça peut être le cas pour toutes les maisons de ce lotissement en fait, donc la voie publique est peut-être privée... ça se passe souvent comme ça, vous avez des gens plus ou moins informés qui viennent nous voir et si les actes derrières sont bons, je ne vois pas pourquoi la mutation ne se ferait pas. Ça fait partie de cette problématique dont je vous parlais tout à l'heure, ce pourquoi on ne bouge pas. On n'a pas envie de rentrer dans des conflits de voies privées en fait publiques et de voies publiques en fait privée, de gestion communauté urbaine que la Ville gère en fait…*

JD : *c'est-à-dire ?*

Technicien : *Moi j'ai pu observer des choses un peu compliquées qui ne sont pas trop de mon ressort, par exemple j'avais assisté autour de Vélodrome à une réunion sur le foncier et la Ville et MPM*[95] *se demandaient à qui le foncier de telle emprise devait être dévolu ou non, sachant que ça allait ensuite être rétrocédé... Ce que je sais c'est que nous au cadastre on peut décadastrer des parcelles et les verser donc dans le domaine public. Sauf qu'à partir du moment où ça a été décadastré c'est irréversible et manifestement ça n'arrange pas tout le monde. On a eu parfois des discussions avec la Ville ou MPM qui nous disaient « vous nous avez enlevé des choses que vous n'auriez pas dû enlever », sauf qu'on n'a rien enlevé du tout, à nos yeux ça reste du domaine public, nous on ne sait pas derrière qui les gère et on ne veut pas le savoir. Après, est-ce que le cheminement piétonnier décadastré est géré par la Ville ou par MPM, nous en tout cas on ne le sait pas et je ne suis même pas convaincu qu'eux-mêmes le sachent vraiment parfois…* » (Cadastre – 11/03/2015)

Le sol des voies n'étant productif d'aucun impôt, le statut public ou privé est une donnée accessoire pour le cadastre dont la vocation est de faciliter le calcul de l'impôt foncier et non d'être un reflet fidèle de la propriété publique. Les approximations dans le dressage du plan étaient admises dans la mesure où elles n'avaient pas de conséquence effective pour les gestionnaires de la source.

[95] La communauté urbaine Marseille Provence Métropole

Notons que ce manque d'intérêt relatif pour la représentation est partagé pendant des décennies tant par les propriétaires que par la Collectivité. Une certaine distance avec la source est donc nécessaire pour ne pas commettre des erreurs d'interprétation. Cette vocation somme toute assez limitée du cadastre est d'ailleurs un élément en débat au sein même de la direction des impôts mais l'effort de mise à jour ne sera finalement jamais entrepris.

Aucune correction d'ensemble n'est donc apportée au référentiel, celui-ci n'évolue qu'au gré des demandes particulières. Selon les dires de notre interlocuteur, une mise à jour à l'initiative du cadastre aggraverait même la situation. Deux cas de figure principaux sont évoqués. Il serait nécessaire de remonter aux titres de toutes les voies reconnues publiques pour vérifier qu'elles ne sont pas en fait privées. Outre la complexité et la lourdeur de ce travail, celui-ci pourrait remettre en cause la propriété publique de nombreuses voies, ce que les services du cadastre ne tiennent pas à assumer. En revanche, dans le cas où des propriétaires bien informés font parvenir des actes valides, attestant par exemple que tout ou partie de l'emprise d'une voie reconnue publique est en fait privée, la demande est prise en compte et la mise à jour effectuée.

Le second motif d'immobilité a trait aux problèmes liés au partage de compétences entre la Ville et la communauté urbaine (cf. chap. 6, 4). Il existe de nombreuses voies reconnues publiques au filaire dont l'emprise appartient à la commune. Ces situations souvent au centre de litiges doivent être tranchées par une discussion entre les deux entités. Ce n'est en aucun cas au cadastre de verser dans le domaine public ces emprises pour certaines en attente d'arbitrage. Afin de ne pas rajouter plus de confusion, les plans n'évoluent que sur demande expresse des gestionnaires publics, quitte à ce que de nombreuses erreurs persistent. Le manque de fiabilité du cadastre dans l'identification des propriétaires d'emprises de voiries est un élément à ne pas négliger dans notre analyse.

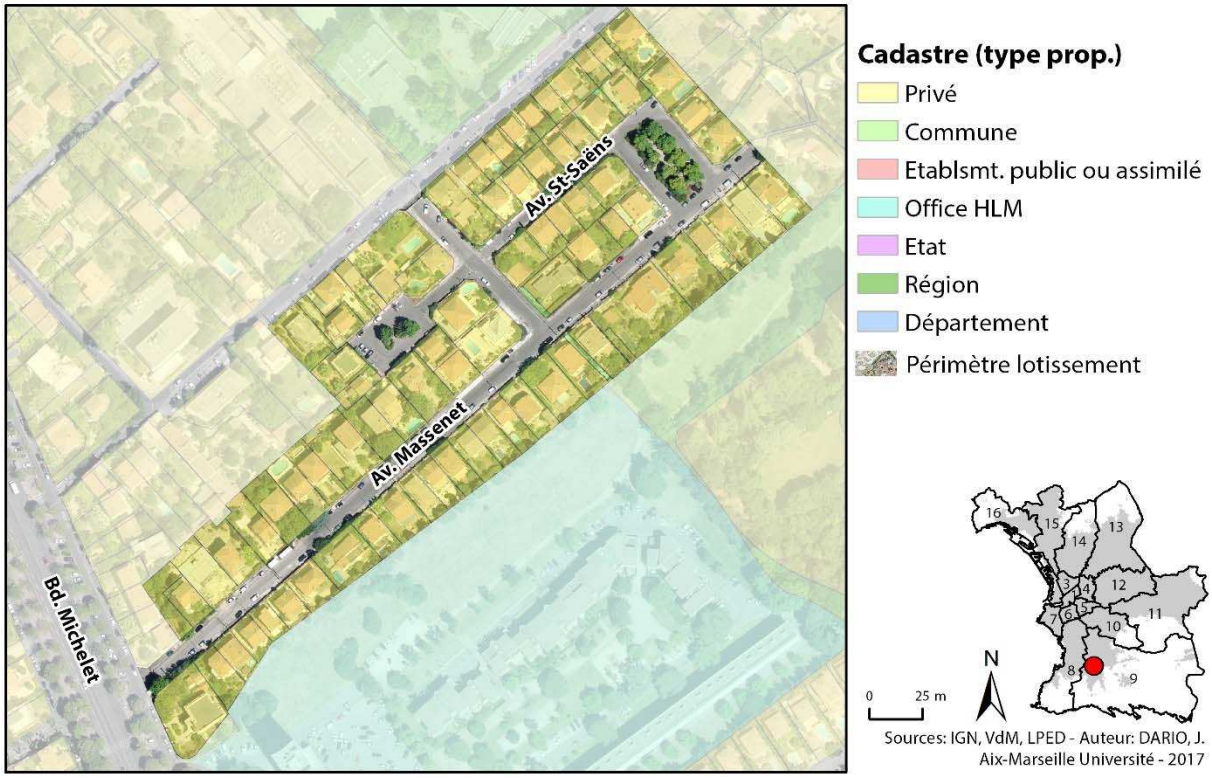
2.1.3 Interrogations et contestations liées à la délimitation imprécise au cadastre

Les délimitations erronées au cadastre n'ont qu'un impact limité puisque c'est l'acte authentique et non la représentation sur le plan qui fait foi. Cependant, les nombreuses imprécisions génèrent des interrogations et mêmes des contestations.

2.1.3.a Doutes publics sur la propriété des voies – Les voies du lotissement du Paradou

A Marseille, sans doute plus qu'ailleurs, il semble difficile de considérer le cadastre comme un reflet fiable de la propriété publique. L'absence de matérialisation au cadastre génère même fréquemment des questionnements au sein des services techniques.

Le lotissement du Paradou (Mazargues - 9e arr.) et la représentation cadastrale des voies



Carte 30 Le lotissement Paradou et la représentation cadastrale des voies

A la fin des années 1990, le statut de la rue Jules Massenet fait l'objet d'une interrogation. En cause : la représentation cadastrale où aucune parcelle n'est matérialisée sur l'emprise. La voie fait partie du lotissement du « Paradou », aménagé en 1926 et bien que les propriétaires réclament au cours des années 1960 un transfert des voies (avenues Massenet et Saint-Saëns), celles-ci restent privées. Aucune mutation n'est jamais intervenue, la Collectivité s'y étant toujours opposée. Pourtant, l'emprise des voies n'est pas matérialisée au cadastre, ce qui prête à confusion comme en témoigne un échange interne entre la Direction du Patrimoine communal de Marseille au service de la Voirie :

« *La rue Massenet est considérée par les services du cadastre comme relevant du Domaine public de voirie : pourriez-vous confirmer ou infirmer cette présomption de domanialité* ?[96] »

Il est au passage surprenant que le Patrimoine communal ne dispose pas d'information sur le statut de la voie et prête crédit à cette « présomption de domanialité ». Si la Ville était titrée sur l'emprise, la division du Patrimoine devrait en être la première informée, ce qui n'est manifestement pas le cas ici. Après recherche du service voirie, il s'avère que la voie ne fait pas partie du référentiel des voies classées, le doute sur son statut est donc dissipé. Ce défaut de représentation n'est pas étonnant si on considère que la rue Massenet fait typiquement partie de ces voies de lotissements de l'entre-deux guerres considérées à tort par les enquêteurs du cadastre comme des voies publiques lors de la refonte des années 1950. Certains éléments d'apparence (largeur importante : environ 10m, éclairage public, ramassage public des ordures ménagères et ouverture à la circulation jusqu'au milieu des années 2000) ont probablement poussé les enquêteurs du cadastre à la considérer comme *de facto* publique.

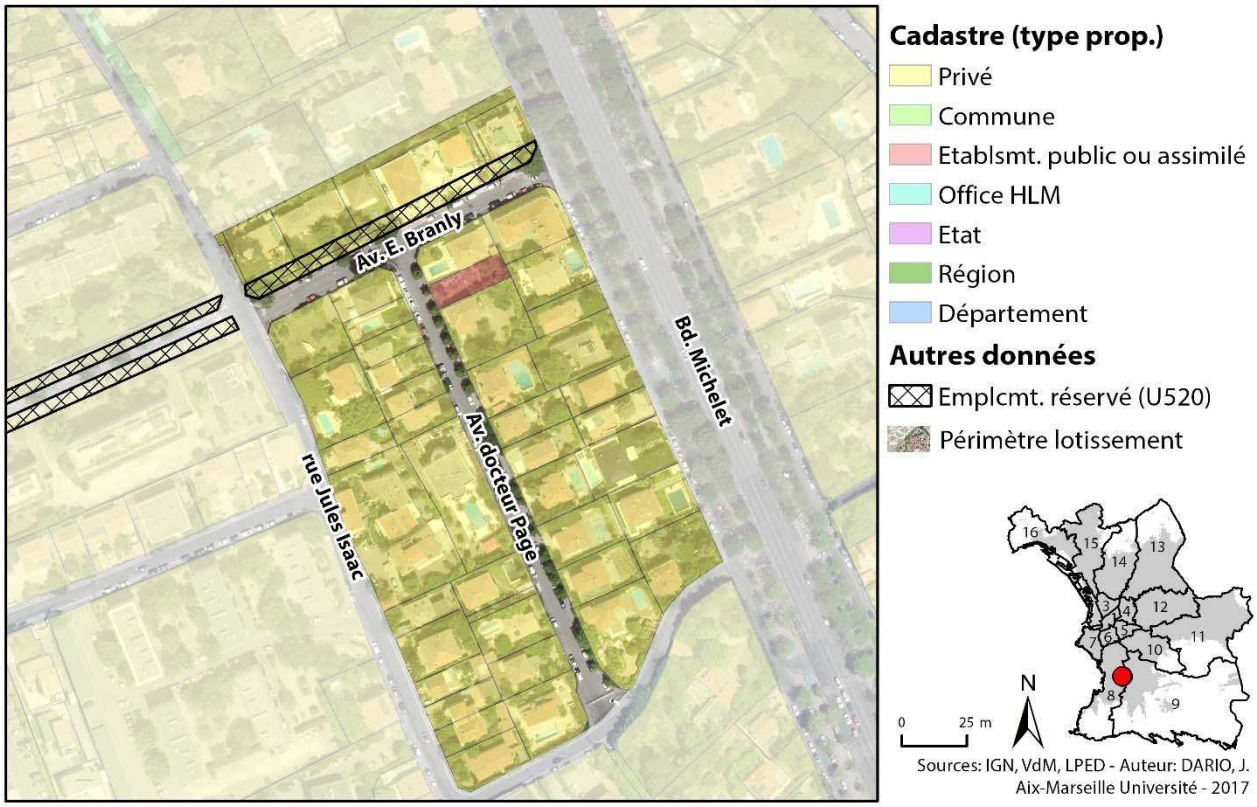
La représentation cadastrale erronée génère parfois des questionnements au sein des services municipaux, ceux-ci sont toutefois vite dissipés. On observe toutefois les conséquences d'une ***représentation inadaptée*** *des voies sur le référentiel cadastral. La situation rend difficile pour les services techniques d'acquérir une* ***vision d'ensemble***.

[96] 10 Septembre 1998 - sans ref, - courrier du directeur du patrimoine et du domaine communal (Ville de Marseille) au directeur du service voirie (Ville de Marseille)

2.1.3.b Questionnements des associations de propriétaires – la représentation cadastrale des voies du lotissement Lou Brès

L'absence de matérialisation au cadastre n'interpelle pas que les services techniques mais aussi les associations de propriétaires qui semblent depuis le tournant des années 2000 attacher un intérêt redoublé au statut des voies. On trouve ici les prémisses de la tendance actuelle à la fermeture.

Le lotissement Lou Brès (Mazargues - 9e arr.) et la représentation cadastrale des voies



Carte 31 Le lotissement Lou Brès et la représentation cadastrale des voies

A la fin des années 1990, les voies du lotissement Lou Brès (quartier Sainte-Anne, 9ème arr.), tout comme celles du lotissement du Paradou, font l'objet d'un questionnement sur leur statut, initié cette fois par l'association syndicale, soucieuse d'entreprendre rapidement des travaux de fermeture. Le lotissement aménagé en 1930 par la Société Générale Foncière comporte deux voies principales : l'avenue Edouard Branly et celle du docteur Page. Dans l'obligation de répondre avec précision à l'association de propriétaires, les services municipaux se basent dans un premier temps sur les éléments les plus évidents.

Extrait d'archives[97] - La complexe détermination du statut des voies du lotissement Lou Brès (1999)

1/ Le questionnement insistant de l'ASA Lou Brès sur le statut des voies[98]

« *Mes courriers du 13 Novembre 98, du 25 Janvier 1999, du 12 Mai 99 ainsi que mes nombreuses sollicitations téléphoniques restent sans réponse à ce jour. Votre silence prolongé au-delà de la bienséance place l'ASA Lou Brès dans une situation bien délicate vis-à-vis de la sécurisation des voiries intérieures programmée en 1999* […] *Voilà presque une année entière que je sollicite votre avis et que vos réponses ne parlent que d'études, de réflexions, de recherches. Le problème est-il si grave ? Bien au-delà de la réponse écrite qui semble terrible à rédiger, je vous sollicite depuis plusieurs semaines pour obtenir un entretien en vain.* »

2/ Note manuscrite (Ville de Marseille - 1999[99])

« *Pour nous elle* (l'avenue Edouard Branly) *est non cadastrée donc publique !* »

3/ La réponse définitive des services municipaux sur le statut des voies[100]

(1ère partie) « *D'après le cadastre en notre possession, le tronçon de la rue Edouard Branly situé entre la contre-allée du boulevard Michelet et la rue Jules Isaac ne forme pas parcelle et ne porte pas de numéro de plan sur la feuille cadastrale : Commune de Marseille – Quartier Mazargues – section V. En conséquence, le tronçon de voie précité pourrait être considéré comme incorporé dans le domaine Public Routier Communal[101]*.

(2ème partie) *Toutefois, j'attire votre attention sur le fait que la représentation cadastrale ne fait état que de la seule propriété apparente et n'apporte pas la preuve du droit de propriété. Ainsi le cahier des charges du Lotissement LOU BRES* […] *indique que jusqu'à l'incorporation des voies dans la voirie communale, le sol des voies sera la propriété respective de chaque acquéreur, pour la partie de la voie en façade du lot à lui vendre et jusqu'à l'axe de ladite voie. Or le tronçon précité de la rue E. Branly n'a jamais été classé dans la voirie communale. Ce tronçon de voie est donc privé.* »

La représentation cadastrale induit ici encore les services municipaux en erreur. Des recherches complémentaires sont effectuées mais prennent visiblement un temps important puisque le président de l'association syndicale envoie près de quatre courriers de relance entre 1998 et 1999, sans qu'aucune réponse satisfaisante ne lui soit apportée. Après s'être un temps basés sur la présomption du cadastre, les services municipaux complètent leur recherche et lèvent toute ambigüité sur le caractère privé des voies. Les propriétaires prennent acte de la réponse et bien qu'une réservation pour élargissement frappe l'avenue Edouard Branly au POS (projet de U 520), des travaux de fermeture sont entrepris en 2001[102].

[97] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[98] 6 Septembre 1999 – ref. n°999326 – courrier du président de l'ASA Lou Brès au directeur de la voirie (Ville de Marseille)
[99] En-tête du dossier « lotissement Lou Brès » - Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[100] 13 Janvier 1999 – ref. n°99541 – courrier de Guy Teissier (maire des 9ème et 10ème arrondissements) à l'adjoint au maire à la circulation et à la voirie
[101] 24 Juin 1998 – ref. E/GEU/SL/MC/99 5612/VOIE/n°994185 – courrier du chef du service étude et gestion de l'espace urbain (Ville de Marseille) au chef de la Division sud (Ville de Marseille)
[102] Normalement, la présence d'un emplacement réservé empêche tout aménagement qui serait contraire au projet (cf. annexes I.6.2). En dépit des réserves municipales, les colotis passent outre et implantent sans demande préalable d'autorisation les nouvelles fermetures

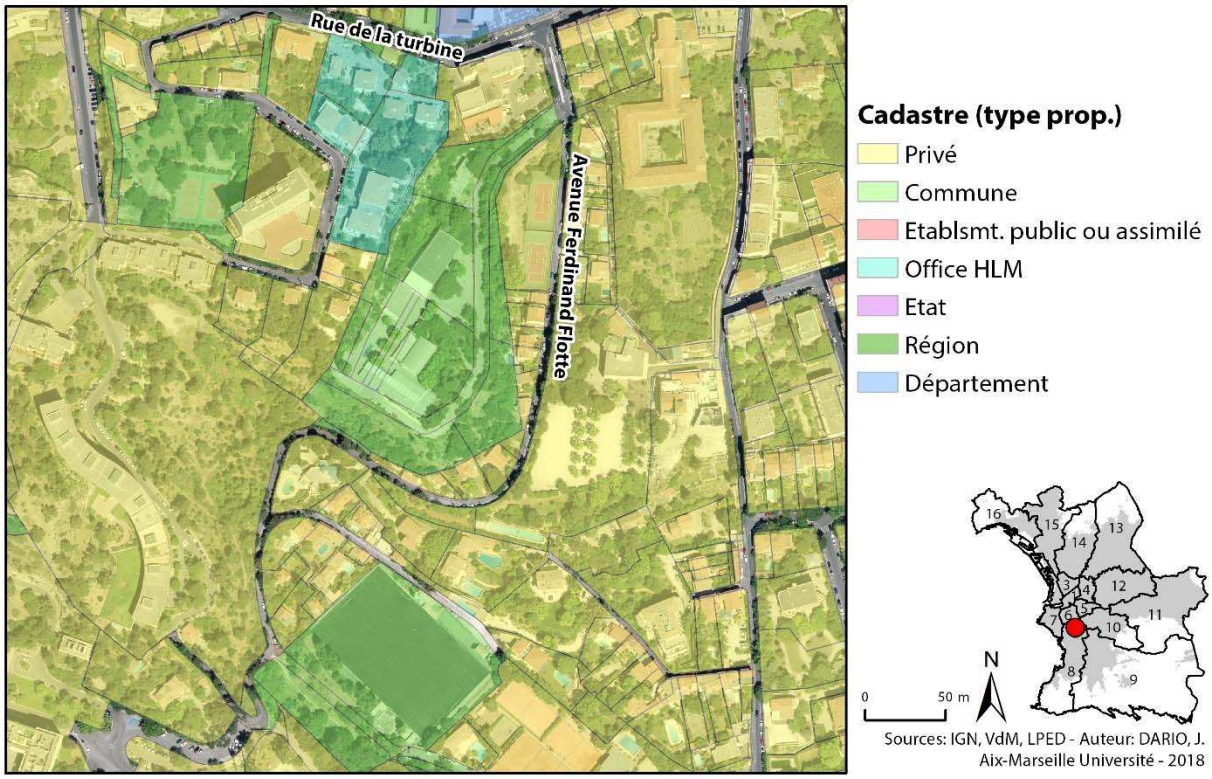
La mention « *la représentation cadastrale ne fait état que de la seule propriété apparente* » présente dans la deuxième partie du dernier courrier (3), se retrouve fréquemment dans les dossiers analysés. Malgré quelques hésitations, les services de la Collectivité sont donc généralement bien conscients de la fiabilité limitée du cadastre. Dans ce cas comme dans celui du Paradou la représentation au plan est erronée, ce sont donc les documents originels du lotissement qui font foi.

L'interrogation *des associations de propriétaires sur le statut réel des voies tranche avec le manque d'intérêt manifesté pendant plusieurs décennies. Ce* ***questionnement*** *en apparence neutre témoigne en creux d'un projet, larvé à la fin des années 1990, mais désormais bien connu : la* ***fermeture des voies****.*

2.1.3.c Contestations privées liées à la représentation cadastrale des voies - le cas de l'avenue Flotte

Dans des contextes particulièrement aisés, la vocation privative des voies fait l'objet d'une revendication marquée. L'absence de matérialisation au cadastre, pourtant sans incidence sur le droit réel des sols suscite même des réactions appuyées.

L'avenue Flotte (Périer - 8e arr.) et sa représentation cadastrale



Carte 32 L'avenue Flotte et sa représentation cadastrale

Les propriétaires de l'Avenue Ferdinand Flotte dans le 8ème arrondissement s'opposent dans les années 1960 à un projet de classement de la voie. L'ampleur et l'efficacité de leur mobilisation a mis en échec le projet de desserte publique (cf. chap. 4, 6.3.2). Depuis cette date, l'ADRAF (association de défense des riverains de l'avenue Flotte), entretient régulièrement et à grands frais, la voie commune du lotissement. Dans les années 2000 par exemple, chacun des 33 propriétaires assure à

hauteur 20 000 € les travaux sur le réseau d'égout. L'éclairage est de même financé sur fonds privés et le ramassage des poubelles s'effectue en bout de rue. La vocation privative de l'avenue Flotte est donc clairement établie. Pourtant son emprise n'est pas matérialisée au cadastre. La voie de ce lotissement de la fin du 19ème siècle avait en effet été considérée dans son apparence comme publique par les enquêteurs du cadastre.

Bien que l'absence de représentation soit sans conséquence sur le statut réel de la voie et que les services municipaux, puis communautaires n'en contestent pas la teneur, cette situation suscite une forte mobilisation des propriétaires à la fin des années 2000. Entre Octobre et Novembre 2008, près de 21 courriers pour autant d'expéditeurs (sur les 33 propriétaires du lotissement) parviennent au bureau du conservateur des hypothèques de Marseille. On y observe un contenu étonnamment similaire, certains paragraphes se répètent à l'identique d'un courrier à l'autre, d'autres sont des transpositions parfaites, exception faite du nom de l'émetteur. Les arguments utilisés se résument comme il suit : on affirme dans un premier temps le statut privé de la voie pour rappeler dans un second les éléments qui en fondent le caractère (ramassage des poubelles en bout de rue, éclairage privé, entretien à grands frais…) pour réclamer enfin la matérialisation de son statut privé sur le plan cadastral. Une phrase revient presque comme une litanie dans quasiment tous les courriers : « *Nous sommes donc « privés » quand il s'agit de payer mais oubliés au niveau cadastral* ». La similitude des éléments de langage, la courte fenêtre pendant laquelle l'ensemble des courriers ont été postés (moins d'un mois) témoignent d'un esprit de corps et d'une communication interne performante. Parallèlement le président de l'ADRAF contacte la Ville de Marseille pour réclamer le référencement sur frais publics de la parcelle au cadastre.

Extrait d'archives[103] – la représentation cadastrale erronée de l'avenue Flotte et la contestation des propriétaires (2008-2009)

1/ La réclamation de l'association syndicale aux services municipaux[104]

« *Voilà maintenant plusieurs années que nous combattons avec vos différents services pour faire reconnaître le caractère privatif de notre voie et voir cela traduit par un acte de propriété indiquant clairement les millièmes qui nous sont rattachés (voir courriers et pétitions ci-joint).*

Nous en avons plus qu'assez de jouer au ping-pong avec vos différents services qui se renvoient la balle incessamment avec toujours la même réponse (notre service n'est pas compétent pour répondre à votre demande).

Les deux derniers en date étant M. BERGER maire du 6ème et 8ème arrondissement et Mme SERVANT de la mairie centrale, sans compter le temps perdu inutilement pour ces démarches infructueuses. »

[103] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[104] 9 Janvier 2009 – ref. n°09/01/00329A – courrier du résident de l'ADRAF au maire de Marseille

2/ Echange interne (ville de Marseille) sur la difficulté à apporter une réponse claire aux propriétaires[105]

« *Le problème en fait est la connaissance de la nature de l'avenue Flotte dont l'entretien est assuré à grand frais par les riverains (33 villas) depuis de très nombreuses années. Pour des raisons d'insécurité croissante dans le quartier, l'association des riverains de cette avenue a manifesté le souhait de fermer l'accès de cette voie. QUESTION : CETTE VOIE EST-ELLE PRIVEE OU NON ? POUR LA VILLE IL SEMBLERAIT QU'ELLE SOIT PRIVEE, ET POUR LE CADASTRE QU'ELLE SOIT PUBLIQUE, monsieur X a l'impression qu'on le promène ou plutôt qu'on se moque de lui en n'apportant aucune réponse. Ne m'abandonnez pas, donnez-moi des arguments de réponse.* »

3/ La réponse définitive des services communautaires aux propriétaires[106]

« *Plusieurs courriers de la Ville de Marseille stipulent le caractère privé de la voie. Le jugement du Tribunal d'Instance de Marseille N° 274/74-68/74 du 12 juillet 1974 précise également que « le caractère privé de l'avenue Flotte ne fait l'objet d'aucune contestation ». Par la suite, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole a confirmé cette position dans ses courriers.*

[…]

Enfin, vous me demandez de faire reconnaître le caractère privé de la voie par un acte de propriété faisant apparaître les millièmes vous appartenant. Aussi, je vous informe que les Services Communautaires n'ont pas compétence à intervenir dans une affaire de droit privé pour répartir les millièmes de la voie entre les différents riverains. Il vous appartient donc, d'une part, de saisir le Service du Cadastre de la Direction Générale des Impôts pour demander de rectifier le plan cadastral en fournissant les actes prouvant la propriété de la voie, afin de faire figurer cette dernière comme une parcelle privée. D'autre part, vous devrez faire intervenir un géomètre pour vous assister sur la répartition des millièmes entre les différents copropriétaires de la voie. »

4/ L'éveil d'un intérêt public pour l'avenue Flotte[107]

« *Compte tenu de la posture adoptée par la Ville de Marseille puis par la communauté urbaine MPM ainsi que de l'historique du dossier, notamment l'attitude des riverains, je m'interroge sur l'opportunité d'intégrer cette voie dans le domaine public routier.* »

Outre la notable métaphore filée sur le ping-pong (1), nous avons décidé de retenir un autre fait plus marquant. La Ville de Marseille sollicitée, mise en cause par l'association (2), n'a en fait aucune part dans cette affaire. Une collectivité publique n'a pas vocation à corriger les délimitations entre propriétaires privés[108]. Tout au plus la responsabilité de cette représentation erronée incombe-t-elle aux services des impôts, qui du reste ne sont pas tenus de corriger à leurs frais ce type d'anomalie. Rappelons que celle-ci n'affecte en rien les droits réels des propriétaires. Finalement, la communauté urbaine responsable en matière de voirie depuis 2002 fait savoir aux propriétaires que l'absence de parcelle matérialisée ne recouvre aucune tentative « d'accaparement » public de la

[105] Mail du 19 Décembre 2008 – Bureau du au directeur du pôle développement durable (Ville de Marseille)
[106] 6 Mars 2009 – ref. n°09-1003 – courrier du DGA pôle déplacements aménagement des espaces (communauté urbaine MPM) au président de l'ADRAF
[107] 29 Mars 2010 – ref. n°2010-03-4406 – courrier d'Eugène Caselli, président de la communauté urbaine MPM à Guy Teissier, maire des 6ème et 8ème arrondissements
[108] : « *Il n'appartient pas à l'autorité administrative d'intervenir dans les relations entre riverains d'une voie privée pour en définir les limites* » CE du 1er janvier 1936, Heuet

voie (3). La réaction des propriétaires ne se base en fait sur aucun élément concret, aucun projet de la Collectivité. Le courrier des services communautaires rappelle d'ailleurs que le statut privé de la voie « ne fait l'objet d'aucune contestation ».

On soulignera au passage le caractère très actif de ces associations, situées dans des contextes d'exclusivité et d'aisance marqués. Depuis cette affaire et à notre connaissance, les propriétaires n'ont pas mené d'étude corrective. Les frais d'expertise (recours à un géomètre expert pour une voie de près d'un demi-kilomètre de long) seraient potentiellement élevés, pour un intérêt pratique faible. Presque ironiquement, cette mobilisation éveille un temps l'intérêt des services communautaires quant à une possible intégration de la voie (4). L'idée en reste toutefois à l'état de projet, sachant sans doute la résistance à attendre si celui-ci venait à prendre corps.

> « Technicien : *On en entendu parler plusieurs fois de Ferdinand Flotte, sur des demandes d'intégration de la part des propriétaires, avec des gens qui étaient pour et des gens qui étaient contre*[109]*, ça s'est passé en 2005, 2009 et 2010 tout ça. On est allé sur le terrain pour voir certaines choses, donc là ce courrier que je vous montre c'est nous MPM qui écrivons au maire de secteur*[110]*, je pense que l'on n'a pas eu de réponse car le sujet était bien épineux.*
>
> JD : *Pourquoi était-il épineux ?*
>
> Technicien : *C'était fermement défendu par certains riverains. Après quelles étaient nos options dans ce cas ? Accord amiable ? Tombé, transfert d'office ? Pas possible parce qu'il fallait passer en préfecture, expropriation avec DUP, paiement etc. sachant que l'intérêt public de l'opération n'est pas à 100% évident ? Compliqué. Non ça en est resté là* » (communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

La représentation cadastrale erronée, malgré son absence de conséquence sur l'état réel de la propriété, peut susciter des ***interrogations*** *voire des* ***réactions fortes****, de la part d'associations de propriétaires, notamment dans des contextes aisés. Ces questionnements traduisent en creux l'enjeu des usages exclusifs.*

2.2 Problèmes liés au filaire des voies

Des extractions du filaire sont régulièrement faites pour une utilisation dans les SIG des autres collectivités (Ville de Marseille, Région…) ou organismes parapublics (Agence d'urbanisme[111] notamment). Il est fréquent que la donnée engage des interrogations de la part des utilisateurs alors qu'elle n'est qu'une information de travail. Son usage ne dépassant pas la sphère publique, elle ne suscite pas de réaction de la part des propriétaires privés comme le cadastre. Une analyse approfondie de la source laisse toutefois observer certaines errances dans la lecture du statut des voies, corrigées au fur et à mesure par la Collectivité.

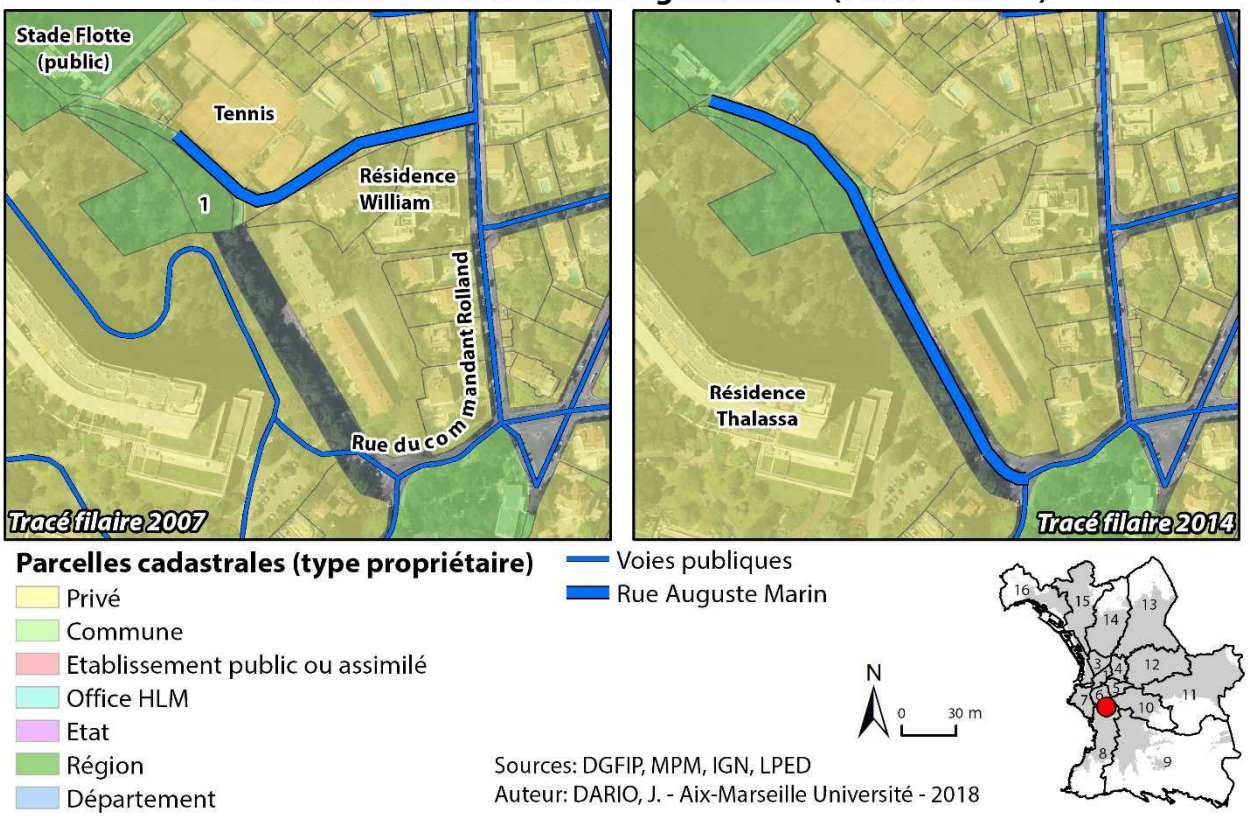
[109] Les « pour » sont historiquement les résidents de la Cadenelle, en litige depuis la fin des années 1960 avec les propriétaires de Ferdinand Flotte, les « contres » sont naturellement ces derniers
[110] Fait référence au courrier cité précédemment (doc n°3)
[111] AgaM qui prochainement doit fusionner dans le cadre de la Métropole avec l'AUPA, l'agence du pays d'Aix

2.2.1 Erreurs de tracés du filaire des voies – le cas de la rue Auguste Marin

Si le cadastre peut difficilement être pris comme un reflet réaliste de la propriété publique, ce n'est pas le cas non plus du filaire où les corrections suite à la reconnaissance d'erreurs manifestes sont fréquentes. Les erreurs sont héritées des anciens référentiels et la tâche de mise à jour s'avère particulièrement ardue.

La rue Auguste Marin est située dans un des périmètres les plus exclusifs de Marseille, au pied de la colline Périer dans le quartier du même nom (8ème arr.). Elle dessert plusieurs équipements très marqués socialement, notamment le très select club de tennis de la résidence du William.

Les différents tracés de la rue Auguste Marin (Périer - 8e arr.)



Carte 33 Les différents tracés de la rue Auguste Marin

Le tracé référencé sur la base SIG du filaire suit les informations du procès-verbal[112] de transfert des voies de la Ville de Marseille à la communauté urbaine. Le nom de la voie, sa longueur (190m), le nom des rues au début et à la fin du tracé sont mentionnés. La voie mène à un chemin piétonnier et à une emprise détenue par la Ville de Marseille (note n°1 sur la carte 33) mais le point d'origine semble plus difficile à déterminer. Le PV de transfert mentionne un croisement avec la rue du Commandant Rolland mais sans spécifier à quel niveau il se situe. Une première possibilité fait démarrer la rue Auguste Marin sur la rue du Commandant Rolland en longeant la résidence du William et ses tennis privés (cadrage gauche carte 33), la seconde démarre plus au sud et court le long de la résidence des jardins de Thalassa (cadrage droite). Sur la foi de ces informations

[112] Voir note n°82

lacunaires, les services gestionnaires du filaire optent pour la première possibilité et tracent une voie de 190m de long sur le référentiel. Seul problème, l'assise de la voie est entièrement privée puisqu'elle appartient aux copropriétaires de l'ensemble du William, les accès sont par ailleurs fermés depuis de nombreuses années.

Extrait d'archives[113] – doutes sur le tracé de la rue Auguste Marin (2009-2010)

1/ Interrogation des services communautaires au service du patrimoine de la Ville de Marseille[114]

« *Une partie de la voie Auguste Marin, appartient d'après le cadastre en notre possession, à la copropriété jouxtant la voie et au Tennis William. Cette partie de la voie est fermée à ses deux extrémités par un grillage et un portail. Aussi afin de, soit régulariser cette anomalie cadastrale, soit de rectifier le procès-verbal de transfert, je vous prie de bien vouloir me transmettre tout document permettant de prouver la propriété de la Ville de Marseille sur cette partie de la voie.* »

2/ Reconnaissance de « l'erreur » de tracé et correction du référentiel[115]

« *Suite à une enquête de terrain, mes services ont constaté qu'une partie de la rue Auguste Marin est en réalité privée, alors qu'elle a fait l'objet d'un transfert dans le domaine public routier communautaire par procès-verbal du 8 Mars 2002. Consultée à ce sujet, la Direction de l'Action Foncière et du Patrimoine a confirmé à mes services que la Ville de Marseille n'a jamais été propriétaire de cette portion de voie. C'est la raison pour laquelle je vous propose de retirer ce tronçon des voies transférées.*

A la faveur d'un litige portant sur du foncier dans le secteur, les services communautaires se rendent compte de la possible anomalie sur le filaire. Ils vérifient la présence de titres ou de décisions officielles fondant la propriété publique de la voie. Le service du patrimoine de la Ville de Marseille est interrogé (1). La voie étant classée depuis de nombreuses années, ils doivent *a priori* disposer de l'historique complet (décisions de classement, actes notariés…). Ces derniers ne retrouvent pourtant aucun titre correspondant à l'emprise du tracé longeant la résidence du William, ce qui mène la communauté urbaine à déclasser l'emprise (2).

« JD : *Je n'ai pas très bien compris ce qui s'est passé sur le périmètre du William, la rue Auguste Marin, une partie du filaire a disparu, une autre est apparue…*

Technicien : (Il sourit), *Bon… Auguste Marin il y a eu un déclassement. Je vous dirais que vous arrivez un peu au mauvais moment car les personnes qui s'occupent du SIG ne sont pas là, mais on a un historique du filaire et à mon avis ce qui s'est passé, c'est qu'on nous a fait constater qu'il y avait une erreur sur ce qu'était Auguste Marin. Je pense que c'est ce qui s'est passé. Moi j'ai le souvenir d'avoir envoyé des gens faire des enquêtes parce qu'il y avait des portails et on a creusé et il me semble que c'est ça qui nous a poussé à retracer le filaire en enlevant cette partie du filaire dans le William pour la remettre le long de Thalassa. Le William c'était vraiment du privatif donc il y avait un souci d'identification pur de ce qui était la voie Auguste Marin car ça c'est quelque chose que l'on a toujours.*

[113] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM) – base numérisée des courriers
[114] 23 Mars 2009 – ref. n009-1170 – courrier de du DGA pôle déplacements et aménagement des espaces (communauté urbaine MPM) à la directrice du service Action foncière (Ville de Marseille)
[115] 20 Avril 2010 – ref. n°IC/CJ/G6828A – courrier d'Eugène Caselli, président de la communauté urbaine MPM à Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille

JD : *Comment vous expliquez ce genre « d'erreur » sur la donnée ?*

Technicien : *Le filaire a été construit à partir de certaines informations et de temps en temps, pas trop sur Marseille mais surtout sur les autres communes de MPM, les endroits avec des voies un peu perdues, un peu confidentielles, il nous arrive de dire "attention il y a une confusion sur le nom de la voie, la vraie voie c'est autre chose" et on corrige.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

L'entretien ci-dessus pose plusieurs questions. D'abord, on peut se demander quelles sont les raisons qui justifient l'intérêt de la communauté urbaine pour le tracé filaire de la rue Auguste Marin. Si l'erreur semble avoir été ciblée par les services communautaires, d'autres échanges plus informels ont évoqué une démarche effectuée à la demande des propriétaires du William, ces derniers s'inquiétant du statut public d'une voie utilisée depuis des années de façon privative… C'est d'ailleurs ce que pourrait laisser imaginer le passage « *on nous a fait constater qu'il y avait une erreur* ».

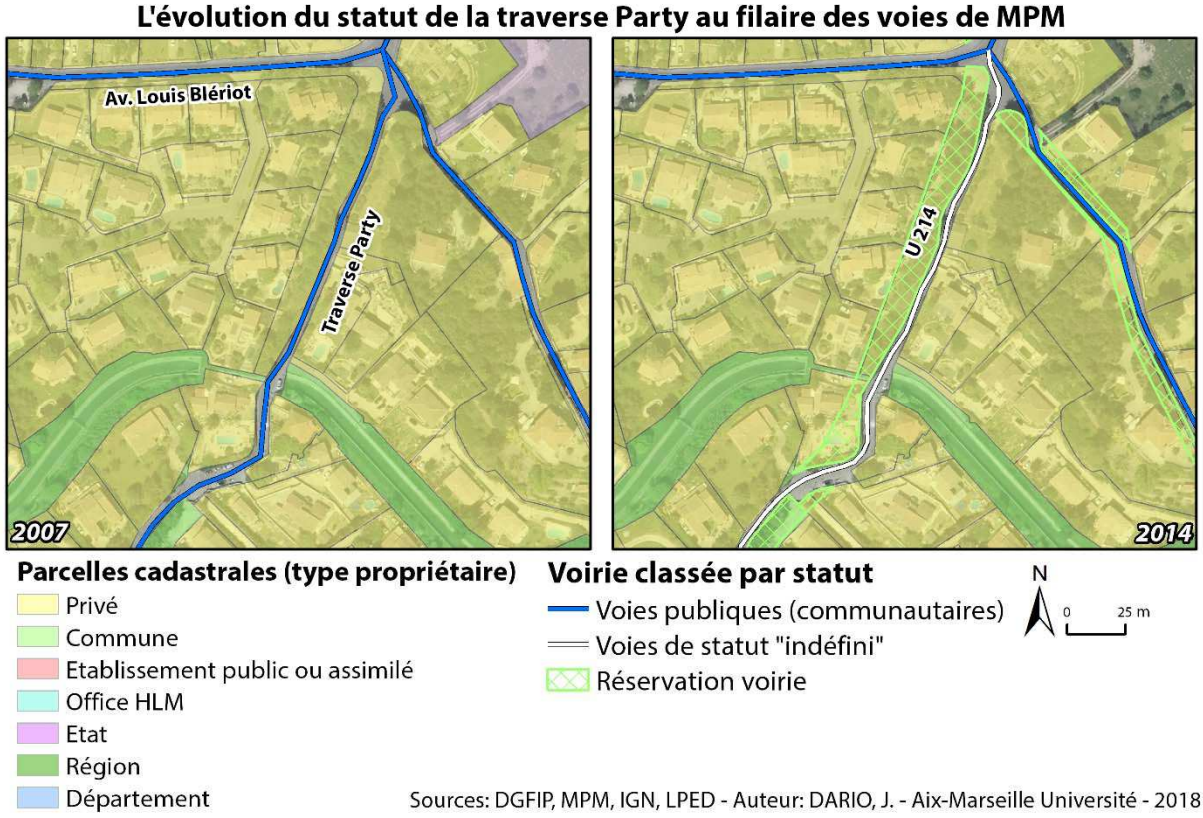
Le filaire est corrigé suite à diverses investigations publiques, mais les éléments qui fondent ces conclusions sont à interroger. L'enquête diligentée par les services de la communauté urbaine et de la Ville ne fait remonter qu'une information incomplète. La visite de terrain évoque la fermeture de la voie du William, cela confirme un usage mais pas un statut. Du côté des actes de propriété, la Ville de Marseille « n'en retrouve aucun » sur la portion du William, ce qui semble orienter l'analyse vers le tracé longeant la résidence des jardins de Thalassa, mais rien n'atteste non plus que cette portion hors cadastre ait fait l'objet d'un transfert acté[116], on sait seulement que cela n'a pas été le cas pour celle du William. Il faudrait donc remonter aux actes de classement du nouveau tracé de la rue Auguste Marin et vérifier la validité de la procédure. Le filaire a donc été corrigé selon l'option la plus probable mais ici encore, sans preuve irréfutable de la propriété publique. Ce cas illustre les incertitudes qui pèsent sur l'interprétation du filaire des voies.

Les rectifications parfois importantes du ***filaire*** *témoignent de son caractère* ***transitoire*** *et par conséquent, de la difficulté à ouvrir la donnée au public. On peut toutefois s'étonner que de tels amendements (avec notamment la disparition d'un tracé public) s'effectue aussi souvent dans le contexte marqué des «* ***beaux quartiers*** *».*

[116] Cette portion de voie étant relativement ancienne, elle a pu faire l'objet d'une interprétation erronée des enquêteurs du cadastre dans les années 1950

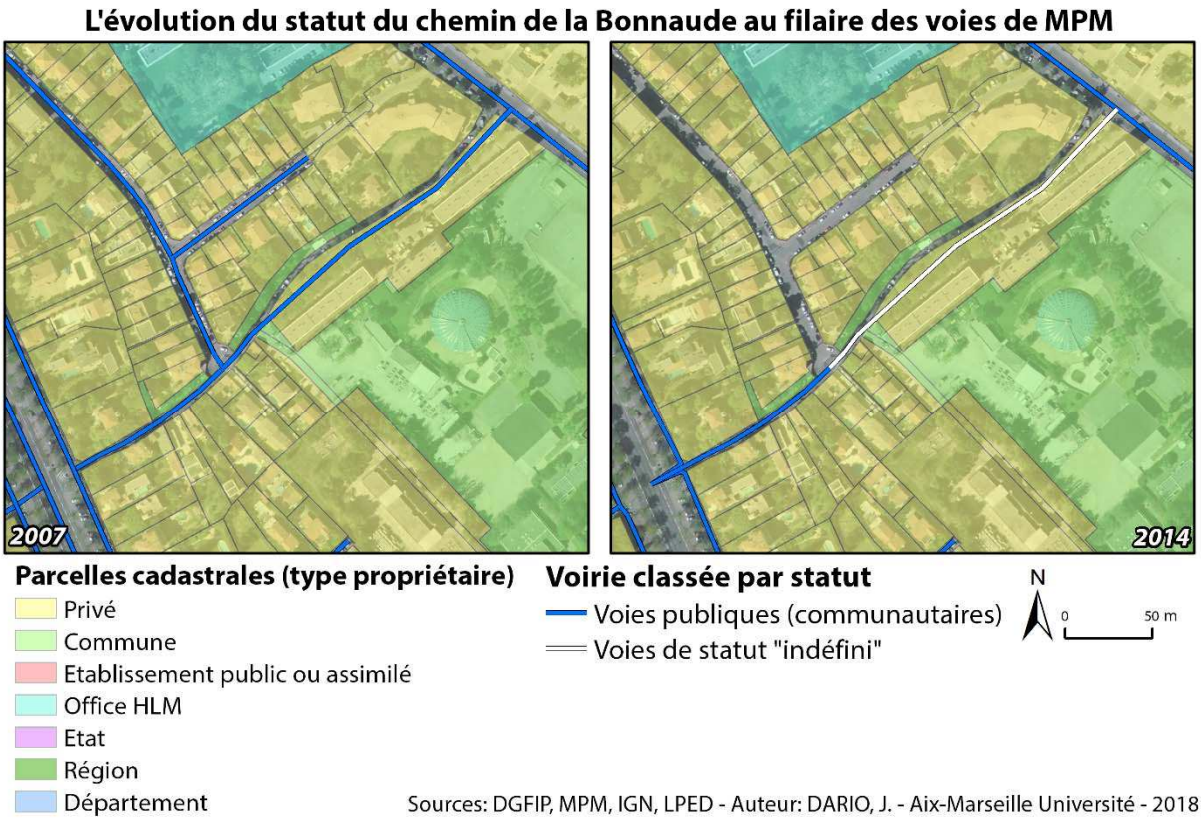
2.2.2 Le statut incertain des voies reconnues publiques au filaire

Dans de nombreux cas à Marseille, le filaire laisse voir par comparaison des versions successives, les doutes dont peuvent faire l'objet le statut de certaines voies. Plus qu'un état définitif du statut des voies, la donnée est clairement une donnée de travail à usage interne.



Carte 34 L'évolution du statut de la traverse Party au filaire des voies de MPM

Sur le filaire de 2007, la traverse de Party à la limite entre le 13ème et le 14ème arrondissement est reconnue comme « voie communautaire classée ». Sur la version de 2014, elle apparaît comme « voie en attente de statut ». On ne sait à quoi attribuer ce changement de dénomination (problématique de gestion Ville / communauté urbaine, ou lié à l'emplacement réservé de la U204…) mais le statut public de la voie semble peu discutable, celle-ci étant une très ancienne traverse présente même sur le plan d'état-major de la fin du 19ème siècle.



Carte 35 L'évolution du statut du chemin de la Bonnaude au filaire des voies de MPM

Plus problématique est le second cas, sur lequel nous reviendrons plus amplement (cf. chap. 2, 3.5.1) Dans sa version de 2007, le filaire reconnaît au chemin de la Bonnaude dans le 9ème arrondissement, le statut de voie communautaire classée. En 2014, une partie de la voie apparaît comme « en attente de statut ». Le problème est probablement lié à l'état du parcellaire qui ne correspond pas à la partie aménagée comme de l'espace public de voirie. Le tracé du cadastre est en décalage avec l'emprise réelle de la voie. La fine bande de la voie correspond à son ancien tracé avant l'élargissement des années 1930. Cette absence de mise à jour laisse supposer un défaut de mutation, d'où le référencement au filaire d'une mention spéciale pour attirer l'attention.

2.3 L'absence de source fiable pour déterminer le statut des voies

Au terme de cette revue des sources, on peut affirmer qu'aucune ne permet d'apprécier de façon totalement fiable et synthétique le statut des voies à Marseille. Ce n'est, on le rappelle, pas la vocation du cadastre, dont la mise à jour est historiquement déficitaire sur les parties non productives d'impôts comme les voies. C'est en revanche la finalité du filaire qui est souvent plus fiable que le cadastre, bien qu'il ne soit qu'un outil de travail en constante actualisation. Le fait même que Marseille ne mette pas à disposition en *open data* l'information du filaire est selon nous révélateur. Quasiment toutes les grandes villes (Paris, Lyon, Toulouse, Bordeaux…) offrent un accès à l'information sur le statut des voies, souvent même à l'échelle métropolitaine[117], cette différence

[117] Notamment sur www.data.gouv.fr

se justifie de plusieurs manières. D'une part la qualité géographique du filaire est très inégale à Marseille (tronçons manquants, cf. chap. 2, 1.2). D'autre part, l'information sur le statut n'étant pas certaine, les services gestionnaires préfèrent ne pas l'ouvrir au public. La métropole d'Aix-Marseille est certes récente (2016), mais pour la plus grande structure de ce type en France, il est très étonnant que ces données, *a priori* basique soient réservées à un usage interne.

> « Technicien : *Concrètement aujourd'hui le filaire de MPM ou même le nôtre ne pourra pas vous dire si une voie est « réellement » publique, bien sûr la donnée a été mise à jour au fur et à mesure et elle s'avère correcte jusqu'à preuve du contraire, mais il n'est pas exclu qu'un statut privé ou public caché dans un document ne ressorte pas un jour.* […] *Je vais vous dire, l'an 1 du cadastre rigoureux tel qu'on le vit aujourd'hui remonte à environ une trentaine d'années. On a commencé à avoir des problèmes de foncier autour de cette période, avec des gens qui posaient des questions pour savoir si la voie leur appartenait, s'il y avait des servitudes etc. sans compter le partage des compétences entre MPM et la Ville qui a soulevé un nombre incalculable de conflits dans lesquels le cadastre n'a aucune envie de se mettre.* […] *Sauf que l'on peut bien faire les choses aujourd'hui, on a parfois près de 60 ans de choses faites de façon imprécise... A ce sujet, pour avoir travaillé sur d'autres endroits, je peux vous dire que cela n'a pas concerné que Marseille, évidemment certains endroits ont été historiquement beaucoup mieux référencés, Marseille ce n'est pas vraiment le cadastre d'Alsace-Lorraine* ! » (Cadastre – 11/03/2015)

Si un effort est fait depuis quelques années pour produire une représentation correcte du domaine public, la base du cadastre présente de très nombreuses irrégularités issues de décennies de référencements approximatifs. Le problème est identique pour le filaire, il est fréquent que des voies reconnues comme publiques disposent d'une représentation cadastrale discordante sur tout ou partie du tracé. Ce manque de fiabilité des sources enjoint à une certaine prudence dans leur exploitation.

Dans les cas présentés ci-dessus, les conséquences sont plutôt limitées. Le statut des voies privées hors cadastre (cf. chap.2, 2.1.1) ne fait aucun doute, tout au plus la représentation suscite-elle des interrogations de la part des propriétaires. Le statut des voies publiques évoquées ne semble pas en cause non plus, seule la délimitation de l'emprise est inexacte. Ces problèmes de représentations constituent une difficulté pratique mais génèrent surtout une interrogation plus large sur le statut des voies.

3. Des voies urbaines au statut incertain

Une question au centre de cette thématique des sources est de déterminer si le référencement irrégulier n'est qu'un problème de visualisation ou si les contradictions entre sources révèlent des statuts réellement approximatifs. En bref, la propriété publique ou privée des voies est-elle une certitude et dans quelles proportions géographiques le problème s'exprime-t-il ? « *On ne connait pas le statut des voies à Marseille* », cette affirmation un brin provocatrice, évoquée en introduction générale peut s'apprécier de deux manières.

D'une part, aucune source ne permet de recenser la totalité des voies publiques ou privées, ce que nous démontré. Ensuite, de nombreuses voies « réputées » publiques ne le sont sans doute pas. Une certaine nuance est toutefois de mise puisque dans une majorité de situations, l'absence de titre ne remet pas forcément en cause la propriété publique des voies. C'est le cas des (très) anciennes traverses, élargies en avenues, en boulevards… dont le tracé et les usages publics se perdent parfois dans la nuit des temps[118].

La situation est différente pour toutes celles issues de l'urbanisation du siècle dernier. Nous allons voir que la représentation héritée au cadastre, au filaire… parfois très approximative génère un flou généralisé. Nous aborderons en partie II les causalités de cette situation, notamment celles qui prennent racine dans la période de gestion municipale des voies. Notre objectif n'est ici que de décrire le phénomène et d'en suggérer l'ampleur. Cette lecture critique des sources, nourrie par des exemples concrets est nécessaire pour explorer le lien entre fermeture résidentielle et statut privé des voies. La question n'est pas sans conséquences puisque le caractère public ou privé d'une voie détermine la capacité légale des propriétaires à fermer.

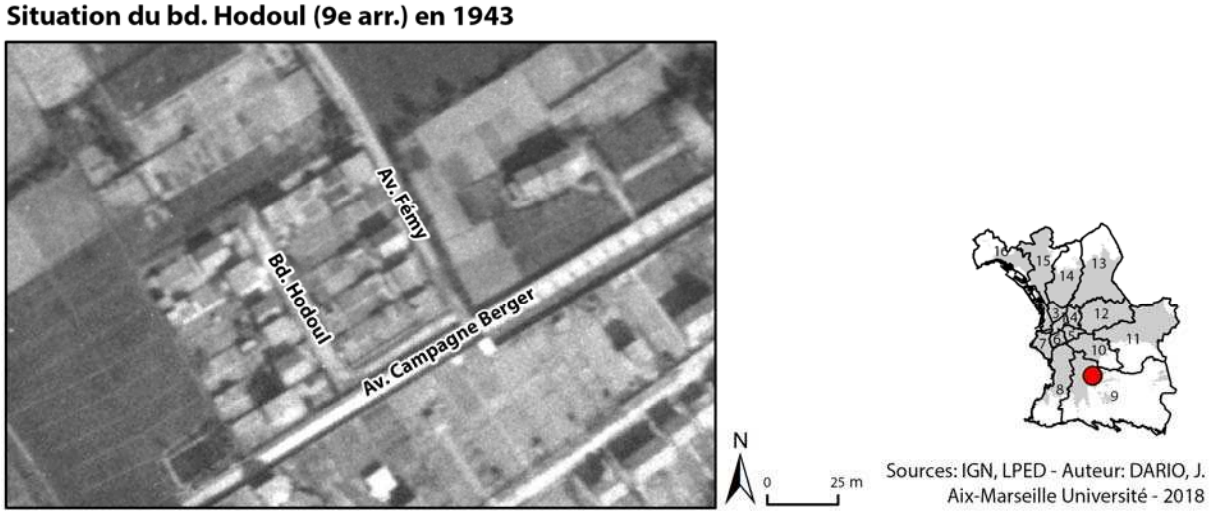
Le développement qui suit n'aboutit pas à une quantification définitive des voies privées, celle-ci nécessiterait un travail de fond dépassant de très loin nos ressources. Tout au plus avions-nous réalisé un recensement de ces situations, qui est la première étape d'un travail plus vaste et selon nous essentiel. La propriété publique de nombreuses voies publiques mérite d'être vérifiée en détail et les nombreuses irrégularités ou doutes sur la propriété clarifiés. A l'heure actuelle, les ressources nécessaires pour un tel travail sont loin d'avoir été débloquées. Il y a une certaine inertie publique alors même que les acteurs engagés dans l'aménagement et la gestion concrète du territoire sont conscients de la situation et subissent régulièrement les conséquences de ce flou généralisé. Nous distinguons dans un premier temps les cas où la contradiction des sources sous-tend un problème de statut puis ceux où les sources ne laissent justement pas présager d'un statut irrégulier.

[118] C'est le cas pour de nombreuses voies périphériques, à l'origine de très anciennes traverses suivant les lignes orographiques, dont certaines datent du défrichage du bassin marseillais au Moyen-Âge

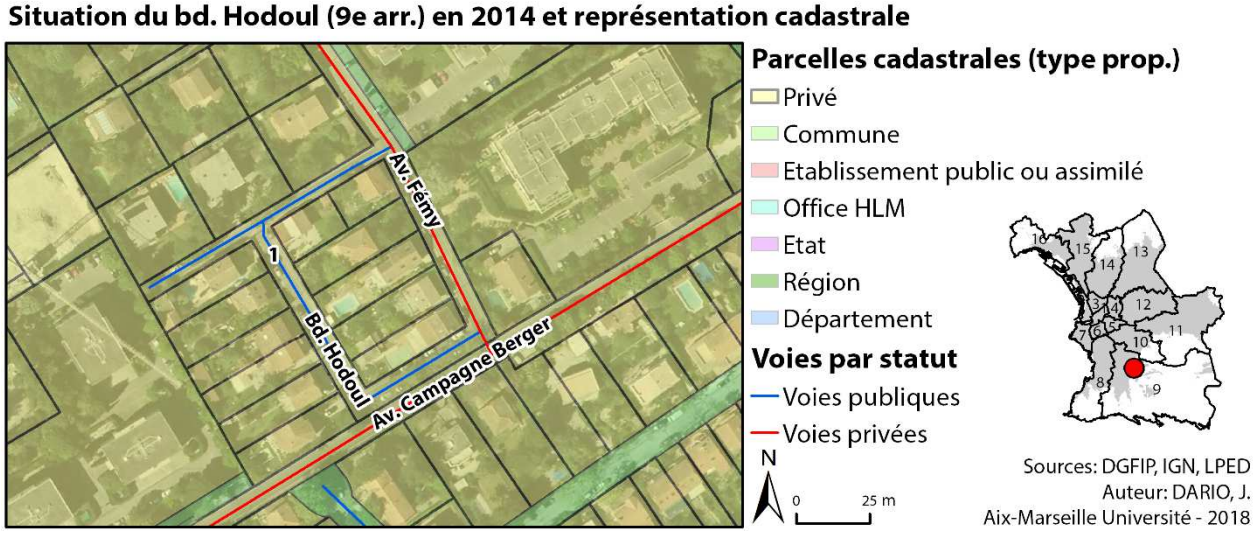
3.1 Contradiction apparente des sources, des statuts flous visibles par croisements

3.1.1 La contradiction du cadastre et du filaire – le cas du boulevard Hodoul

Le croisement entre cadastre et filaire des voies laisse observer de nombreuses contradictions avec notamment des voies reconnues publiques dans le premier référentiel et des emprises privées dans le second. Ces cas font partie d'un corpus particulièrement difficile à évaluer de présumées « voies privées cachées ».



Carte 36 La situation du boulevard Hodoul en 1943



Carte 37 La situation du boulevard Hodoul en 2014

Le boulevard Hodoul situé dans le quartier du Cabot (9ème arr.) fait partie du « lotissement Hodoul », issu du fractionnement de la propriété « Fémy » en 1926 (visible sur la photo de 1943). L'ensemble est doté d'un cahier des charges approuvé le 5 Mars 1928 et d'une association syndicale autorisée (ASA) qui gère l'assiette du boulevard, dans l'attente d'une cession à la Ville de Marseille.

Légalement, le transfert peut se réaliser sur première réquisition de la Ville[119] qui dans ce cas intervient au début des années 1980.

Extrait d'archives[120] – Le classement public (incomplet) des voies du lotissement Hodoul-Fémy (1981-2009)

1/ La réquisition municipale des voies du lotissement[121]

« *Monsieur le président, j'ai l'honneur de vous faire connaître que l'Administration Municipale envisage d'incorporer dans le domaine public communal le sol des voies du lotissement « HODOUL-FEMY ». Je vous rappelle que l'article 16 du Cahier des charges stipule que le sol des voies sera la propriété du syndicat des copropriétaires mais que ce dernier sera tenu de faire remise gratuite de tous ses droits à la commune à première réquisition et sans que les acquéreurs aient le droit de s'y opposer.* »

2/ L'accord de principe des propriétaires du lotissement[122]

« *Le président informe l'Assemblée Générale que la Ville de Marseille (délégation à l'urbanisme) a notifié à l'ASA du lotissement Hodoul par lettre du 2 Mars 1981, son projet d'incorporation des voies de ce lotissement au domaine public communal* […] *L'assemblée générale prend donc acte de cette démarche de la Ville de Marseille.* »

3/ La sollicitation communautaire des services municipaux[123]

« *La voie avait été incorporée dans le domaine communal cependant elle apparaît toujours au cadastre comme privée. Aussi afin de régulariser cette anomalie cadastrale ou de rectifier le procès-verbal de transfert, je vous prie de bien vouloir me transmettre tout document permettant de prouver la propriété de la Ville de Marseille sur cette voie.* »

4/ Les conclusions de la Ville de Marseille[124]

« *Je vous informe que d'après les éléments que nous avons retrouvés, la propriété de la parcelle supportant l'ensemble des voies du lotissement n'a jamais été transférée à la Ville de Marseille, ce qui explique le fait que le cadastre la définisse toujours comme privée.* »

L'accord de principe est entériné et les conclusions positives de l'assemblée (doc n°2) transmises aux services municipaux. Avant de saisir le notaire pour produire l'acte définitif, la Ville doit cependant approuver le principe de la cession par une délibération municipale. Cette étape n'est manifestement pas respectée et l'emprise du boulevard est directement incorporée au domaine public routier de la commune[125]. Procédure incomplète donc et surtout sans acte notarié pour

[119] Article 16 du cahier des charges approuvé du lotissement Hodoul : « *Le syndicat aura pour objet la police et l'entretien de la voie jusqu'à son incorporation à la voirie communale ou départementale. Jusqu'à cette incorporation, le sol des voies et espaces libres sera la propriété du syndicat ; mais ce dernier sera tenu de faire remise gratuite de tous ses droits à la commune, à première réquisition, et sans que les acquéreurs aient le droit de s'y opposer* »

[120] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

[121] 2 Mars 1981 – ref. n°000147 – courrier de l'adjoint délégué à l'urbanisme (Ville de Marseille) au président de l'ASA du lotissement Hodoul

[122] Procès-verbal manuscrit de l'assemblée générale de l'association syndicale autorisée du lotissement Hodoul du 20 Juin 1981

[123] 22 Juin 2009 – ref. n°09-3054 – courrier du DGA pôle Déplacements et aménagement des espaces (communauté urbaine MPM) au directeur du service action foncière et du patrimoine (Ville de Marseille)

[124] 28 Septembre 2009 – ref. n°09852 A - Courrier du directeur du service action foncière et du patrimoine (Ville de Marseille) au DGA pôle Déplacements et aménagement des espaces (communauté urbaine MPM)

[125] Près de 6 ans après l'accord de principe des propriétaires

matérialiser le transfert définitif, ce qui n'empêche pas la municipalité de considérer la voie comme publique. Lors du transfert de compétence en 2002, le boulevard Hodoul est transmis dans sa totalité, le référentiel du filaire range d'ailleurs la voie dans la catégorie des « voies communautaires classées ». Le cadastre n'ayant jamais eu mention d'une quelconque mutation, l'emprise conserve son statut d'origine, ce qui explique cette situation surprenante de voie publique sur cadastre privé. Cette anomalie ainsi que d'autres problèmes liés au statut de l'avenue de la campagne Berger[126] poussent le maire de secteur[127] à solliciter la communauté urbaine afin de faire la lumière sur le statut du boulevard Hodoul. La communauté urbaine qui ne fait qu'hériter de la situation interroge les services municipaux afin de connaître l'historique des transferts (doc n°3). Le flou dans lequel a été menée l'opération de classement ressort après plusieurs décennies de latence (doc n°4). Bien que l'accord des propriétaires ait été à un moment effectif, le classement aurait dû être précédé par un acte authentique. Une analyse même superficielle du cadastre laissait pourtant présager du problème puisque la parcelle supportant l'emprise du boulevard Hodoul et de l'avenue Fémy (la parcelle n°31, section D du quartier du Cabot, note n°1 carte 37) appartient toujours au lotisseur originel, M. Fernand Hodoul (!). On peut d'ailleurs se demander combien de voies à Marseille appartiennent toujours à leur lotisseur originel, y compris pour des opérations datant des années 1920-30.

Ce cas interroge la fiabilité du cadastre. Lorsque l'emprise d'une voie n'est pas matérialisée, on peut raisonnablement mettre en doute la validité de la source, notamment lorsque la voie fait partie d'un ensemble ancien. Rappelons que dans les années 1950 le cadastre a mené des campagnes en suivant une logique parfois très approximative (cf. chap. 2, 2.1.1). En revanche, lorsqu'une parcelle privée est toujours matérialisée, y compris dans le cas où la voie est « réputée » publique, il y a de fortes probabilités pour que la mutation n'ait jamais été effectuée. Lorsqu'un transfert est enregistré aux hypothèques, il est rare que l'information ne soit pas reportée sur le plan.

> « *En général si le parcellaire est resté privé c'est que ça l'est effectivement, il n'en va pas de même pour les emprises non matérialisées...enfin le domaine public, où les approximations ont été plus fréquentes*. »
> **(**Cadastre – 11/03/2015)

En dépit de la mention « voie communautaire » au filaire, la voie est toujours privée et c'est à tort que la Ville en a transféré la gestion à la communauté urbaine. L'information n'a d'ailleurs pas été corrigée depuis puisque le même statut apparaissait sur la version 2014 du filaire (alors que le problème a été soulevé en 2009). Aucun document authentique ne fonde la propriété publique de la voie. L'impact pratique d'une telle situation est à relativiser dans ce cas précis. Le « boulevard » forme en effet une boucle peu empruntée. Sans doute jamais informés de la situation, les colotis n'ont pour l'instant pas engagé de processus de fermeture.

[126] L'avenue de la campagne Berger est une voie privée ouverte à la circulation publique dont le statut et l'historique sont extrêmement flous. Le périmètre fait l'objet d'une attention soutenue dans le cadre de plusieurs projets publics sur des espaces proches (cf. chap. 5, 2.5.4.a)
[127] Lionel Royer Perreaut, maire des 9ème – 10ème arr.

*La **contradiction visuelle** entre le **cadastre** et le **filaire** pose question. On peut se demander combien de **voies reconnues publiques** dans le référentiel des voies sont **en fait privées**. La lecture et la comparaison attentive des sources permet de cibler ces cas en amont.*

3.2 L'absence de mentions contradictoires dans les sources, des voies publiques au statut incertain « sous les radars »

La contradiction des sources (filaire et cadastre notamment) laisse voir des approximations de statut. Mais dans de nombreux cas, leur croisement ne renvoie à première vue aucune incohérence, ce qui les rend d'autant plus difficiles à cibler en amont. C'est souvent à la faveur d'un litige que ce flou lié au statut ressort, presque trop tard en somme. La méthode utilisée est empirique puisque la plupart des cas nous ont soit été remontés au cours d'entretien soit étaient déjà connus et ont fait l'objet d'une recherche spécifique lors de notre revue d'archive au sein des services communautaires ou municipaux. Une approche plus systématique permettrait de quantifier ces situations et (enfin) clarifier le flou considérable qui règne sur le statut des voies à Marseille. Cette action passerait par une vérification systématique des titres fondant le caractère public de toutes les voies publiques. Pour les plus anciennes, ces documents n'ont jamais existé ou ont disparu, ce qui n'est pas problématique. Pour d'autres plus récentes il peut s'agir d'un arrêté préfectoral ou tout autre document « irréversible » ou encore des titres passés aux minutes d'un notaire. En l'absence d'un de ces éléments, il serait possible de pointer une problématique de statut et prévenir tout litige à venir. Les cas qui suivent témoignent d'ailleurs d'un certain manque d'anticipation des pouvoirs publics.

3.2.1 Des voies « réputées » publiques – à qui appartient le boulevard du Commandeur ?

Dans un nombre indéterminé de cas, le croisement entre filaire des voies et cadastre ne laisse voir aucune contradiction. Pourtant, le statut, en l'occurrence public, de certaines voies apparaît comme incertain. Depuis le tournant des années 2000, nombre d'associations de propriétaires exploitent ce flou afin d'imposer des fermetures.

Le boulevard du Commandeur dans le quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.) est issu d'une opération de lotissement du début du 20ème siècle dont nous n'avons pas retrouvé les documents d'origine. C'est l'une des plus anciennes du périmètre puisqu'on l'observe sur les premières vues aériennes de 1926. Les autres lotissements (Coin Joli, Barry, Leï Roure…) ne sont aménagés qu'à partir de la fin des années 1920. L'ensemble résidentiel entouré par les vastes domaines bastidaires et les usines du secteur se raccroche au boulevard Michelet *via* le boulevard Gustave Ganay.

Situation du bd. du commandeur (9e arr.) et dynamique d'urbanisation

Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 38 La situation du boulevard du commandeur et la dynamique d'urbanisation du secteur

Lorsque les plans du cadastre sont mis à jour en 1953 dans ce secteur, l'emprise du boulevard du commandeur n'est pas matérialisée. C'est sur la base de cette présomption de domanialité très incertaine que la municipalité transfère la voie à la communauté urbaine par délibération du 17 Décembre 2001[128], confirmé par le procès-verbal du 8 Mars 2002. Ces décisions officielles ne suffisent pas pour vérifier la propriété publique des voies. Il manque un acte authentique ou une

[128] Délibération du conseil municipal de Marseille du 17 Décembre 2001 – ref. n°01/1255/TUGE

décision préfectorale. Ce flou ne pose pas problème pendant des décennies, la voie étant reconnue publique tant par les riverains que par la municipalité, qui l'entretient régulièrement. Au milieu des années 1990, des propriétaires de maisons situées le long du boulevard du Commandeur se réunissent dans une association loi 1901 (« l'association des propriétaires riverains du boulevard du Commandeur[129] »). En 1996, la structure interroge les services municipaux sur le statut du boulevard mais sans préciser son but. Une note interne de la Ville de Marseille relate cet évènement : « *Le service de la voirie, en 1996, a sur la base d'une fiche fausse, répondu que cette voie était privée. Cette information aurait, d'après ce service, étonné les riverains*[130]. » On ne sait sur quels éléments la Ville se fonde pour avancer que la voie serait privée, les riverains ne semblent dans tous les cas pas revendiquer la propriété de la voie puisqu'ils n'envisageaient visiblement pas qu'elle soit privée. En 2002, sans pour autant contester le statut public de la voie, l'association des riverains dépose une demande en mairie pour la construction d'un mur à l'extrémité sud du boulevard. L'objectif est de limiter le passage des habitants de la copropriété dégradée de la Cravache. Ces derniers empruntent régulièrement le boulevard du commandeur pour se rendre au terminus du métro Dromel ainsi qu'aux arrêts de bus du boulevard Michelet. De façon étonnante, la mairie centrale accepte le projet le 5 Avril 2002 et le mur est construit très rapidement, ce qui suscite une réaction immédiate des habitants de la Cravache, couverte par la presse.

Dossier de Presse[131] – « A qui appartient le boulevard du Commandeur ? » (2002)

« *C'est déçus et en colère que les habitants de la Cravache sont sortis hier soir du bureau de Guy Teissier, député maire des 9ème et 10ème arrondissements. Depuis le mois de Juillet ils se mobilisent contre le mur qui a été construit (conformément à la réglementation) au bout du boulevard du Commandeur entre leur résidence et des villas. « La problématique est de savoir si oui ou non cette voie est privée ou publique, si les propriétaires de ces maisons ont réellement le droit de fermer un accès à notre résidence et de nous mettre à l'écart » ont résumé les habitants de la Cravache. Un recours administratif a été déposé contre la décision de la mairie qui a autorisé la construction du mur. Il nous appartient d'apporter la preuve que la voie est publique » note Corinne Giraud, représentant le syndic de la Cravache*. […] « *Le permis de construire a été délivré selon certaines informations qui nous disent que la voie est privée. S'il s'avère que le mur est édifié sur une voie publique, nous mettrons tout en œuvre pour qu'il soit abattu et que des solutions de remplacement comme des grilles amovibles soient envisagées. Dans le cas contraire on ne peut s'y opposer. C'est un conflit de voisinage de droit privé » rappelle-t-on en mairie de secteur.* »

La décision de la mairie centrale d'autoriser la construction du mur suit une logique assez obscure. L'association des propriétaires serait en droit d'ériger le mur si elle détenait l'assiette de la voie, cela fait partie des prérogatives normales d'un propriétaire que de limiter l'accès à son bien. Or ni la mairie, ni même l'association des propriétaires ne conteste ou ne prouve le statut public de la voie. A la rigueur, les résidents de la Cravache seraient-ils fondés à construire un mur en limite de propriété, mais en aucun cas les riverains du boulevard qui ne sont propriétaires que des parcelles

[129] La structure de l'association loi de 1901 n'a rien à voir avec une association syndicale (libre ou autorisée) dont l'existence se justifie par la présence de parties communes à gérer, ce qui n'est pas le cas ici puisque le boulevard du commandeur est censé être public… Les motifs poursuivis par l'association posent d'ailleurs question

[130] 6 Novembre 2002 – courrier de la direction de l'action foncière et du patrimoine (Ville de Marseille) au directeur de la voirie, (communauté urbaine MPM)

[131] « A qui appartient le boulevard du Commandeur ? » La Provence – 6 Mai 2002

correspondant à leurs maisons particulières. C'est sur ce principe qu'une requête en justice est déposée par le syndicat des copropriétaires de la Cravache contre l'autorisation municipale. Dans son jugement du 7 Octobre 2004, la cour administrative d'appel de Marseille déboute les plaignants sur le motif que l'assemblée générale de la Cravache n'a, à aucun moment habilité le syndicat à entreprendre une démarche en justice. Il manque en fait un vote en assemblée générale autorisant le syndicat à agir. En bref, la cour ne réagit pas sur le fond de l'affaire mais sur un point de contexte rendant la plainte inopérante. Le statut de la voie n'est donc pas éclairci et la légalité du mur, pas davantage. De son côté, la communauté urbaine responsable des voies à partir de 2002 offre un début de réponse sur le statut de la voie mais sans prise de position franche.

Extrait d'archives[132] - Le résumé du problème de statut par les services communautaires[133] (2006)

« *Le boulevard du Commandeur a été transféré par la Ville de Marseille à la communauté urbaine MPM par procès-verbal de transfert des voies du 31 décembre 2001. Il apparaît sur la représentation cadastrale comme étant incorporé au domaine public sur une longueur de 210 mètres et ne forme pas parcelle. Sans production d'acte contraire, cette voie a été intégrée au domaine public routier communautaire* »

« *Sans production d'acte contraire* », la voie est donc présumée publique jusqu'à preuve du contraire. Si la municipalité n'est visiblement pas en mesure de confirmer le statut public de la voie, il appartient aux riverains du boulevard du commandeur de prouver, s'ils le désirent, que la voie est privée. Ceux-ci n'ont toutefois aucun intérêt à entreprendre une telle démarche, puisqu'à aucun moment les pouvoirs publics ne menacent de détruire le mur dans le cas où la voie serait publique. On rappelle que l'autorisation de construire a bien été délivrée par la mairie. Les riverains ont donc déjà obtenu satisfaction, mettant devant le fait accompli les habitants du quartier. Grands perdants dans cette affaire, les résidents de la Cravache essayent pendant un temps de prouver par leurs propres moyens que la voie est bien publique mais sans succès. La mairie de secteur leur offre une oreille attentive tout en disant qu'il ne s'agit que d'un « conflit de voisinage ». Soulignons cependant qu'elle ne dispose sur ce point que d'un pouvoir relatif. Elle n'est ni gestionnaire de la voirie, ni responsable des autorisations d'urbanisme et n'a qu'un rôle de conseil et de médiation.

La confusion dans cette affaire est extrême et il convient de la résumer pour donner un aperçu du flou qui règne autour de certaines voies à Marseille. La mairie centrale aurait délivré l'autorisation se basant sur le statut privé du boulevard du commandeur, tout en affirmant par ailleurs que la voie est intégrée dans le domaine public. Pour preuve, le boulevard du commandeur fait partie de la liste de voies cédées à la Communauté urbaine lors du transfert de compétence. Première contradiction donc. De son côté, l'association des riverains se comporte en propriétaire privé (puisqu'elle érige un mur à son extrémité qui ne répond en rien à un motif d'intérêt général) sans pour autant contester le statut public du boulevard… En bref, personne ne prend position sur le statut de la voie, pas même la cour de justice qui se contente de débouter les plaignants sans se prononcer sur le fond de l'affaire.

[132] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[133] 20 Octobre 2006 – ref. n°06-5743 – courrier du directeur du service voirie (communauté urbaine MPM) à un technicien de la mairie des 9ème – 10ème arr.

Si l'on reprend la coupure de presse et notamment cette citation : « *Il nous appartient d'apporter la preuve que la voie est publique » note Corinne Giraud, représentant le syndic de la Cravache* », il est assez surprenant d'observer une association privée tenter par ses propres moyens de prouver le statut public d'une voie. Cette tâche incombe *a priori* à la Ville ou à la communauté urbaine, silencieuses. L'absence de position claire des pouvoirs publics profite aux propriétaires de villas, soucieux de se couper du contact d'un ensemble en difficulté. A ce stade, un retour en arrière suppose de démêler le statut de la voie, ce que personne ne désire à l'évidence entreprendre, excepté ceux qui subissent les effets de ce « mur de la honte[134] », qui est loin d'être un cas isolé à Marseille.

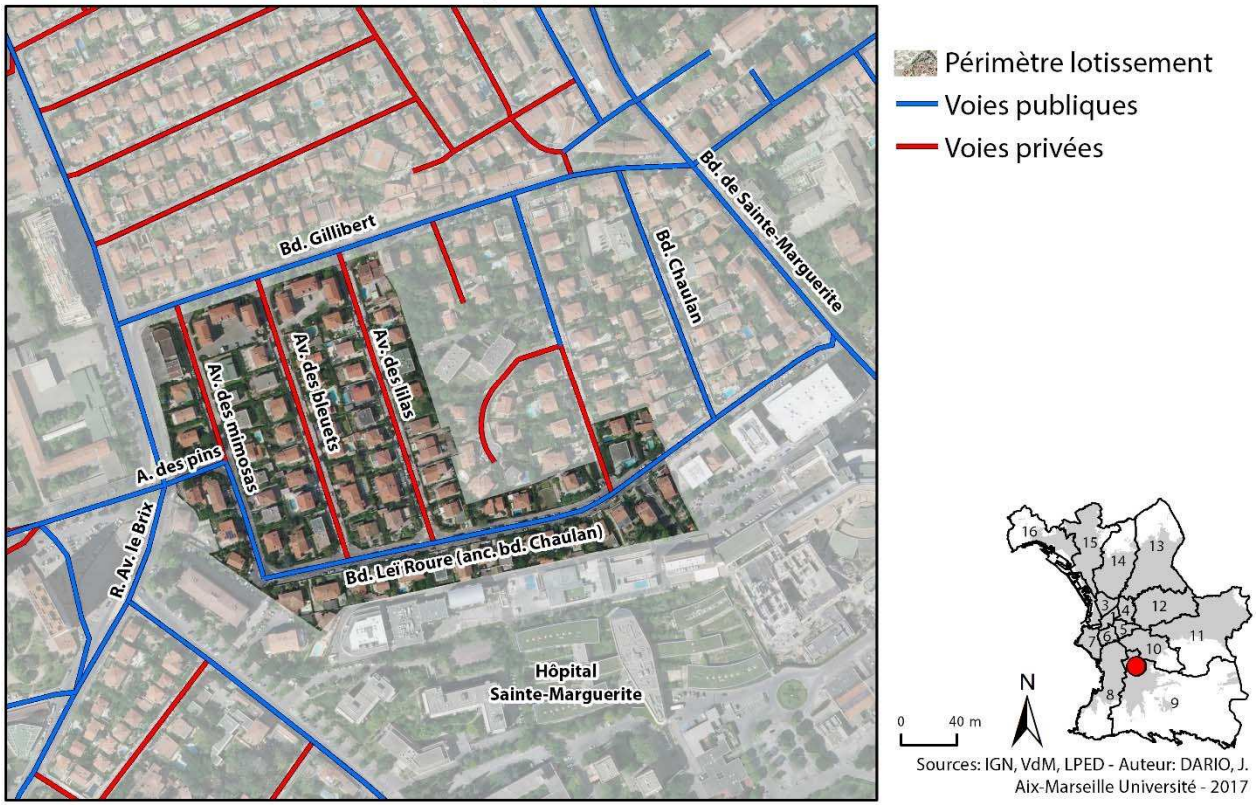
L'absence de contradiction entre cadastre et filaire ne signifie pas que le statut de la voie soit absolument vérifié. Dans un nombre non identifié de cas, la ***propriété*** *de voies «* ***réputées publiques*** *» est en fait* ***incertaine****. Ce* ***flou*** *est depuis quelques années activement* ***exploité*** *par des associations de propriétaires, soucieuses de fragmenter l'espace.*

[134] « A qui appartient le boulevard du Commandeur ? » La Provence – 6 Mai 2002

3.2.2 La problématique des classements irréguliers – le cas des voies du lotissement Leï Roure

Le questionnement insistant et redoublé des associations de propriétaires depuis le tournant des années 2000 mène à exhumer un nombre croissant de cas où la propriété publique des voies semble précaire. On peut au passage apprécier le caractère aléatoire si ce n'est irrégulier des classements prononcés dans le passé par la municipalité.

Le lotissement Leï Roure (Ste-Marguerite - 9e arr.) et statut des voies



Carte 39 La lotissement Leï Roure et le statut des voies

Le lotissement Leï Roure est un ensemble pavillonnaire des années 1920-30. Il est situé à proximité d'équipements importants (hôpital de Sainte-Marguerite). Dans le cadre de l'opération, plusieurs voies sont aménagées par le lotisseur (allée des Pins, avenue des Bleuets, des Mimosas, des Lilas, boulevard Leï Roure), s'insérant à la maille d'anciennes traverses rurales (boulevard Gillibert, avenue de Sainte-Marguerite…). Si le cahier des charges prévoit un transfert sur première réquisition municipale, le statut des voies n'évolue pas jusque dans les années 1950 où le classement du boulevard Chaulan est décidé par délibération municipale[135]. L'arrêté d'enquête publique est publié au bulletin officiel le 25 Février 1955 et le classement prononcé par arrêté préfectoral le 23 Juillet 1956. Par la suite le boulevard Chaulan change de nom dans sa partie est-ouest et devient le

[135] Délibération du conseil municipal de Marseille du 28 Juin 1954, ref. n°54/317/U

boulevard Leï Roure, la partie nord faisant la jonction avec le boulevard Gillibert conserve son nom d'origine[136] (carte 39).

Alors que les propriétaires réclament sans succès, au cours des années 1970 et au début des années 1980 un entretien public des voies du lotissement (cf. chap. 4, 6.1.1), la Ville prononce le classement de l'allée des Pins par délibération municipale du 23 Juin 1986[137]. Enfin, l'avenue des Mimosas dans sa partie située entre l'allée des pins et le bd Leï Roure est transférée par la Ville de Marseille à la communauté urbaine lorsque celle-ci récupère la gestion de la voirie. Mais le classement de ces deux dernières voies semble entaché d'irrégularité. Cette situation ne pose aucun problème avant les années 2000 où les colotis s'enquièrent soudainement du statut des voies, mettant l'administration publique face à ses contradictions. L'enjeu est de prouver le statut privé des voies et justifier leur fermeture.

Extrait d'archives[138] – La problématique du statut des voies du lotissement Leï Roure (2007-2013)

1/ Premiers questionnements des colotis[139]

« *Les co-lotis ont émis le vœu et voté à l'unanimité lors de leur dernière assemblée générale la fermeture de deux voies du lotissement (allée des pins et avenue des mimosas). Cette décision est basée sur le fait que l'administration communale a toujours affirmé que ces voies étaient privées.* […] *Nos co-lotis souhaiteraient savoir si leurs voies sont privées ou non, pourriez-vous nous le dire ?* »

2/ La reconnaissance du statut public du boulevard Leï Roure par les colotis[140]

« *Le caractère « public » du boulevard LEI ROURE est établi, bien que l'on s'interroge toujours sur les modalités d'expropriation et d'indemnisation des riverains, dont les propriétés allaient jusqu'au milieu de la voie.* »

3/ Un résumé énigmatique de la situation juridique des voies par la Commission voirie de MPM[141]

« *L'allée des Pins est une voie transférée de la Ville de Marseille à MPM par procès-verbal du 27 Juin 2003, antérieurement elle avait été assimilée à une voie communale par délibération du 23 Juin 1986. Concernant l'avenue des Mimosas, elle a été transférée dans sa portion comprise entre l'allée des Pins et le boulevard Leï Roure. Je ne dispose pas pour cette voie d'information sur le mode de classement dans la voirie communale avant 2001.* »

[136] Délibération du conseil municipal de Marseille du 27 Juin 1966 ref. n°06/526/U
[137] Ref. n°86/307/E
[138] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[139] 20 Septembre 2007 – ref. n° ASLR 279 – courrier de l'ASL Leï Roure à Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille
[140] 21 Février 2008 – ref. n° ASLR 318 – courrier de l'ASL Leï Roure au président de la commission voirie (communauté urbaine MPM)
[141] 13 Décembre 2007 – ref. n°07-6534 – courrier du président commission voirie(communauté urbaine MPM) au président de l'ASL Leï Roure

4/ Les incohérences du classement des voies soulignées par les colotis[142]

« L'allée des pins a été assimilée à une voie communale par délibération du 23 Juin 1986 puis transférée par PV le 27 juin 2003 sans que les résidents ne soient informés de ces décisions. La portion de l'avenue des mimosas entre l'allée des pins et le boulevard Leï Roure a été « transférée » mais M. X[143] *ne possède aucune information sur le mode de classement dans la voirie communale. Si la voie n'a pas été classée, nous vous demandons de nous préciser comment elle a pu être transférée. A ce jour nous n'avons reçu comme seules réponses à nos interrogations que des assertions sur le caractère « public » de nos voies, sans que des documents ne nous en apportent les preuves irréfragables… »*

5/ Doutes en interne sur la légalité du classement de certaines voies du lotissement Leï Roure[144]

« Après analyse des éléments dont nous disposons et notamment des aménagements effectués, il semblerait que la partie sud de l'avenue des Mimosas et l'allée des Pins présentent les caractéristiques du domaine Public de la voirie. Cependant nous ne possédons aucun élément juridique confirmant ou non cette possibilité (acte, classement etc.) »

6/ Une réponse surprenante des services communautaires[145]

« Je vous informe que l'avenue des mimosas est divisée en deux parties par des potelets : la première, d'une longueur d'environ 90m, située entre l'allée des Pins et le boulevard Leï Roure (partie sud), a fait l'objet d'un transfert de la Ville de Marseille à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole par procès-verbal de transfert des voies du 8 Mars 2002. Elle fait donc partie du domaine public routier communautaire sauf production d'actes contraires. La 2ème, située entre l'allée des pins et le boulevard Gillibert (partie nord) est une voie privée du lotissement Leï Roure. »

En 2013, après avoir annoncé son projet de fermeture (1), l'association syndicale, visiblement bien informée sur les procédures de classement, demande une preuve du statut public des voies du lotissement. Le doute ne porte pas tellement sur le boulevard Leï Roure, dont les colotis reconnaissent bon gré mal gré le statut public (2)[146]. Il semble que la procédure soit régulière pour le boulevard Leï Roure puisqu'une enquête publique intervient en 1955 avant qu'un arrêté préfectoral ne scelle le transfert l'année suivante, le transfert semble donc régulier en dépit des réserves de l'association syndicale.

Le cas de l'allée des Pins et de la partie sud de l'avenue des mimosas est en revanche plus complexe. L'enjeu est important puisque ces deux voies font la liaison entre le boulevard Leï Roure et la rue Aviateur le Brix. Si une fermeture était apposée par exemple au débouché de l'allée des pins, le boulevard Leï Roure deviendrait de fait une impasse. C'est d'ailleurs ce que recherchent les colotis, d'où leur insistance pour que la Collectivité fournisse la preuve de la propriété publique des voies.

[142] 21 Février 2008 – ref. n° ASLR 318 – courrier du président de l'ASL Leï Roure au président de la commission voirie (communauté urbaine MPM)
[143] Président de la commission voirie de MPM
[144] 11 Avril 2013 – ref. n°13/04/00231 – courrier du directeur du pôle développement Urbain, (Ville de Marseille) au directeur du pôle espace public, voirie, circulation, (communauté urbaine MPM)
[145] 2 Mai 2013 – ref. n° 04-34347 – courrier du directeur du pôle espace public, voirie, circulation, (communauté urbaine MPM) au président de l'ASL Leï Roure
[146] Soulignons d'ailleurs que s'agissant d'un transfert d'office, le droit de l'urbanisme ne prévoit pas « d'indemnisation ». L'expropriation est régulière si une enquête publique a été menée et qu'aucun propriétaire n'a fait connaître son désaccord (cf. annexes I.5)

En réponse à leurs interrogations, le président de la Commission voirie de MPM résume les éléments dont il dispose (3). Sans reconnaître que ces voies sont privées, il n'apporte pas vraiment d'élément probant, ce que les colotis ne manquent pas de souligner (4). Leur questionnement semble donc justifié : le transfert des voies de la Ville a MPM par procès-verbal en 2002 ne constitue pas un titre de propriété. Une simple délibération municipale n'est pas non plus une preuve. Pour être valide, le transfert d'office doit être fondé par une enquête publique et surtout une décision de classement. Cette dernière est le plus souvent prononcée par le préfet dans les dossiers anciens. Après une recherche approfondie aux archives, aucune trace de ce type n'a été retrouvée et pas davantage de titre de propriété au bénéfice de la Ville pour l'avenue des mimosas (partie sud) et l'allée des pins. Si on remonte à l'argumentaire de la délibération prononçant le classement de cette dernière, le flou des motifs avancés fait planer un doute sur la propriété publique. L'allée des pins fait partie d'une liste de 54 voies classées par délibération municipale du 23 Juin 1986[147]. La municipalité se base sur plusieurs éléments pour considérer les voies comme susceptibles d'être classées : l'ouverture à la circulation publique, un entretien public régulier…

En bref, la municipalité considère que le fait de se comporter en propriétaire depuis plusieurs années suffit pour classer les voies. Les propriétaires réels ne sont d'ailleurs pas interrogés et aucune enquête publique n'est menée. Le classement de l'allée des pins est donc entièrement irrégulier puisqu'il ne fait suite qu'à une délibération municipale, sans enquête publique, sans acte authentique. Pour la partie sud de l'avenue des Mimosas, la situation semble encore plus irrégulière puisqu'elle a seulement été transmise par procès-verbal à la communauté urbaine en 2002. Aucune délibération ou décision officielle n'évoque son transfert, on ne sait d'ailleurs à partir de quels critères la Ville a pu considérer la voie comme publique.

L'association syndicale relance à plusieurs reprises la Communauté urbaine jusqu'en 2009 où des barrières sont finalement posées au débouché des avenues des Bleuets et des Lilas, dont le statut privé ne fait aucun doute. Elle ne relâche toutefois pas sa pression sur la Collectivité puisqu'on retrouve des courriers de relance questionnant le statut public de l'allée des Pins et de la partie sud de l'avenue des Mimosas jusqu'en 2013. Dans des échanges internes entre la Ville et la communauté urbaine, on admet avec une certaine gêne l'absence d'éléments prouvant sans équivoque le statut public des voies (5). Après une énième relance des colotis sur le statut de la partie sud de l'avenue des Mimosas, la communauté urbaine propose une réponse surprenante en demandant aux colotis de prouver par leurs propres moyens le statut privé des voies (6). « Sauf production d'acte contraire », la formule en dit long sur la certitude qu'à la communauté urbaine de réellement posséder la voie.

Ne pouvant faire la preuve de la propriété publique, la Collectivité enjoint l'association syndicale à produire un acte attestant la propriété privée, ce qui est une manière de retourner le problème. Depuis cette date d'ailleurs, aucun autre courrier n'a été envoyé. L'absence d'acte constitue une difficulté. Or cette absence devrait normalement bénéficier à l'association syndicale puisque les

[147] Ref. n°86/307/E

voies reviendraient à leur régime originel, prévu par le cahier des charges : une propriété de chaque coloti jusqu'à l'axe de voirie.

En bref, si le classement du boulevard Leï Roure ne fait aucun doute, celui de l'allée des pins et de la moitié sud du boulevard des Mimosas semble bien irrégulier. La Ville s'est à l'époque basée sur des motifs vagues pour considérer les voies comme publiques et prononcer un classement sans enquête publique et sans passer par un notaire pour dresser l'acte authentique. Pendant des années, les propriétaires sont restés indifférents au statut réel des voies, pour peu qu'elles soient entretenues et bénéficient des services publics standards (éclairage, ramassage des ordures ménagères). Ces dossiers de classements irréguliers ressortent depuis plusieurs années avec la dynamique de privatisation des voies. Le classement était certes arbitraire mais correspondait finalement au peu d'intérêt affiché par les associations de propriétaires. Cette inactivité passée tranche avec le caractère incisif et très bien informé des demandes actuelles. Celles-ci mettent d'ailleurs les pouvoirs publics dans de grandes difficultés, notamment la communauté urbaine

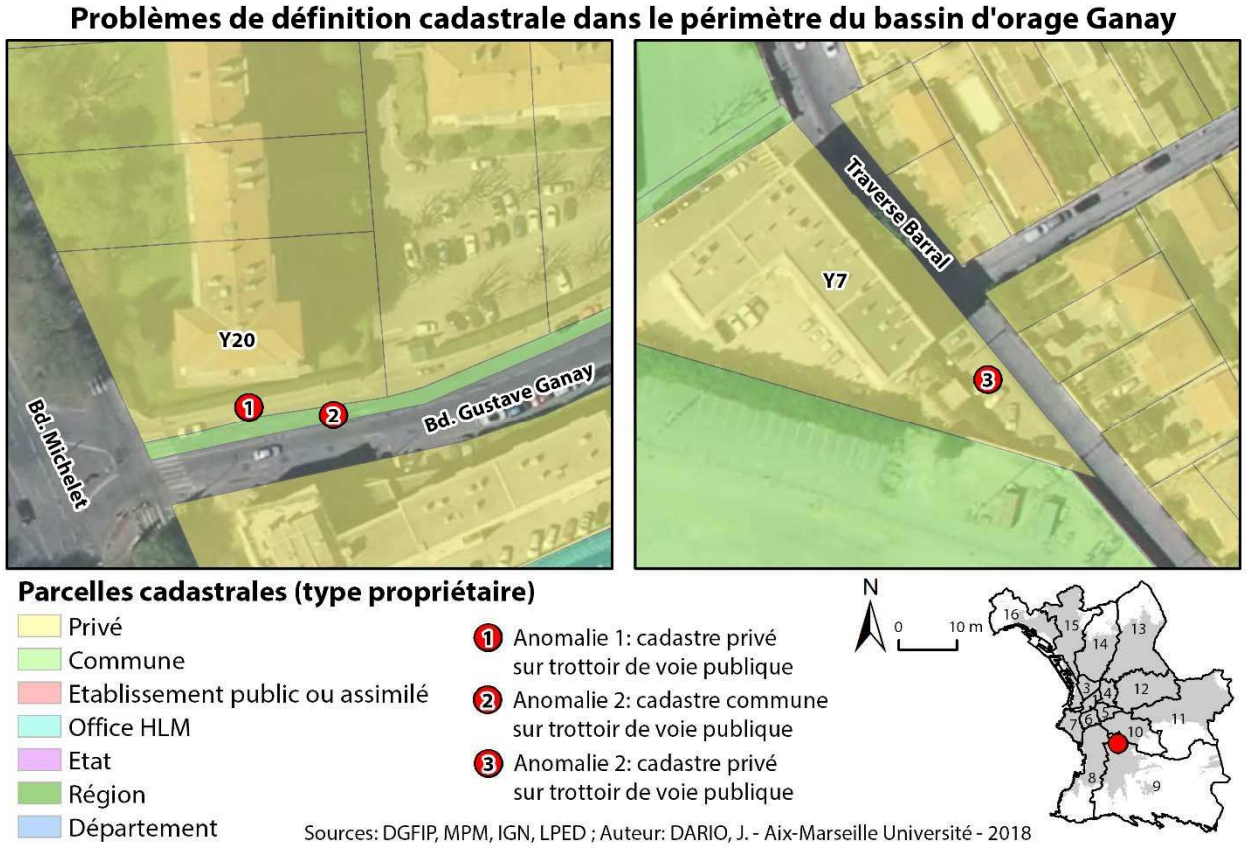
La tendance récente à la revendication de la propriété et de l'usage des voies urbaines par les ***associations de propriétaire*** *permet « d'exhumer » les* ***problématiques de statut récurrente*** *de nombreuses voies à Marseille. Clairement, la propriété effective de nombreuses voies publiques (jusqu'à preuve du contraire) semble incertaine.*

3.3 « Bandes », « becs » et emprises non régularisés, une problématique récurrente

Les problématiques de statut concernent des emprises complètes de voie mais aussi des emprises incomplètes. L'analyse des sources montre que ces problèmes de définition de la limite public/privé concernent plus souvent des « bouts » de voie que des emprises entières. Nous allons voir que les obstacles posés en matière de gestion n'en sont pas moins importants. Tant la recherche documentaire que les entretiens avec des gestionnaires du patrimoine municipal, de la voirie communautaire… ont fait remonter de nombreux cas de « becs », « bandes »… non régularisés sur des parties aménagées comme de l'espace public de voirie. Ces anomalies visibles au cadastre sont fréquentes et posent de nombreux problèmes pratiques. La sélection des cas est ici succincte et ne fait que donner un aperçu de la grande diversité des situations. Bien que ces problèmes n'émergent que récemment, ils renvoient souvent à des négligences plus anciennes.

3.3.1 Délimitation imprécise des emprises de voirie au cadastre – le projet de « bassin d'orage » Ganay

La multiplication des irrégularités de statut des voies, les remembrements incomplets d'emprises au cadastres, communes dans le passé, génèrent très fréquemment aujourd'hui des problèmes auxquels sont confrontés de façon quasi-systématique les gestionnaires publics.



Carte 40 Problèmes de définition cadastrale dans le périmètre du bassin d'orage Ganay

Afin de faciliter le traitement des eaux usées, notamment lors des forts épisodes pluvieux qui gonflent occasionnellement l'Huveaune, un bassin d'orage est planifié en 2014 le long du boulevard Gustave Ganay dans le quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.), en contre-fond du stade du même nom. Durant la phase préparatoire des travaux en 2015, les agents de la communauté urbaine, gestionnaires de l'aménagement, observent plusieurs anomalies cadastrales (carte 40).

Extrait d'archives[148] - anomalies cadastrales dans le cadre du projet de bassin d'orage Ganay (2014-2015)

1/ Le problème de la parcelle Y20 – (carte 40, encadré gauche)[149]

« Dans le cadre de la construction du bassin d'orage Ganay, il est prévu que la conduite d'alimentation de ce bassin aille du grand émissaire sous le Bd. Michelet et passe sous le Bd. Ganay jusqu'au bassin. Cette conduite sera creusée par un tunnelier, sous la chaussée et sous le trottoir au coin du boulevard Ganay et du boulevard Michelet. Or à cet endroit-là, la parcelle 209853 Y0020 englobe un trottoir et empiète largement sur la chaussée (carte 40, encadré gauche, note n°1). A cause du grand nombre de réseaux présents à cet endroit-là, il est impossible de déplacer, ne serait-ce que de quelques mètres cette conduite. Afin de régler ce problème et de ne pas bloquer un chantier dont l'importance environnementale et financière sont évidentes, nous engageons des recherches avec les services de la Ville de Marseille. »

2/ Une explication de l'anomalie de la parcelle Y20 – la négligence municipale[150]

« En ce qui concerne la parcelle Y20, la partie de cette parcelle aménagée en voirie aurait dû être cédée à la Ville de Marseille dans les années 1960 car le propriétaire de l'époque, à savoir la Société Immobilière de l'Huveaune s'était engagée à la céder gratuitement à la Ville (en même temps que l'emprise de l'actuel boulevard Gaston Ramon) pour permettre l'élargissement du Bd. Ganay. Le conseil municipal avait approuvé cette acquisition dans sa séance du 7 Juillet 1958. Cette opération avait été déclarée d'utilité publique en Août 1958. Alors que la cession de l'emprise du Bd. Gaston Ramon était régularisée par un acte notarié en mai 1961, la régularisation de la cession à la Ville de l'emprise qui nous intéresse n'a pas abouti. Et il y a lieu de considérer […] *que cette emprise est toujours propriété privée bien qu'aménagée et utilisée quotidiennement par de nombreux usagers. Il serait judicieux que les services de la communauté urbaine MPM s'enquièrent de cette situation et tentent de la régulariser auprès des propriétaires riverains.* »

3/ La délimitation incorrecte du parcellaire sur la traverse Barral – (carte 40, encadré droite)[151]

« *Pour la parcelle 853 Y7 : traverse Barral : on prévoit de faire passer la conduite de refoulement sous la chaussée, or quasiment la moitié de la chaussée est dans l'emprise « théorique » de la parcelle Y7. La traverse Barral est très encombrée au niveau des réseaux, on serait obligés de passer en partie sous la chaussée située dans l'emprise théorique de la parcelle.* »

[148] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)

[149] 19 Janvier 2015 – ref. n°00081 – courrier du DGA Eau et domaine public, (communauté urbaine MPM) au Directeur pôle aménagement urbain et cadre de vie, (communauté urbaine MPM)

[150] Mail du 3 Décembre 2014 – courrier du service Enquête Expertise Connaissance, direction du patrimoine (Ville de Marseille) à la SAFEGE

[151] Mail du 19 Novembre 2014 de la SAFEGE au Service Enquête Expertise Connaissance, direction du patrimoine (Ville de Marseille)

4/ L'anomalie cadastrale de la parcelle Y7 vue du sol

Source : Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)

Concernant la parcelle Y20 (voir carte 40, encadre gauche, / extrait d'archives – doc. n°1), une large bande de la voie publique, ouverte à la circulation est référencée comme privée au cadastre. Elle appartient aux copropriétaires du « square Michelet ». La Ville avait à l'époque contrôlé l'aménagement de la résidence et de la voie de liaison par le promoteur mais sans finaliser le remembrement, ce qui explique que cette emprise aménagée comme de l'espace public soit toujours propriété privée de la résidence. Dans le cadre de la même opération, le constructeur avait aussi aménagé le boulevard Gaston Ramon, sur lequel on observe aussi quelques anomalies cadastrales[152] mais hors du périmètre de ce projet.

Le document n°2 avance une explication intéressante. Il était commun que la municipalité impose la conception de voies d'intérêt public à des constructeurs privés (cf. chap. 4, 3.4.1). Les quartiers sud et notamment le secteur de Sainte-Marguerite ont bien connu cette logique du début des années 1950 aux années 1970 (cf. chap. 3, 2.3.1). La Société Immobilière de l'Huveaune, dans le cadre de l'opération du square Michelet, a aménagé le boulevard Gaston Ramon et élargi le boulevard Gustave Ganay. La Ville a suivi la réalisation des aménagements, approuvé le principe de la cession en conseil municipal, mais sans donner suite à l'engagement de cession. La société de son côté, a bien réalisé l'élargissement du boulevard Gustave Ganay mais n'a pas transféré la partie nouvellement aménagée. La définition cadastrale reprend donc le tracé de l'ancienne traverse, avant élargissement. Il s'agit dans ce cas d'une absence de remembrement. Remarquons au passage qu'une large bande correspondant à la moitié de la chaussée du boulevard Ganay appartient toujours à la Ville de Marseille (carte 40, encadré gauche, note n°2), ce qui est un autre problème pour une voie *a priori* versée dans le domaine public communautaire.

La seconde anomalie d'importance (carte 40, encadré droite note n°3 / extrait d'archives, doc. n°3 et 4) est située le long de la traverse Barral qui (voie publique gérée par la communauté urbaine). La parcelle 853 Y7 englobe un petit ensemble d'habitation de la fin des années 1950 mais aussi une partie de la chaussée centrale, ce qui pose problème dans le cadre du projet de bassin d'orage. On sait seulement par croisement de photos anciennes que l'ensemble résidentiel est contemporain

[152] Le long du boulevard Gaston Ramon, un parking public ainsi qu'une partie du trottoir appartiennent toujours à la résidence du square Michelet

du square Michelet (réalisation entre 1957 et 1960). Aucune information supplémentaire n'est disponible, ce que confirment les services municipaux[153]. La situation est sans doute proche de celle décrite pour le square Michelet. Le constructeur de l'époque aurait réalisé l'élargissement de la traverse dans le cadre de son opération de logement sans que la Ville ne formalise le transfert de propriété de la bande aménagée.

Le maître d'ouvrage privé, en l'occurrence la SAFEGE, qui intervient sur les réseaux souterrains sous mandat public, ne peut engager une action sur du domaine privé à moins de disposer d'une servitude. Un tel dispositif suppose une négociation avec les propriétaires et l'inscription d'une mention dans l'acte authentique. Mais dans la mesure où le caractère privé de la bande est le résultat d'une négligence, il est logique que la démarche n'ait pas été effectuée. La plupart de ces parcelles aménagées comme de l'espace public, étaient destinées à en prendre aussi le titre. Il est aussi probable que les copropriétaires eux-mêmes n'aient jamais été conscients de détenir un bout de voie publique. Les travaux sont donc bloqués jusqu'au transfert effectif de ces emprises ou jusqu'à ce qu'une servitude soit posée.

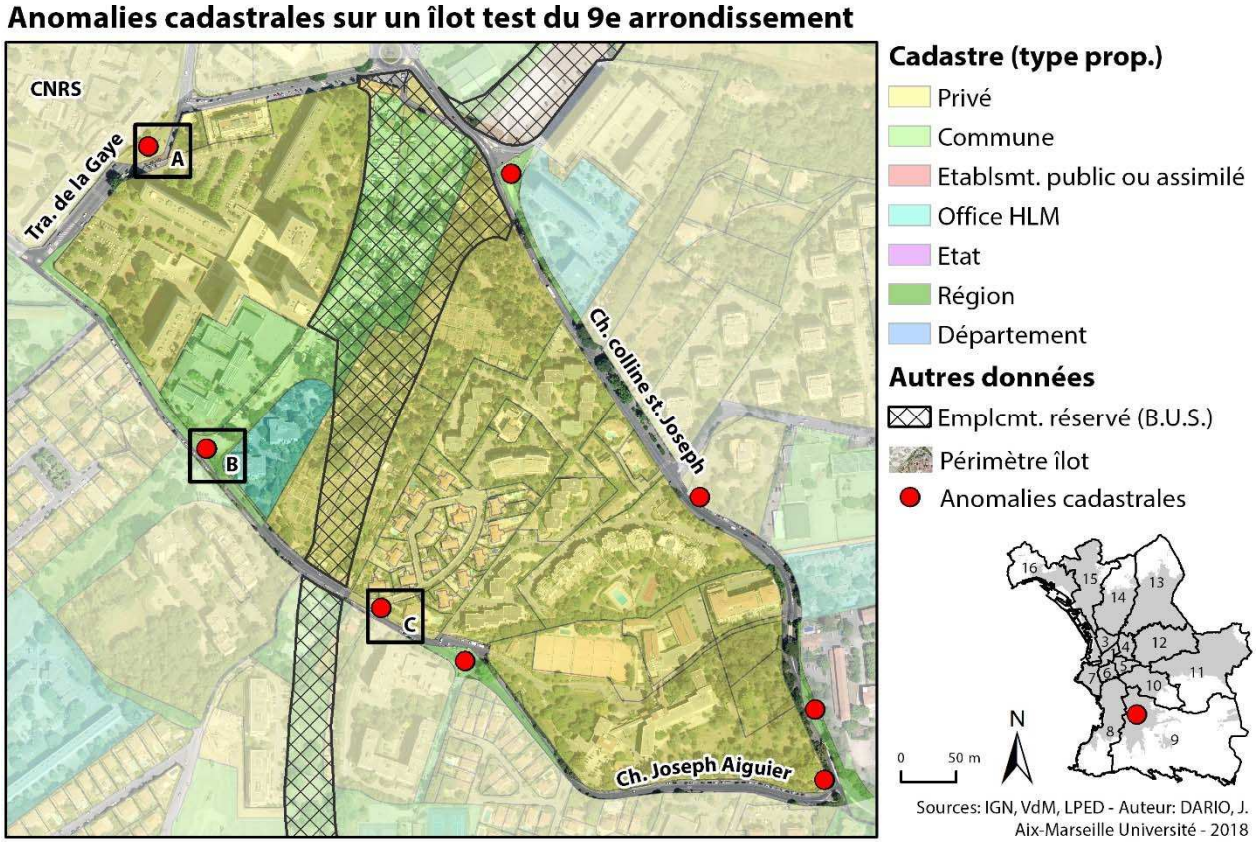
*Les **délimitations imparfaites** au cadastre concernent des voies entière mais plus fréquemment des « **bouts** », ce qui n'a pas forcément moins de conséquences sur la gestion publique courante.*

[153] Mail du 3 Décembre 2014 – courrier du service Enquête Expertise Connaissance, direction du patrimoine (Ville de Marseille) à la SAFEGE

3.3.2 Chiffrer les problèmes de délimitation cadastrale des voies – tentative d'approche sur un îlot « test »

Bien que l'entreprise soit particulièrement complexe, il est possible de quantifier les irrégularités cadastrales touchant les voies publiques. A l'échelle d'un îlot test on observe un nombre important de problèmes, ce qui permet de saisir l'ampleur du travail à engager pour une régularisation d'ensemble sur Marseille.

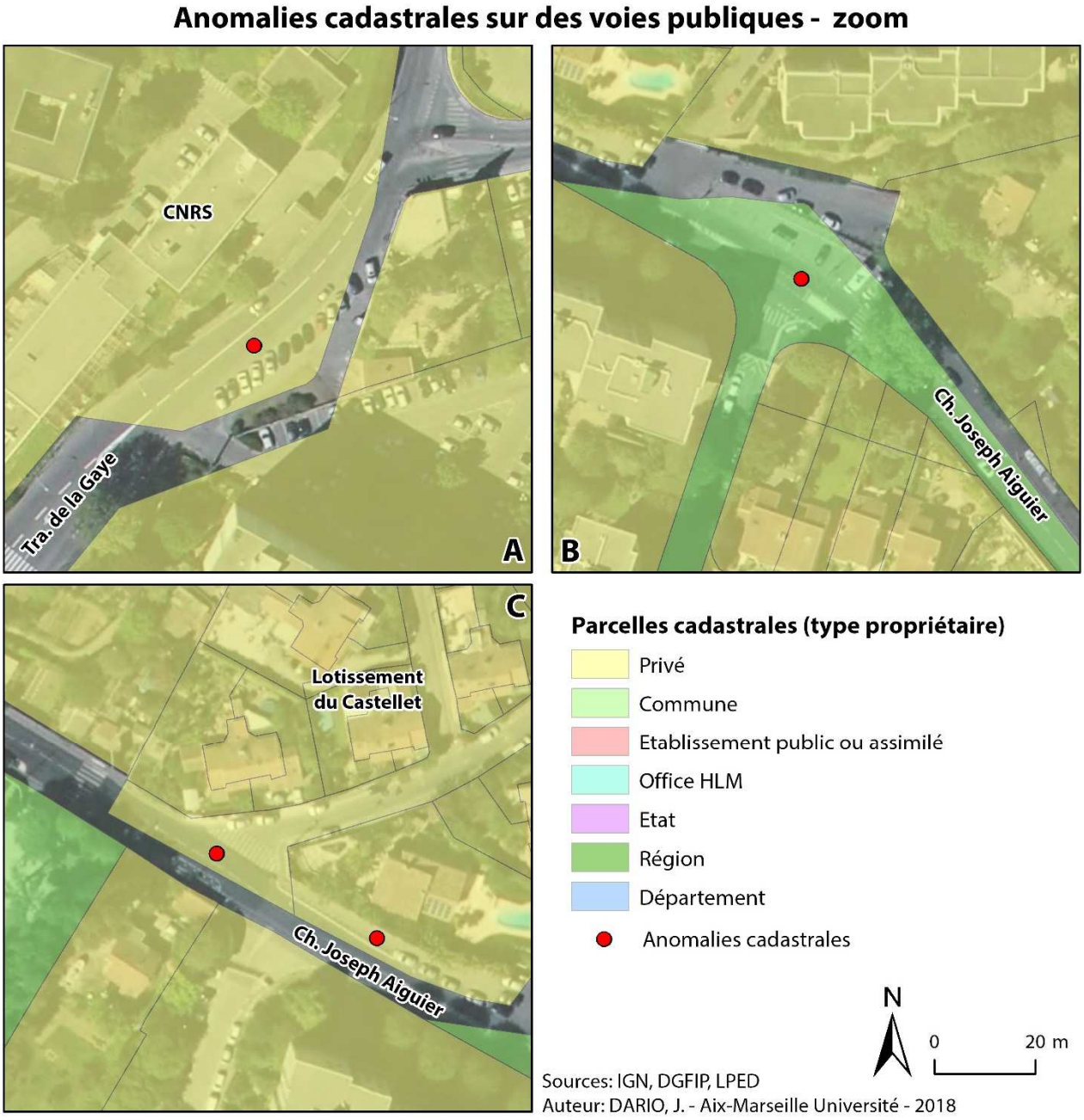
A titre d'illustration, nous avons réalisé un montage avec plusieurs cas de « becs » ou « bandes » non régularisés sur des voies publiques en restreignant volontairement le périmètre de recherche (le vaste îlot défini par le chemin de la colline Saint-Joseph, le chemin Joseph Aiguier et la traverse de la Gaye). Ce secteur des quartiers sud (9ème arr.) a massivement été investi dans la première et surtout la seconde moitié du 20ème siècle. Les créations de voies, les réaménagements… n'ont pas suivi de plan d'ensemble. Au gré des cessions, des interventions d'aménageurs privés… le plan de voirie a évolué au coup par coup. Cette relative « anarchie » de l'aménagement se retrouve indirectement dans les nombreuses irrégularités cadastrales le long des voies publiques du périmètre.



Carte 41 Anomalies cadastrales sur un îlot test du 9ème arrondissement

Rien que sur cet îlot (il est vrai, très vaste, puisqu'il dépasse les 22 ha) nous avons relevé huit problèmes de définition de la limite public privé sur des voies publiques. Si le propriétaire est dans plus de la moitié des cas (5) une collectivité ou un organisme parapublic, il arrive aussi (dans 3 exemples) qu'il soit privé. La problématique est d'autant plus forte ici que cet îlot sera à terme

traversé par le Boulevard Urbain sud (carte 41). Tout projet de réaménagement des voies et réseaux divers dans le secteur se heurtera nécessairement à ces problèmes de mauvaise délimitation.



Carte 42 Anomalies cadastrales sur un îlot test du 9ème arrondissement – zoom

Nous avons sélectionné trois cas correspondants chacun à un type différent. Il n'est pas rare à Marseille d'observer des emprises privées (appartenant à des copropriétés, des lotissements, des entreprises…) sur des parties de voies reconnues publiques. Dans le cadrage C (carte 42) par exemple, une première partie appartient à l'association syndicale du lotissement du Castellet, la seconde à un particulier dont le lot comprend une portion de la voie publique (!). Comme dans

l'exemple précédent, ce type de problème peut bloquer l'action de la Collectivité ou d'un maître d'ouvrage missionné pour des travaux.

Ces cas sont toutefois moins fréquents que les emprises appartenant à une autre collectivité (la Ville de Marseille le plus souvent) ou un acteur parapublic (cadrage A et B, carte 42). Dans le cas A, le « bec » appartient par exemple au Centre national de la recherche scientifique (CNRS), qui est un organisme de l'Etat. Dans le cas B la bande de terrain est la propriété la Ville de Marseille. Les conséquences ne sont potentiellement pas les mêmes pour la régularisation en fonction de l'identité du propriétaire.

*La multitude d'imprécisions à l'échelle d'un îlot laisse imaginer **l'ampleur** du problème de la **délimitation imparfaite des voies** à Marseille. Une **quantification** et une **investigation** de ces cas semble plus que jamais nécessaire pour clarifier une situation particulièrement **floue**.*

3.4 Vers une régularisation progressive ?

L'importance numérique de ces cas et les problèmes qu'ils peuvent engendrer dans l'aménagement quotidien posent la question des solutions apportées par les acteurs publics. Nous distinguons donc le cas des emprises privées de celles appartenant à un acteur public ou parapublic.

3.4.1 La régularisation des emprises privées, blocages et négociation amiable

La négligence des pouvoirs publics fondée sur l'idée que tout serait à terme régularisé ou le cas échéant, réglé par un arrangement avec les propriétaires, est une constante de la politique de gestion municipale des voies, les limites de l'intervention publique étant alors plus floues (cf. chapitre 4). Ces anomalies ne posent toutefois pas de problème insoluble. Ces « becs », « bandes »... ne représentent qu'un intérêt limité pour une assemblée de propriétaires à la différence d'emprises de voies complètes. Il existe des cas où ce type de situation a été utilisé comme un moyen de pression sur la Collectivité (cf. chap. 2, 3.5.1) mais en règle générale, une solution est rapidement trouvée par les gestionnaires publics. Seul obstacle apparu récemment, une plus grande difficulté récupérer de façon automatique des bouts de parcelles dans le cadre de projets publics. Les collectivités avaient coutume d'user de la procédure prévue à l'article L. 332-6-1 du Code de l'Urbanisme leur permettant de récupérer jusqu'à 10% d'une emprise dans le cadre d'un permis de construire. Les gestionnaires municipaux ont d'ailleurs parfois abusé de cet outil dans le cadre de projets de voirie au cours du siècle dernier (cf. annexes II.6). En 2010[154], ce principe a été supprimé tant pour les cessions à venir que pour les engagements jamais régularisés, ce qui oblige aujourd'hui à suivre une démarche classique de cession. La négociation amiable avec les propriétaires reste donc l'option préférentielle, sachant que le coût de ces emprises aménagées comme de l'espace de voirie est *a priori* réduit. Diverses procédures sont envisageables, Notamment le plan

[154] Décision n° 2010-33 QPC du 22 septembre 2010

d'alignement qui nécessite cependant une enquête publique et ouvre droit à indemnisation (cf. annexes I.7)[155].

« JD : *Comment se fait-il que l'on ait des parcelles aménagées comme de l'espace public de voirie et qu'elles soient pourtant privées ?*

Technicien : *Il y avait des engagements de cession. Sur la base de cela la Ville a contrôlé les travaux mais le foncier est resté tel quel en se disant qu'à terme ce serait toujours régularisable en cas de problème.*

JD : *Quels problèmes cela pose aujourd'hui ?*

Technicien : *Moi mon analyse est que si les voies sont aménagées c'est que c'est du domaine public et personne ne peut raisonnablement revenir là-dessus. Sauf que même si ces cas peuvent en théorie se régler par divers biais, le problème c'est qu'il y en a de partout. Quand on remonte là où il y a Renault[156], il y a une pointe qui appartient à des propriétaires…enfin… et j'en passe. La solution c'est de régulariser avec les propriétaires actuels. S'ils ne sont pas d'accord je ne sais pas ce qu'ils peuvent faire.*

JD : *Et en théorie s'ils étaient opposés à l'idée de transfert cela pourrait aller jusqu'où ?*

Technicien : *Je ne sais pas, je n'ai pas souvenir de cas où cela se serait produit, avec un propriétaire qui voudrait récupérer son bien, faire payer la ville car elle occupe son terrain…le clôturer… enfin je veux dire les gens, ce qu'ils veulent c'est fermer leur résidence mais quel intérêt quand c'est un bout de parcelle, un trottoir, une moitié de chaussée publique ? En général, quand il s'agit d'empiètement sur des voies ouvertes à la circulation publique, ça se gère à l'amiable de façon tout à fait naturelle, sauf quand on tombe sur un retraité « chieur » (sic) comme il y en a quelques fois, qui va mettre le feu pour un oui ou pour un non. Enfin ça peut arriver mais franchement c'est rare, on ne remet pas en cause X années de passage public.* » (Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 26/02/2015) (Entretien n°1)

« JD : *Je suppose qu'il y a souvent des traces d'engagement de cession sur ces fameux becs ?*

Technicien : *Ah, ça des engagements de cession on en a des milliers, sauf qu'ils n'ont souvent débouché sur aucun titre. En plus, comme vous le savez peut-être, depuis le décret du conseil constitutionnel en 2010, les cessions à titre gratuit sont interdites, ça concerne les nouvelles opérations mais aussi celles plus anciennes qui n'ont jamais été régularisées. Donc pour faire court, ce qui n'a pas été fait avant est perdu jusqu'à preuve du contraire. En sens inverse, ces cessions gratuites qui ont fait l'objet d'un titre et ont été enregistrées ici aux hypothèques, c'est fait c'est fait, on ne reviendra pas dessus même si aujourd'hui on les entacherait d'anticonstitutionnalité.* » (Cadastre – 11/03/2015) (Entretien n°2)

3.4.2 La régularisation des emprises appartenant à un acteur public ou parapublic, vers une procédure automatisée ?

Observant la multitude de cas d'emprises appartenant à la commune, un acteur parapublic… le long de voies versées dans le domaine public (gérées la plupart du temps par la communauté urbaine), nous avions interrogé plusieurs services de la Ville de Marseille, sur leur origine mais aussi

[155] L'article L. 2111-2 du CG3P précise en outre que « *« font également partie du domaine public les biens* […] *qui, concourant à l'utilisation d'un bien appartenant au domaine public, en constituent un accessoire indispensable* » renvoie à la « théorie de l'accessoire » qui vise à inclure *de facto* dans le domaine public toutes les dépendances indispensables (trottoirs, talus…) d'un ouvrage public. La procédure qui pour le coup n'ouvre droit à aucune indemnisation peut s'avérer aléatoire

[156] Emprise du concessionnaire au nord du site de l'unité d'habitation du Corbusier

sur les solutions à apporter. Dans le cadre de notre stage, nous avions assisté à un échange téléphonique entre un responsable du cadastre et un autre du service du patrimoine municipal sur cette question.

Contexte : l'entretien a lieu dans un premier temps entre nous et une personne du service patrimoine de la Ville de Marseille. Dans un second, ce dernier appelle au téléphone un contact à la direction des Impôts, nous ne sommes alors plus que spectateur. Int 1 : service patrimoine – Ville de Marseille ; Int 2 : services du cadastre - Marseille

1ère partie : conversation JD / Technicien 1

Technicien 1 : « *Pour verser dans le domaine public du cadastre on a 2 cas, soit on a des parcelles constituées entièrement de voirie soit on a des parcelles plus grandes en général constituées en partie de voirie et là il faut faire un plan de division. C'est évidemment plus simple lorsque la parcelle est entièrement constituée de voirie. Cela fait partie du rôle de mise à jour du cadastre de faire des plans de division, après ils n'ont plus les équipes pour ça et ils ne le font plus trop, donc bref, en gros c'est à nous de le faire en amont.*

JD : *Je suppose que la situation est bien différente selon que la parcelle appartient à une personne privée « classique » ou lorsqu'elle fait partie du domaine privé d'une collectivité*

Technicien 1 : *Je vais revenir à la base, est domaine public de voirie tout ce qui est affecté à un usage de circulation publique et qui appartient à une collectivité. Ces 2 critères là fondent le versement dans le domaine public de voirie. Dans ce genre de cas, il n'est pas question d'expropriation, de négociation… puisqu'il s'agit d'un échange entre personnes publiques. Pendant longtemps on ne s'est pas trop préoccupé de savoir si la parcelle appartenait à la Ville de Marseille, était décadastrée donc domaine public ou encore privée, appartenant à une copro, un lotissement… ça explique que l'on ait aujourd'hui des choses dans le domaine public qui n'appartiennent pas à une collectivité, d'où le versement par erreur dans le domaine public.*

JD : *Je suppose que l'on a aussi l'inverse*

Technicien 1: *C'est la raison pour laquelle on essaie de régulariser tout cela, ça pose beaucoup de soucis d'avoir des emprises constituées de voie publique mais qui ne sont pas dans du domaine public au niveau du cadastre. Ça pose des problèmes car au niveau des permis de construire, pour l'accès aux réseaux par exemple je me souviens d'un cas dont on avait parlé, une personne voulait déposer un permis sur une parcelle mais la voie était encore cadastrée et là en l'occurrence elle n'appartenait pas à la collectivité, donc a fortiori ça bloquait le permis. On va appeler M. … du cadastre, il y a des choses que j'aimerais éclaircir avec lui et vous ça peut vous intéresser.*

2ème partie : conversation int 1 / int 2

Technicien 1 : *Je me permets de vous appeler sur des problématiques de versement dans le domaine public, pour décadastrer des emprises de voies, des choses comme ça, comment on peut vous faire passer les informations ?*

Technicien 2 : *Attendez, vous venez à la pêche pour savoir comment ça fonctionne ?*

Technicien 1 : *Non, je vois à peu près comment ça fonctionne mais j'ai pu me rendre compte assez souvent que l'on trouvait du cadastre ville de Marseille sur des voies communautaires, versées dans le domaine public, ça pose des soucis au niveau des servitudes, des permis de construire. Est-ce que l'on pourrait vous*

envoyer des références comme ça, à régulariser ? c'est relativement simple si les parcelles sont entièrement de la voirie, ça l'est un peu moins je crois si c'est une partie d'une parcelle plus large. Dans tous les cas on peut se mettre d'accord avec la communauté urbaine, ça c'est pas un problème.

Technicien 2 : *Sur le principe, le gros de la voirie a été remis à MPM, enfin la totalité en fait, vous avez un certain nombre de parcelles qui sont à votre compte et vous les voyez sur le relevé de propriété, c'est bien ça ? Vous êtes donc en capacité de me dire que ces parcelles sont entièrement affectées à du domaine public. Si vous êtes en capacité de le dire, pour ce qui me concerne si vous me donnez les références, c'est ok, on peut les passer dans le domaine public. Pourquoi ce n'est pas fait systématiquement ? Parce que si vous voulez, depuis un certain nombre d'années - moi je suis en poste depuis vingt ans - quand on passait au domaine public, il y avait des rétrocessions de prévues, des petites servitudes… on s'est aperçu que parfois cela posait un problème. Je veux dire, on pourrait le faire mais on ne le fait pas car les répartitions de compétence entre MPM et la ville font que l'on risque de faire des choses qui auront de mauvaises conséquences. Après, si tout le monde est d'accord, dès lors que vous me dites que la parcelle passe dans le domaine public, elle disparaît corps et bien et c'est terminé.*

Technicien 1 : *Après on a eu d'autres cas où la parcelle est passée dans le domaine public mais on s'aperçoit après coup que l'on n'est pas propriétaires et qu'on n'a pas d'acte.*

Technicien 2 : *Voilà c'est exactement ça qu'on veut éviter. Nous si vous voulez on est habilités à agir sur le cadastre, si on s'aperçoit que cela appartient à une personne publique et que l'on a le feu vert, on le fera. J'insiste sur l'importance du titre dans votre demande, si vous n'êtes pas titrés, qu'on a un doute, on ne bougera pas. Ce genre d'erreur que vous mentionnez, ça a pu se passer avant mais on ne veut pas que ça se reproduise. Après, effectivement si vous vous attaquez à ce problème sur Marseille il y a un vrai sujet ! Vous avez la possibilité de faire un bon nettoyage et un nettoyage utile, je vous le confirme bien volontiers.*

Technicien 1 : *On va déjà essayer de mettre en place des procédures qui marchent et on va le faire petit à petit.* (Réunion Ville de Marseille / cadastre – 03/03/2016)

Le problème est limité si la bande fait partie du domaine privé d'une Collectivité. Ces cas peuvent faire l'objet de litiges, notamment dans le cadre du partage de compétences entre Ville et communauté urbaine (cf. chap. 6, 4.1.2), mais en règle générale, ces situations de flou peuvent être régularisées assez facilement. La persistance de ces situations n'est pas de l'intérêt du gestionnaire du domaine public de voirie (communauté urbaine), qui dans le cadre de ses interventions sur l'espace public peut être gêné par la matérialisation d'une emprise privée. Elle ne l'est pas non plus pour la tierce collectivité détenant l'emprise dans son domaine privé. La Ville de Marseille par exemple ne dispose plus de service voirie attitré, elle n'a donc pas vocation à gérer de l'espace public de voirie, surtout lorsqu'il s'agit de becs et autres bandes sans intérêt manifeste. Si le titre de propriété est valide, le cadastre peut effacer la parcelle de son référentiel, ce qui clarifie la lecture de la limite public/privé. Un cas tel que la bande de terrain communale dans le cadre du projet de bassin d'orage (carte 40, encadré gauche, note n°2) où ceux de l'îlot « test » (carte, cadrage A et B) peut donc trouver une solution simple, sur demande conjointe de la communauté urbaine et du détenteur de la parcelle. L'opération est évidemment plus aisée lorsque la parcelle à verser dans le domaine public est déjà strictement matérialisée, cela suppose dans le cas contraire un découpage préalable avant toute opération du cadastre. Remarquons que ces actions progressivement engagées par les services municipaux ou communautaires ne sont jamais à l'initiative du cadastre

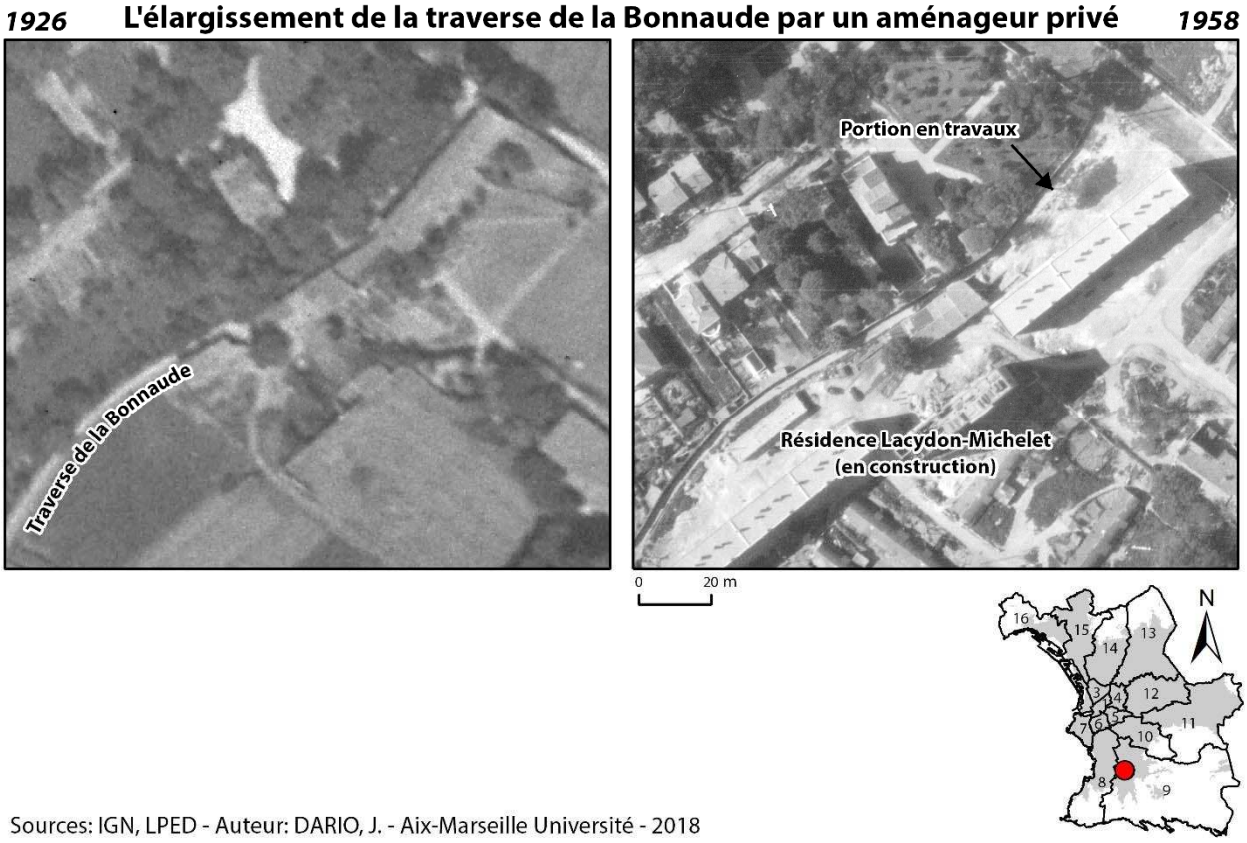
qui préfère assumer l'imprécision de la source pour ne pas rentrer dans de possibles litiges entre entités publiques.

L'ampleur du problème pose toutefois question, un « nettoyage » d'ensemble serait en effet nécessaire puisque ces irrégularités ont un coût caché important. Les opérations publiques se heurtent souvent, et quel que soit le secteur, à ce genre d'imprécision. Les retards de travaux, le temps passé à démêler dans l'urgence ces irrégularités sont un frein conséquent. La régularisation de ces cas peut toutefois rencontrer divers obstacles. Il est de plus en plus fréquent que les définitions imprécises soient exploitées par les propriétaires d'ensembles résidentiels pour privatiser certains usages, ce que nous allons maintenant présenter.

3.5 Délimitations imprécises du domaine public de voirie et dynamique de privatisation

3.5.1 L'instrumentalisation des défauts de représentation – le cas du chemin de la Bonnaude

Les défauts de remembrement de certaines voies publiques au cadastre sont depuis quelques années et dans un nombre croissant de cas, exploités par les associations de propriétaires pour entraver la circulation publique de leur quartier.

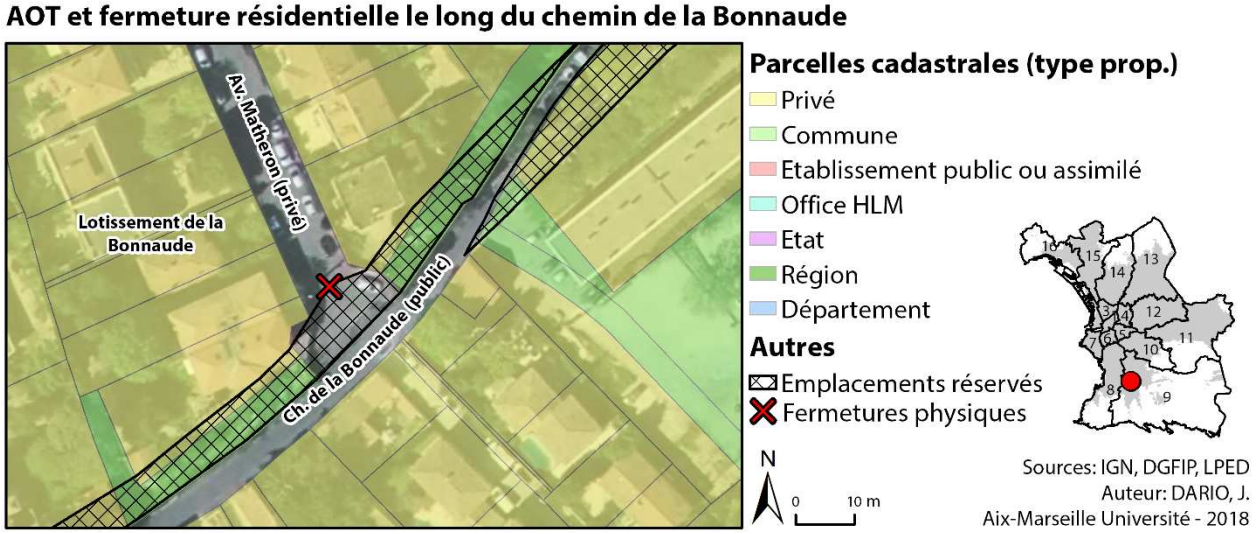


Carte 43 L'élargissement de la traverse de la Bonnaude par un aménageur privé

Le chemin de la Bonnaude se situe dans le quartier de Mazargues (9ème arr.) entre le chemin Joseph Aiguier et le boulevard Michelet. C'est une ancienne traverse rurale préexistant à l'urbanisation du secteur, d'abord sous forme de lotissement dans les années 1930 puis d'ensembles collectifs dans les années 1950-60. Le trafic automobile devenant de plus en plus dense, la municipalité prévoit dès les années 1950 un élargissement de la traverse sur toute sa longueur[157]. La Ville ne réalise pas elle-même les travaux et les reporte sur un constructeur privé dans le cadre d'une opération de logement. Pour la partie de la voie située entre la rue Philippe Matheron et le chemin Joseph Aiguier, la municipalité impose un élargissement du chemin à l'occasion de l'opération du Lacydon-

[157] Le projet a été par la suite reporté sous forme d'emplacement réservé au POS puis du PLU

Michelet[158]. Les travaux bien visibles sur la photo de 1958 portent la voie de 6 à 12 mètres sur toute la longueur correspondant au front de l'opération (environ 180m).



Carte 44 Anomalies de la représentation cadastrale sur la traverse de la Bonnaude

Si les travaux sont bien réalisés, aucune mutation de propriété n'est enregistrée pour mettre en cohérence le domaine public avec sa nouvelle extension. Le plan parcellaire garde donc le tracé de la traverse avant élargissement. Il semblerait ici encore que la Ville n'ait jamais activé le transfert auprès de la société, dont l'engagement était inscrit dans le permis de construire. La situation ne pose aucun problème jusqu'au tournant des années 2010 où les copropriétaires de l'ensemble du Lacydon-Michelet exploitent cette anomalie.

Technicien : « *Aujourd'hui ces gros lotissements des quartiers sud créent des poches d'imperméabilité. Il y a la Bonnaude, le Paradou… On voit très bien qu'au niveau de la trame circulatoire, ça bloque tout. Finalement on a très peu de traverses perpendiculaires au boulevard Michelet. Il y a par exemple le chemin de la Bonnaude qui est un petit passage et malgré tout très très utilisé. Mais on a empêché les flux d'y aller systématiquement en posant une barrière entre le boulevard Michelet et la contre-allée.*

JD : *Pourquoi avoir fait ça si le trafic est si encombré ?*

Technicien : *Les gens d'une copropriété, (le Lacydon-Michelet) l'avaient négocié. Ils disaient qu'il y avait trop de passage et comme ils sont encore propriétaires d'une partie de la voie, ils ont dit "si vous ne cédez pas, on va mettre des clôtures en limite de propriété". La cession définitive avec remembrement n'avait pas été faite, donc si vous voulez, s'ils avaient mis leur menace à exécution, on ne serait plus du tout arrivé à passer, je ne vous raconte pas le bazar. La Ville est propriétaire du trottoir mais pas de la voie.*

JD : *Ç'a été vérifié au cadastre ?*

Technicien : *Eh oui, tout à fait, on n'a pas régularisé, le cadastre a parfois des tracés un peu aléatoires ou pas mis à jour, mais là c'est vrai, une partie de la voie leur appartient. Tant qu'il n'y a pas l'acte de cession*

[158] Ensemble collectif de 102 logements, livré en 1958

définitif, on n'en est pas propriétaire, c'est une voie ouverte à la circulation mais on passe sur du privé. »
(Mairie de secteur 9ème – 10ème arr. – urbanisme – 11/02/2015)

La non-régularisation de l'emprise aménagée s'explique un manque de suivi de la municipalité lors de la phase du transfert de propriété. Ce flou dans le statut de la voie n'a pas empêché la municipalité d'entretenir régulièrement la voie et de prendre toutes les mesures de police utiles au cours des dernières décennies. La voie est transférée en 2002 à la communauté urbaine qui ne se rend dans un premier temps pas compte de l'anomalie. Sur d'anciennes versions du filaire (2007), le tronçon apparaît sous l'appellation de « voie communautaire classée ». Après cette affaire, le statut est modifié (version 2014 : « voie en attente de statut ») (carte 35). Soulignons que seuls les référentiels changent puisque le problème n'a, à notre connaissance, pas été réglé sur le fond[159].

Planche 14 Pressions privées et perte de perméabilité

Photo 14-1 Obstacles posés au croisement du chemin de la Bonnaude – boulevard Michelet, 9ème arrr.
Photo 14-2 Le Lacydon Michelet, 9ème arr.
Photos : LPED

Cette mauvaise délimitation de la limite public privé n'a longtemps pas posé problème mais dans le contexte actuel marqué par de fortes velléités privatives, elle est instrumentalisée par certaines associations de propriétaires. Se soumettant à la pression des propriétaires, la Collectivité limite volontairement le trafic sur la voie publique. Les conséquences d'une clôture au milieu de la voie seraient importantes, sans compter la très probable « publicité » apportée à l'affaire dans la presse. La problématique est d'autant plus essentielle que le boulevard Michelet ne dispose que de peu de traverses est-ouest, ce qui génère de nombreux problèmes de circulation. La régularisation s'annonce tout aussi aléatoire si on considère l'attitude des propriétaires.

*La situation généralisée des remembrements imparfaits, de la délimitation imprécise des voies publiques offre un **levier** d'action à de nombreuses **associations de propriétaires** pour **restreindre** certains usages.*

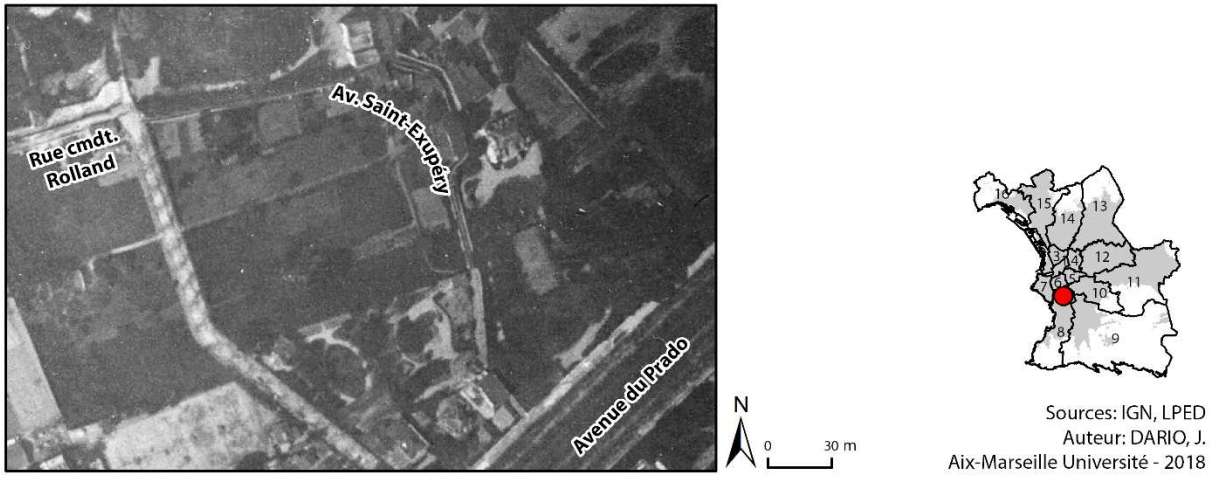
[159] Sur la dernière version du cadastre en notre possession (2015), l'emprise est toujours privée

3.5.2 Délimitations imprécises et dynamique de privatisation – le cas de l'avenue Saint-Exupéry

Les défauts du plan cadastral et la mauvaise délimitation des voies publiques sont aussi exploités dans une optique de privatisation plus complète. Le niveau social élevé de certains ensembles résidentiels explique en partie cette gradation, de l'entrave mise en avant précédemment à la fermeture plus complète.

L'avenue Saint-Exupéry se situe dans le quartier de Saint-Giniez (8ème arr.), à deux pas de l'école de Provence[160] et du Tennis club de Marseille. Cette petite voie publique offre un itinéraire bis, notamment pour les piétons, entre la rue du Commandant Rolland et l'avenue du Prado. La traverse est ancienne puisqu'on l'observe sur la photo aérienne de 1927.

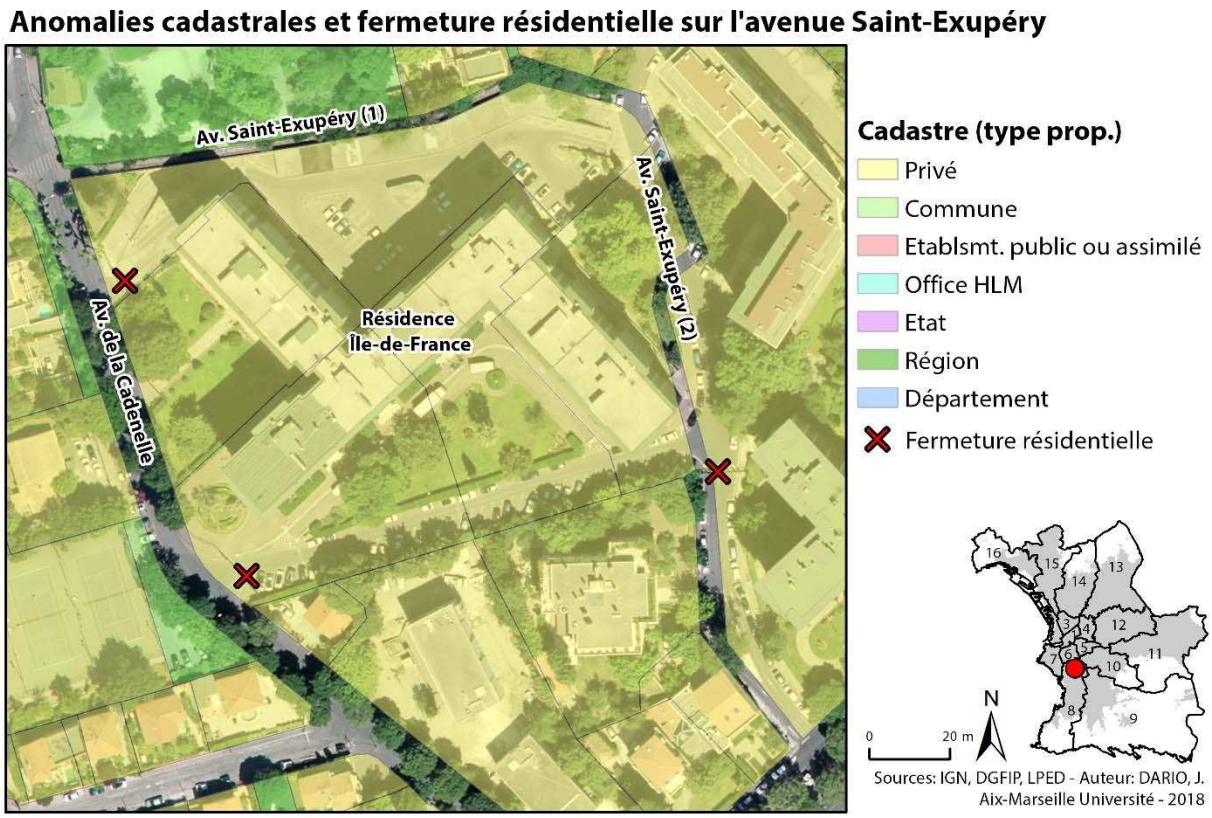
Situation de l'avenue St. Exupéry en 1927



Carte 45 Situation de l'avenue Saint-Exupéry en 1927

Lors de la construction de la résidence Île-de-France en 1959, la Ville impose au promoteur de l'époque un élargissement de la voie. Mais la mutation de propriété n'est pas effectuée comme on peut l'observer en superposant la photo récente et le plan cadastral.

[160] Etablissement catholique crée par les Jésuites dans les beaux quartiers marseillais, le niveau social y est clairement élevé bien qu'une relative politique d'ouverture soit menée pour « diversifier » le recrutement social (AUDREN, 2015)



Carte 46 Anomalies cadastrales et fermeture résidentielle sur l'avenue Saint-Exupéry

La partie dématérialisée correspond au tracé de l'ancienne traverse, correct sur le premier tronçon de l'avenue de Saint-Exupéry (1) mais pas sur la seconde (2) réaménagée en 1959. En dépit d'une limite public privé imprécise, la voie est reconnue comme publique par la municipalité. Dans les années 1990, les copropriétaires de la résidence Ile-de-France (directement desservie par la voie) réclament un entretien de la chaussée, ce à quoi la Ville accède partiellement.

Extrait d'archives[161] – l'entretien de l'avenue Saint-Exupéry et les problèmes de délimitation cadastrale (1996)

1/ Programmation des travaux publics sur l'avenue de Saint-Exupéry[162]

« *Nous sommes intervenus le 01/02/96 pour des raisons de sécurité et pour vous être agréable. Parallèlement à cela, nous n'envisageons pas prochainement de procéder à une réparation totale, d'une part pour des raisons financières, d'autre part car nous n'avons pas l'autorisation du Conseil Municipal pour y entreprendre des travaux de réfection générale. Donc sauf demande expresse de la copropriété et sous réserve de supprimer un risque éventuel pour les usagers, la Voirie ne procédera pas à des travaux dans l'avenir pour l'avenue St-Exupéry*. »

2/ Doute sur la délimitation cadastrale de l'avenue de Saint-Exupéry[163]

« *Nous sommes intervenus avec la Main d'œuvre Municipale pour supprimer tout danger pour les usagers de la voie publique. Cependant, il apparaît que les parcelles constituant l'assiette de la voie ne sont pas intégrées au Domaine Communal*. »

Les travaux consistaient principalement à reboucher les nids de poule et corriger certaines irrégularités de la chaussée dont s'étaient plaints les copropriétaires. L'entretien est cependant trop « sommaire » au goût de ces derniers qui réclament une réfaction plus conséquente, ce que les services municipaux repoussent (doc n°1). Le ton change alors du côté des copropriétaires, qui signifient par courrier du 27 Février 1996 (moins de 15 jours après la réponse municipale), leur volonté de fermer la totalité de la voie. Les services municipaux tentent alors de faire le point sur la situation. On admet en interne une certaine confusion puisque la voie est réputée publique[164] mais pas son assiette... (doc n°2). La partie versée dans le domaine public correspond à l'ancien tracé de la traverse, une grande partie de la voie réaménagée est donc privée, bien que l'avenue fasse partie du listing des voies régulièrement classées. Utilisant à leur profit ce flou juridique, les copropriétaires clôturent à la fin des années 1990 les accès de la résidence sur la partie privée (avenue Île-de-France) mais aussi la partie publique (avenue de St-Exupéry).

Le vide, issu d'un défaut de remembrement à la suite d'une opération privée profite aux copropriétaires qui imposent un usage privatif de l'espace. Le contexte de hauts revenus de la résidence, située dans les « beaux quartiers » de Marseille associé à une crispation sécuritaire[165] ont semble-t-il emporté la décision. Ni la Ville ni la communauté urbaine depuis, n'ont apporté de solution à ce problème de délimitation Depuis la fin des années 2000, les copropriétaires formulent même le projet de clôturer la partie nord de l'avenue Saint-Exupéry (carte 46). Cette partie n'a pas été réaménagée et garde son apparence originelle de traverse, rien ne permet donc de contester le statut public de la voie. L'entrave sur le domaine public serait ici plus évidente que dans la partie

[161] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[162] 13 Février 1996 – ref. n°96760 – courrier de la direction de la voirie, (Ville de Marseille) au cabinet Cartier (Syndic de la copropriété Île-de-France)
[163] 2 Mars 1996 – ref. n°96761 – courrier de la direction de la voirie, (Ville de Marseille) à l'adjoint voirie (Ville de Marseille)
[164] Sur les versions récentes du filaire la voie apparaît d'ailleurs toujours comme « communautaire classée », elle a donc aussi été transférée à la Communauté Urbaine en 2002.
[165] Les courriers émanant du syndic font état de nombreux cambriolages et agressions diverses dont les copropriétaires se disent victimes de façon récurrente. Ce discours, nous l'avions aussi entendu de la bouche du gardien/jardinier lors d'une visite sur site en 2013

sud où les défauts de délimitation sont évidents. Si la fermeture n'a pas été engagée sur la partie nord, celle sur la partie sud n'a pas été contestée par la communauté urbaine. L'emprise reste encore à ce jour imparfaitement délimitée.

*Dans certains cas rares, la **délimitation imparfaite** des voies publiques est exploitée par des associations de propriétaires pour justifier une **fermeture totale** des voies. Il s'agit dans ce cas de fermetures de voies publiques.*

3.6 Conclusion – comment caractériser le flou juridique des voies à Marseille ?

La propriété des voies est particulièrement incertaine à Marseille, notamment pour celles datant de la période d'urbanisation périphérique du 20ème siècle. Toute la question pour nous est d'estimer le nombre de portions dont la situation serait à clarifier afin d'écarter tout doute de propriété privée cachée. L'enjeu est important étant donné le dynamisme actuel de la tendance à la fermeture. A défaut de les quantifier, ce qui supposerait un important travail de vérification à l'échelle de tout Marseille, il est possible de les classer et évaluer la facilité avec laquelle ils pourraient être ciblés en amont.

Situation au filaire	Situation au cadastre	Problème lié au statut	Exemple	Potentialité de les cibler en amont
Indéfini ou en attente de classement	Privé sur une partie de l'emprise	Statut sur tout ou partie de l'emprise à clarifier	Ch. de la Bonnaude ; Tra. Party	Déjà ciblé
Privé	Public (dématérialisé)	Le cadastre ne correspond pas au statut de la voie	Av. Flotte	Facile
Public	Privé	Doute sur la régularité du classement, statut privé caché ?	Bd. Hodoul ; avenue de la Sérane	Facile
Public	Public (dématérialisé)	Doute sur la régularité du classement, statut privé caché ?	Allée des Pins ; Bd. du commandeur	Complexe

Chacune de ces situations constitue une problématique à part. Les voies privées hors cadastre ne sont qu'une représentation erronée suscitant parfois quelques questionnements, mais le statut privé apparaît comme un fait avéré. Les coûts de mise à jour du référentiel cadastral expliquent que ces anomalies persistent mais elles sont sans grande conséquence. D'autres situations sont directement ciblées par les services communautaires. Les mentions « statut indéfini », « en attente de classement » ou les modifications au fil de l'eau du filaire témoignent de cet effort de clarification du statut des voies.

Le croisement des sources (filaire et cadastre) laisse apparaître de nombreuses irrégularités, non prises en compte par les services communautaires. C'est le cas par exemple des voies reconnues publiques au filaire sur du cadastre privé (cf. chap. 2, 1.4). La présence d'une parcelle matérialisée pose question puisqu'un classement régulier suppose un versement de l'emprise dans le domaine public. C'est soit un défaut de mise à jour du cadastre, soit une procédure de transfert non finalisée, supposant dans ce cas une possible propriété privée cachée de la voie. Ces situations posent question mais il est envisageable de les cibler facilement par un simple croisement des sources.

Plus complexes sont les cas où aucune source ne laisse présager un problème de statut. Un nombre indéterminé de voies a été intégré de façon irrégulière à Marseille mais pour les cibler, il faut remonter à chaque procédure de classement. Dans certains exemples, une décision de classement a bien été prise mais sans acte authentique ou toute autre décision irréversible (arrêté préfectoral par exemple). Parfois, la voie a simplement été ajoutée au procès-verbal de transfert de 2002[166]. On ne sait sur quels critères la Ville a décidé de les faire figurer dans cette liste, de son côté la communauté urbaine n'a pas vérifié le fondement de leur statut public, ce qui explique l'héritage d'un nombre sans doute considérable de voies publiques au statut incertain. L'ampleur et la complexité de la tâche rend très difficile tout essai de clarification. Nous verrons d'ailleurs que les services communautaires, qui héritent de ces situations n'ont ni la volonté ni les moyens de s'engager sur une telle voie. Des associations de propriétaires bien informées font ressortir depuis le tournant des années 2000 ces problèmes avec comme objectif, la fermeture définitive à la circulation publique.

> JD : « *Qu'en est-il des voies réputées publiques avec tout ou partie de l'emprise sur cadastre privé ?*
>
> Technicien : *Ah là, il y a deux cas de figure, soit la mutation a eu lieu et le cadastre n'a pas été informé et dans ce cas on prend l'acte de mutation, on l'envoie au cadastre et on lui demande de modifier, soit la mutation n'a vraiment pas eu lieu et on n'en est pas propriétaires.*
>
> JD : *ça arrive ça ?*
>
> Technicien : *ça arrive…après c'est une question d'appréciation, à mon goût trop souvent… Il y a une part non négligeable de voies réputées publiques qui sont en fait privées.*
>
> JD : *J'ai observé des fois sur le filaire la mention « voie communautaire » alors que le cadastre matérialise une parcelle privée. Mais là vous faites aussi référence à des cas où on ne trouve aucune mention contradictoire dans les sources ?*
>
> Technicien : *Je vous rappelle que le filaire est basé sur le PV de transfert, donc au moment où les communes nous ont transmis les voies, nous n'avions aucune raison de douter de leur bonne foi. Ceci étant, il apparaît que soit les actes n'ont pas été régularisés, soit la procédure n'a pas été menée jusqu'au bout au cadastre, enfin bon, là on a tous les cas de figure possibles.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Mais le flou de la délimitation public privé concerne en fait plus des bandes, des becs, voire des emprises mal remembrées que des voies entières à Marseille, il est d'ailleurs très difficile de les

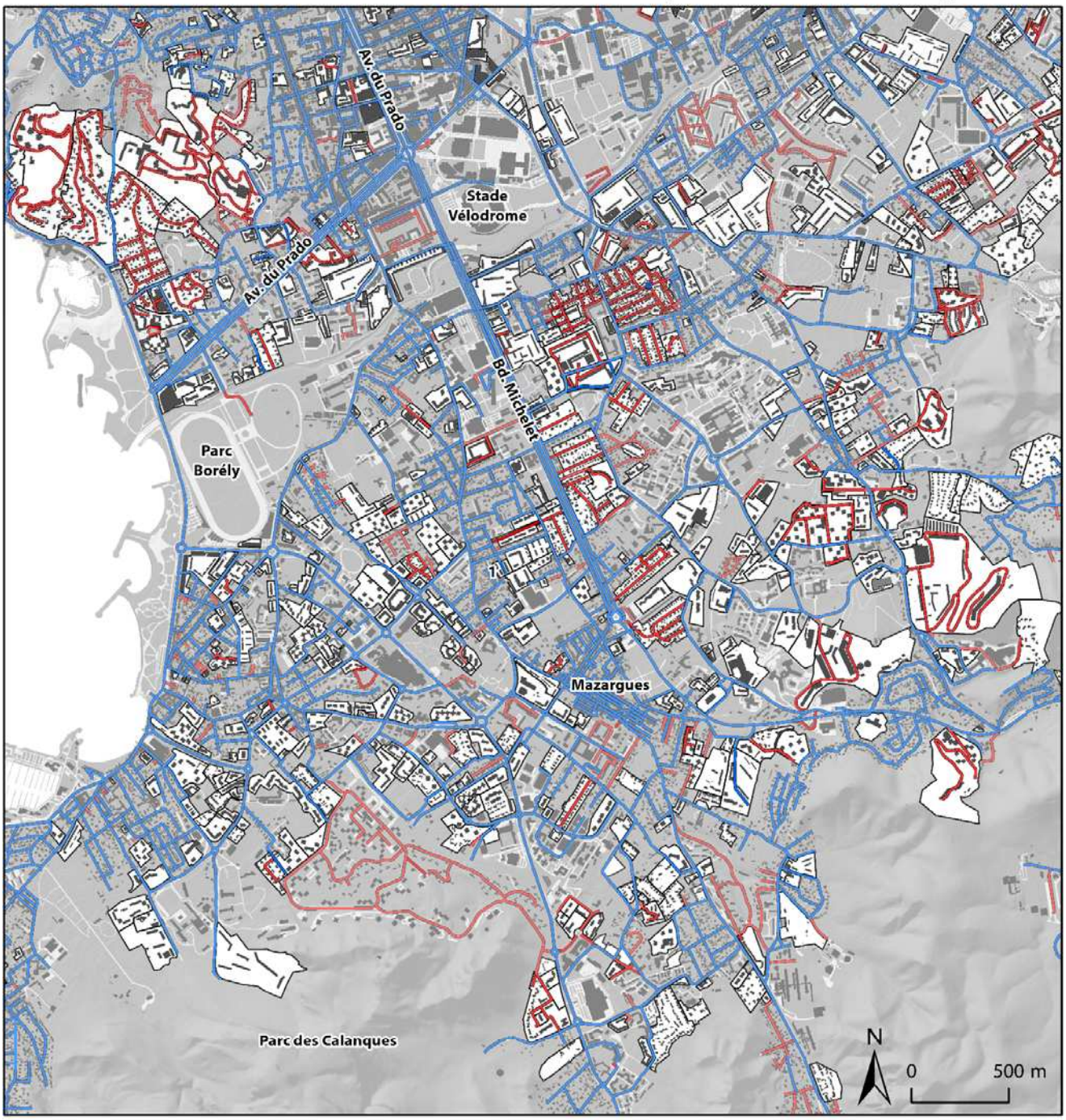
[166] Voir note n°82

chiffrer. L'analyse d'un périmètre ciblé tel que l'îlot situé dans le quartier de Mazargues (cf. chap. 2, 3.3.2) donne un aperçu du phénomène à Marseille. Soulignons que paradoxalement, ces cas sont d'autant plus problématiques qu'ils ne concernent pas des voies entières mais des bouts de parcelles à détacher. Lorsque la cession d'une voie ouverte à la circulation est consentie par les propriétaires, la procédure généralement suivie est celle du transfert d'office à titre gratuit[167] (cf. annexes I.5). La voie et ses dépendances sont alors traitées dans leur globalité et transférées automatiquement. En revanche, lorsqu'il s'agit d'emprises à détacher d'une parcelle privée plus grande, il est nécessaire de passer par une opération de cession classique, pouvant déboucher sur une expropriation si les propriétaires manifestent un désaccord. Cette opposition est d'ailleurs une tendance marquée des associations de propriétaires depuis maintenant plusieurs années. Les défauts de régularisation sont exploités dans l'optique de la privatisation. Selon les situations, on peut donc observer des cas où la régularisation semble évidente (cf. chap. 2, 3.3.1) et d'autres où les pouvoirs publics devront vraisemblablement employer des moyens plus coercitifs (cf. chap. 2, 3.5.1 et 3.5.2).

Que ces problèmes concernent des bouts, des parties entières, ou n'apparaissent pas explicitement dans les sources une conclusion s'impose comme une évidence. C'est d'ailleurs la raison de cette approche par les référentiels, engagée depuis le début du chapitre 2. Nous voulions, sources à l'appui et sans rentrer dans les causalités (cf. chapitre 3-4), montrer que la proportion « officielle[168] » de voies privées est sous-estimée. Nous verrons notamment en partie II quelles raisons historiques expliquent cet héritage. Mais à titre purement descriptif, il semble très difficile de déterminer avec précision la proportion de voies publiques ou privées à Marseille, ou du moins, cette proportion ne saurait être qu'une estimation. Malgré toutes les réserves qui s'imposent, nous allons maintenant évaluer le lien entre fermeture résidentielle et statut privé des voies.

[167] Prévue notamment dans le cadre de l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme
[168] Déterminée à partir du filaire des voies

Statut des voies et fermeture résidentielle, l'importance des statuts privés



Voies classées par statut (2014)

- Voies publiques
- Voies privées

Données d'occupation du sol

- Bâti

Données sur la fermeture

- Fermeture résidentielle
- Îlots et emprise de voirie

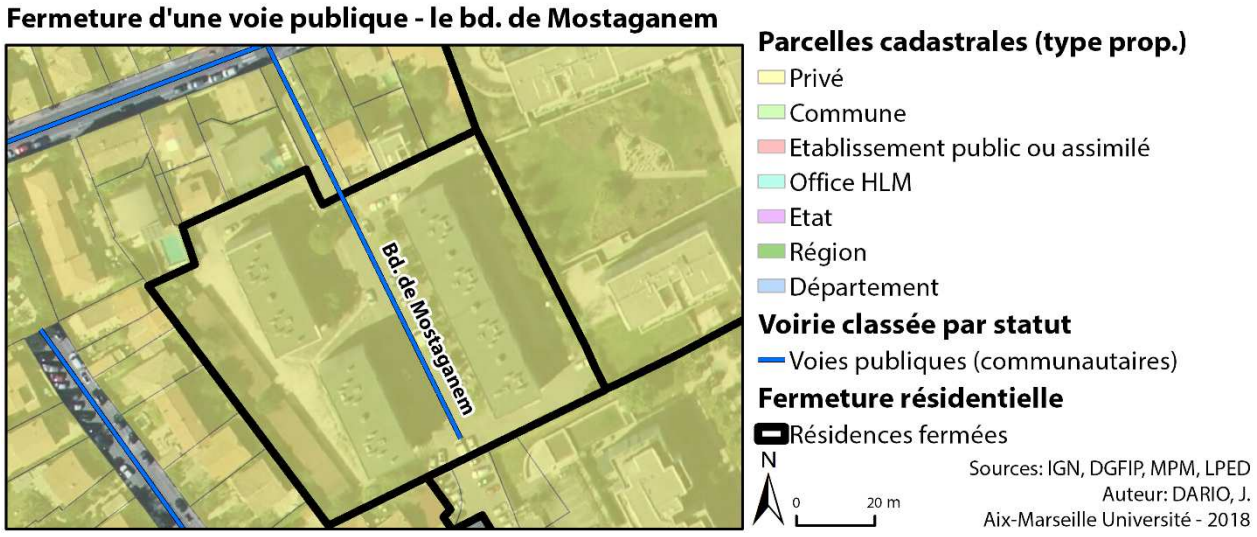
Sources: IGN, MPM, VdM, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 47 Statut des voies et fermeture résidentielle, l'importance des statuts privés

4. Fermeture résidentielle et statut privé des voies, un lien évident

Une donnée qui s'est imposée comme une évidence dès les premières études à Marseille (DORIER et *al*., 2008, 2010) est le caractère privé de l'immense majorité des voies fermées à Marseille. La carte ci-dessus montre bien (sur un périmètre ciblé) que si toutes les voies privées ne sont pas fermées, presque toutes les voies fermées sont privées. Cette situation concerne les résidences fermées *a posteriori*. Dans ce cas les voies sont restées privées depuis leur création et ont par la suite été fermée. Elle s'applique aussi aux ensembles fermées dès la livraison mais dans ce cas, le statut privé fait partie du plan de l'ensemble.

Le filaire des voies de MPM compte une proportion de 14% de voies privées mais la donnée étant incomplète, ce chiffre est clairement sous-évalué. Un traitement complémentaire[169] nous permet d'évoquer une proportion d'environ 28% de voies privées à Marseille[170]. 33% d'entre elles sont fermées avec d'importantes variations puisque dans des quartiers tels que Sainte-Marguerite, la proportion monte à plus de 65%. Bien que certains secteurs soient particulièrement touchés, toute la voirie privée est donc loin d'être enclose. En revanche, l'immense majorité des voies fermées sont privées puisque la voirie publique enclose ne constitue que 6% du total des voies fermées. Dans ce dernier cas, il s'agit d'empiètements sur le domaine public[171].



Carte 48 La fermeture de voies reconnues publiques – le cas du boulevard de Mostaganem (9ème arr.)

[169] Aux tronçons du filaire « officiel », nous avons ajouté les tronçons manquants, présents notamment dans la couche ROUTE de la BD TOPO© de l'IGN. L'information sur le statut a été référencée par croisement avec le cadastre. Ce dernier n'est pas un reflet exact de la propriété des voies, il est donc impossible de prendre cette information « corrigée » comme une valeur exacte. Le traitement permet au moins de produire un ordre de grandeur, de toute manière plus proche de la réalité que l'information proposée par le filaire communautaire.

[170] Nous avons considéré comme privées toutes les voies appartenant à des particuliers ou à des entités morales de droit privé (associations syndicales, entreprises…). Les voies publiques comprennent toutes celles versées dans le domaine public, quelle que soit l'entité gestionnaire (intercommunalité, département…), toutes celles appartenant en propre à la commune ou à un établissement public ou assimilé (hôpital public, Euromed…)

[171] il est en effet interdit de barrer l'accès à une voie publique, la réaction est du ressort du maire qui agit au travers de ses pouvoirs de police (cf. annexes I.2.3.4)

Le cas du boulevard de Mostaganem (Mazargues,9ème arr.) développé dans l'étude de 2010 (DORIER et *al*., 2010) est assez emblématique. Une partie de cette voie de statut public[172], bénéficiant par ailleurs d'une réservation au POS de 2000 est fermée en 2005 par l'ensemble immobilier du même nom. Le motif : la construction à venir de plusieurs ensembles immobiliers sur des friches proches et donc la volonté pour les propriétaires de conserver un caractère d'impasse. La démarche est bien sûr illégale, elle est pourtant soutenue par le maire de secteur qui plaide la cause des propriétaires auprès de la mairie centrale. Remarquons toutefois la délimitation cadastrale ne matérialisant pas l'emprise publique. Comme dans d'autres cas à Marseille, cette situation pourrait cacher un défaut de régularisation (cf. chap. 2, 1.4).

Les cas d'empiètements sur du domaine public sont assez rares et suscitent généralement une réaction sans appel de la Collectivité. Cela distingue Marseille et plus généralement la France d'autres terrains dans le monde. En Amérique latine (VUAILLAT, 2012[173]) ou en Afrique du sud (BENIT-GBAFFOU et *al*., 2006, 2009) il est fréquent que les voies fermées soient publiques. Ce statut n'empêche d'ailleurs pas le caractère très ostentatoire de la fermeture avec barrières érigées du jour au lendemain et gardes aux entrées et sorties

A Marseille, le terme de « privatisation » souvent évoquée en de pareils cas, semble impropre ou du moins à nuancer. La notion qui désigne le fait de « rendre privé » est à distinguer selon que l'on évoque les usages ou le droit des sols. Si l'on ne considère que l'aspect juridique, les voies ne « deviennent » pas privées puisqu'elles l'ont toujours été. L'unique changement est l'usage désormais réservé aux seuls propriétaires, tout à fait légal du reste (cf. annexes I.1). Au contraire, on peut considérer que les usages entrent finalement en adéquation avec le statut réel des voies.

La perspective s'inverse si on aborde la privatisation par les usages. De fait, la proportion d'espaces « ouverts », qu'ils soient indifféremment publics ou privés, tend à se réduire, l'espace se « privatise » donc puisque de nouvelles limites apparaissent. Pour résumer, privatisation des usages et appropriation certes, mais sur des espaces qui ont toujours appartenu aux associations de propriétaires, en cela nous rejoignons les conclusions formulées dans d'autres études (SABATIER, 2006). Dès lors que les associations de propriétaires au tournant des années 1990-2000 ont décidé « d'activer » le statut privé des voies, les fermetures se sont rapidement multipliées et de façon incontrôlable. Le paradoxe tient justement dans cette question de la temporalité. Longtemps passé sous les radars, le problème du statut privé des voies d'usage public devient visible au moment même où il est quasi-irréversible C'est d'ailleurs tout le problème pour la Collectivité, puisqu'il est presque impossible d'empêcher les propriétaires d'une voie d'en fermer l'accès (cf. annexes I.2.3.3). Sauf en cas de projet solidement soutenu par un motif d'intérêt public, il est difficile de forcer des particuliers à céder la propriété de leurs voies.

Il y a une certaine différence entre les ensembles résidentiels récents, de ces vingt, trente dernières années et les autres plus anciens. Pour les premiers, la voirie « interne » est conçue pour rester privée, les cahiers des charges ne mentionnent d'ailleurs que rarement un possible transfert des voies dans

[172] « Communautaire non classé » dans le filaire des voies de MPM

[173] Etude comparative sur Nantes et Recife (Brésil), si dans le premier cas les voies fermées sont majoritairement privées, la situation est différente au Brésil

le domaine public (cf. chap. 6, 2.5.1) en-dehors des voies faisant l'objet d'un partenariat public privé. Ce caractère privé se lit du reste dans la forme généralement enclavée des voies (cf. chap. 7, 3) qui sont donc pour la plupart privées, enclavées et fermées. Au contraire, dans les ensembles anciens (lotissements des années 1930, copropriétés des années 1950-60…), la voirie restée privée pour un ensemble de facteurs était généralement destinée à gagner le domaine public, ce qu'on lit d'ailleurs clairement dans de nombreux cahiers des charges de l'époque (cf. chap. 4, 5.6). Dans le premier cas donc, le statut privé des voies est prévu dès l'origine, dans le second, il est une conséquence plus ou moins indirecte.

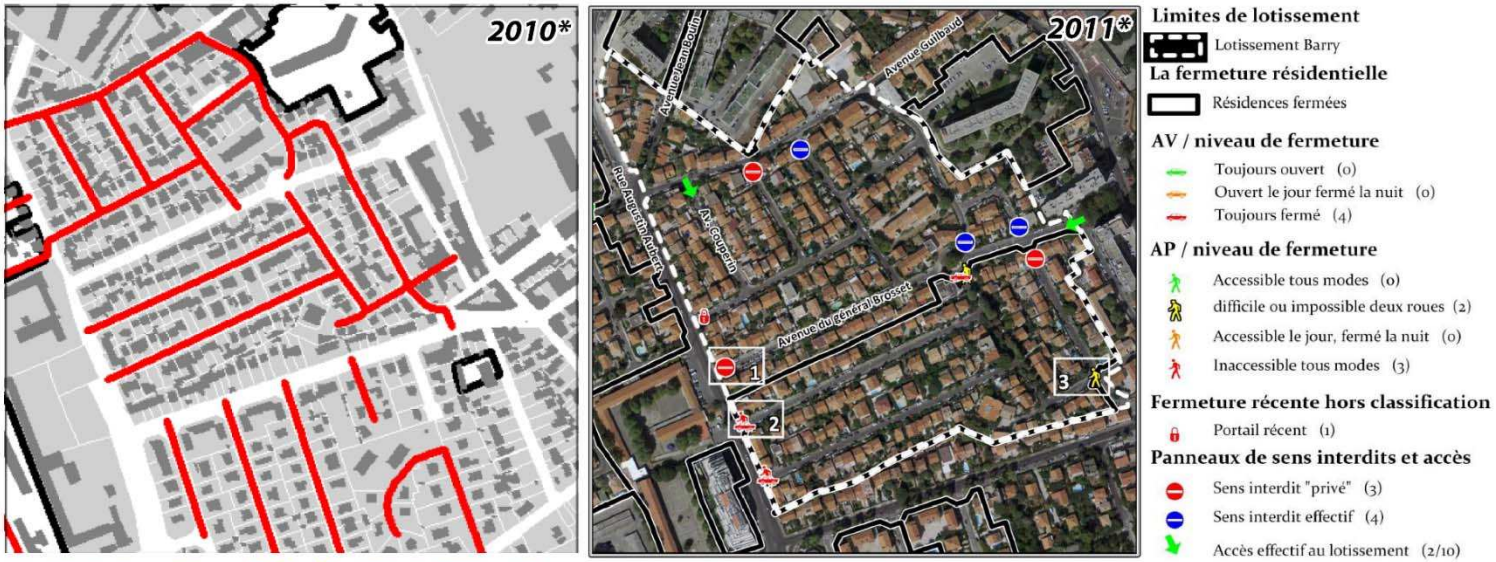
En tenant compte du lien très fort entre fermeture et statut privé, nous avons à titre de prospective évalué la marge de progression possible du phénomène en ciblant justement les espaces résidentiels privés (encore) ouverts.

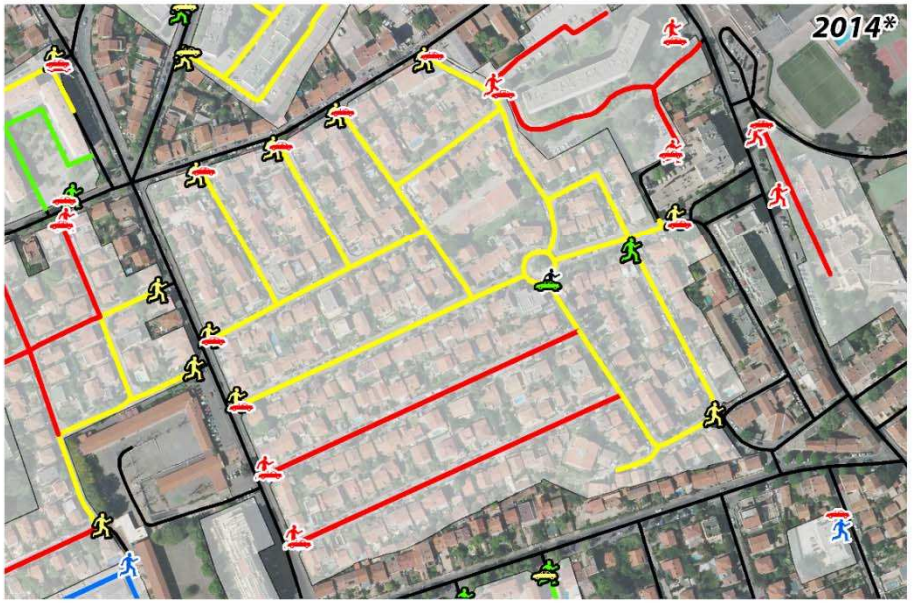
5. Perspectives d'évolution du phénomène et « potentiels de fermeture »

La démarche sur les potentiels de fermeture est issue d'une observation empirique. Les études à Marseille ont été réalisées de façon diachronique et sur un temps relativement long à l'échelle de la (rapide) dynamique de fermeture. Il n'est pas rare que des secteurs ciblés dans l'étude de 2007-2010 comme privés mais ouverts aient par la suite été relevés comme fermés en 2013-2014. C'est le cas par exemple du lotissement Barry, entièrement ouvert en 2010, où nous avions observé une amorce de fermeture lors de notre travail de Master 2 (2011)[174] avant de noter une fermeture totale en 2014.

[174] Voir note n°8

L'évolution de la fermeture du lotissement Barry au cours des études du LPED





Voies par niveau de perméabilité

Gradient piéton

- Hors ERF/obstacle
- Ouvert
- Fermé véhicules + 2 roues / ouvert piétons
- Fermé nuit ouvert jour
- Fermé non verrouillé
- Fermé étanche

Données sur la fermeture

- Résidences fermées
- Accès piétons
- Accès véhicules

2010 : Etude PUCA
2011 : Master 2 J. Dario
2014 : Etude ESVP

Sources: IGN, LPED, Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

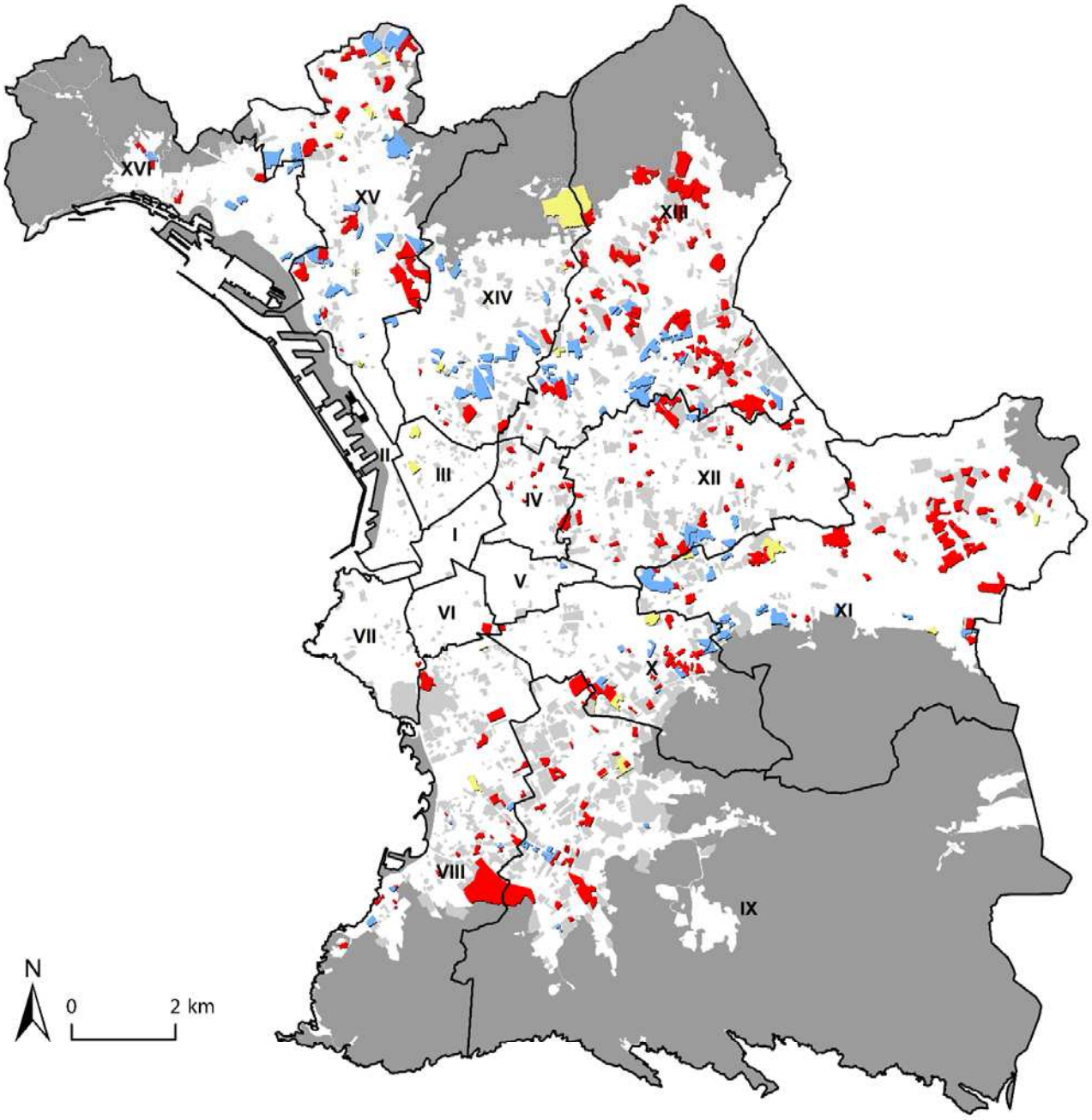
Carte 49 L'évolution de la fermeture du lotissement Barry au cours des études du LPED

La méthode pour référencer les potentiels de fermeture suit donc la réalité des pratiques visibles dans l'espace. D'ailleurs, si on considère la carte 47 on peut apprécier l'importance numérique des voies privées fermées. L'intensité de la fermeture est si forte dans certains secteurs qu'il est pour ainsi dire surprenant d'observer des voies privées encore ouvertes. Le caractère public d'une voie exclut en théorie toute fermeture[175]. Le statut privé des voies a donc été posé comme un élément déterminant, le croisement avec les données sur la fermeture faisant ressortir en négatif tous les espaces privés ouverts.

Trois types de potentiels ont été distingués en fonction de l'identité du ou des propriétaires et la mention reconnue au filaire. Le type 1 recouvre les ensembles résidentiels dont la voirie appartient à une association de propriétaires (association syndicale, copropriété, indivision…) ou à une personne physique. La fermeture peut être décidée sur simple décision prise en assemblée, ce qui peut intervenir d'une année à l'autre et sans aucun signe avant-coureur. Ce type est donc de loin celui qui présente la plus forte potentialité de réalisation à court ou moyen terme. Le second type recouvre des ensembles résidentiels avec voirie mais dont le propriétaire est un bailleur social. *A priori*, la probabilité pour que l'ensemble soit totalement clôturé est faible, la fermeture peut en revanche prendre une forme plus fragmentée. Il est commun dans les opérations de résidentialisation que les barres soient « individualisées » et l'espace résidentiel redéfini par la fermeture. Le dernier et troisième type cible des espaces où le filaire fait état d'un statut ambigu de la voirie[176]. Or les statuts flous sont parfois utilisés par certains propriétaires pour imposer dans le doute une fermeture. Bien qu'assez peu nombreux comparés aux deux premiers types, cette situation mérite d'être individualisée.

[175] Sauf dans le cas où le filaire ou le cadastre présentent une information erronée. Il n'est d'ailleurs pas rare que des personnes produisent des actes originels et revendiquent (à juste titre) la propriété d'une voie.
[176] Statut « indéfini » ou « à renseigner » sur les tronçons de voirie du filaire des voies de la communauté urbaine MPM

Potentiels de fermeture résidentielle à Marseille en 2014



Potentiels de fermeture résidentielle

- Type 1 (ensembles résidentiels privés)
- Type 2 (privé bailleur HLM)
- Type 3 (voirie statut indéfini)

Données sur la fermeture

- Ensembles résidentiels fermés

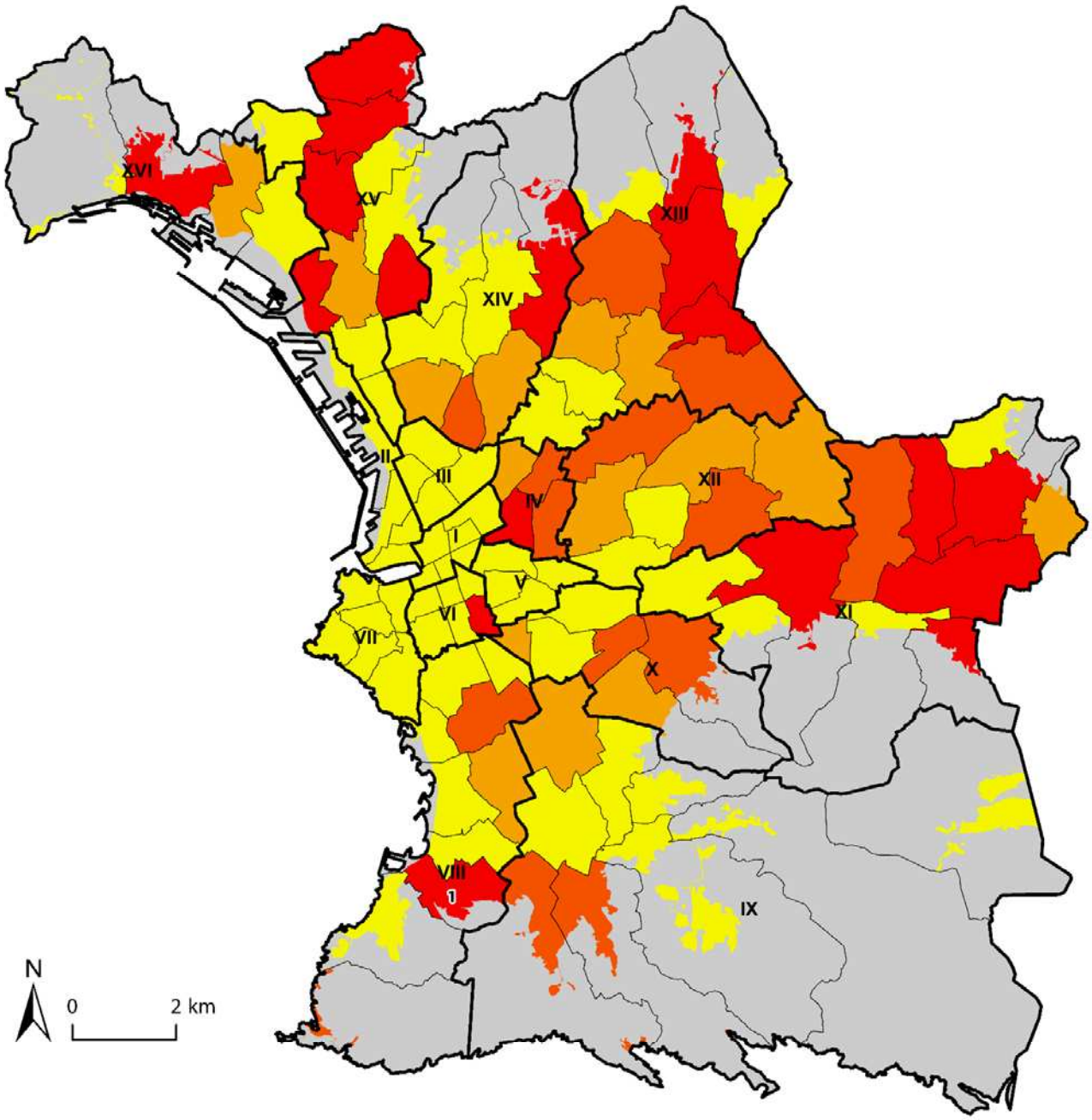
Données de cadrage

- Arrondissements
- Espace non bâti

Sources: LPED, VdM, GMES, Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 50 Potentiels de fermeture à Marseille en 2014

Evolution potentielle* de la surface des résidences fermées à Marseille



Evolution potentielle de la fermeture résidentielle

% de taux d'évolution de la surface fermée potentielle

- 0 - 19
- 19 - 34
- 34 - 79
- plus de 79

Données de cadrage

- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti

* La surface des ERF a été cumulée à celle des zones de potentiel de type 1 (ensembles résidentiels privés) dont la fermeture est plus probable que les deux autres types

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

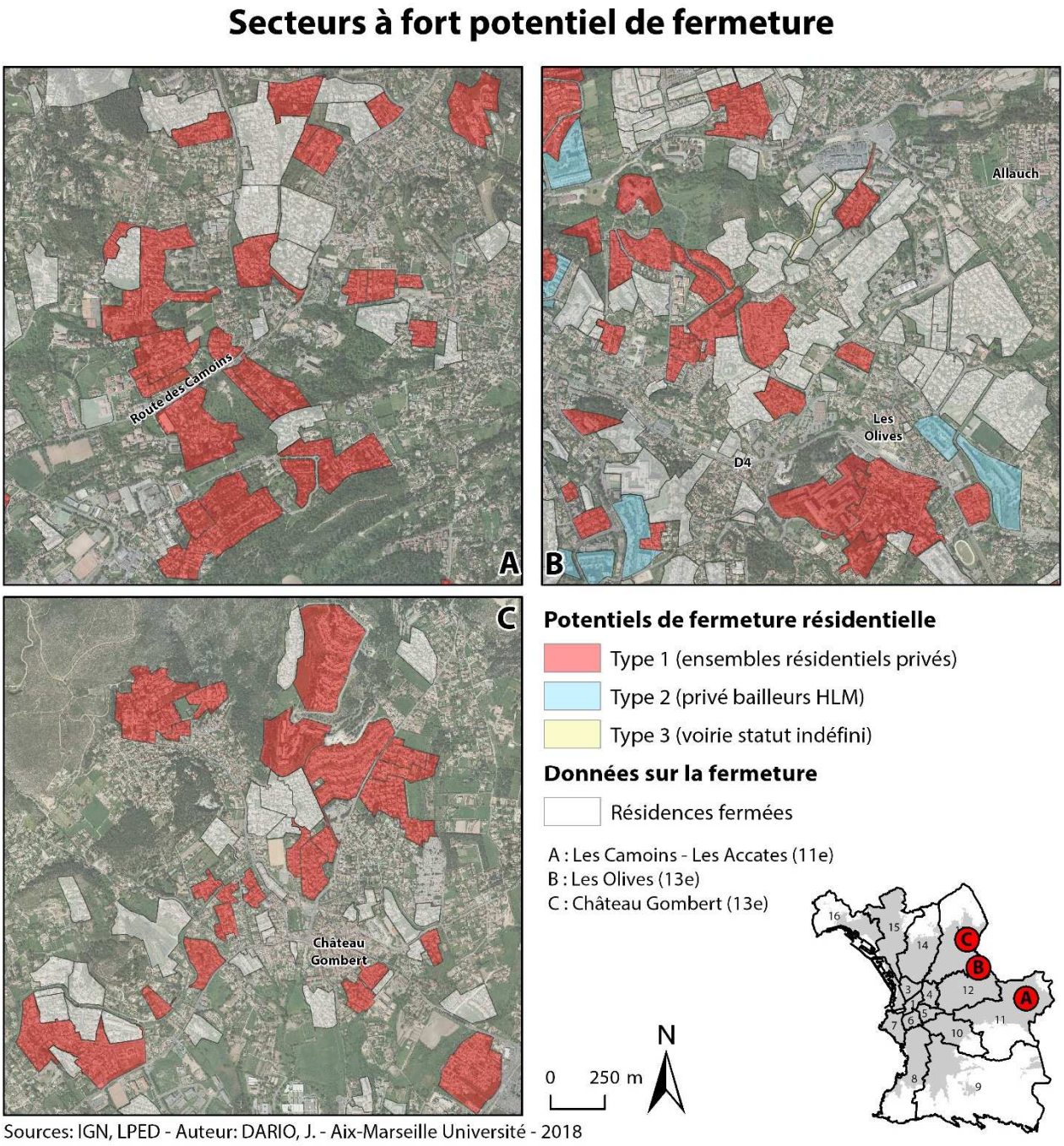
Carte 51 Evolution potentielle de la surface des résidences fermées à Marseille

Avec « seulement » un tiers de voies privées fermées (cf. chap. 2, 4), la marge de progression de la fermeture est encore forte, bien que dans certains quartiers (notamment du sud), la trame privée soit déjà saturée par la dynamique.

La carte 50 fait figurer 415 périmètres pour un total de 1 113 ha avec en majorité des ensembles de type 1 : 669 ha (61%). Les ensembles de type 2 représentent 338 ha (30%), ceux de type 3 105 ha (9%). Les zone de potentiels de type 2 sont particulièrement présentes dans les arrondissements du nord (13ème au 16ème) et un peu dans l'est (11ème et 12ème arr.), ce qui est logique puisque la majorité des ensembles HLM sont concentrés dans ces secteurs et peu dans le sud. Afin d'analyser les différences entre secteurs, il est nécessaire d'observer les valeurs sur la carte 51. Nous avons ainsi calculé un taux d'évolution des proportions d'espace occupé par la fermeture si les potentiels venaient à se réaliser. Seuls les potentiels de type 1 (voies privées appartenant à des associations de propriétaires ou personnes physiques) ont ici été conservés[177]. C'est en quelque sorte le « pire » des scénarios possibles en cas de fermeture totale des espaces résidentiels qui en ont la possibilité légale. Notons d'ailleurs que cette projection ne prend pas en compte les nouveaux projets fermés dont l'apparition n'est pas prévisible en l'état.

Un premier point est la faiblesse des taux d'évolution dans les quartiers sud (notamment les 8ème et 9ème arrondissements). Ces chiffres de croissance ne dépassant guère les 20%[178] s'expliquent par l'importance des surfaces déjà occupées par la fermeture. Pour grossir le trait, tout ce qui a « pu » être fermé l'a souvent déjà été, ce qui apparaît de façon très claire à l'observation de la cartes 47. Quelques ensembles de taille particulièrement importante (la copropriété du Roy d'Espagne par exemple) font gonfler les valeurs de certains quartiers tels que la Pointe Rouge (note n°1 carte 51). En dehors de ces cas précis, l'espace résidentiel apparaît déjà comme « saturé » par la fermeture. Au contraire, certains terrains offrent d'importantes perspectives d'évolution. Il s'agit notamment de l'est (11ème arr.) du nord-est (13ème arr.) et de l'extrême nord (15ème arr.). De nombreux ensembles résidentiels privés, certains même très vastes, sont restés jusqu'à ce jour ouverts. La carte suivante permet de zoomer sur certaines situations intéressantes.

[177] Leur potentialité de réalisation étant de loin plus forte que les autres
[178] À la différence de certains secteurs où la proportion serait parfois plus que doublée



Carte 52 Secteurs à forts potentiels de fermeture

La fermeture résidentielle est par exemple peu présente dans le quartier des Accates (carte 52, encadré A) mais la forte proportion d'ensembles résidentiels privés pourrait faire sensiblement évoluer la situation. Dans le quartier des Olives (13ème arr., encadré B) ou de Château Gombert (encadré C), les résidences fermées, pour la plupart issues de la promotion immobilière des vingt dernières années, sont déjà présentes mais leur chiffre pourrait considérablement gonfler. La projection est même sous-estimée car les nouveaux programmes (fermés) à venir ne sont pas compris dans nos chiffres.

Enfin, évoquons une dernière forme de potentiels, non retenue dans les traitements ci-dessus, celui du « durcissement » des accès. Les accès piétons et véhicules offrent divers niveaux de perméabilité (cf. chap. 7, 2.1). Il n'est en effet pas rare qu'un accès soit fermé aux voitures mais laisse passer les piétons. L'observation sur plusieurs phases de relevé (2007-2010 et 2013-2014) a montré qu'en plusieurs cas, les accès perméables avaient parfois été remplacés par des dispositifs plus étanches. Rappelons que cette « révocation » des usages piétons est entièrement à la discrétion des propriétaires qui peuvent autant consentir un usage que l'interdire.

Conclusion du chapitre 2

Après avoir abordé dans le chapitre précédent les traits principaux du phénomène de fermeture résidentielle à Marseille, nous avons ici traité du lien avec les voies privées avec au préalable un important problème pratique. Il s'agissait de déterminer la proportion de voies privées afin de croiser avec nos informations sur la fermeture. Cette démarche en apparence simple s'est rapidement muée en « boîte de Pandore » puisqu'aucune source disponible ne permet d'arrêter un chiffre définitif. On trouve pêle-mêle des voies publiques dont l'emprise a été mal remembrée, des voies « réputées » publiques en fait privées… sans que les sources (cadastres et filaire notamment) ne laissent parfois présager de telles imprécisions. Sans une remise à plat conséquente du statut des voies à Marseille, celui-ci restera incertain, et les limites du domaine public, imprécises. Cette situation est évidemment problématique pour un croisement fin avec les données sur la fermeture.

Si on élargit la problématique à d'autres villes en France on peut dire qu'il est fréquent qu'aucun propriétaire ne soit identifié et qu'aucune structure ne s'occupe de la gestion des voies, ce qui nous amène vers la question de l'origine. Si certaines voies privées sont relativement récentes, elles constituent plus souvent un « héritage » lié « *historiquement à des opérations spéculatives de promoteurs créant des lotissements au sein de parcelles profondes et à un mode d'urbanisation où la puissance publique ne se souciait guère de la desserte des nouveaux îlots* » (JOINET, 2000). Certaines voies étant particulièrement anciennes, leur propriété reste parfois indéfinie. Il n'est pas rare que les notaires eux-mêmes ne se risquent pas à délivrer de certificat de propriété (*Ibid*.). A Nantes par exemple, près de 230 voies (sur un total de 3000) sont de statut « inconnu » (LE GALLIC & MADORE, 2008).

Mais si Marseille n'est pas la seule ville à connaître une situation de flou sur la définition de ses voies privées, on peut dire que les conséquences de ces situations y sont plus visibles qu'ailleurs. Si la totalité des voies privées ne sont pas (encore) fermées à Marseille, leur présence est une condition justifiant la fermeture. A la différence d'autres terrains dans le monde (México : GIGLIA, 2001, Afrique du sud : LANDMAN, 2002, 2012…), la fermeture ne touche que rarement les voies publiques à Marseille. Le terme de « privatisation », généralement associé au phénomène mérite d'ailleurs quelque précision. Elle ne désigne ici pas tant la réduction de l'espace de « droit[179] » que celui « d'usage » public. Elle est donc surtout une « appropriation exclusive d'un espace resté privé » (SABATIER, 2006). Aussi, une des raisons expliquant l'importance du phénomène de fermeture serait déjà l'ampleur exceptionnelle de la trame privée à Marseille.

Soulignons d'ailleurs que le croisement des chiffres sur la fermeture avec ceux sur le statut privé des voies indique que le phénomène n'a pas atteint son extension maximale. Le travail sur les « potentiels de fermeture » révèle une marge de progression conséquente dans certains quartiers. Ce traitement ne prend pas en compte le nombre important de voies publiques dont le statut serait à clarifier ni les espaces où des résidences fermées à la construction apparaîtront, mais il fournit une première estimation, vis-à-vis notamment de la dynamique de fermeture *a posteriori*.

[179] La privatisation est ici synonyme de déclassement du domaine public

Conclusion de la partie I

Nous avons vu dans cette partie les principaux traits du phénomène de fermeture résidentielle et le lien avec la présence de voies privées à Marseille. Sans revenir sur nos résultats déjà largement présentés, la principale question est celle du particularisme du cas marseillais au regard d'autres terrains en France et dans le monde.

Un paradigme d'emblée interrogé est celui de la fermeture en tant que vecteur de fragmentation socio-spatiale bien que nous n'ayons pas spécifiquement traité de données socio-économiques. On peut toutefois affirmer à la lumière de nos enquêtes de terrain (DORIER, DARIO et *al*., 2014) et des travaux antérieurs (DORIER et *al*., 2010) qu'il est difficile d'assimiler les résidences fermées marseillaises à des « territorialités » au sens plein. En-dehors de quelques cas dans des secteurs bien identifiés (colline Périer notamment), la résidence fermée n'est pas le réceptacle de pratiques partagées, exclusives, d'une identité de groupe pour les habitants des ensembles. Ce caractère très individualiste est d'ailleurs une donnée évoquée dans certaines études faisant la comparaison avec l'Europe et l'Amérique latine (CAPRON, 2012). Ce qui pose davantage question est la présence d'aménités au sein de ces résidences. Dans une ville comme Marseille, présentant aussi peu d'espaces publics de qualité (notamment en périphérie), le jardin fermé, l'espace commun même réduit, est un privilège qui interroge l'équité territoriale. L'extension de la fermeture associée à la stagnation des espaces publics est selon nous une vraie thématique de réflexion.

Dans ses formes visibles, le phénomène ne présente pas vraiment d'originalité mais des spécificités. La prédominance du logement collectif est une différence vis-à-vis notamment du terrain nord-américain où les (vastes) lotissements pavillonnaires sont une forme consacrée et « standardisée » (LE GOIX, 2003). C'est en revanche une caractéristique commune dans d'autres villes en France où le petit collectif (fermé) est désormais omniprésent (MADORE, 2012). Nous avons pu observer à Marseille la banalisation extrême du petit ensemble collectif fermé avec voirie en impasse, véritable norme de la promotion immobilière de ces vingt, trente dernières années (banalisation de la petite résidence avec architecture « néoprovençale », DORIER et *al*., 2010). La rue fermée *a posteriori*, qu'elle soit publique ou privée, n'est pas non plus une originalité. Les travaux sur le cas nantais (LE GALLIC & MADORE, 2008), toulousain (SABATIER, 2006) et la comparaison avec d'autres terrains dans le monde (Brésil : VUAILLAT, 2012 Afrique du sud : BENIT-GBAFFOU et *al*., 2006) semble d'ailleurs indiquer qu'en France, ces rues sont majoritairement de statut privé alors qu'ailleurs, la privatisation de rues publiques est plus commune. Dans sa temporalité enfin, l'explosion du phénomène, il y a une vingtaine d'année est concomitante avec une tendance globalisée à la sécurisation des modes de vies (LANDAUER, 2009) et au « retrait résidentiel » (DONZELOT, 2004, LOUDIER-MALGOUYRES, 2013) observable en France et sur une diversité de terrains dans le monde. Il est d'ailleurs marquant que la dynamique de fermeture résidentielle, identifiée en Amérique latine (CALDEIRA, 2001) et du nord (DAVIS, 1990) dans le courant des années 1990, se propage en Europe avec un léger décalage.

Nulle part ailleurs le phénomène a fait l'objet d'un relevé exhaustif par enquête directe à l'échelle d'une ville. Il semble donc difficile d'affirmer que Marseille est la « championne » de la fermeture résidentielle. Les proportions occupées par la fermeture et la part de voies privées interrogent

toutefois par leur importance. Des estimations en Île-de-France (LOUDIER-MALGOUYRES, 2010) ou ailleurs en France n'y évoquent pas un caractère aussi massif. Cette omniprésence de la fermeture dans certains quartiers présage d'impacts considérables sur l'environnement urbain. Massif, incontrôlé, méconnu il y a encore peu, le phénomène semble sur-représenté à Marseille.

C'est finalement le lien avec les voies privées qui semble le plus exportable. L'importance numérique de la trame privée a préparé le développement de la fermeture, cette dernière étant un droit fondamental attaché à la propriété privée. Si la métaphore nous est permise, le statut privé peut se voir comme une souche dormante, « activée » par des facteurs divers, d'ordre local et / ou général. Soulignons d'ailleurs la rareté des études sur les voies privées en France en dépit du caractère essentiel de la thématique. L'exemple apporté par l'étude du cas marseillais devrait pourtant susciter un intérêt redoublé puisque derrière le statut privé, se profile l'appropriation exclusive d'usage.

PARTIE II

MORPHOGENESE D'UNE VILLE LIBERALE

Introduction de la partie II

La diffusion de la fermeture résidentielle à Marseille est un phénomène aux causes multiples, certaines ont été analysées dans des travaux passés ou en cours[180] sous la direction d'Elisabeth Dorier[181].

L'approche géohistorique et juridique que nous proposons permet d'expliquer le lien entre fermeture résidentielle et statut privé des voies en retraçant l'histoire complexe de ces dernières. Notre développement fait la part belle aux ensembles fermés *a posteriori* (pour la plupart, des lotissements pavillonnaires, des copropriétés verticales…), plus qu'aux « produits » résidentiels fermés. Pour ces derniers, le statut privé et la fermeture sont planifiés dès l'origine ce qui n'est pas le cas des résidences fermées *a posteriori*, dont certaines anciennement construites prévoyaient même un transfert public des voies. Leur histoire plus ou moins ancienne permet aussi de nous plonger dans le temps long du processus d'urbanisation et faire émerger certaines logiques de gestion et des jeux d'acteurs en constante mutation.

Le statut privé n'est pas à proprement parler un déclencheur de la fermeture puisque la plupart des voies sont restées ouvertes pendant des années, voire des décennies. C'est plutôt une condition, l'élément facilitateur d'une décision de fermeture, par ailleurs très soutenue dans le droit français (cf. annexes I.1). Les velléités d'appropriation, la tendance à la sécurisation des modes de vie… visibles à Marseille comme ailleurs en France ou même dans le monde (LANDAUER, 2009, MUCCHIELLI, 2008), ne pourrait s'affirmer sans cette géographie particulière des statuts privés. La dimension explicative est pour nous essentielle puisque les modes de production de la ville, marqués par la faiblesse des régulations publiques et le surrecours aux aménageurs privés durant les phases d'urbanisation passées et même contemporaines, sont une des raisons justifiant l'important legs de voies privées et de statuts flous. La compréhension de ces phénomènes complexes nécessite d'analyser sur le temps « long » comment s'est constituée la trame viaire à Marseille ce qui renvoie à l'approche géohistorique et à l'étude de la « morphogenèse », urbaine. La filiation avec les travaux de Marcel Roncayolo sur l'urbain est ici essentielle. Lui-même s'était inspiré des approches développées par l'école historiographique des Annales, notamment Fernand Braudel à l'origine du néologisme « géohistoire » et Pierre Vilar, un de ses maîtres, qui appelait à « *penser géographiquement une histoire* » et à « *penser une géographie historiquement* » (RONCAYOLO, 2002).

La nécessité d'une approche pluridisciplinaire de la Géographie[182]

« *Je crois même que la géographie dite « humaine » ferait des progrès décisifs si elle avait une nette conscience des limites de sa méthode, si elle se persuadait de la nécessité où elle se trouve de se lier aux autres sciences de l'homme, comme elle s'est liée, pour s'enrichir, aux sciences de la nature, en ce qui concerne ses assises physiques et biologiques.* »

[180] Ayant impliqué notamment Elisabeth Dorier, Sébastien Bridier, Isabelle Berry-Chikhaoui, Virginie Baby-Collin, Gwenaëlle Audren…
[181] Voir note n°24
[182] BRAUDEL, F. *Les ambitions de l'histoire,* Paris : Éditions de Fallois, pp.84-85 :

Cet exercice de pluridisciplinarité est nécessaire pour comprendre une « situation présente » (*Ibid*.) dans sa place dans une dynamique temporelle et sa perspective évolutive. Considérer la ville de manière « statique », sans prise en compte de la dimension temporelle est d'ailleurs une approche critiquée au sein même de la géographie (PUMAIN, 1997). Mais la relation au temps long (macro-évolutions) et aux échelles larges (relation homme-milieu et variation d'échelles), centrale dans la perspective braudélienne est à relativiser dans notre cas. Il ne s'agit pas de remonter aux origines de la création de Marseille par les Grecs ou étudier les effets du milieu géographique (relief, hydrographie) sur le développement spatial de la ville. En revanche, les pratiques de gestion de l'autorité municipale depuis le 19ème siècle (RONCAYOLO, 1996) imposent par exemple un cadre de pensée à la pérennité surprenante. Cette entrée par la gouvernance permet d'identifier les principaux acteurs de la morphogenèse des voies et comment leur rôle évolue vis-à-vis de leur gestion. Les situations particulières, localisées, extraites au cours de notre travail d'archive prennent place dans une analyse d'ensemble où l'on peut identifier des séquences. Cette approche par le temps et l'identité des acteurs laissent voir des permanences, des ruptures, des recompositions.

Cette partie distingue en deux chapitres. Le premier (chapitre 3) évoque les grandes lignes de la morphogenèse des voies à Marseille, en lien avec les processus d'urbanisation. Après avoir abordé la genèse des formes (chapitre 3), vient la question de « l'après », celle de la gestion *a posteriori* des équipements (chapitre 4). Nous verrons quels facteurs humains, politiques… expliquent que de nombreuses voies créées n'aient jamais été transférées, alimentant l'ampleur exceptionnelle de la trame privée à Marseille. Comment et par qui les voies urbaines sont aménagées puis qui en récupère ou non la gestion ? Rappelons que le chapitre 4 concerne seulement l'époque de la gestion municipale (19…-2000). La période suivante (gestion communautaire : 2000-2016) et les questions sur l'aménagement contemporain occupant toute la partie III. L'objectif est de comprendre quels facteurs passés ou présents ont pu favoriser la dynamique de fermeture. En creux de cette question et comme un fil rouge, se trouve le paradigme de la « ville libérale », considéré moins comme un fait de départ que comme une donnée à évaluer par l'analyse de situations concrètes.

La Fabrication de l'urbain et la gouvernance

Les transformations des villes renvoient à une « dynamique créative », une idée que l'école de Chicago développa entre autres à travers l'écologie urbaine. La ville est le « produit » plus que le « projet » d'une société (PARK, 1915), en perpétuelle mutation, qui modifie sa forme et sa composition sociale au fil du temps. Cette perspective met en lumière les motivations sociales guidant la répartition des hommes dans l'espace mais elle reste partielle pour comprendre l'évolution urbaine. Plus globale est la lecture de Marcel Roncayolo (1990) qui évoque une « fabrication de l'urbain » en tant que processus dynamique, multiacteurs et diachronique. Il explique l'urbanisation moins par des aspects ponctuels, fortement visibles, souvent normatifs (projets d'aménagement, politiques d'urbanisme…) que par des dynamiques à lire sur le temps long.

La notion de genèse et la lecture séquencée de l'histoire (urbaine)

Selon Jean Piaget[183]

« *Il n'existe en effet pas de genèse sans structure car toute genèse consiste en la transformation progressive d'une structure antérieure sous l'influence de situations nouvelles et toute genèse aboutit à la construction d'une nouvelle structure du fait que toute genèse même si elle débute et se déroule sous le signe de déséquilibres partiels consiste tôt ou tard en un rétablissement d'une nouvelle forme d'équilibre.* […] *réciproquement toute structure comporte la possibilité de nouvelles genèses puisqu'il n'y a pas de structure définitive marquant l'achèvement de toute construction…* »

Selon Marcel Roncayolo[184]

« *En d'autres termes, comprendre une "situation présente" nécessite de faire appel au background historique. Il ne s'agit en aucun cas d'un déterminisme qui pèse, d'un enchaînement forcé des choses ; celui-ci est bien plutôt dialectique, les séquences s'engagent logiquement les unes par les autres, du fait de ce que l'on pourrait appeler la "tendance" ou bien encore le "sens de l'histoire"* »

La morphogenèse n'est pas tant une création *ex nihilo* que le fruit d'évolutions antérieures donnant corps à un objet nouveau. Cette thématique, Marcel Roncayolo l'évoque à travers le couple forme/fonction (1990, 2002). La forme, notamment urbaine est le résultat de déterminants sociaux et d'un usage répondant aux nécessités et aspirations du moment. Un « sens de l'histoire » en somme, à sortir de tout déterminisme ou positivisme. Les évolutions morphologiques de l'espace (urbain) ne sont pas neutres, elles renvoient à des facteurs sociaux : des acteurs, des conceptions, des pratiques… (*Ibid*.). Dans le cas de Marseille, les mêmes parcelles ont tour à tour accueilli les bastides et leurs terrains agricoles, des industries puis des ensembles résidentiels. La diversité des formes qui se succèdent traduit autant d'usages différents dans le temps à la façon d'un « palimpseste » (MONGIN, 2005), ces parchemins effacés pour recevoir de nouvelles compositions sans que le support lui-même ne change. Mais cette idée d'effacement, de table rase n'est pas toujours adaptée, il s'agit plutôt de transformation et de « stratification » (RONCAYOLO & CHESNEAU, 2011).

L'idée de « fabrication » ou de « fabrique », désormais commune dans la plupart des travaux sur l'urbain en géographie et même en archéologie (GALINIE, 2000) découle de celle de morphogenèse. Le concept est fortement mobilisé dans le cadre des études sur les villes des suds. Il est le résultat d'une analyse empirique, d'une « observation au microscope » des villes (GIBBAL et *al*., 1981) qui est une grille de lecture opérationnelle pour sortir d'une vision trop asymétrique et simpliste du développement urbain. La ville n'est pas un simple contenant dans lequel prennent place des relations sociales, elle est davantage un « réseau de réseaux » (HANNERZ, 1983). L'observation d'une urbanisation massive, désordonnée, non planifiée… suggère l'intervention d'une multitude d'acteurs publics comme privés (LORRAIN, DUBRESSON, JAGLIN, 2011).

Si le terme de gouvernance très à la mode, fait aujourd'hui l'objet d'une relecture d'inspiration libérale, nous le considérons ici de façon plus neutre, en lien avec le processus de fabrication urbaine et les multiples compromis négociés, officialisés ou informels entre acteurs. Son principal intérêt

[183] PIAGET, J., Logique et connaissance scientifique, Paris, La pléïade, 1967, pp.130-131
[184] RONCAYOLO M., 2002, *Lectures de villes, formes et temps*, Marseille, Parenthèses, 386 p.

dans le champ des sciences sociales est de nuancer l'importance du pouvoir urbain, du « discours » (politique) en somme, pour davantage s'attacher à l'articulation entre les institutions publiques de divers niveaux (collectivité, Etat…) et la société civile (JOUVE, 2007). La « gouvernance » s'oppose donc dans l'esprit au « gouvernement » (LE GALES, 2003), ce qui traduit un renversement de perspective. La lecture verticale et asymétrique fait place à une autre, plus horizontale. Cet angle est d'autant plus justifié que le projet public lui-même, souvent considéré comme un acte unilatéral, résulte en fait d'une interaction avec des acteurs privés (constructeurs, groupes de pression…) qui en modifient la teneur. La maîtrise d'ouvrage d'un projet public n'est donc pas imperméable à des tensions diverses et le caractère non institutionnel de certains acteurs ne constitue pas un frein à cette influence sachant du reste qu'une position institutionnelle peut s'acquérir *a posteriori*. (NOVARINA, 1997)

Si on observe à échelle fine comment la ville s'est constituée, s'est étendue, a changé de forme… il semble évident qu'elle naît de l'action combinée d'une multitude d'acteurs, agissant chacun suivant des finalités et des temporalités propres. La forme, le paysage urbain, résultent de ce jeu complexe et il serait illusoire de les traiter indépendamment des dynamiques sociales. C'est plus la place prise par tel type d'acteur, certaines tendances lisibles dans des jeux de pouvoir locaux… qui laissent transparaître un mode de gestion particulier (libéral, planifié…). La dimension « coproduite » de la ville n'est d'ailleurs pas une nouveauté. L'histoire très ancienne du droit concessionnaire montre dans quelle mesure elle est depuis toujours ou presque le résultat de l'action combinée du secteur privé, épaulé, cautionné par le secteur public (BEZANÇON, 2004). L'haussmanisation par exemple est le fruit de cette forme de collaboration : aux acteurs publics la conception/justification du projet et surtout la partie expropriation/revente des terrains, au secteur privé le gros de la mise en œuvre et du financement ainsi qu'accessoirement les risques[185] (RONCAYOLO, 2002, 1996).

Bien que chaque contexte soit spécifique, on peut identifier plusieurs grands types d'acteurs dans cette fabrique. C'est d'ailleurs une des critiques faites à l'écologie urbaine de s'être moins attachée à analyser le rôle des acteurs du marché qu'à décrire les déterminants sociaux guidant les hommes, les activités et les formes urbaines dans l'espace (FORM, 1954). On peut donc distinguer les propriétaires du sol, qui jouent un rôle premier dans leur capacité à gérer leur patrimoine, si besoin en le cédant ou au contraire en faisant de la rétention à but spéculatif. Viennent ensuite les acteurs économiques : compagnies ou sociétés immobilières, plus récemment grands groupes de promotion liés à des organismes de financement qui ont une place majeure dans la production urbaine. Enfin, les pouvoirs publics, selon des modalités parfois contradictoires, cadrent de manière plus ou moins active et contraignante les opérations privées (RONCAYOLO, 1990). D'autres acteurs ont un rôle déterminant dans la production urbaine : les associations et groupes de pression, émanant de la société civile, très actifs par exemple en matière de recours (BOUSSEMART, 2015). Ces relations entre acteurs ne sont pas figées, la perspective historique est donc essentielle, ce que suggèrent notamment les travaux d'Ulf Hannerz (1983) dans le champ de l'anthropologie urbaine. Bien qu'elles soient complémentaires, les notions de rôle et d'acteur sont distinctes. Il est nécessaire

[185] « *La municipalité s'est aussi faite complice, avec l'haussmanisation expropriation de masse et revente des terrains aux promoteurs* […] *Ces projets sont le fruit d'une entente entre spéculateurs, municipalité, propriétaires… pour réussir ils doivent offrir un espoir fort de profit.* » RONCAYOLO, 2002

à la fois d'étudier la place de chacun dans les différents processus et tenir compte de possibles et parfois considérables évolutions dans le temps (RONCAYOLO 1990). Les associations de propriétaires gérant les parties communes d'un ensemble résidentiel par exemple ont pu pendant des années n'agir qu'à la marge et acquérir progressivement un rôle plus important (en revendiquant l'usage d'un espace, en s'opposant à un projet public…).

La lecture d'une ville en tant que « construction commune » d'acteurs divers, est toutefois à nuancer. La collaboration, les « arrangements » peuvent tout autant faire place à des luttes, des résistances. Le compromis résulte d'intérêts plus ou moins convergents mais si les acteurs ne poursuivent pas les mêmes buts, un rapport plus asymétrique peut s'instaurer, ce dont témoignent régulièrement les riches analyses portant sur les villes des suds (méditerranéennes notamment : LORRAIN & VERDEIL, 2017, PEROUSE, 2017, FARAH & TELLER, 2015). Le « partenariat public privé, présenté par certains comme l'aboutissement de la collaboration entre acteurs de la conception urbaine, peut aussi s'observer sous l'angle de la lutte entre intérêts divers.

Acteurs publics et privés, des intérêts divergents[186]

« *Les acteurs publics ou privés ne poursuivent pas les mêmes objectifs ni les mêmes intérêts dans un projet urbain* […] *le souci d'ajuster les différents objectifs d'un projet est d'abord celui des opérateurs publics, dans la mesure où ils promeuvent la réalisation d'objectifs non lucratifs au nom de l'intérêt général, tandis que les acteurs privés recherchent plutôt la rentabilisation de leur investissement et le profit à travers le développement d'opérations immobilières lucratives.* […] *Ce qu'on présente comme du partenariat pourrait tout aussi bien être présenté comme une lutte entre des acteurs ayant des objectifs différents. L'enjeu de cette lutte est pour chacun de capter ou de rediriger dans la mesure du possible l'augmentation de valeur qui apparaît souvent en relation avec la réalisation d'opérations d'aménagement, pour permettre la réalisation de ses objectifs*. »

Chacun va donc au mieux tenter de capter la marge financière issue de l'opération (achat/vente des terrains, viabilisation, vente du produit…) pour réaliser des objectifs propres et en définitive assez rarement convergents (LINOSSIER & VERHAEGE, 2009). Mais ce jeu d'acteurs est en partie asymétrique. La personne publique, bien que son action soit plus cadrée et sa position *a priori* en retrait dispose d'un pouvoir de contrainte majeur à travers « l'utilité publique. » Si ce pouvoir souffre quelques limites, il demeure un levier très important. La gestion *a posteriori* des espaces produits cristallise aussi des conflits, ce qui donne corps à cette idée de lutte. Par exemple, les associations de propriétaires tendent de plus en plus à défendre un usage exclusif de l'espace. En cela, elles rejettent les usagers extérieurs mais aussi le rôle de la Collectivité, dépositaire de l'intérêt général. Le statut des sols n'est donc pas une donnée neutre, c'est un enjeu vis-à-vis des usages. Les notions gouvernance, de projet urbain… offrent donc un cadre d'analyse pertinent pour appréhender la complexité du rapport entre acteurs dans la fabrique urbaine. Mais leur utilisation n'est pas neutre. Ils ont d'ailleurs fait l'objet ces dernières décennies d'une relecture d'inspiration libérale.

[186] LINOSSIER R., VERHAGE R., 2009, « La co-production public/privé dans les projets urbains » in *Lyon La production de la ville*, BOINO P., Parenthèses, pp. 144-171.

Une (re)lecture libérale

Gouvernance et projet urbain

Depuis moins de trente ans, la gouvernance s'est imposée comme un nouveau vocable traduisant des mutations majeures, notamment dans le positionnement des collectivités vis-à-vis de leurs politiques d'aménagement et de gestion (JOUVE, 2007). Dans une perspective libérale généralisée, le « gouvernement », auquel se substitue la gouvernance, est présenté comme un processus asymétrique, technocratique, voire autoritaire, en cruel manque d'horizontalité (*Ibid*.). L'idée que « le gouvernement ne gouverne pas tout » (FAVRE, 2003, LE GALES & VITALE, 2013) devient le nouveau paradigme. La manœuvre directe évolue vers l'incitation d'une pluralité d'acteurs.

Approche institutionnaliste et gouvernance libérale des régulations[187]

« *Les gouvernants peuvent se tenir à distance et piloter l'action à partir de la mise au point des règles du jeu. C'est l'approche institutionnaliste : gouverner s'exerce d'abord par le choix du cadre d'action et les acteurs disposent d'une plus grande liberté. Observons que, sans le dire, cette modalité suppose une révolution des mentalités qui considère que le pouvoir ne s'exerce pas nécessairement par le contrôle direct des choses et des hommes mais via des acteurs incités, influencés par des schémas de possibilités (des règles du jeu) élaborés par les gouvernants. Dans cette approche il y a un pari positif sur le comportement de l'individu ; le gouvernant n'agit plus directement, il délègue*. »

Nouveau langage de l'action donc, appelant à des pratiques refondées et plus « vertueuses » car respectant la pluralité d'idées des différents partis. Présentée comme une « solution quasi-miraculeuse » (MENEZ, 2008), cette gouvernance « *new look* » pallie à la fois aux difficultés financières des collectivités tout en ouvrant la conception des projets à une plus grande diversité d'acteurs (groupes privés, associations…), y compris certains jusque-là en marge (habitants, usagers…). Pour toutes ces raisons, La (bonne) gouvernance et les partenariats publics-privés urbains recueille aujourd'hui les faveurs des décideurs et d'une partie de la communauté scientifique[188]. L'évolution du terme de « projet urbain » s'inscrit dans cette même dynamique de pensée. Il ne renvoie plus tant à la planification stratégique, typique des années 1950-70 (MERLIN & CHOAY, 1988) qu'à un « partenariat public-privé » d'acteurs traduisant lui-même une perte de centralité de l'Etat dans la conception et la réalisation des aménagements urbains (MENEZ, 2008). Le principe du partenariat public privé, qui repose sur une l'alliance entre secteur public et secteur privé devient le modèle de référence suivant une logique supposément « gagnant-gagnant » : le secteur public pallie à son manque de ressources tandis que le secteur privé, au prix de certains accommodements, est assuré de capter une certaine marge d'investissement.

[187] LORRAIN D., VERDEIL É., 2017, « Conclusion - Que gouvernent les grandes métropoles ? » in *Métropoles en Méditerranée*, Paris: Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), pp. 257-315.

[188] Dans une perspective critique : « *Ce travail d'apprentissage est facilité par le fait que le thème de la « bonne gouvernance » recouvre aussi bien la diffusion de l'économie de marché (gestion marked oriented, projets bankables) que l'ambition de donner libre cours à des initiatives locales, à des débats citoyens, et à la participation des acteurs sociaux. La gouvernance, qui entend favoriser les partenariats public privé, se présente donc comme à la fois commerciale et participative, rigoureuse et fraternelle.* » GAUDIN, 2007

Le principe du partenariat public-privé[189]

« Le partenariat, véritable sésame de la gouvernance urbaine, repose ainsi sur un échange entre institutions publiques et privées. Les acteurs privés sont gagnants car ils trouvent auprès des institutions publiques davantage de ressources pour garantir la rentabilité de leurs investissements et de leurs opérations. Les institutions publiques sont également gagnantes car elles attirent des capitaux extérieurs, intègrent des modes de pilotage de l'action publique qui font source d'efficacité dans la mesure où ils viennent de la sphère privée et enfin elles réduisent leur dépendance par rapport aux transferts budgétaires de l'État. Ainsi, « les nouvelles relations institutionnelles contribuent à réduire une tendance à la crise de l'État local traditionnel en remplaçant l'État hiérarchique par une version pluraliste et dans un sens plus égalitariste ». L'efficacité serait du côté des méthodes de management issues du privé et dans la remise en question des liens de subordination entre l'État et les villes. »

Cet « *empowerment* » d'une supposée « société civile » se traduit concrètement par une amplification des partenariats dans le cadre de grands projets capitalistiques censés repositionner les villes dans la compétition métropolitaine mondiale (DORIER-APPRILL & JAGLIN, 2002) mais aussi par une multiplication des arrangements locaux et des initiatives locales dans le domaine de la régénération urbaine (FARAH, 2011, JOUVE, 2007). Cette « responsabilisation » accrue de la société civile n'est pas exempte d'effets pervers. D'une part l'évolution conceptuelle traduit selon certains auteurs, une perspective discréditant la Collectivité en tant qu'incarnation de l'intérêt général et acteur privilégié de l'aménagement urbain[190] (LE GALES, 2003). Sur le plan international, la « bonne gouvernance » suggérée d'abord dans les années 1980 aux pays en voie de développement (PED) par les grands organismes de financement (FMI, Banque Mondiale), comporte généralement un volet de prescriptions sur la réduction de l'investissement public, la libéralisation de l'économie… dont l'effet sur les systèmes locaux est souvent dévastateur (OSMONT, 1998, DORIER & JAGLIN, 2002). A l'échelle des villes, les processus sont plus nuancés, ce qui nous mène à questionner le modèle de la ville libérale.

La « ville libérale »

La ville libérale ou en l'occurrence « néolibérale » peut se définir de plusieurs façons et laisse observer des dynamiques distinctes (OSMONT & GOLDBLUM, 2003, MORANGE & FOL, 2014). C'est d'une part un produit de la mondialisation. Les villes mettent en place des « stratégies de compétitivité » pour se rendre visibles à l'échelle nouvelle à laquelle se situe la compétition métropolitaine mondiale et ainsi capter les flux et les capitaux (BRENNER, 2004). En cela, le phénomène est un pur produit du capitalisme (BRENNER & THEODORE 2002). Si la compétitivité, l'attractivité semblent avoir pris le pas sur les politiques redistributives, la thèse reste évidemment à nuancer en fonction des terrains (PINSON & MOREL JOURNEL, 2017). Toutefois, on observe de façon claire depuis maintenant plusieurs années à la multiplication de grands projets urbains faisant l'objet de partenariats public privés. Mais les effets de cette « régénération » urbaine sont contrastés avec des processus d'éviction, de résistance… qui traduisent parfois une opposition entre logiques

[189] JOUVE B., 2003, *La gouvernance urbaine en questions*, Collection SEPT, éditions Elsevier, Paris, p 46

[190] « *Le pire est l'utilisation idéologique qui en est faite dans une perspective néolibérale pour discréditer l'État, le gouvernement, voire le politique et la démocratie, et fabriquer les recettes d'une « bonne gouvernance » autant absurde qu'illusoire* » LE GALÈS, 1995

d'échelle globale et intérêts locaux (DEBOULET, ROULLEAU-BERGER, BERRY-CHIKHAOUI, 2007, BERRY-CHIKHAOUI, 2007). L'objectif poursuivi par les villes prises dans cette entreprise compétitive est la « montée en gamme », quitte à marginaliser les parties les moins solvables de la population des périmètres nouvellement investis (ROUSSEAU, 2011). Cette « fabrique urbaine dure » (OSMONT & GOLDBLUM, 2003) diffère d'autres processus moins visibles, plus ordinaires mais non moins importants. A échelle locale la ville libérale est marquée par une absence de gouvernement, ou plutôt, d'un transfert à la société civile.

Dans les villes des suds, la tendance est visible à travers l'hypertrophie du logement informel, qui était aussi la marque, toutes choses égales par ailleurs, de la plupart des villes européennes de l'immédiat après-guerre. La production massive de logement ressort comme un facteur de désorganisation plus que de « développement » (DUBRESSON & JAGLIN, 2011). Des études de cas soulignent l'écart temporel entre la ville « réelle », qui se développe, se transforme, avec tous les enjeux de gestion, d'aménagement… et les dispositifs gouvernementaux déployés avec un certain retard (LORRAIN & VERDEIL, 2017). Par indifférence ou par difficulté à prendre en compte le processus dans son ampleur, les pouvoirs publics semblent notoirement absents (*Ibid*.). Le nettoyage des rues, la production d'électricité, l'adduction d'eau, l'aménagement des rues… sont laissés à la gestion des habitants (VERDEIL, 2017, EL KADI, 1987, PEROUSE, 2017). L'Etat, les élus locaux, tolèrent ou formalisent ces installations. Ils exploitent aussi parfois, par des pressions diverses, leur caractère précaire pour obtenir certains avantages, notamment électoraux (PEROUSE, 2017, FARAH, 2011). Cette gestion distanciée s'accompagne généralement d'une « culture de l'arrangement », que des études sur l'Afrique de l'ouest (DORIER & VAN DER AVENNE, 2001), les villes du sud-est asiatique (FAUVEAUD, 2013), ou les villes méditerranéennes (*Op. cit*.) ont clairement mis en lumière. La multiplication des accords informels dans la gestion et la production ordinaire de l'urbain cache une certaine difficulté des gouvernements locaux à encadrer le phénomène d'urbanisation. Dans d'autres contextes, cette importance accordée à l'échelon local est moins la conséquence de processus subis que d'un modèle clairement assumé. La tendance des « *gated communities* » en Amérique du nord (LE GOIX, 2003, GUERRIEN, 2004) va clairement dans ce sens avec une prise de pouvoir des associations de propriétaires dans la gestion locale. La dynamique est encouragée par des pouvoirs publics soucieux de réduire leurs dépenses. De nombreux auteurs ont traduit ce phénomène comme un des aspects de la « privatisation » (DESSOUROUX, 2003). David Mangin (2006) parle lui de « franchisation » pour souligner la multiplication des espaces d'usage ou de gestion privative (ensembles résidentiels fermés, centres commerciaux, parcs à thème…) caractéristiques de la ville contemporaine. L'espace public, partagé, est réduit à la portion congrue, accentuant les déséquilibres socio-spatiaux.

La ville libérale, quel que soit son contexte géographique est marquée par des éléments récurrents. On observe une importance du « non gouverné » et la faiblesse de l'échelon de la planification (LORRAIN & VERDEIL, 2017). La production de l'urbain se fait de façon « impensée » (RONCAYOLO, 1990, 1996). Des acteurs privés de toutes natures selon les contextes (particuliers et habitat spontané, promoteurs : du marchand de sommeil au groupe coté en bourse…) génèrent une ville que les pouvoirs publics n'encadrent au mieux qu'*a posteriori*. L'opposition avec la « ville planifiée », nettement observable en Amérique ou en Europe du nord est évidente. Loin de subir le processus

d'urbanisation, ils l'anticipent et le cadrent. Les principales voies urbaines sont par exemple aménagées avant l'ouverture de la zone, les aménageurs privés ne se contentant par la suite que de « remplir les vides », le tout accompagné de prescriptions importantes.

La ville « inorganique »[191]

« *Le caractère de cette spéculation ? C'est d'être en premier lieu foncièrement inorganique. Le réseau de voies créé tend à servir uniquement les intérêts d'un spéculateur, le plus souvent dans le cadre d'une seule propriété. Même quand le nouveau quartier rencontre une grande faveur et qu'il apparait intéressant d'amplifier des projets plus modestes à l'origine, on juxtapose de nouveaux lotissements aux lotissements antérieurs sans s'efforcer d'assurer l'unité de la voirie pour l'ensemble et ceci même s'il s'agit d'un spéculateur unique qui étend son entreprise par l'achat de propriétés voisines.* »

La lecture de Marcel Roncayolo, qui travaille notamment sur Marseille et la ville industrielle du 19ème siècle prouve l'antériorité de la ville libérale. Le contexte de la mondialisation, l'urbanisation des suds… sont des processus contemporains où des logiques libérales sont clairement visibles, mais « l'émiettement », le manque de cohérence sont (déjà) des traits communs de la ville industrielle du 19ème siècle (ALLAIN, 2004). De nombreuses villes, notamment du sud de l'Europe ont fortement été marquées par ce mode de développement (Lisbonne : SALGUEIRO, 2001, Naples : VALLAT et *al*., 1998, Marseille : RONCAYOLO, 1996). Il n'est pas question de nier le rôle et l'importance du cadre imposé par l'autorité publique dans l'évolution de ces villes. Mais force est de constater que la production historique de l'urbain s'apparente à une agrégation progressive de « morceaux[192]» qui sont autant de projets à échelle réduite et dont le maître d'ouvrage n'est finalement qu'assez rarement public.

La ville libérale, malgré certaines inflexions contemporaines, n'est donc pas un objet neuf. Marseille est d'ailleurs sur ce point un cas d'école ce qu'avançait déjà Marcel Roncayolo (1996) pour la période du 19ème siècle.

[191] RONCAYOLO M., 2002, *Lectures de villes, formes et temps*, Marseille, Parenthèses, 386 p.

[192] « *On cherche à se rapprocher du terrain, les projets à l'échelle d'une ville semblent trop abstraits. Le mot de morceau semble inquiétant, il renvoie à une clôture des territoires, une sectorisation de l'action, il faudrait le rapprocher du sens musical qui n'exclut ni les séquences ni les enchaînements*. » RONCAYOLO 2002

CHAPITRE 3

UNE GEOHISTOIRE DE LA MORPHOGENESE PERIPHERIQUE AU 20EME SIECLE

Introduction du chapitre 3

Après avoir constaté le lien évident entre fermeture résidentielle et voies privées, notre but est de comprendre ici comment et pourquoi ces dernières sont si nombreuses à Marseille. Pour répondre à cette question il faut observer les modes de production de la ville ainsi que sur les politiques de gestion appliquées. Comprendre la fermeture résidentielle et ses impacts passe donc par une analyse de la « fabrique urbaine » dans toute sa complexité. Notre analyse porte essentiellement sur les périphéries marseillaises au 20ème siècle, c'est-à-dire globalement la zone correspondant aux 7ème – 16ème arrondissements. Ce sont ceux où les voies privées sont les plus nombreuses, de la même façon que les ensembles fermés. Nous pensons donc nécessaire de « faire » cette archéologie du statut des voies, en passant par une approche des conditions de leur création. Nous respectons globalement la limite temporelle du 20ème siècle, d'abord car cette morphogenèse a déjà été brillamment traitée par Marcel Roncayolo pour le 19ème siècle. Ensuite car c'est au cours de cette période que les périphéries urbanisées sortent littéralement de terre, donnant naissance à la ville contemporaine.

Du point de vue des outils d'analyse, nos résultats reposent sur de nombreuses investigations d'archives et entretiens auprès d'acteurs du territoire. Nous avons aussi largement mobilisé les ressources « modernes » que sont les photos aériennes anciennes[193] mises à disposition par l'IGN depuis quelques années. Concernant notre démarche, un point essentiel est la variation d'échelle. Analyser l'évolution de la tache urbaine, ce qui dans notre cas correspond à la petite échelle, n'est pas suffisant. Il faut rentrer dans le détail des projets à échelle micro-locale. Bien qu'il soit impossible de les traiter de façon exhaustive, c'est la somme des actions particulières qui permet de comprendre un phénomène dans sa complexité. Le jeu des acteurs, le plan de voirie, la forme urbaine générée dans des espaces circonscrits… sont autant d'éléments porteurs de sens et reportables à échelle plus générale. L'approche diachronique enfin, rend possible l'étude du phénomène dans sa profondeur, ses continuités et ses ruptures. L'analyse de Marcel Roncayolo sur l'urbanisation de Marseille au 19ème siècle est un socle essentiel dont on

[193] Le premier jeu de photos aériennes date sur le territoire marseillais de 1923 avec des missions régulières. Pour l'heure, l'IGN ne propose pas encore de version « calée », il a donc fallu géoréférencer chaque dalle pour un croisement avec le plan numérique

pourra apprécier la pérennité. Dans ce chapitre, plus que tout autre, notre analyse est autant géographique qu'historique, elle est notamment multi-échelles, diachronique et multiacteurs.

Nous abordons dans un premier temps le processus d'urbanisation périphérique avant de cibler plus spécifiquement la morphogenèse des voies. Nous verrons que la typologie des voies urbaines est fortement liée à des jeux d'acteurs. La succession de périodes, de crises et d'emballements dans le processus d'urbanisation impose des formes différentes et c'est tout l'intérêt d'une approche géohistorique que de « donner à voir » en faisant le lien entre ce qui est apparent et les logiques sous-jacentes.

1. Les formes de la ville libérale, la « ville cahier des charges » (fin 19ème siècle - milieu 20ème)

1.1 Des bastides aux ensembles résidentiels

Jusqu'à la fin du 19ème siècle, la ville se distingue en quatre espaces : la vieille ville et sa trame médiévale située sur la partie nord du vieux port, le port moderne plus au nord, la ville « moderne » datant de Louis XIV à l'est et au sud du vieux port et enfin des banlieues ouvrières croissantes liées aux industries en périphérie directe (ZALIO, 1996). Une immense partie du terroir marseillais n'est encore que peu urbanisé à cette époque, ce qui n'exclut pas une certaine organisation. Au 19ème siècle, l'espace communal est entièrement innervé par un réseau de traverses rurales polarisées sur la ville centre (cf. carte 53 ci-dessous). Elles desservent les très nombreuses bastides, ces propriétés agricoles « commandées » par une maison principale.

Elles se juxtaposent aux industries qui ont gagné la périphérie dans la première et surtout la seconde moitié du 19ème siècle (briqueteries, huileries, savonneries…). Celles-ci se situent en grappe au nord (quartier de la Joliette, de la Villette…) et à l'est, dans la vallée de l'Huveaune (Saint-Marcel, la Valbarelle…) ou de manière plus diffuse sur l'ensemble du terroir, notamment au sud. Les noyaux villageois complètent le panorama. Certains sont anciens et liés à une exploitation agricole du terroir[194], d'autres se développent en même temps que les industries. C'est le cas du noyau de Sainte Anne dans le 8ème arrondissement apparu durant la période 1850-1900. La main-d'œuvre notamment italienne qui y réside, travaille dans les champs alentours mais surtout dans les commerces et industries proches (imprimerie, menuiseries, entrepôts de maçonnerie…)

[194] Mazargues dans le 9ème arr. date du Moyen-âge, son apparition est liée à la pêche, Le village des Caillols dans le 12ème arr. est presque aussi ancien et trouve son origine dans l'exploitation agricole du terroir. Une grande partie des 111 villages marseillais ont une histoire similaire

Carte 53 Marseille à la fin du 19ème siècle

Source : Géoportail, 2019

La périphérie n'est pas passée du rural à l'urbain de manière aussi tranchée qu'on le présente parfois. Les bastides notamment, constituent un élément saillant du paysage, au point de marquer l'esprit des voyageurs. Certains à la fin du 18ème siècle affirment même que : « *les bastides sont* […] *si rapprochées les unes des autres qu'on croirait que c'est une ville dont le groupe de maisons le plus considérable est au fond du port.* » (BORRUEY, 1993). Si leur vocation première est d'organiser l'exploitation agricole du terroir, elles constituent au 19ème siècle une forme d'urbanité. C'est volontiers qu'une partie de la bourgeoisie marseillaise quitte le centre dense en fin de semaine, pendant les vacances… pour gagner ces vastes propriétés périphériques bien reliées au centre (*Ibid.*). Certains déséquilibres socio-spatiaux comme la fameuse fracture nord/sud s'affirment dès le 19ème siècle. Alors que les industries se multiplient dans le nord mais aussi dans l'est, le sud et ses vastes promenades aménagées (premier et second Prado notamment), conserve un aspect bourgeois et résidentiel sans que l'habitat ouvrier n'y soit pour autant absent totalement (Pointe Rouge, Vieille Chapelle…) (RONCAYOLO, 2002).

Dans la première et surtout la seconde moitié du 19ème siècle, se juxtaposent les essais de remodelage de la vieille ville marqués par quelques grandes tentatives d'haussmanisation (rue de la République…), la création de quartiers entiers dans la continuité du centre dense (Longchamps, Chave…) et les morcellements périphériques à destination d'une population essentiellement ouvrière (Belle de Mai, Cinq avenues, Vauban…). Entre le début et la fin du 19ème siècle, la ville passe d'une structure compacte aux limites claires à une autre, étalée et « inorganique » de près de 8000 hectares (RONCAYOLO, 1996). Les raisons qui expliquent cette mutation sont diverses. On peut déjà retenir l'exode rural en lien avec l'industrialisation des villes

au 19ème siècle. Une pression démographique constante du début du 19ème siècle jusqu'à la fin des années 1960 dope la croissance urbaine. La révolution des transports (trains interurbains, tramways…) avec notamment la généralisation d'un vaste réseau de tramway à tarif unique entre 1897 et 1900 permet une première déconnexion du lieu de vie et du lieu de travail, ce qui facilite aussi la croissance périphérique. Parallèlement, des discours inspirés d'une pensée hygiéniste, caractéristiques du 19ème siècle, véhiculent une peur de la ville « surpeuplée », « insalubre », ce qui favorise les expériences en périphéries.

Sur ces grandes tendances, Marseille n'est pas un cas à part. La plupart des villes européennes et nord-américaines connaissant un développement similaire à la même époque. La gestion libérale, la croissance urbaine rapide, les problèmes d'organisation… sont des traits communs de la ville industrielle du 19ème siècle (ALLAIN, 2004). C'est du reste la multiplication de certaines apories qui mène à l'apparition d'un urbanisme technicien et réglementaire à échelle nationale (loi de 1902 sur l'hygiène, acte de naissance des voiries et réseaux divers, lois de 1924 et 1928 sur les lotissements défectueux, obligation pour les villes de plus de 10 000 habitants de se doter d'un plan d'aménagement en 1924[195] (*Ibid.*). Mais Marseille connait parmi les villes industrielles une destinée particulière, faisant littéralement du libéralisme une « marque de fabrique ».

1.2 Les prémisses du libéralisme « à la marseillaise »

Dès le 19ème siècle, la municipalité développe dans la gestion et la planification urbaine une posture libérale. Marcel Roncayolo (1996) évoque comme un acte fondateur, les débats autour de la cité bergère dans le quartier Chave en 1834. Plusieurs lignes d'action semblent émerger dès cette époque : la **rigueur administrative** si elle est parfois brandie n'est que peu suivie d'effets, on ne détruit par exemple qu'en de rares occasions. La **tolérance** semble au contraire de mise, le caractère presque entièrement privé de l'initiative et l'absence de fonds publics rend malaisée toute position rigoureuse (1). Une *via media* émerge, celle de la **composition administrative**. La municipalité s'engage à observer les plans et si besoin, réclamer quelques amendements sans que l'opération ne soit fondamentalement remise en question. L'idée directrice est d'imposer un contrôle minimal sans « casser » l'initiative privée par l'imposition de règles trop strictes[196] (*Ibid.*). Chaque opération est donc supposée trouver sa propre cohérence spatiale, donnant lieu à d'importantes variations d'un ensemble à l'autre. Certains ensembles disposent d'une trame maillée et régulière et d'autres ne font que se greffer aux voies publiques existantes sur un mode arborescent.

[195] Loi Cornudet du 14 Mars 1919 complétée par celle du 19 Juillet 1924

[196] « *Cette politique parcimonieuse, cette politique du moindre mal, est la contrepartie, plus que le moteur de la spéculation.* » L'initiative pour l'essentiel est privée. » RONCAYOLO, 1996

Marseille et sa gestion « libérale »[197]

1/ *« Si la ville concourait, on aurait le droit d'être rigoureux, mais ne concourant pas, on ne peut imposer aux intéressés de faire des ouvertures sur d'autres propriétés privées, lorsque ceux à qui elles appartiennent sont des opposants »*[198].

2/ *« Cette distinction entre spéculation privée et utilité publique est la faille principale dans l'effort de planification. La bourgeoisie censitaire va tenter des conciliations financièrement heureuses pour la municipalité mais c'est par cette faille également, que les renoncements ou le laisser-faire s'insinueront. »*

3/ *« La cession gratuite du sol devient en effet la règle »* […] *La ville s'efforce surtout d'échapper aux obligations d'alignement ou de percement qui la plongeraient dans des dépenses jugées inconsidérées et préfère donc, ouvertement, le risque de l'inachèvement, à celui de l'engagement financier ».*

Cette confiance dans la « bonne composition » des aménageurs privés, supposés insérer leurs opérations de manière cohérente et en continuité, cette croyance dans le fait que la « somme des intérêts particuliers » forme un jour intérêt général, est la marque d'une posture libérale, ce qui aura d'importantes conséquences sur l'organisation urbaine. Fruit de ces compositions, une pratique s'installe progressivement, faisant long feu : aux propriétaires les frais du premier établissement des voies, de l'éclairage, de l'assainissement. La municipalité pour sa part est supposée gérer *a posteriori* les équipements communs (voirie, réseaux, éclairage) après en avoir récupéré la propriété gratuitement. Mais l'engagement pris à cet effet reste flottant et les transferts ne seront pas systématiques. La logique est clairement celle du moindre coût. On cherche l'opération « blanche » afin de ménager les deniers publics. Ce rêve s'évanouira vite avec la multiplication des ensembles inachevés, forçant bon gré mal gré la Collectivité à plus de rigueur dans l'observation des plans[199].

1.3 Ville libérale et spéculation

Marcel Roncayolo (1996) distingue à Marseille deux grands types de spéculation avec un effet visible, direct sur la forme bâtie et le tracé des voies : le lotissement simple d'une part, la création de quartiers entiers d'autre part. Ce sont dans ce dernier cas, des opérations mobilisant des surfaces importantes : la création du quartier Chave porte par exemple sur 19 ha, celle de Longchamps sur près de 26 (*Ibid.*). L'ampleur des opérations nécessite une action collective et coordonnée. Le spéculateur doit réunir des fonds importants auprès d'organismes de financement et recueillir le soutien de la municipalité. Les risques sont cependant considérables, donnant lieu parfois à de retentissants échecs comme celui du banquier Mirès dans les années 1860 sur le projet de restructuration des quartiers portuaires. Cette importante mise de fonds n'est donc viable que si le profit lui-même est maximisé. L'essentiel des risques est assumé par le spéculateur, la municipalité elle, se contente le plus souvent d'encadrer et faciliter l'opération notamment par des expropriations. Le plan régulier de voirie constitue donc une « aménité », un « argument commercial » destiné à séduire la clientèle essentiellement bourgeoise de

[197] RONCAYOLO M., 1996, *Les grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Editions de l'EHESS, 507 p. : p. 387

[198] Auguste Gassend, 1860 (AM, 16 O 11) *in* RONCAYOLO, 1996

[199] *C'est contre l'excès de désordre et les dépenses qu'il pourrait éventuellement entraîner pour la collectivité (aménagement et rectification des tracés après coup) que la municipalité tente de définir des règles qui lui réservent un droit de contrôle et d'intervention sans qu'en découlent des engagements financiers excessifs.* RONCAYOLO, 1996

l'opération. La forme générée est donc plus liée à une volonté de rentabilisation qu'à des conceptions d'urbanisme strictes, bien que la municipalité ne soit pas entièrement absente de la partie conception[200].

Parallèlement se développe une autre forme de spéculation, celle du lotissement à faible densité (pavillonnaire), issue du morcellement progressif des propriétés bastidaires à la fin du 19ème siècle. Ce type s'impose progressivement car moins risqué financièrement et techniquement plus simple à mettre en œuvre. La percée des grandes promenades du sud, la desserte du tramway… repoussent toujours plus loin ces opérations d'échelle réduite mais multiples. Au prix attractif des terrains s'ajoute un aménagement souvent sommaire : nivellement à peine assuré, voies de desserte raccrochées au réseau public sans volonté d'organisation… Ces petites parcelles à peine viabilisées sont destinées majoritairement aux couches populaires qui y font édifier des pavillons individuels. Profit mesuré donc, mais à la hauteur d'une mise de fonds modique. Le spéculateur parie surtout sur la différence entre le prix d'achat de terrains ruraux et le prix de vente de terrains à bâtir. La marge de l'opération, bien que restreinte est donc assurée pour un risque somme toutes faible, celui-ci n'est toutefois pas inexistant (stagnation des ventes, variation inattendue du prix des terrains…) (RONCAYOLO, 1996). A la même époque, la plupart des grandes villes françaises et même à l'international connaissent des logiques entièrement analogues. Notons sur ce point les travaux d'Annie Fourcaut (1993) sur la banlieue parisienne et les lotissements défectueux, évoqués ci-après. La forme du lotissement s'installe de façon durable dans le paysage urbain français (HERRMANN, 2018)

Le passage de ces grandes opérations en continuité du centre à cette forme extensive génère un décrochage entre l'action de voirie et la spéculation. Si dans le cas des grands quartiers créés, il suffisait de « d'étirer » les réseaux, au prix parfois de quelques expropriations, la situation est bien différente dans des zones périphériques à dominante rurale. Les coûts de mise à niveau des infrastructures apparaissent disproportionnés par rapport à la (petite) taille des ensembles projetés. Or, ce coût prohibitif, les spéculateurs tentent de le fuir par tous les moyens (*Ibid.*) plaçant la municipalité dans une situation délicate puisqu'elle ne désire pas davantage en assumer la charge. Elle s'y pliera toutefois par la force des choses, assurant un service minimum. L'organisation de la trame ne se fait alors que ponctuellement, sans plan et au gré de l'état des finances publiques. Facile à mettre en œuvre, alimenté par la poussée démographique, ce modèle de petits lotissements bénéficie d'une forte reproductibilité, il se déploie donc rapidement et à grande échelle. De fait, les ensembles se juxtaposent les uns aux autres, de manière inorganique, fragmentée et sans réel contrôle de la municipalité. Les lotissements se raccordent aux rares traverses et voies publiques anciennes sur un mode « parasitaire », sans générer de plus-value sur le plan de la cohérence urbaine. L'espace communal se remplit ainsi, chaque « morceau » réalisé pour lui-même et tournant le dos à son environnement proche, y compris dans le cas où le lotisseur est une personne unique[201].

Le lotissement ou la grande opération de quartier répondent à deux logiques distinctes, l'une juxtapose des opérations de manière inorganique, l'autre respecte une certaine continuité. Si les conséquences sur la cohérence urbaine divergent, le passage de l'un à l'autre n'est pas lié à une

[200] « *La densité programmée est une nécessité, car l'opération est à risque, les profits générés sont fonction de l'intensité d'utilisation du sol, le tracé rationnel des voies conditionne la réussite de l'opération, permet de rendre le quartier accessible* » (RONCAYOLO, 2002).
[201] « *Les initiatives s'émiettent parfois aux dimensions d'une seule propriété et de ce fait, partent en tout sens* » Roncayolo 1996

quelconque action de la municipalité qui ne dévie pas d'une posture d'action libérale. Le mode de spéculation ayant changé, la forme urbaine qui en résulte évolue aussi, sans que la municipalité ne puisse ou ne veuille s'y impliquer. La poussée démographique et le jeu du marché feront le reste.

1.4 La « marée » des lotissements dans la première moitié du 20ème siècle

L'échec de l'adjudication des terrains situés derrière la bourse en 1932 achève de reporter l'urbanisation hors du centre déjà en perte de vitesse et où le prix des terrains est trop élevé. Bien que la période de l'entre-deux guerres soit marquée par une crise relative du secteur du bâtiment, la dynamique de construction demeure constante (RONCAYOLO, 1996). La forme du lotissement pavillonnaire s'installe durablement en périphérie urbaine à côté des quelques expériences de bâti collectif tels que les HBM[202], supposés répondre à une crise du logement en constante aggravation.

De nombreuses propriétés bastidaires sont ainsi fractionnées durant cette période, donnant naissance à un nombre considérable de lotissements. Certains auteurs ont souligné le rôle joué par la rente foncière dans la dynamique d'urbanisation (NAPOLEONE & GENIAUX, 2005). Cette idée suit le principe bien connu, mis en lumière par Ricardo au début du 19ème siècle, selon lequel le prix du sol n'est pas déterminé à partir de son affectation actuelle mais par la rémunération de son usage ultérieur. La bourgeoisie marseillaise avait fondé une partie de ses revenus dans l'exploitation agricole de ses vastes propriétés périphériques, elle en tire désormais un profit plus grand en les cédant à des lotisseurs[203]. La demande générée par la poussée démographique, favorisée par la desserte du tramway fait rapidement grimper le prix de terrains jusque-là exploités principalement par fermage. Les baux attribués sur plusieurs années et souvent reconduits tacitement, assurent un entretien de ces vastes propriétés ainsi qu'un revenu qui, bien que limité n'en est pas moins constant.

[202] Dont la *cité Eugène Michelis* (1934) dans le quartier de la Valbarelle (11ème arr.) est un des exemples les plus aboutis à Marseille
[203] « *Si en d'autres temps ces terrains avaient assuré un revenu grâce au vin, ils l'assureraient désormais grâce au béton* » (DELL'UMBRIA, 2008).

1.4.1 Le fractionnement des propriétés bastidaires – le cas de la propriété Lafont à Sainte-Marguerite (9ème arr.)

A partir de la fin du 19ème siècle et surtout au 20ème, les vastes propriétés bastidaires sont fractionnées pour donner naissance à des ensembles pavillonnaires. Ce cas extrait des archives montre l'intérêt qu'a pu représenter pour les propriétaires terriens l'abandon d'un mode d'exploitation agricole au profit de la vente directe.

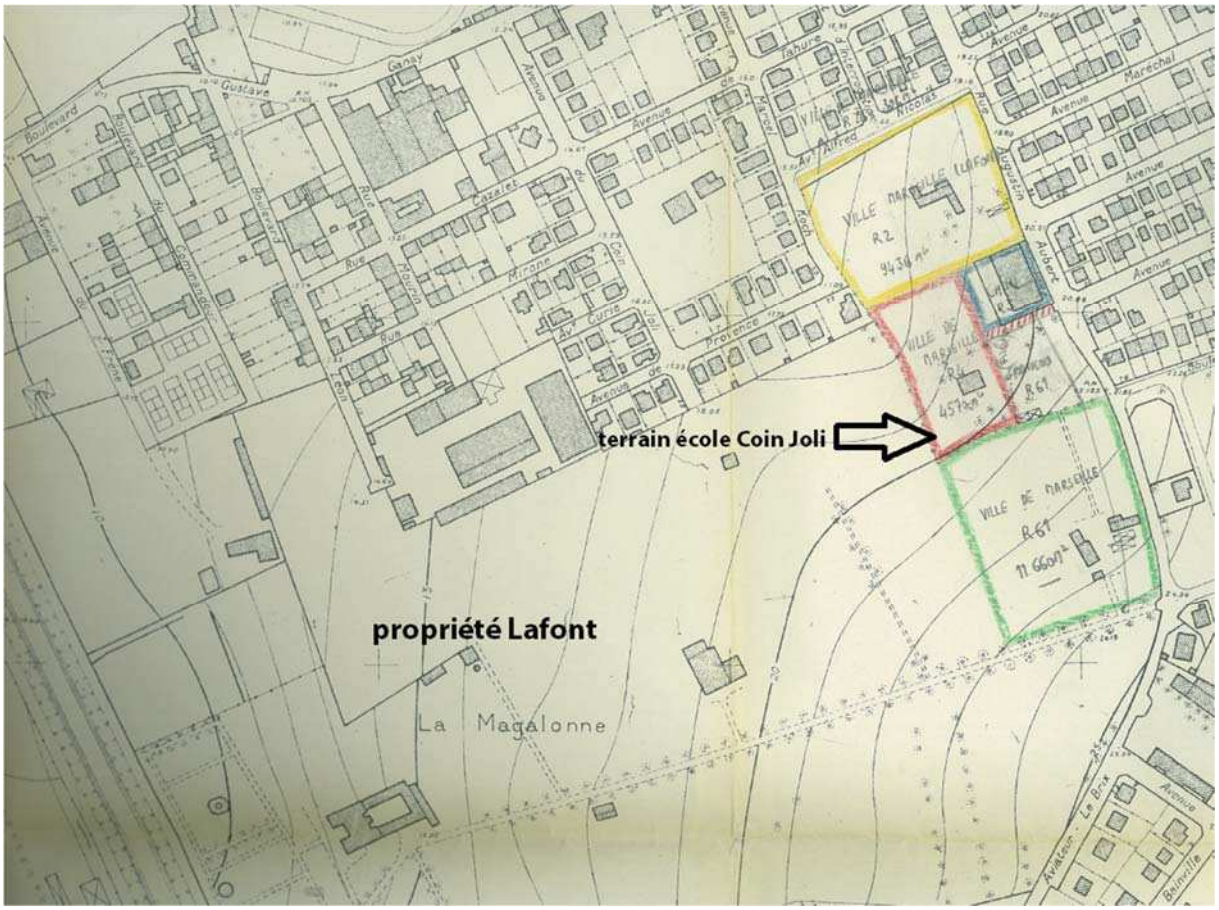


Figure 1 Numérisation d'un plan cadastral, dossier école Coin Joli (1954)
Source : numérisation d'un plan cadastral ancien - Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)

Les terrains correspondants entre autres aux ensembles immobiliers du Parc Sévigné, du nouveau Parc Sévigné et de l'école Coin Joli dans le 9ème arrondissement ont originellement été détachés de la très vaste « propriété Lafont » dont la splendide bastide de la Magalone est aujourd'hui l'ultime reliquat. Ce terrain de près de 9400m², fait l'objet d'un bail de fermage entre 1933 et 1954 consenti au prix de 50 000 francs annuel, soit l'équivalent de 1 000 euros actuels[204]. Le fermier de nationalité italienne met ainsi en culture près de 6 000 m² de terrain jusque-là en friche et aménage un vaste corps de ferme. Les améliorations de l'exploitation sont à ce point considérables que le fermier est indemnisé à hauteur d'1,5 million de francs (soit environ 2 millions d'euros actuels) lors de son éviction. Celle-ci fait suite à l'acquisition par la Ville dudit terrain pour environ 9 millions de francs en vue de la construction de l'actuelle école Coin Joli.

[204] Rapport d'expert à la Ville de Marseille- Victor Trémélat, expert agricole et foncier - 29 Octobre 1954

Cet effort d'équipement accompagne l'évolution spectaculaire du quartier de Sainte-Marguerite : autrefois agricole et périphérique, celui-ci fait l'objet d'une urbanisation intensive à partir des années 1930, qui ne se dément pas durant la période 1950-60. Un des effets de cette dynamique est la hausse sensible du prix des terrains. A 50 000 francs l'année, Il aurait fallu l'équivalent de 180 ans de fermage pour atteindre le prix de vente global du terrain en 1954 ! Remarquons cependant que la hausse des prix au cours des années 1950-60 est largement supérieure à celle des années 1930. On comprend le calcul fait par une partie de la bourgeoisie marseillaise à partir des années 1920-30. Bien qu'elle suscite occasionnellement quelques contestations et procès, l'éviction des fermiers se réalise de façon aussi constante que progressive. La fonction essentiellement agraire des périphéries et avec elle son paysage évolue inexorablement dans un sens plus « urbain » et résidentiel. Mais cette évolution est loin de se faire de façon ordonnée.

1.4.2 Une anarchie urbaine : les lotissements défectueux

Une certaine anarchie ressort de la première phase d'urbanisation périphérique sous forme de lotissements au 19ème siècle.

La municipalité face aux lotissements défectueux[205] (1860)

« *Ce que l'on demande c'est précisément ce que la ville ne peut accorder. Ces rues ont été ouvertes sans autorisation ; elles sont du reste la propriété de ceux qui les ont ouvertes ; la ville ne peut pas employer les ressources de son budget à éclairer et arroser des chemins privés, des sortes de cours intérieures, appartenant à des tiers et desquelles le public pourrait être exclu par la seule volonté d'un propriétaire* […] *Depuis plus de 10 ans, on ne cesse d'informer le public que les rues nouvelles ne seront reçues sous certaines conditions et qu'à défaut, on n'y ferait aucun travail d'entretien. Ces avis ne sont pas écoutés, on va dans les rues nouvelles, on achète du terrain, on bâtit des maisons sans alignement et sans nivellement, et lorsque le désordre est complet, on ne trouve rien de mieux à faire que d'assurer l'administration d'ingratitude et d'injustice* ».

L'intégration des voies privées est loin d'être systématique, à plus forte raison si le lotissement a été créé de manière quasi-informelle, nous verrons toutefois que cette posture s'applique de façon constante, y compris dans le cas de lotissements plus formalisés. D'autre part, de la fin du 19ème jusqu'au début du 20ème siècle presqu'aucune réglementation ne s'impose lors de la création de lotissements. Une des conséquences de ce défaut de cadrage à échelle nationale est la multiplication des « lotissements défectueux » à Marseille comme dans la plupart des grandes villes françaises pendant l'entre-deux guerres (FOURCAUT, 1993). De fait, jusqu'aux grandes lois réglementant la création des lotissements les communes définissent leurs propres modalités de recours. A Marseille Dans les années 1837-39, une règle de 5 à 10 ans est fixée pour l'exécution des travaux de viabilité et d'assainissement. Passé ce délai la municipalité est fondée à les entreprendre aux frais des demandeurs (RONCAYOLO, 1996). L'identité de ces derniers est toutefois bien floue, le lotisseur originel peut avoir disparu, la charge se reporte alors sur les acheteurs derniers qui en appellent alors à la responsabilité publique. La ville se trouve donc face à un dilemme : accepter le caractère précaire des opérations et laisser les habitants dans une situation délicate, ou assumer à ses frais les travaux, les propriétaires étant bien souvent dans l'incapacité de le faire. Face aux problèmes de gestion *a posteriori* engendrés par la

[205] Auguste Gassend 1860, délibération municipale ref. n°AM O *in* RONCAYOLO 1996

multiplication de ces cas, un arsenal législatif *ad hoc* est mis en place pour imposer davantage de normes. La Loi du 23 Juillet 1912 d'abord, impose des conditions de salubrité aux voies privées nouvellement créées et prévoit une action combinée des riverains, réunis en association et de la municipalité en cas d'aménagement défectueux. Les lois du 14 mars 1919 et du 19 juillet 1924 complètent le dispositif en mettant fin à la liberté de lotir. Progressivement les cas de lotissements défectueux deviennent plus rares mais restent bien présents jusqu'à la moitié du 20ème siècle.

1.4.2.a La problématique des lotissements défectueux – le cas du lotissement château Vento

Les lotissements défectueux sont une constante des périphéries marseillaises. Leur multiplication appelle à une action de la municipalité pour assurer des conditions de viabilité minimales, celle-ci sera constante tout au long du 20ème siècle.

La délibération municipale du 26 Juillet 1947[206] rapporte le cours des évènements sur le cas de château Vento. Le lotissement est issu du fractionnement d'un vaste domaine bastidaire : la propriété Barbarin. Le plan du lotissement est approuvé par arrêté préfectoral en 1933 puis modifié le 19 Septembre 1942. Les conditions économiques générées par la seconde guerre mondiale affectent le développement de l'opération. Divisé en 3 zones, le lotissement comporte 200 parcelles et « *comme d'usage en la matière le lotisseur devait avant toute vente de terrain procéder à la création des voies de desserte du lotissement, à l'alimentation en eau et à l'éclairage des voies*. » (Délib. *op. cit*.) En raison toutefois des « évènements », le lotisseur se trouve dans l'impossibilité de se procurer les tuyaux de fonte pour l'adduction d'eau ainsi que tout le matériel électrique lié à l'éclairage. Cela n'empêche pas l'administration d'autoriser la vente de terrains en 1943, alors que les travaux de viabilité sont à peine engagés, ce qui est contraire aux lois de 1919 et 1924. La situation se complique ensuite à cause de deux évènements : l'installation sur une partie du terrain d'une batterie antiaérienne « *de si funeste mémoire* » (Délib. *op. cit*.) par les troupes allemandes ainsi que la réservation sur une partie de l'opération d'une bande de 18 000m^2 par la Ville pour la réalisation d'une voie rapide qui ne verra jamais le jour. Entre la fin 1945 et 1947 le lotissement demeure ainsi, en partie occupé déjà par les habitations mais à peine viabilisé, sans adduction d'eau ni éclairage public. Après-guerre, la municipalité s'engage à réaliser les travaux, s'élevant à environ 4 600 000 francs de l'époque[207] réalisant au passage une belle opération puisqu'en contrepartie, le lotisseur consent à céder gratuitement les 18 000m^2 de terrain dont la valeur est estimée à environ 5 000 000 de francs.

[206] Délibération municipale du 26 Juillet 1947, Ref n°177 R.
[207] 3 900 000 frs d'adduction d'eau, 700 000 frs d'éclairage public selon l'estimation municipale

Extrait d'archives - La prise en charge du lotissement défectueux château Vento par la municipalité[208] (1947)

« *L'administration eût pu intenter un procès au lotisseur pour l'obliger au respect de ses engagements. En cas d'insolvabilité de sa part, les terrains non vendus auraient constitué un gage. Cette solution n'a pas été retenue car le lotisseur avait entre-temps procédé à de nombreuses ventes de terrains, ventes irrégulières sans doute mais auxquelles de nombreux travailleurs avaient consacré leurs économies, que l'Administration se devait de protéger* […] *Cependant et plutôt que de verser l'indemnité correspondante à un lotisseur qui n'avait plus la confiance des petits propriétaires, à qui il avait vendu les parcelles, nous avons estimé que la Ville pourrait prendre à sa charge les travaux restants* […] *l'accord réalisé nous paraît avantageux puisqu'il se solde pour la Ville par une économie de 400 000 frs sur l'estimation des Domaines. Il mettra fin à une situation extrêmement pénible pour de modestes travailleurs, puisqu'il permettra et à la fois de régulariser les ventes officieuses réalisées et d'autoriser les constructions sur ces parcelles.* »

On retrouve plusieurs éléments typiques du cas des lotissements défectueux : un lotisseur peu scrupuleux, des couches populaires prises en otage, acquérant un terrain sur la foi que l'opération sera à terme viabilisée, enfin, une municipalité placée devant le fait accompli mais qui parvient ici à en tirer bénéfice. Ce cas est aussi un témoignage des « premiers pas », de l'urbanisme, des premières compositions avec la règle aussi. La régularisation évoquée à la fin de la citation concerne un point du droit de l'époque[209], du reste toujours central dans le cas des lotissements : le lotisseur ne peut procéder à la vente des terrains avant d'avoir achevé les travaux de viabilisation. Or à l'évidence, la municipalité s'est placée dans l'illégalité en autorisant les ventes, ce qui l'oblige par la suite à engager une action *a posteriori*. Ce cas est assez atypique puisque dans la majorité des cas de lotissements défectueux, la municipalité intervient à prix coûtant.

L'émergence d'un urbanisme de plus en plus technique, la répétition extrême de la forme du lotissement… provoquent parallèlement une mutation des acteurs de la spéculation. La pléthore de petits entrepreneurs réalisant au coup par coup des lotissements aux normes variables cède progressivement la place à des sociétés foncières spécialisées. Pour autant, l'urbanisation ne sera pas plus systématique ou ordonné (RONCAYOLO, 2002). Ce sont notamment à Marseille la « Société de Coopération Foncière », la « Société Générale Foncière » ou encore la « Société Immobilière du sud-est »...

[208] Délibération municipale du 26 Juillet 1947, Ref n°177 R.d version numérisée en annexes II.6
[209] Résultant notamment des deux lois du 14 mars 1919 et surtout du 19 juillet 1924 sur la planification urbaine

1.4.3 Une normalisation visible à travers les cahiers des charges de lotissements

La production des lotissements devient un élément normé, calibré, ce qui est dû autant à la « professionnalisation » des organismes lotisseurs qu'à l'apparition de lois cadrant la procédure. Cette « normalisation » se retrouve notamment dans la structure des cahiers des charges, très similaire d'un ensemble à un autre. Les lois du 14 Mars 1919 et du 19 Juillet 1924 rendent le document obligatoire tout en définissant plusieurs points essentiels (hygiène, viabilité, nécessité de constituer un syndicat de propriétaires…), il n'est donc pas étonnant d'observer des thèmes récurrents d'un cahier à un autre.

Sur la dizaine de cahiers des charges comparés[210] on retrouve à quelque chose près, la même structure d'ensemble : un chapitre I qui traite de la question des voies, de leur entretien, de la circulation… le chapitre II sur les clôtures et l'assainissement, le chapitre III sur les constructions, le IV sur les activités autorisées, le V avec les conditions générales, le VI sur les statuts de l'association syndicale et enfin le VII avec les éventuelles modifications apportées au cahier des charges. Sur certains documents la mention des chapitres n'apparaît pas, de la même façon les articles peuvent passer d'un chapitre à un autre, d'autres ne pas figurer… mais l'information d'ensemble reste globalement la même. Dans le cas où les ensembles sont produits par les mêmes sociétés, il semble logique d'observer des documents identiques, il est en revanche plus étonnant de remarquer ces mêmes similitudes dans le cas où les lotisseurs sont des organismes différents. La réglementation naissante sur les lotissements explique pour beaucoup cette situation.

Il n'est pas anodin que les cahiers des charges réglementent en premier lieu les voies (chapitre I) pour traiter ensuite de l'assainissement (chapitre II). L'influence des lois sur les lotissements se fait clairement sentir puisque ces deux thématiques constituent la principale problématique dans le cas des lotissements défectueux. La réglementation des parties privatives (constructions autorisées, clôtures) vient ensuite, suivi d'un dernier point essentiel : la constitution du syndicat de propriétaires. Là encore l'influence des lois est palpable, il est tout aussi important de contrôler le premier établissement des équipements communs que d'en prévoir la gestion ultérieure. Or, seule une association syndicale est habilitée à tenir ce rôle, dans le cas bien sûr ou les parties communes ne seraient pas transférées directement à la Collectivité. Plus étonnant par contre est la similitude non pas de structure mais de contenu des articles. Certains points varient d'un lotissement à un autre : le coefficient d'occupation bâtie du sol, au maximum des trois-quarts dans un cas, de la moitié dans d'autres. Les clôtures individuelles sur la voie publique dont le mur ne doit pas dépasser 1m dans un cas, 1m20 dans l'autre ou encore 90cm « de moyenne »… Il est toutefois certaines clauses stables quasiment au mot près, notamment celles présentes dans les articles 1, 2 et 3 de tous les cahiers des charges observés.

[210] Cahier des charges du lotissement Leï Roure ; château Vento ; Préboisé ; Barry ; coin joli ; Lou Brès ; Beauchêne ; Paradou ; Bonnaude (fonds : voir annexes IV.5)

Dispositions communes des cahiers des charges de lotissements de l'entre-deux guerres (années 1920-1930)

Article 1er portant sur la « propriété des sols »

« *Dans l'esprit commun des parties, les voies sont destinées à être incorporées aussitôt qu'il se pourra à la voirie communale sans que toutefois la société X, puisse prendre aucun engagement à cet effet. Jusqu'à cette incorporation, le sol des voies sera la propriété respective de chaque acquéreur pour la partie de la voie en façade du lot à lui vendu et jusqu'à l'axe de ladite voie. Le syndicat sera tenu d'effectuer la remise du sol des voies à la ville de Marseille à première réquisition et sans qu'aucun des acquéreurs ou souscripteurs d'engagement d'acquérir ait le droit de s'y opposer.* »

Article 2 sur les « droits des acquéreurs »

« *Le sol des voies demeurera affecté perpétuellement à la circulation (publique). Tous les acquéreurs ou souscripteurs d'engagement d'acquérir ou leurs représentants auront sur ces voies les droits de jour et issues comme sur une voie publique régulièrement classée. Ils auront les mêmes droits de circulation que leur lot ait ou non accès sur une de ces voies.* »

Article 3 sur le « droit de circulation »

« T*ant que les voies n'auront pas été classées le syndicat pourra interdire sur tout ou partie de ces rues la circulation et le stationnement des voitures non suspendues ainsi que des voitures maraîchères, de cultivateurs, de forains, roulottes ou autres.* »

En résumé, la propriété privée des voies est posée comme transitoire sans que rien n'engage la société venderesse ou la Collectivité concernant le transfert. Ce point n'est pas réglementé par les lois de l'époque, l'ensemble de ces clauses découlent donc d'un *modus operandi* rodé, une culture locale de gestion.

1.4.4 Une similitude des formes urbaines

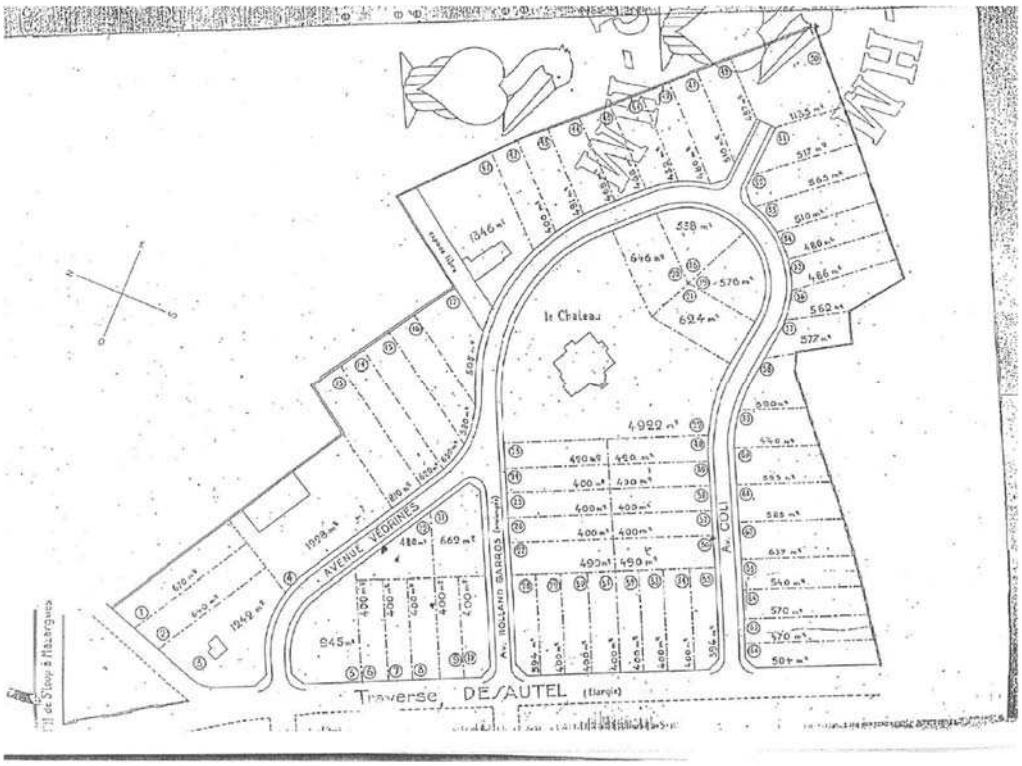


Figure 2 Plan du lotissement Préboisé – cahier des charges du 27 février 1930
Source : Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)

Figure 3 Plan du lotissement Barry – cahier des charges du 28 Novembre 1928
Source : Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille)

Si on fait exception des lotissements défectueux, les formes urbaines produites dans les années 1930 sont également très similaires. Les petits pavillons individuels disposant d'un lopin de terre traduisent la vocation populaire de ces ensembles. Si la trame est plus ou moins maillée selon les cas, la nature des équipements est davantage normée. La chaussée centrale de ces ensembles fait généralement de 4 à 6 mètres et les trottoirs entre 1,5 et 2 m de chaque côté. Les rues sont équipées d'éclairage public et reliées au tout-à-l'égout et le rapport espace bâti/espace libre oscille entre 50 et 75% de chaque parcelle. La monotonie de la structure d'ensemble est cassée par la relative diversité des réalisations. Les parcelles sont généralement cédées au détail et aménagées *a posteriori* par les propriétaires. Si le pavillon individuel, éventuellement surmonté d'un ou deux étages, reste la norme, les matériaux utilisés, l'architecture du bâti sont eux variables.

Certains lotissements ont conservé leur structure administrative originelle avec cahiers des charges, d'autres ont disparu en tant qu'entités propres (association syndicale autorisée, libre, AFUL…). Cette variabilité est liée à l'incorporation éventuelle des parties communes dans le domaine public. Une association syndicale, en l'occurrence de lotissement trouve son essence dans les parties dont elle a la gestion (cf. annexes I.3.2). Si ces dernières lui sont enlevées, l'association perd sa raison d'être et disparaît. Que cette incorporation ait été rapidement effectuée après la construction du lotissement, différée ou jamais engagée on ne peut qu'observer l'ampleur considérable de la production urbaine privée à Marseille. La « ville cahier des charges » qui fera plus tard écho à la « ville grande copropriété » renvoie à cette idée de morcellement, de multiplication et de juxtaposition des opérations. Si le cadrage de la municipalité se fait de plus en plus complet sur les normes de réalisation, la salubrité de l'ensemble (nivellement, raccordement au réseau d'égouts…), la réflexion publique ne dépasse que rarement ce stade très technicien. Un raisonnement sur la cohérence de cette « résille » complétant le réseau primaire, (ALLAIN, 2004) demeurera pendant longtemps le parent pauvre de la planification à Marseille. Pourtant, du point de vue de la structure urbaine et malgré une part plus importante du secteur résidentiel le visage des périphéries ne change pas fondamentalement durant la première moitié du 20ème siècle. Les industries, bien qu'en recul constant, demeurent présentes de manière diffuse et la part des zones agricoles est encore considérable. Le paysage reste donc aéré et composite. Ce n'est qu'à partir des années 1950 que la situation change radicalement, avec un rôle important des plans d'urbanisme.

2. Une urbanisation de masse pendant les trente glorieuses

2.1 L'influence des plans d'urbanisme

Les différents plans d'urbanisme édictés depuis le début du 20ème siècle ont, comme c'est leur vocation, impacté le développement urbain de Marseille. Mais il ne faut pas survaloriser leur rôle dans la dynamique d'urbanisation. La dimension « verbalisée » de ces plans fournit un surcroît de visibilité à la planification urbaine au détriment d'autres aspects tout aussi signifiants (segmentation socio-spatiale, rente foncière…). Si certains équipements sont directement le fruit de ces plans, ces derniers ne font généralement que « diriger » et cadrer la dynamique d'urbanisation, il convient donc de comparer le plan avec les réalisations effectives.

La loi Cornudet de 1919 avait imposé aux villes de plus de 10 000 habitants la réalisation d'un plan d'aménagement. Face au constat d'une urbanisation anarchique autant que sous la

pression des milieux de l'urbanisme parisien, la municipalité engage dans les années 1930 une réflexion destinée à produire un projet d'ensemble[211]. Jacques Gréber s'inspirant des vues de Gaston Castel, figure incontournable de l'urbanisme marseillais de l'entre-deux guerres, produit un plan en 1933. Celui-ci a pour but de doter Marseille d'infrastructures à la mesure de son statut en devenir de « grande cité moderne » (BORRUEY, 1990). L'organisation prévue est résolument d'inspiration fonctionnaliste, en totale concordance avec la pensée urbaine de l'époque[212]. Les grandes voies suivent une logique de contournement dont la L2 (pensée jusque dans les années 1970 comme une autoroute urbaine est l'exemple le plus abouti. Jacques Gréber, spécialiste des *parkways* nord-américains, désire doter la ville d'une organisation rationnelle, alors qu'une grande partie de son terroir est encore libre de toute construction. Aux différents niveaux de rocades succèdent les zones fonctionnellement homogènes : zones industrielles au nord et à l'est, vastes cités jardins dans les quartiers ouverts à l'urbanisation… Les nouvelles centralités ne sont pas pensées en fonction du tissu existant mais s'insèrent aux embranchements des grandes voies circulaires (LEHEISS-GUILLOT, 2011).

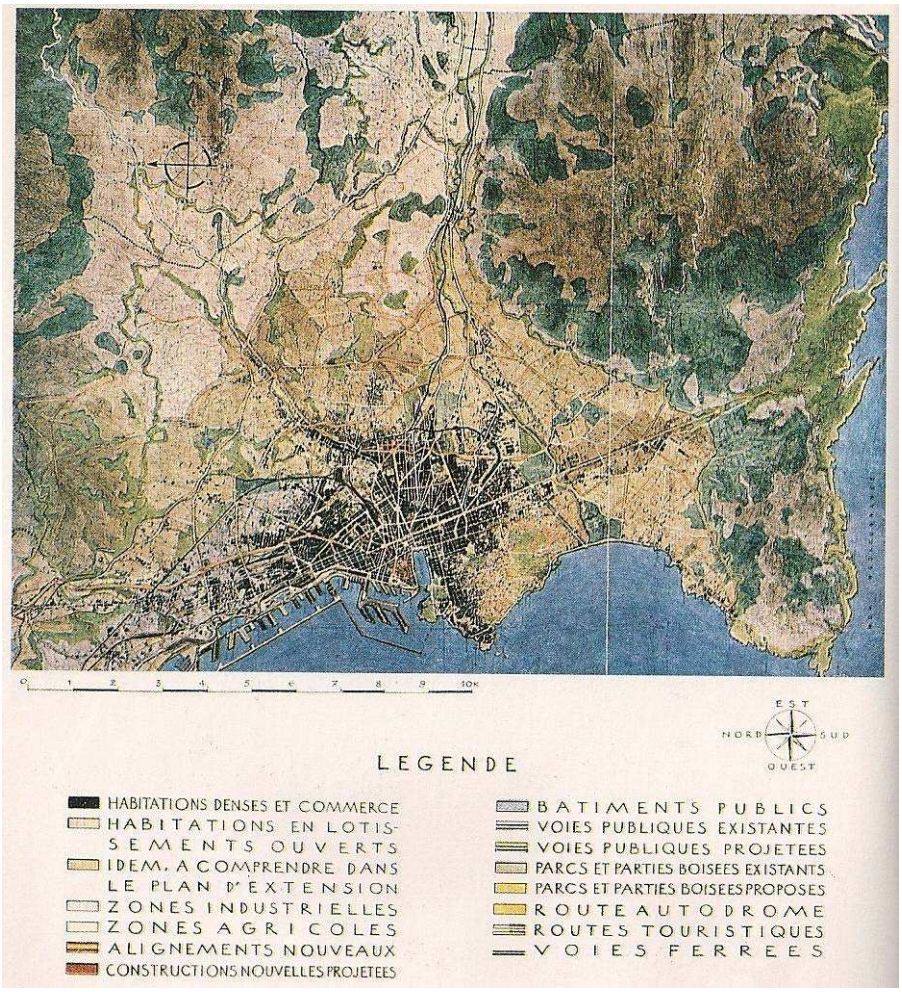


Figure 4 le plan Greber (1933)

[211] *Marseille fut, pendant longtemps, du nombre des villes indifférentes, lorsque brusquement, sous la poussée de l'opinion publique, dont notre confrère Castel fut un des animateurs passionnés, la Municipalité reconnut la nécessité impérieuse de mettre un terme à son désordre urbain* » (Gréber, 1933, p. Préface)

[212] Le plan Gréber est contemporain du IVème congrès de la CIAM et de sa « charte d'Athènes » sous l'égide d'un autre marseillais d'adoption : Le Corbusier

Source : numérisation du plan Greber de 1933 – Archives municipales

Bien que Gréber estime ses tracés « modestes » et « réalistes », ils ne recueillent pas l'adhésion espérée des milieux de l'urbanisme marseillais. D'une part, le plan semble étranger aux préoccupations des élus de l'époque, d'autre part il contredit le mode de fonctionnement libéral traditionnel puisqu'il suppose une mise de fonds importante de la municipalité, à laquelle celle-ci est par principe opposée[213] (BORRUEY, 1990). D'un côté, l'armature de ce plan influence considérablement la pensée des urbanistes marseillais pendant des décennies (ce dont témoigne le tracé actuel de la L2), de l'autre, il n'est pas immédiatement suivi d'effets. Dans un premier temps donc, le plan ne fait que « flécher » des zones ouvertes à l'urbanisation bénéficiant déjà d'une certaine dynamique (quartiers de Sainte-Marguerite, Saint-Giniez… dans le sud, Saint-Barnabé, Montolivet… à l'est etc.).

Le plan Baudouin édicté sous Vichy en 1943 prévoit une organisation centrée sur le port et la vieille ville. Associé au traumatisme de la destruction de l'actuel quartier de l'Hôtel de Ville par l'occupant Allemand, le plan est rapidement oublié, au profit d'un autre, axé sur la reconstruction : le plan Meyer-Heine de 1949. Celui-ci se distingue de la pensée fonctionnaliste de l'époque en sortant du plan radioconcentrique afin de proposer une organisation en « grappes » (DONZEL, 1998). Les tracés projetés sont plus souples et l'armature pensée en fonction du semis des noyaux villageois. Ces derniers doivent constituer des centralités intermédiaires et autant d'unités d'habitation de 5 à 6000 habitants, ce qui favorise les usages locaux, notamment piétons tout en limitant les déplacements intra-urbains. En dépit de son avant-gardisme remarquable[214], la postérité de ce plan reste mesurée, du moins dans un premier temps. Aux « unités » pensées par Meyer-Heine se substitueront les grands ensembles d'habitation développés en périphérie dans les années 1950-60.

[213] *Il ne faut pas qu'un plan d'extension pèse sur la vie de la cité comme une armure de fer... Allégé de quelques outrances, rendu plus souple, ce plan doit être retenu* » G. Rambert, Rapport à la Commission départementale d'extension et d'embellissement des villes et villages sur le plan d'extension de Marseille, daté du 15 novembre 1935, Marseille : Archives départementales des Bouches-du-Rhône (VII 0 10/4).

[214] L'actuel PLU de la ville de Marseille (2012) fait des noyaux villageois des centralités intermédiaires permettant de limiter les déplacements urbains dans une perspective de développement durable

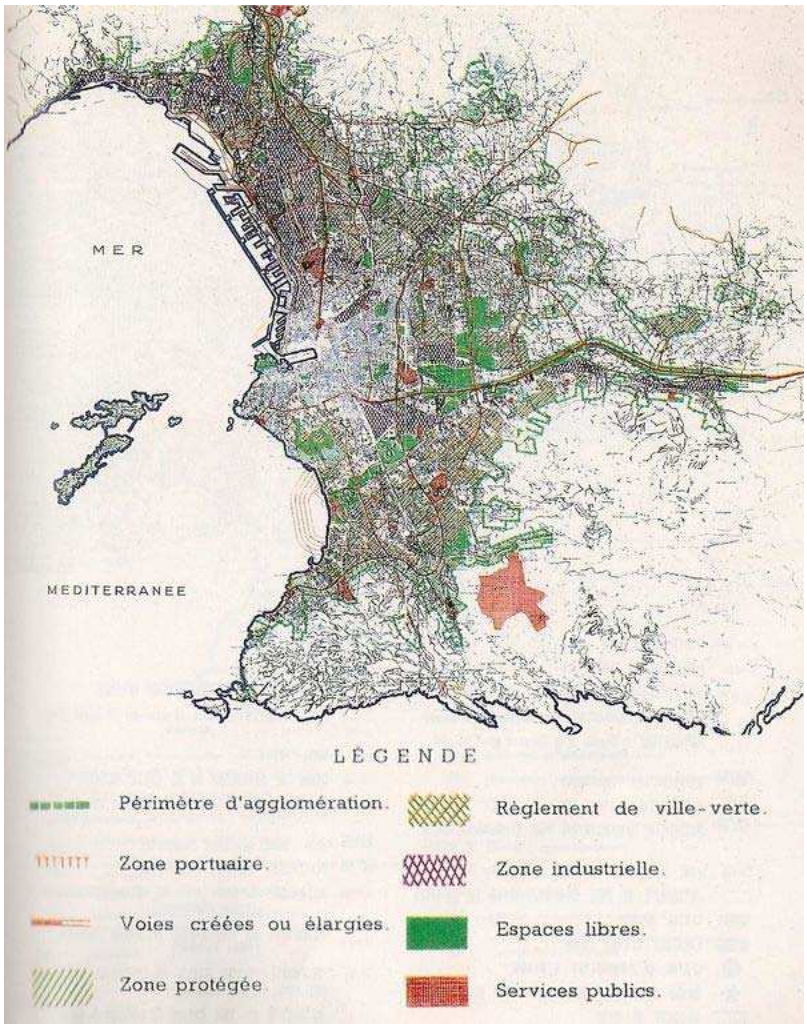


Figure 5 Plan d'urbanisme directeur (1959)
Source : numérisation du plan d'urbanisme directeur (PUD) de 1959 – Archives municipales

Le Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) de 1959 sorti au début de la magistrature Defferre et en vigueur jusqu'en 1978 et la publication du premier POS, bien que rapidement dépassé, a une plus grande influence (JOANNON & GIRARD, 2001). On reprend globalement la même armature radioconcentrique que le plan Gréber en ajoutant des tronçons pour la plupart réalisés assez rapidement (extension de l'autoroute nord jusqu'au quartier Saint-Charles, tunnel Prado-carénage… diverses voies rapides) la ville souffre encore d'un grand nombre de retards, notamment en matière d'assainissement, de logement et surtout d'équipements de proximité. On poursuit donc la logique de zonage, donnant corps aux ZUP et autres grands ensembles d'habitation. Sur le plan des équipements, lorsque le plan s'achève, la municipalité se targue d'avoir réalisé près de 100 gymnases, une soixantaine de stades, des écoles… sans pour autant avoir résolu les problèmes d'organisation structuraux de la ville et encore moins organisé l'urbanisation périphérique. Divers plans suivent (le SDAU de 1969, le premier POS de 1978…) évoqués ultérieurement. Il convient toutefois de s'arrêter sur l'impact des plans évoqués ci-dessus sur la dynamique d'urbanisation d'après-guerre.

2.2 Croissance démographique et évolution du foncier

Si un élément ressort de l'analyse visuelle des plans Gréber et du PUD, c'est une certaine « indifférence au proche » (RONCAYOLO, 1990). Les grandes infrastructures sont autant d'équipements privilégiant l'échelle large, la grande accessibilité… au détriment des échelles locales. A côté de ces lignes au tracé vigoureux, taillant à vif dans les périphéries, aucune véritable réflexion à l'échelle du quartier n'est menée. Ces vastes zones grisées « ouvertes à l'urbanisation » ne reçoivent d'autre projet que celui de les doter des équipements de base. Elles sont pensées comme des « marges successives » (DORIER, DARIO, 2016) et non comme des espaces intermédiaires en puissance, des périmètres dont il faudrait soigner la cohérence interne, dans une perspective très anachronique d'ailleurs, de « développement durable des territoires ». Elles sont de fait livrées à l'initiative privée qui, bien que souffrant occasionnellement les prescriptions municipales agit sans frein véritable. L'urbanisation périphérique, plus ou moins mesurée pendant la période de l'entre-deux guerres connaît dans les années 1950-60 une dynamique sans précédent. Un des premiers facteurs est la remarquable poussée démographique qui touche Marseille à cette époque. La population de 491 000 habitants en 1901 passe à 636 000 en 1946 (presque 150 000 habitants supplémentaires en un demi-siècle) pour atteindre 970 000 en 1971 (environ 330 000 habitants en 25 ans) soit deux fois plus en deux fois moins de temps (TIRONE et *al*., 1972). Plus spécifiquement sur la période de l'après-guerre, la population passe de 661 000 habitants en 1954 à 890 000 en 1968. Cette poussée est due en bonne partie à un solde migratoire positif lié à l'arrivée massive des rapatriés d'Algérie en 1962 (environ 200 000 dont une partie ne restera pas à Marseille).

Le jeu d'acteurs à l'œuvre dans la dynamique d'urbanisation se complexifie, avec notamment une intervention combinée du secteur privé et des pouvoirs publics (sous la forme des SEM[215]). Un mode de construction productiviste émerge, laissant une place réduite à la planification urbaine[216]. Cette dynamique se retrouve dans les rythmes de construction des logements. Entre 1955 et 1975, environ 7500 logements sont construits en moyenne par an[217] le chiffre se porte même à 10 000 au début des années 1960 (DONZEL, 1998). A ce titre, la période des années 1950-60 est considérée par certains comme l'âge d'or de la promotion immobilière marseillaise (*Ibid*.). Si dans un premier temps, entre 1955 et 1965, les logements en accession à la propriété constituent l'écrasante majorité du parc livré à Marseille, les logements sociaux prennent le relai jusqu'au milieu des années 1970 (donnant lieu notamment à la ZUP n°1 démarrée au début des années 1960). La promotion immobilière a dans un premier temps ciblé les parties solvables de la population avant de se concentrer sur les logements sociaux.

Malgré des rythmes soutenus, la production de logement ne répond pas à tous les besoins. D'ailleurs, la résorption de l'habitat insalubre n'est qu'imparfaitement réalisée jusque dans les années 1970. De nombreux bidonvilles couvrent le territoire communal tels que le camp du grand Arena, sur l'emplacement actuel de la cité de la Cayolle ou encore dans le quartier de Saint-Charles jusqu'à l'arrivée de la pénétrante (1972). A cette occasion, les déséquilibres spatiaux déjà marqués tendent à s'amplifier. Le PUD de 1959 prévoit 90 programmes sociaux

[215] Sociétés d'économie mixtes
[216] Exposition « Marseille de la ville à la métropole, un demi-siècle d'histoire urbaine » AgaM, 2012
[217] A titre de comparaison les rythmes oscillent autour de 4 500 logements par an sur la période 2008-2014 (AgaM) alors que la ville est en pleine reprise démographique. Sur les années les plus difficiles de la période 1975-1990 la production ne dépasse pas les 1 000 logements annuels

dans le nord et l'est, dont 60% pour la seule partie est. Si la partie sud compte quelques-uns de ces programmes (La Cayolle, la Soude, la Cravache…) c'est davantage au recul de l'habitat populaire que l'on assiste. Les industries traditionnelles (savonneries, huileries…) des quartiers de la Pointe Rouge, de la Vieille Chapelle ou de Montredon s'étiolent, ce qui a des conséquences directes sur la composition sociale de ces quartiers. Les ensembles de *standing* se substituent progressivement aux quartiers ouvriers spontanés[218]. Les déséquilibres ne feront par la suite que se creuser entre un nord couvert de logements sociaux, mal connectés au reste de la ville et un sud plus résidentiel (DONZEL, 1998).

Une succession des grandes opérations est projetée en périphérie, en première et surtout en seconde couronne, le but est de réduire au maximum la charge foncière (RONCAYOLO, 1996). Ceux des propriétaires, industriels… qui avaient résisté à la dynamique des lotissements de l'entre-deux guerres cédaient désormais en masse[219]. Aux vastes propriétés bastidaires succèdent les grands ensembles (copropriétés, HLM) des années 1950-60. Pour donner une idée de l'ampleur de la dynamique, J.-J. Granelle (1970) estime à 1924 hectares la surface des parcelles vendues à l'amiable pour 1954-63, c'est plus du double de l'étendue des lotissements entre 1925 et 1940. Les effets sur le prix des terrains sont considérables. André Donzel (2006) estime qu'en moyenne le mètre carré est passé de l'équivalent de 25€ en 1950 à 75€ en 1990. De façon constante entre 1954 et 1994 la croissance annuelle des prix des terrains à bâtir est environ de 5% par an (*Ibid*.) mais le taux varie fortement selon les quartiers et selon la période. Certains quartiers confrontés à une urbanisation massive connaissent une envolée des prix au mètre carré. C'est le cas des quartiers sud et notamment du quartier de Sainte-Marguerite dont la population passe de 1954 à 1968 de 4 000 à 25 000 habitants.

A titre d'exemple, nous pouvons montrer à échelle fine comment se traduit ce phénomène d'emballement spéculatif. En 1927, la « Société de Coopération Foncière » acquiert pour 400 000 francs les 50 000 m^2 environ nécessaires à la création du lotissement Coin Joli. Cette opération de lotissement résidentiel sous forme de petit pavillonnaire est alors caractéristique de toutes celles menées dans le quartier lors de la période 1920-30. trente ans plus tard, en 1956 la « SCI Parc Sévigné » acquiert pour 60 900 000 francs un terrain d'environ 75 000 m^2 nécessaire à la construction des deux ensembles éponymes. Les deux terrains sont issus du fractionnement de la même propriété et bénéficient donc de la même situation géographique. En comparant les prix à surface égale et en prenant en compte la sensible évolution de la valeur de l'ancien franc entre 1927 et 1956, le prix d'acquisition de 1956 est environ 3 fois plus fort que celui de 1927 pour un terrain similaire. La méthode mériterait d'être systématisée et plus généralement éprouvée, mais ces chiffres correspondent aux proportions évoquées par André Donzel (2006). Il y a clairement la succession d'une période d'emballement spéculatif à une première, de développement mesuré. La dynamique, si elle nourrit le secteur du BTP pendant près de trente ans engendre des effets pervers. Les terrains deviennent progressivement inabordables pour les industriels qui fuient Marseille dans les années 1970 au profit des communes périphériques (Fos, Martigues…). Aux industriels vendant leur terrain pour réaliser une plus-value s'ajoutent ceux qui ne peuvent ou ne veulent plus implanter leur activité sur la commune. Une telle « fuite » des industries aura des effets désastreux sur la démographie et les finances marseillaises dans les

[218] Certains reliquats, désormais très valorisés nous sont parvenus, tels que l'habitat cabanonier dans certains quartiers littoraux
[219] « *Cette fois-ci la défense est impossible et le calcul rationnel conduit à céder à bon prix les terrains* » aussi, « *la vente des terrains à bâtir fut pour beaucoup d'industriels, propriétaires terriens marseillais un heureux viatique* » RONCAYOLO, 1996

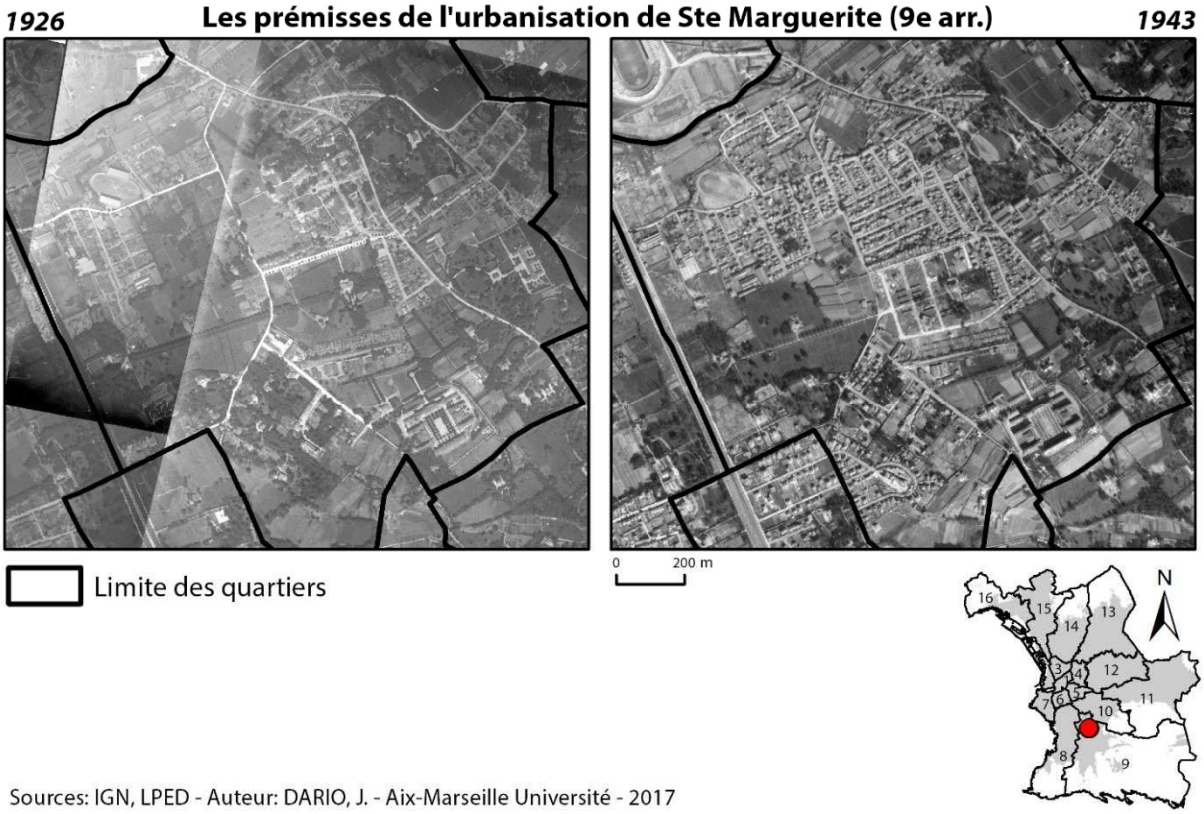
années 1970-80. Mais pour l'heure, nous assistons bien à un investissement massif d'un terroir, jusque-là en grande partie épargné. La seconde couronne est particulièrement touchée car les disponibilités foncières demeurent grandes et le prix des terrains encore mesuré.

2.3 Des quartiers massivement investis, Le secteur privé à l'initiative

Pour donner une idée précise du caractère massif de l'urbanisation des quartiers périphériques durant la période 1950-60 jusqu'à 70 nous allons nous concentrer sur certains périmètres emblématiques. Le but est ici de brosser la dynamique de l'urbanisation avant d'aborder plus spécifiquement les effets sur le plan de voirie.

2.3.1 Les « zones de desserrement » – le cas des quartiers sud de l'après-guerre

Si le plan Gréber avait projeté une urbanisation au sud, principalement autour du second Prado et du boulevard Michelet, le PUD de 1959 flèche la seconde couronne notamment dans sa partie sud. Cela concerne tout particulièrement les quartiers de Saint Giniez, Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, Saint-Tronc… Sainte-Marguerite (9ème arr.) en particulier, bénéficie de nombreuses aménités. L'accessibilité en premier lieu car le quartier est desservi par le boulevard Michelet, la présence diffuse d'industries et d'activités ensuite, encore plus nombreuses dans le quartier de Sainte-Anne de l'autre côté du boulevard. Le quartier avait connu une première vague d'urbanisation à travers les lotissements des années 1930 mais de nombreux espaces restent libres de toute construction.



Carte 54 Les prémisses de l'urbanisation de Sainte-Marguerite

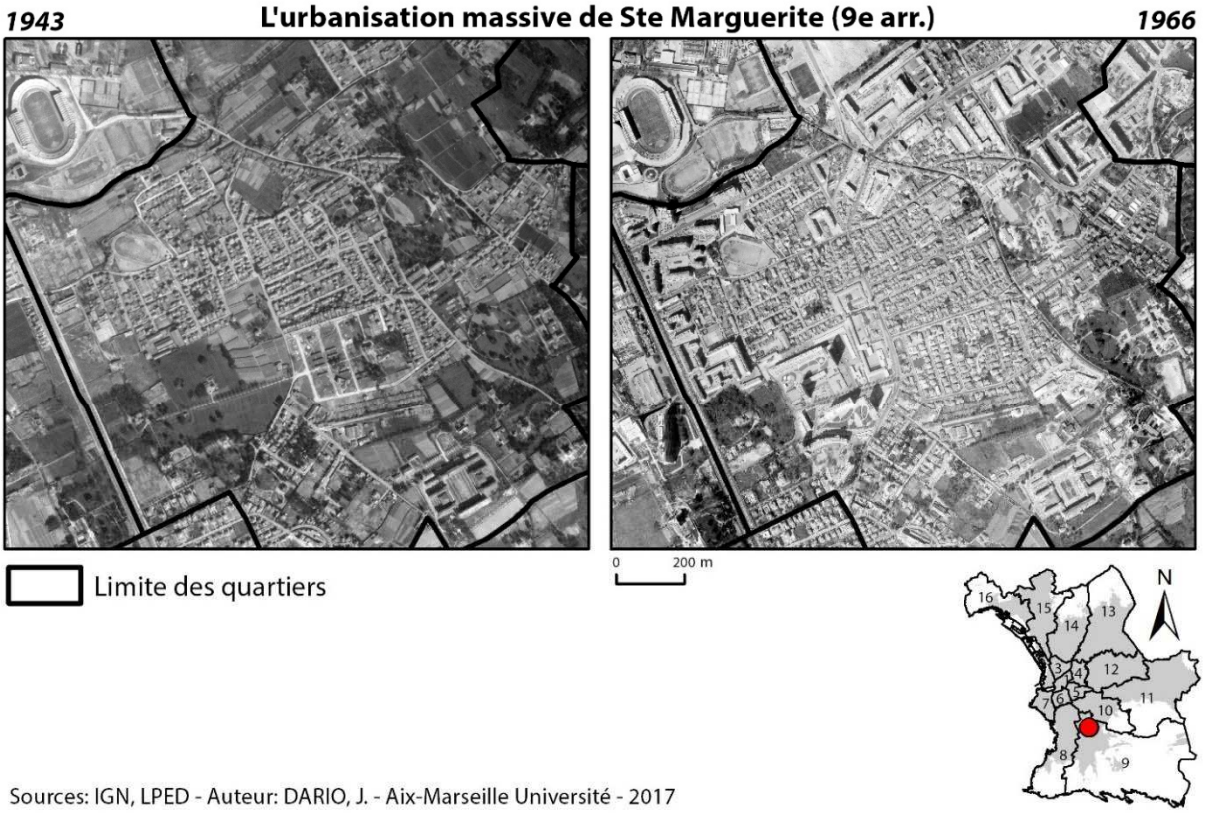
Dans les années 1950-60 les grands programmes collectifs se multiplient (en copropriété : square Michelet ~ 700 log, 1956 ; la Pauline ~ 1 000 logements, 1957, Parc Dromel ~ 600 logements, 1966… et de façon plus résiduelle en habitat social : la Cravache ~ 600 logements, 1958, Lou Trioulet, ~ 250 logements, 1954 etc.). L'urbanisation de ce secteur est globalement impensée, prenant même de court la municipalité dont la grande affaire dans les années 1950 est de trouver un terrain pour construire une école primaire (la future école Coin Joli).

Une urbanisation cadrée dans l'urgence, la quête d'un terrain pour la construction de l'école Coin Joli[220] (1953)

« *La réalisation du programme HLM dans le quartier du boulevard Michelet et la construction de logements sur le lotissement Turcat Méry (square Michelet) par la société immobilière de l'Huveaune ont conduit la ville de Marseille à prévoir la création d'un groupe destiné à recevoir l'afflux de population qui doit résulter de l'occupation de ces logements. L'administration municipale en accord avec l'inspection académique envisagea d'abord de construire le groupe sur une parcelle de terrain à détacher de la Magalone, immeuble voisin de la propriété « le Trioulet » où l'office départemental des HLM doit construire 257 logements. Mais la propriétaire se refusant à un accord amiable l'administration aurait été contrainte pour procéder à l'acquisition d'engager une procédure d'expropriation dont la lenteur était incompatible avec l'urgence du problème scolaire et dont le résultat est en général désastreux pour l'administration.* »

Prise au dépourvu, la municipalité peine à doter les secteurs nouvellement urbanisés ou en cours d'urbanisation de tous les équipements de base. *A fortiori* la planification stratégique, la réflexion autour de la cohérence urbaine… sont notoirement absents. A la décharge de la municipalité, l'urbanisation se déploie avec une rapidité fulgurante. Il suffit pour en apprécier l'intensité d'observer ce montage 1943-1966 ciblé sur Sainte-Marguerite.

[220] Délibération du CM n°53.498-U du 21 Novembre 1953 version numérisée en annexes II.7



Carte 55 l'urbanisation massive de Sainte-Marguerite

En moins de vingt ans les « vides » sont comblés et le périmètre prend quasiment sa forme urbaine actuelle. En effet, le quartier est de ceux qui absorbent l'essentiel de la poussée démographique à Marseille. Entre 1954 et 1968 la population du quartier augmente de près de 400%, et gagne plus de 40 habitants à l'hectare (TIRONE et *al*., 1972). Les ensembles en accession constituent cependant la majorité des constructions, à la différence des quartiers nords où sont situés la plupart des ensembles sociaux.

2.3.2 La « marée » de logement sociaux – le cas de la ZUP n°1 dans les quartiers nord

L'après-guerre est aussi marqué par la planification de grandes zones d'habitat social dont l'aménagement à Marseille sera à peine plus pensé que celui des zones « ouvertes » à l'urbanisation. Les 195 ZUP conçues sur le territoire français reposent sur plusieurs principes qui préfigurent le fonctionnement des ZAC[221] (MERLIN & CHOAY, 1988) : une maîtrise foncière facilitée (à travers le droit de préemption), une maîtrise d'ouvrage publique ou parapublique (sous la forme notamment des sociétés d'économie mixtes) ainsi qu'une planification *a priori* rationalisée du secteur. La forme urbaine rompt avec celles jusque-là produites. On passe « de l'îlot à la barre » suivant le titre donné à l'ouvrage de Philippe Panerai[222]. L'alignement sur rue, la façade… disparaissent au profit des grands volumes posés au milieu d'un espace ouvert. Les rocades supposées s'articuler et fournir une accessibilité optimale à ces « dalles » les isolent finalement de leur environnement proche. Les grandes infrastructures traversées de quelques passerelles sont autant de ruptures que les urbanistes tentent aujourd'hui de résorber.

[221] Institués par la loi d'orientation foncière n° 67-1253 du 30 décembre 1967
[222] PANERAI P., CASTEX J., DEPAULE J. C., 1997, *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, Parenthèses, 196 p.

Paradoxalement, ce n'est pas tant le défaut que « l'excès » de planification qui crée ici de la fragmentation et de la discontinuité. Supposés fournir un supplément d'âme aux grands ensembles, les nombreux équipements de proximité insérés au pied des grands ensembles ne créeront jamais cette « vie de quartier » projetée, escomptée par l'utopie fonctionnaliste et du reste, battue en brèche dès le début des années 1970.

A travers le PUD de 1959 la ville de Marseille projette en périphérie est et surtout nord les grands ensembles d'habitat social afin de répondre à une crise du logement, aggravée au début des années 1960 par l'arrivée des rapatriés d'Algérie. Le cas le plus emblématique est celui de la ZUP n°1 « le Canet – Malpassé » où près de 9000 logements sont réalisés entre 1961 et 1970 (Saint-Barthélémy, Picon Busserine, les Flamands, le Mail, Font Vert pour la partie ouest (Saint-Barthélémy), le parc Corot, les Cèdres, les Lauriers). La zone n'est jusqu'à la fin des années 1950 que très partiellement urbanisée. Les vastes espaces agricoles du quartier Saint-Barthélemy (Busserine, campagne Picon…) coexistent alors avec une urbanisation sous forme de lotissements suivant un tracé en « doigt de gant ». Une forme plus originale s'insère dans la partie située entre Saint-Barthélemy et Sainte-Marthe. Il s'agit d'une « campagne » où des habitations de fortune avec jardinet se multiplient au sortir de la seconde guerre mondiale pour former un vaste bidonville de près de 6000 personnes[223]. La ZUP imposée sur ce périmètre est destinée autant à répondre à la demande croissante de logement qu'à résorber l'habitat précaire (BABY-COLIN & MOURLANE, 2011). Outre les équipements de proximité, quelques voies de desserte sont réalisées[224] avant la construction d'une partie de la rocade nord (Avenue Salvador Allende notamment) entre 1974 et 1977. Malgré une planification d'ensemble, les programmes se juxtaposent les uns aux autres, sans ordre. La maîtrise d'ouvrage unique, la réflexion sur plan ne suffisent pas pour donner plus d'organisation que les zones simplement « ouvertes » à l'initiative privée. Seule différence avec elles, la présence de grandes infrastructures aux effets d'ailleurs néfastes sur la cohérence urbaine de proximité.

Un constat sur le manque de cohérence des zones d'habitat social de l'après-guerre[225] (2009)

« *Aujourd'hui, ce secteur manque fortement de cohérence du fait d'une urbanisation très rapide au gré des opportunités foncières et de la juxtaposition des cités les unes à côté des autres mais avec peu de communication entre elles.* »

2.4 En conclusion

Ce « grand écart » entre absence et hyperplanification caractérise le processus d'urbanisation à Marseille. Toutefois, quelle que soit la formule adoptée : confiance dans l'auto-organisation ou définition d'un « secteur » maîtrisé, aucune clé n'a été trouvée pour soigner la cohérence urbaine des périphéries. La croissance urbaine se fait donc dans un relatif désordre et de façon assez massive avec un cadrage plus ou moins absent des pouvoirs publics locaux. Ce constat apparaît de façon évidente si on considère au sein de ce processus d'urbanisation aux visages multiples, la constitution du plan de voirie.

[223] Soit alors le plus grand bidonville de Marseille
[224] Notamment l'avenue Saint-Paul, l'avenue Corot, le boulevard Bouge et le boulevard Jourdan
[225] CUCS de Marseille (contrat urbain de cohésion sociale) Agam / GIP : Politique de la Ville - Observatoire des Quartiers - Mai 2009 - Grand Saint-Barthélémy, Malpassé, Saint-Jérôme

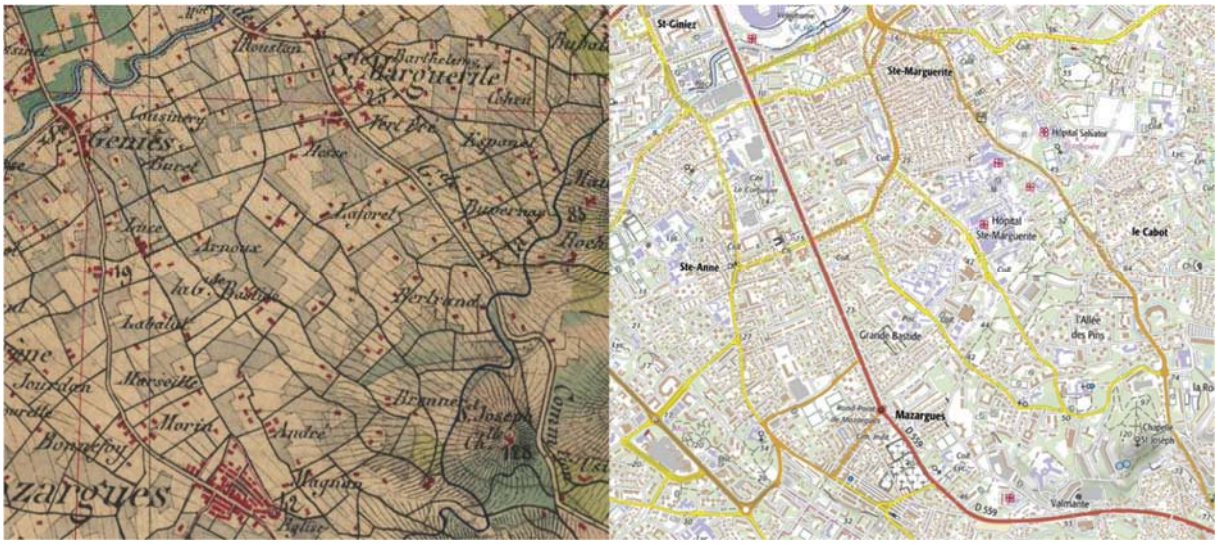
3. Morphogenèse de la trame viaire

3.1 Une permanence des tracés

Une partie importante de la trame actuelle, ses principales lignes notamment, sont des voies très anciennes[226] suivant généralement les lignes orographiques du paysage et l'hydrographie. Cette « permanence des tracés » est une constante dans la plupart des villes européennes qui urbanisent leurs périphéries au cours du 20ème siècle. A Marseille, la comparaison des plans montre une correspondance entre les anciennes traverses rurales (visibles sur un plan du 19ème siècle) et les voies actuelles. Ce réseau suit un plan en étoile en irradiant la périphérie, avec pour centre de gravité la partie anciennement urbanisée de Marseille.

Carte 56 comparaison plan 19ème / 2018 secteur Chartreux

Source : https://remonterletemps.ign.fr – comparaison de la carte d'état-major (19ème siècle) et d'un plan contemporain, secteur Saint Just / Saint Barnabé (12ème arr.)



Carte 57 comparaison plan 19ème / 2018 secteur Sainte-Marguerite

Source : https://remonterletemps.ign.fr – comparaison de la carte d'état-major (19ème siècle) et d'un plan contemporain, secteur centre 8ème – 9ème arrondissements (quartiers sud)

[226] Certaines remontant au Moyen-âge voire à l'antiquité

Le passage d'une périphérie à dominante rurale à un espace fortement urbanisé a souvent nécessité une importante reprise de ces voies. Aux traverses bordées de murs de pierres sèches ont progressivement succédé des 2x1 voies avec trottoirs afin de favoriser l'usage de la voiture à partir des années 1950. Cet élargissement des voies, accompagné ici et là de quelques « redressements » du tracé se fait de manière progressive. Si certains élargissements sont parfois réalisés par des aménageurs privés, dans l'axe des programmes immobiliers créés, c'est généralement la municipalité qui assure cette tâche. Observons par exemple le cas des chemin Joseph Aiguier et chemin de la colline Saint-Joseph (9ème arr.) à l'origine d'étroites traverses rurales desservant une partie du vaste réseau de bastide du sud marseillais. Le secteur (quartiers de Mazargues et du Cabot) est intensément urbanisé à partir des années 1950-60, mais les voies gardent longtemps l'apparence de traverses rurales dont certaines nous sont parvenues telles quelles ou presque.

Planche 16 Les anciennes traverses rurales

Photos 16-1 et 2 : la traverse Paul (8ème arr.)
Photos : LPED

Si le temps des élargissements et restructurations de la trame est particulièrement long, c'est souvent parce que la municipalité attend de récupérer gratuitement l'assiette nécessaire afin de minimiser le coût global de l'opération. Comme le prévoyait le droit de l'urbanisme de l'époque[227], il était possible au titre d'un permis de construire de récupérer gratuitement 10% de l'assiette d'un terrain (et dans les faits jusqu'à un quart) pour réaliser un projet d'intérêt général. Tout au long du 20ème siècle, la Ville use et abuse de ce droit, récupérant systématiquement et au coup par coup les bandes de terrains nécessaires aux élargissements ou même à la création pure et simple de voies. Les cessions sont plus ou moins importantes, ce qui dépend de la forme et de la taille des parcelles impactées par ce dispositif. Au cours de notre travail aux archives, nous avons vu que ces cessions étaient réalisées en masse et de façon assez systématique comme en témoignent de nombreuses délibérations extraites des archives (voir exemple délibération numérisée : annexe II.5).

[227] e) du 2° de l'article L. 332-6-1 du Code de l'Urbanisme, abrogé par décision du conseil constitutionnel du 22 septembre 2010

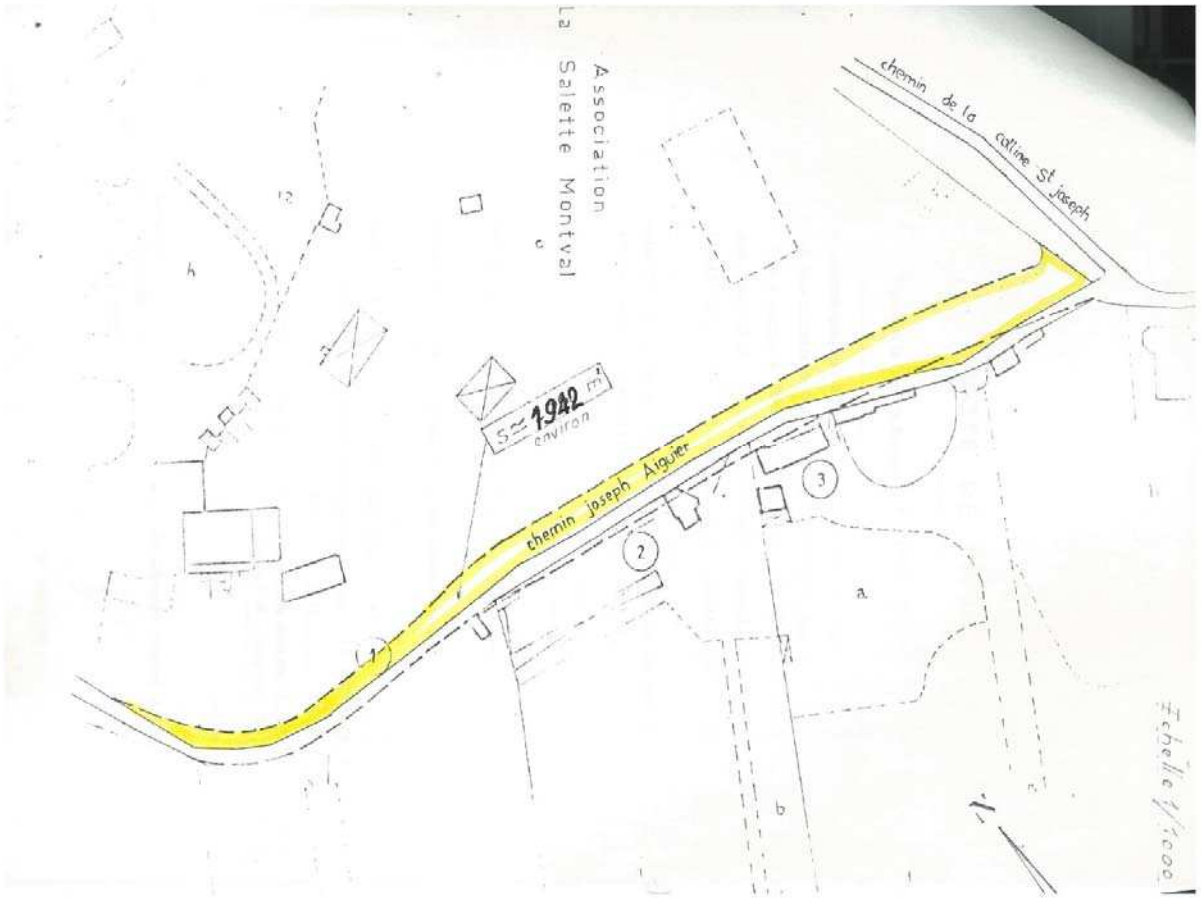


Figure 6 Plan cadastral SCI Montval (cession de terrain), 1983

Source : Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille) – numérisation d'un acte de cession du 27 Avril 1983

Des anciennes traverses comme le chemin Joseph Aiguier dans le 9ème arrondissement ont ainsi été élargies après une succession d'acquisitions, la plupart à titre gratuit. Dans le cas de la cession de la SCI Montval, matérialisée sur la figure 6, le terrain détaché équivaut à près de 1942 m², dans le cas de la résidence des pins, celle-ci ne fait que 524m² puisque la parcelle est plus petite et la partie mitoyenne du chemin de la colline Saint-Joseph ne dépasse pas les soixante mètres.

Documents sources[228] – la cession d'un terrain nécessaire à l'élargissement du chemin Joseph Aiguier[229] (1983)

« *1°/ à concurrence de 153 m², la cession sera gratuite conformément à une disposition du permis du 12 Mai 1981 autorisant la construction d'une chapelle.*

2°/ Le surplus de terrain, soit 1789m² sera cédé à la ville moyennant le versement d'une indemnité globale et forfaitaire de 444 000 Frs, indemnité de renvoi comprise »

Et de préciser que « *la Ville prendra à sa charge le rétablissement sur le nouvel alignement d'un mur de clôture conforme au règlement d'urbanisme (mur bahut de 0,70m, surmonté d'un grillage de 1m70.*) »

Sur les 1942 m² nécessaires à l'élargissement du chemin une partie seulement a pu être récupérée gratuitement (7% du total du terrain), le reste a été acquis à prix coûtant, le gain paraît

[228] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[229] Acte de cession notarié du 27 Avril 1983

donc minime. La municipalité, vigilante sur les permis de construire a donc patienté jusqu'en 1983, alors que le secteur était déjà urbanisé à la fin des années 1960[230]. Le but, au-delà de l'économie, même limitée, était aussi de s'épargner la démarche d'une négociation amiable, qui en cas de désaccord du propriétaire pouvait se muer en une expropriation pour cause d'utilité publique. Enfin, il est assez classique que la Ville assure la reconstruction de la clôture séparative dans le cadre d'une procédure d'alignement, ce qui rajoute un coût à l'opération. Après avoir acquis un nombre suffisant de parcelles, le chemin était ensuite élargi. Une large partie de la trame publique ne change donc pas fondamentalement de tracé mais est réaménagée sur ce principe, selon des temporalités plus ou moins étirées mais le passage d'une ville compacte à un vaste ensemble urbanisé a aussi nécessité une action de voirie de plus grande envergure.

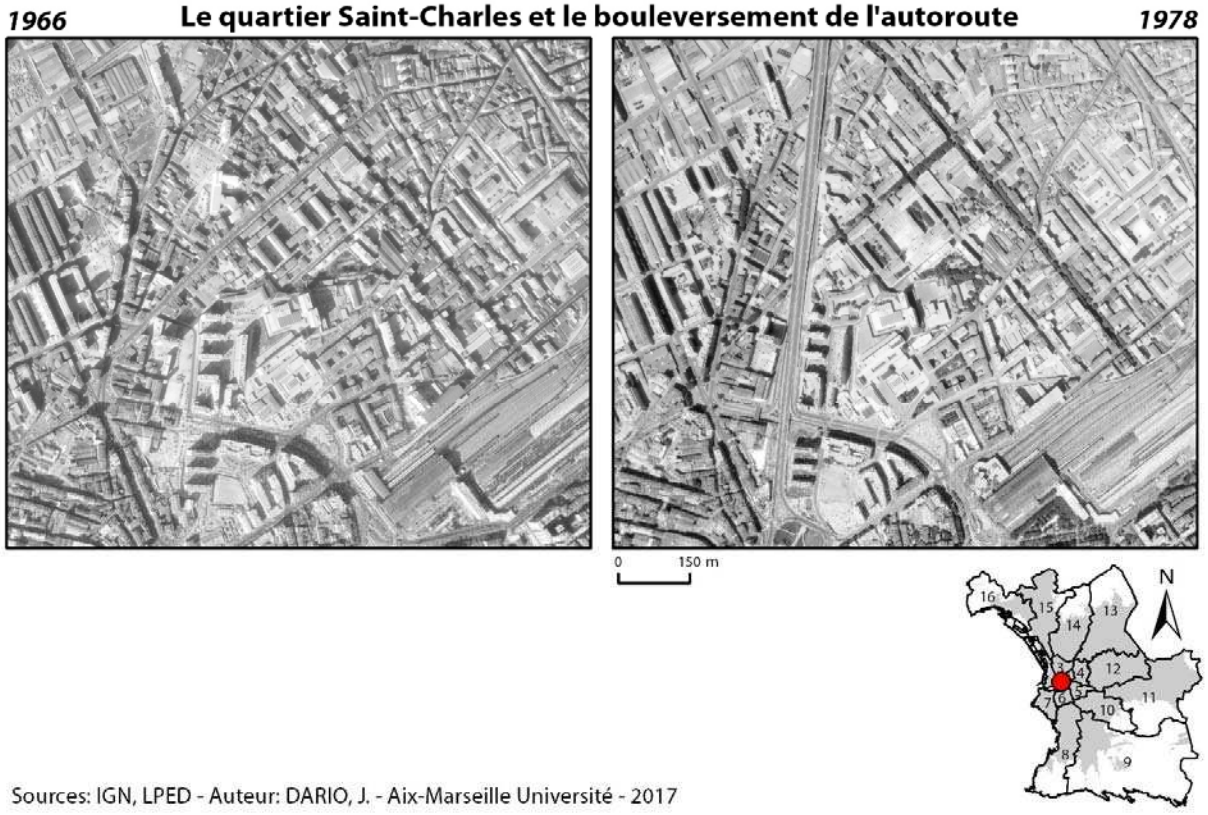
3.2 Grands projets publics – la création des voies rapides, grande accessibilité et lignes de fractures locales

Les années 1950 et suivantes voient la création à échelle nationale de grandes voies à l'initiative de l'Etat et de la municipalité. La nature des réalisations a toutefois évolué au fil du temps, comme un révélateur de la pensée urbaine du moment. Aux grands boulevards et promenades d'agrément[231] du 19ème siècle succèdent des voies tournées vers des usages résolument moins piétons. Les grands projets d'autoroutes ou de voies rapides intra-urbaines se multiplient. Planifiées par la pensée fonctionnaliste à une époque de « triomphe de l'automobile » (ASCHER, 2007, BRES, 2006), elles favorisent la grande accessibilité mais aussi la desserte des « zones » fonctionnellement homogènes aménagées au même moment (ZUP puis ZAC, Zones industrielles, commerciales…). Ces grandes voies tranchent nettement le paysage. Leur coût et leur complexité sont assumés entièrement par les pouvoirs publics. L'Etat notamment, au travers d'une politique interventionniste pilote ces grands aménagements sur l'ensemble du territoire français. Le parcellaire est donc remodelé et la trame ancienne de voirie doublée par ces voies rapides.

A Marseille, certains projets scandent la période, notamment l'autoroute est (1962) en direction d'Aubagne et Toulon ou encore l'autoroute nord en direction d'Aix-en-Provence (A7) inaugurée en 1951 puis « étirée » jusqu'au centre dans le quartier Saint-Charles (1972) provoquant l'expropriation et le déplacement de nombreux foyers.

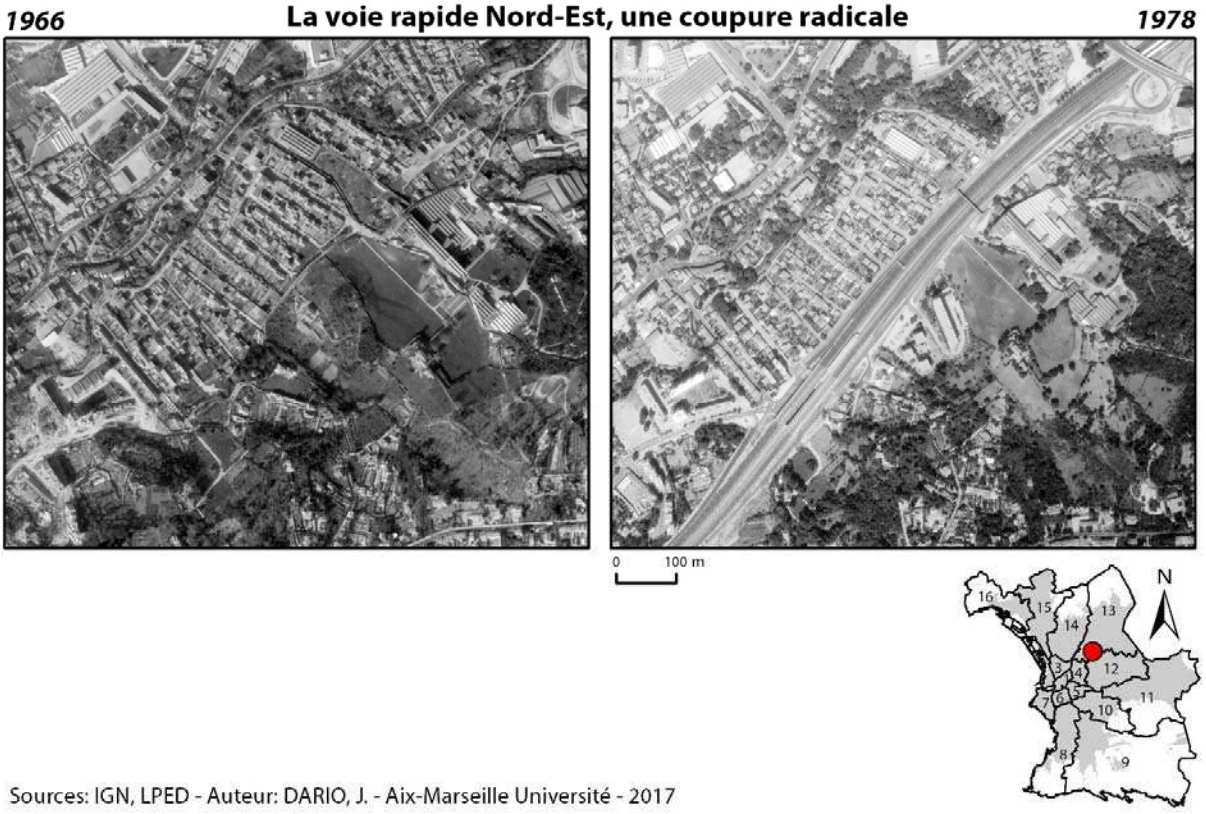
[230] Résidence château sec (500 logements, 1966, résidence des pins (800 logements, 1966), Valmante (1400 logements, 1967), la Rouvière (~2200 logements, 1967) etc.
[231] A Marseille par exemple, le Prado, le boulevard Michelet (second Prado)

Figure 7 L'autoroute nord (A7) de Marseille en 1972
Source : Exposition Marseille, de la ville à la métropole, du 24 novembre 2012 au 9 mars 2013 – AgaM



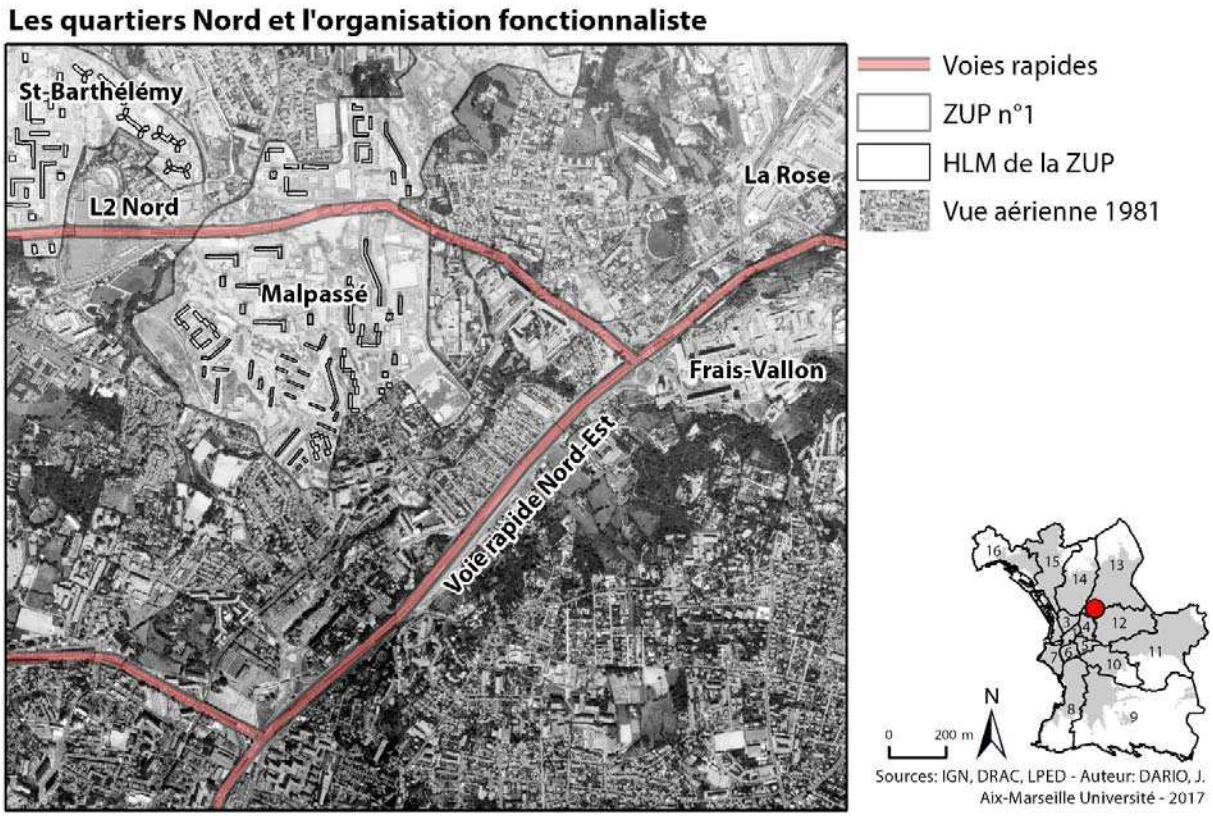
Carte 58 le quartier Saint-Charles et le bouleversement de l'autoroute

De façon identique, la construction de la voie rapide nord-est, produit un remodelage du paysage et de la trame viaire, tranchés sans ménagement. L'observation des photos ci-dessous montre la rupture que constitue une telle opération.



Carte 59 La voie rapide nord-est, une coupure radicale

Ce cas est un exemple de l'application d'une pensée fonctionnaliste puisque la voie rapide dessert directement l'ensemble de Frais Vallon et de la Rose. Elle se connecte à la partie nord de la L2 (la D4) qui elle-même fait la liaison avec l'autoroute nord et dessert les grands ensembles de la ZUP n°1 (Malpassé, Saint-Barthélémy…). L'espace est donc pensé de manière rationnelle, quitte à introduire des ruptures achevant d'isoler les ensembles nouvellement créés de leur environnement urbain proche.



Carte 60 les quartiers nord et l'organisation fonctionnaliste

La commune n'a souvent qu'un rôle secondaire dans la planification et la réalisation de ces équipements, la maîtrise d'ouvrage restant principalement celle de l'Etat. Ces grands projets ont cependant marqué et marquent encore profondément le fonctionnement de la ville, c'est un moment particulier dans la constitution de la trame viaire. Notons cependant le retard historique de certaines réalisations et en premier lieu, la rocade de contournement (la L2). Alors que la plupart des grandes villes françaises finalisent ce type d'équipement dans les années 1970, Marseille n'en dispose toujours pas à l'heure actuelle, bien qu'elle soit planifiée depuis les années 1930.

3.3 Les ZAC, un réaménagement sectorisé du plan de voirie

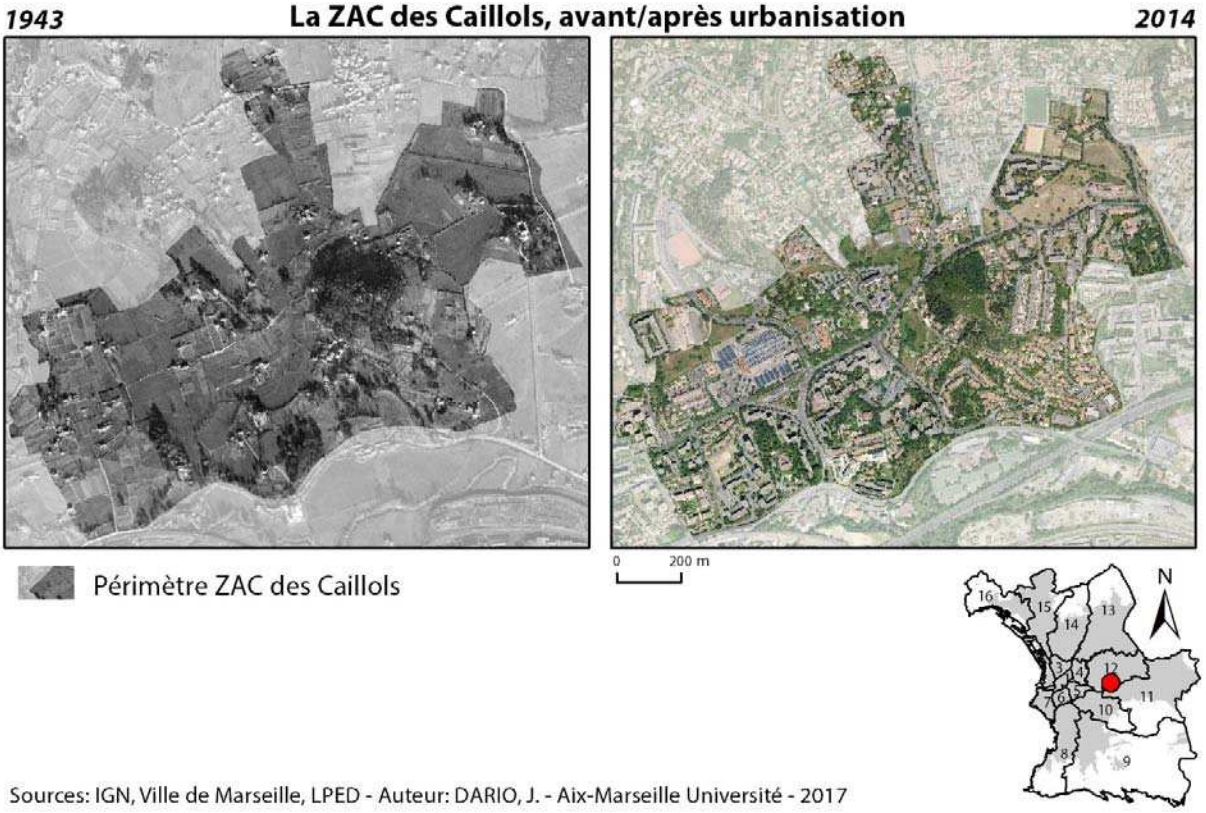
A la fin des années 1960, les ZAC sont pensées comme une suite des ZUP afin d'en corriger les effets, les plus néfastes (MERLIN & CHOAY, 1988). Si l'initiative de l'opération est généralement publique (la commune joue ici un rôle premier à la différence des grands aménagements pensés par l'Etat), le secteur privé est associé dans la conception et surtout, sur le plan financier. Cet aspect est du reste, la raison d'être première de ces dispositifs qui préfigurent les actuels partenariats publics-privés. Mais plus qu'un simple outil de financement, les ZAC sont l'occasion de réfléchir à l'aménagement d'une zone, en introduisant par exemple une meilleure articulation de la voirie de desserte, une certaine mixité fonctionnelle… à la différence des ZUP essentiellement résidentielles. La voirie est d'ailleurs souvent planifiée de manière rationnelle (malgré une reprise de certains tracés anciens) avec une place première accordée à la voiture, assez typique de la pensée des années 1960-70. Le principe des ZAC a toutefois les défauts de ses qualités car si la réflexion est menée de façon intégrée, elle ne sort finalement pas d'un

périmètre strictement défini. C'est un des travers de l'urbanisme des années 1970 et même encore actuel.

A Marseille, la politique des ZAC est aussi un moment particulier dans la morphogenèse de la trame viaire. Le plan des voies y est pensé de manière plus systématique. L'armature de certains quartiers est d'ailleurs directement issue de ces opérations.

3.3.1 Une trame plus ou moins réaménagée – la ZAC des Caillols (11ème – 12ème arr.) et la ZAC de Bonneveine (8ème arr.)

Les ZAC sont un essai de refonte du plan de voirie. Aux anciennes traverses rurales succèdent des voies de fort gabarit, organisées selon un plan rationnel. Mais l'entreprise n'est menée qu'imparfaitement selon les secteurs.

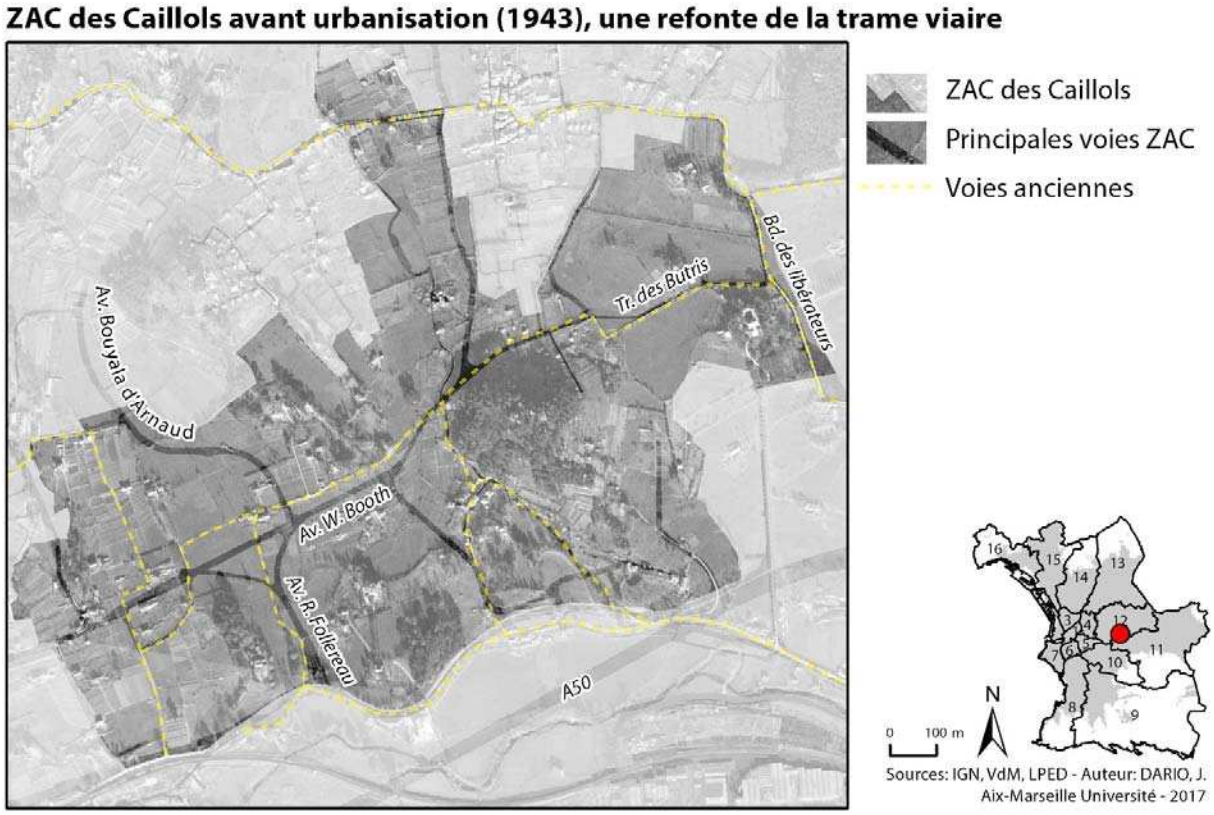


Carte 61 La ZAC des Caillols, avant/après urbanisation

La ZAC des Caillols (11ème – 12ème arr.) est créée en 1975[232] sur une superficie de 131 hectares encore à l'écart de l'urbanisation, le dispositif prévoit la création d'environ 4000 logements ainsi que divers équipements[233]. Si l'on compare la situation précédant la création de la ZAC à une photo récente on remarque qu'une partie de la trame a été créée *ex nihilo*, formant une maille rationnelle (avenue William Booth, boulevard Bouyala d'Arnaud, avenue Raoul Follereau…). L'axe principal est d'ailleurs l'avenue William Booth sur laquelle passe la ligne 1 du tramway. Mais une partie des voies reprend des tracés anciens (avenue des Butris et avenue des libérateurs),

[232] et toujours en cours, bien que son tracé ait légèrement été retouché
[233] 5 groupes scolaires, 2 collèges, un terrain de sport, une piscine municipale, 6 équipements sanitaires et sociaux et 4 équipements administratifs généraux (commissariat, mairie annexe, PTT…)

parfois sans aucun élargissement, création de trottoir… (avenue des libérateurs notamment) y rendant la circulation piétonne dangereuse et malaisée.



Carte 62 La ZAC des Caillols avant urbanisation (1943), une refonte de la trame viaire

Planche 17 Le boulevard des Libérateurs

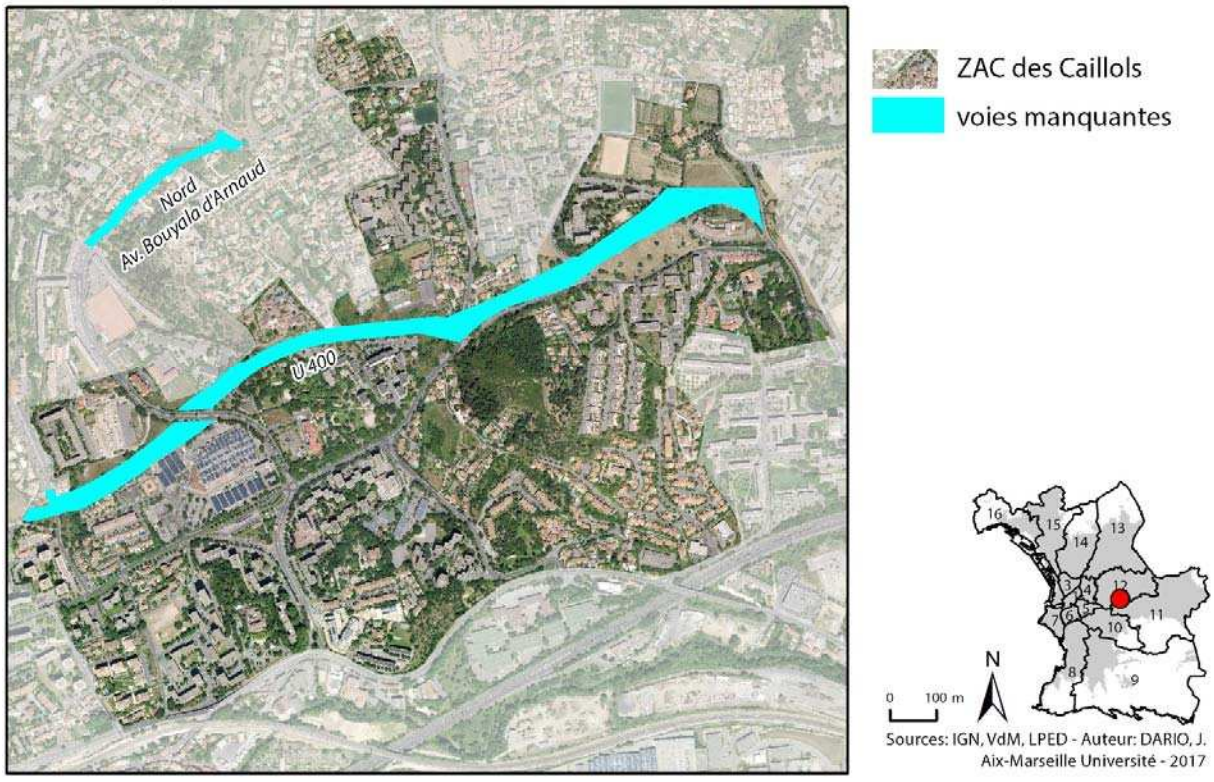
Photos 17-1 et 2 le boulevard des Libérateurs
Photos : LPED

Les voies nouvelles ainsi que les équipements publics ont fait l'objet d'une concession d'aménagement à la SOMICA[234] bien qu'une participation ait été demandée aux aménageurs privés des ensembles résidentiels de la zone[235]. La municipalité, au travers de sa SEM est le maître

[234] La SEM historique de la municipalité Devenue Marseille Aménagement et aujourd'hui la SOLEAM
[235] La Moularde, ~ 400 logements, 1972 ; Les Campanules, ~ 400 logements, 1973 ; le collet des comtes ~ 100 logements, 1972 etc.

d'ouvrage principal de l'opération. La réflexion autour des voies de liaison est ainsi menée par la Collectivité afin de donner au quartier nouvellement crée une cohérence interne. La ville gère la création de l'infrastructure, de la projection jusqu'à la conception en passant par la phase d'acquisition amiable ou par voie d'expropriation. Les tracés sont donc le plus souvent rationnels et le statut des voies public. Notons toutefois que le projet d'ensemble n'a pas entièrement été mené à bien. Certains segments n'ont pas été réalisés (partie nord du boulevard Bouyala d'Arnaud), ce qui affecte la qualité de la connexion nord-sud. D'autres voies ont entièrement été abandonnées, notamment la U 400, conçue dans les années 1960 comme un doublement de l'A50. La voie devait constituer sur environ 2 km une liaison est-ouest de première importance. L'absence d'aménagement a généré des délaissés, faisant l'objet d'études afin de « remobiliser » le parcellaire. Malgré la planification et la réalisation (partielle) d'une trame maillée, certains évoquent le caractère de « puzzle » de cet espace aux forts enjeux environnementaux, résidentiels et de transport[236].

Voies manquantes de la ZAC des Caillols

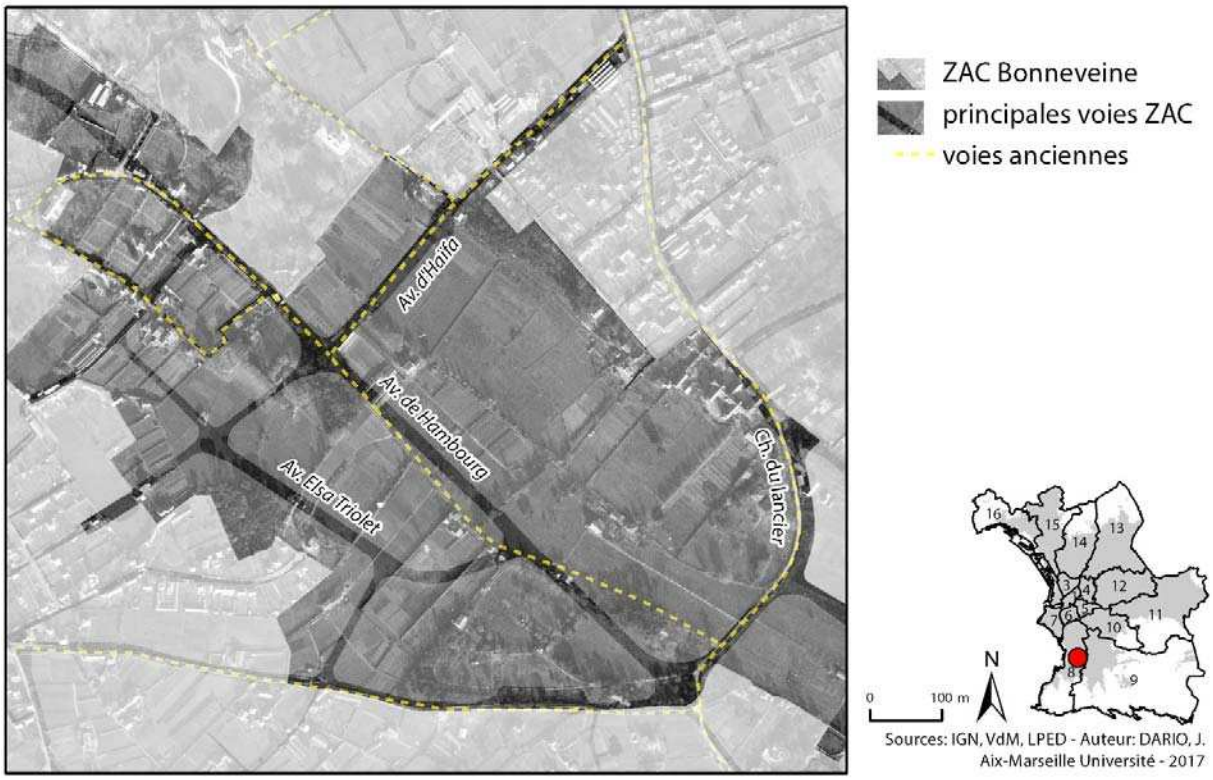


Carte 63 Voies manquantes dans la ZAC des Caillols

[236] 2014, KERN & associés, étude « mutabilité des terrains de la U400 », 122 p.

Un autre exemple que nous ne traiterons pas dans sa globalité est celui de la ZAC de Bonneveine (1972) où une partie de la trame est repensée (voies droites et à fort gabarit : avenue de Hambourg, avenue Elsa Triolet) alors qu'une autre est récupérée dans son tracé élémentaire (Chemin Du Lancier : élargissement simple, Avenue d'Haïfa : élargissement puis dédoublement)

ZAC de Bonneveine avant urbanisation (1943) une refonte de la trame viaire



Carte 64 ZAC de Bonneveine avant urbanisation (1943), une refonte partielle de la trame viaire

Dans la plupart des ZAC anciennes, généralement insérées dans des paysages à dominante rurale peu ou pas urbanisés, le réaménagement de la trame est partiel. La structure est conçue pour former une maille, ce qui donne lieu à la création de voies de fort gabarit (2x2 voies avec séparateur) mais une partie des tracés anciens soient conservés. Les voies larges au profil droit, où les changements de direction sont assurés par de grands ronds-points favorisent l'usage de la voiture. Ce type de morphologie est assez caractéristique des ZAC des années 1970-80, les plus récentes assurent un partage plus conséquent de l'espace de voirie, en réservant par exemple un espace aux transports en commun, cycles, piétons…

3.4 Des voies urbaines « au bonheur des promoteurs »

On peut considérer l'urbanisation de la première et surtout de sa seconde moitié du 20ème siècle comme un catalyseur dans la plupart des villes européennes et nord-américaines. Cette urbanisation massive, liée à une croissance démographique constante se fait majoritairement à l'initiative d'aménageurs privés, plus ou moins encadrés par les pouvoirs publics locaux. Dans de nombreuses villes, l'immense majorité du plan de voirie est issue de cette dynamique (BEZANÇON, 2004).

Ce qui est assez particulier à Marseille est la position particulièrement en retrait de la municipalité dans l'aménagement et la planification mais aussi dans le contrôle de l'urbanisation d'initiative privée. On peut sur ce point la comparer à certaines villes du « sud » de la Méditerranée (Le Caire : EL KADI, 1987, Istanbul : PEROUSE, 2017, Alger : SOUAMI, 2017, Beyrouth : FARAH, 2015, VERDEIL, 2017) et plus rarement du nord (Naples : VALLAT et *al*., 1998).

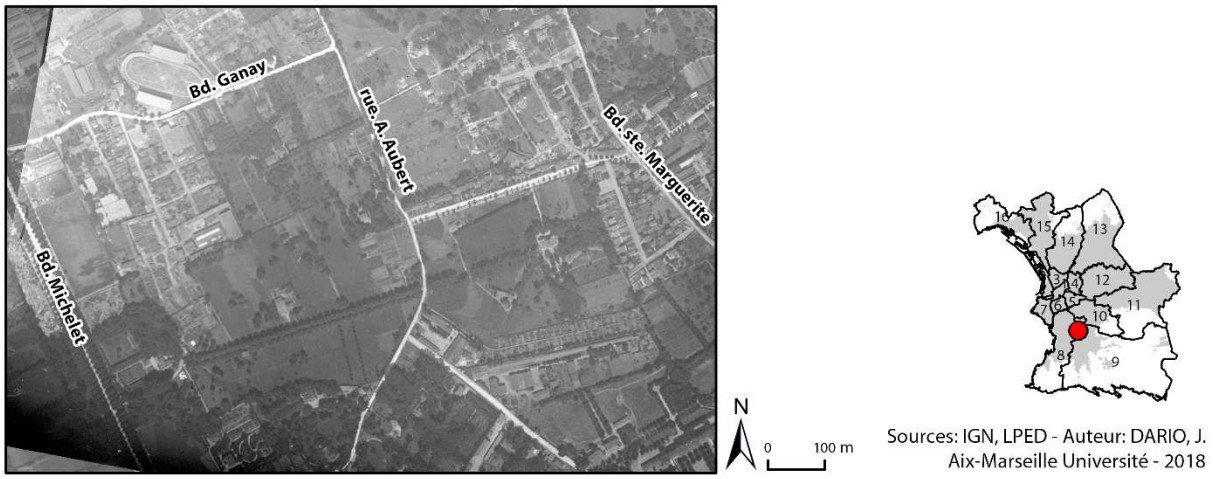
La réalisation de grandes infrastructures, l'aménagements de secteurs entiers, ce privilège accordé aux « échelles larges », assez caractéristique d'ailleurs de la pensée fonctionnaliste, cache une politique plus flottante au niveau des quartiers. Les ZAC ont permis une redéfinition de la trame sur certains secteurs. Mais en-dehors de ces périmètres, la morphogenèse de la trame est marquée par une certaine « indifférence au proche » mise en lumière par Marcel Roncayolo (1990). Cette indifférence se traduit notamment par l'absence de réflexion sur la « résille » fine, les voies de desserte locales à laquelle ne répond qu'imparfaitement et au compte-gouttes la politique actuelle des boulevards urbains multimodaux et autres voies secondaires (cf. chap. 5, 1.1). La « grande accessibilité », les projets à haute visibilité qui se multiplient dès les années 1950 à Marseille l'emportent sur l'aménagement public d'échelle locale.

On observe deux types de réalisations de voirie dans le cadre des opérations immobilières. D'une part, les voies faisant originellement partie du plan de l'ensemble, le plus souvent des voies de desserte à usage interne qui peuvent indifféremment constituer une maille ou pas (boucles, impasses…). D'autre part, les voies imposées par la Collectivité au titre des permis de construire. Ces dernières ont un rôle plus important dans le fonctionnement du quartier et correspondent généralement à une armature de niveau secondaire. Il y a donc une incohérence, un décalage entre la vocation publique de ces voies et le caractère privé de leur réalisation, ce qui nous le verrons, a de lourdes conséquences sur leur transmissibilité et leur statut (cf. chap. 6, 3.4.1).

3.4.1 Une trame « à l'économie » - l'urbanisation des quartiers sud (années 1920-60)

Dans les périphéries ouvertes à l'urbanisation dans les deux premiers tiers du 20ème siècle, la municipalité n'intervient que très peu dans l'organisation d'ensemble. Elle se contente généralement d''imposer des tracés aux aménageurs privés tout en élargissant ponctuellement d'anciennes traverses publiques. Nous avons analysé en profondeur et à titre d'exemple l'historique de la constitution du plan de voirie du quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.), permettant de chiffrer le phénomène de production privée des voies urbaines. Ce quartier est du reste l'un des plus touchés actuellement par la fermeture résidentielle.

Situation du quartier Ste. Marguerite (9e arr.) en 1926



Carte 65 Situation du quartier Sainte-Marguerite en 1926

Pour évaluer les profonds changements qui s'opèrent dans le plan de voirie, il est nécessaire de considérer la période avant la vague d'urbanisation des années 1959-60. Dans les années 1920, le paysage est à dominante rurale, seuls quelques lotissements en continuité des noyaux villageois ou latéralement au boulevard Michelet proposent un début d'urbanisation. La trame viaire est relâchée à l'extrême et les îlots de très grande taille, ce qui est adapté aux très faibles densités de la zone[237]. Seules quelques voies font la liaison entre le boulevard Michelet et le chemin de Sainte-Marguerite dont la forme sinueuse est caractéristique des traverses rurales. La situation évolue dans les années 1920-30 avec une première vague d'urbanisation sous forme de lotissements.

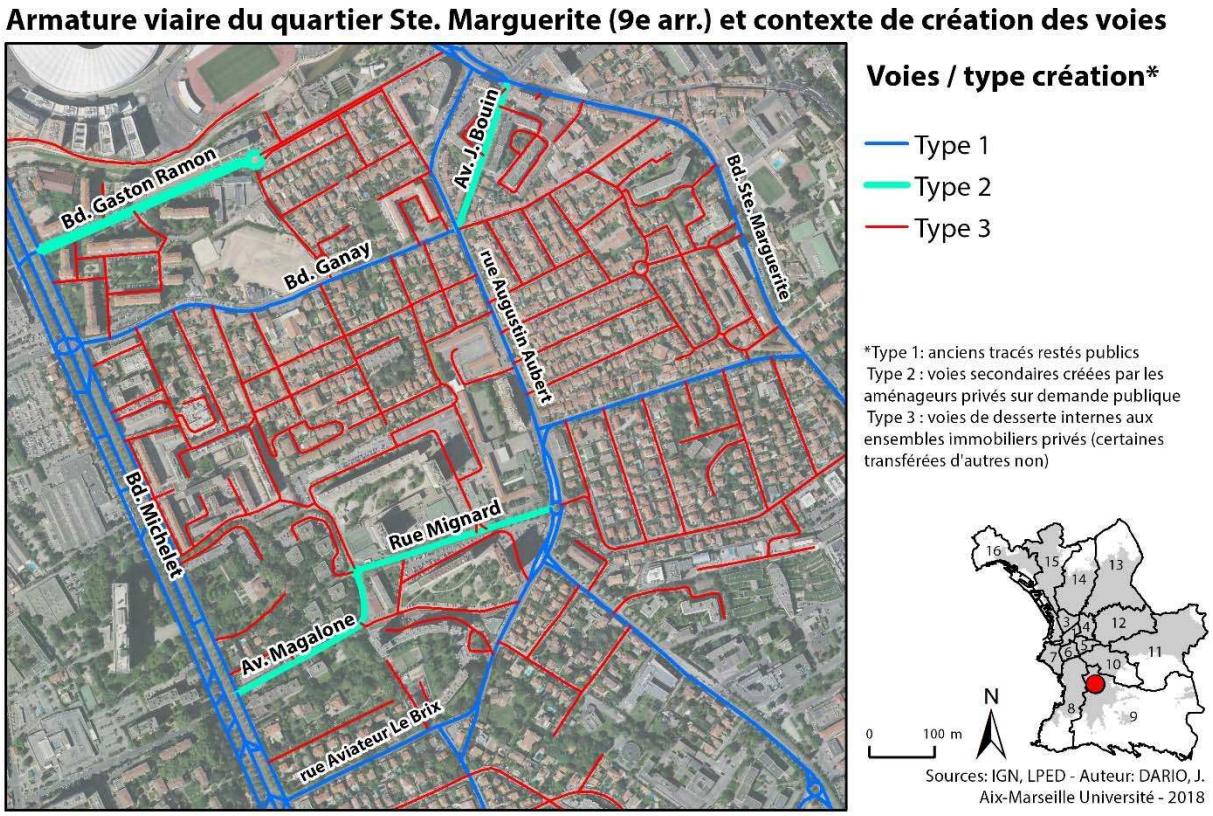
[237] Plus les îlots sont resserrés plus la surface occupée par la voirie est importante (PANERAI et *al*., 1999) or une exploitation agricole suppose des parcelles d'un seul tenant et de taille importante pour un fonctionnement optimal, la faiblesse de la trame est donc un élément adapté au paysage et aux usages du sol.

Situation du quartier Ste. Marguerite (9e arr.) en 1943 et lotissements

Carte 66 Situation du quartier Sainte-Marguerite en 1943 et lotissements

Une partie des domaines bastidaires est alors fractionnée par ventes successives aux promoteurs privés, donnant naissance à une série de « lotissements » (Barry, Coin Joli, Préboisé, Mozart, Fabre Luce…). La trame évolue alors de façon nuancée. Si aucune voie n'est aménagée par la Ville pour améliorer la cohérence du quartier (aucune liaison supplémentaire entre le boulevard Michelet et le boulevard de Sainte-Marguerite par exemple), les opérations adoptent un plan interne relativement cohérent. Ces lotissements ont pour point commun de disposer d'une trame maillée et régulière. Le lotissement Barry par exemple, relie la rue Augustin Aubert (voie publique élargie par le lotisseur) au noyau villageois de Sainte-Marguerite. Le lotissement Fabre Luce offre une double connexion intéressante entre le boulevard Michelet et le chemin Joseph Aiguier dont l'élargissement complet attendra la fin des années 1980.

Pour autant, cette trame maillée n'est pas le résultat d'un « cahier des charges » imposé par la municipalité de l'époque. Les îlots de petite taille sont adaptés aux usages piétons qui constituaient alors le principal mode de déplacement. Tout comme le tracé régulier des boulevards était adapté aux « lotissements denses » du centre-ville au 19ème siècle (RONCAYOLO, 1996). Cette maille constitue la forme optimale pour assurer l'acquisition des parcelles par les acheteurs potentiels, ce qui répond à la volonté des lotisseurs de dégager une marge de l'opération. La cohérence et la régularité des voies est donc plus une conséquence que le but recherché. Tout au plus la Ville impose-t-elle certaines conditions en matière de qualité de l'opération (trottoirs, éclairage, adduction d'eau et tout-à-l'égout… afin d'écarter le spectre des réalisations défectueuses (cf., chap. 3, 1.4.2).



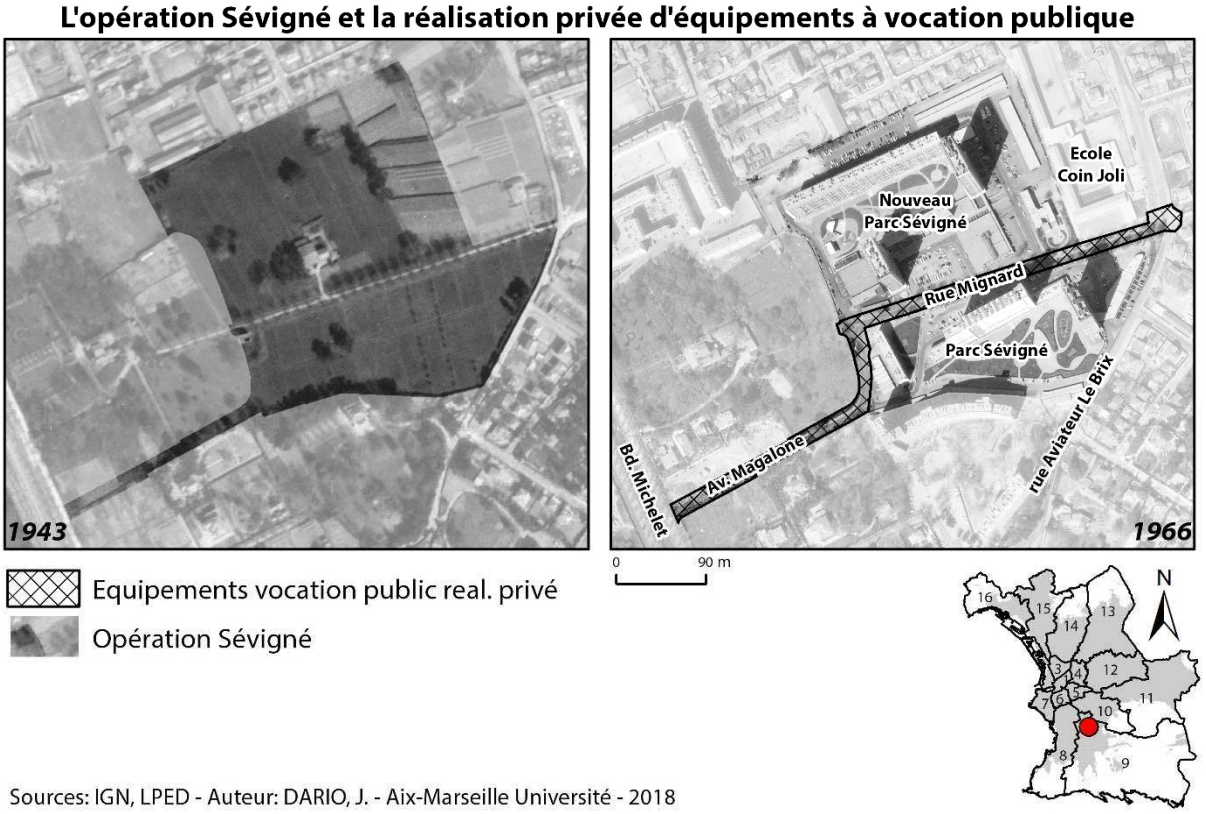
Carte 67 Armature viaire du quartier Sainte-Marguerite et contexte de création des voies

La situation évolue avec l'urbanisation massive du quartier dans les années 1950-60. Trois nouvelles connexions sont rajoutées : le boulevard Gaston Ramon entre le boulevard Michelet et le chemin de Sainte-Marguerite, l'avenue de la Magalone entre le boulevard Michelet et la rue Augustin Aubert ainsi que l'avenue Jean Bouin entre le chemin de Sainte-Marguerite et la rue Augustin Aubert. Pourtant, aucune de ces voies essentielles au fonctionnement du quartier et sa liaison avec les autres parties de la ville sont d'initiative publique. L'essentiel de la voirie de ces quartiers est d'origine privée. La municipalité en impose l'aménagement aux promoteurs dans le cadre de leurs opérations immobilières. A l'échelle du quartier de Sainte-Marguerite, nous évaluons cette proportion autour de 60% du total de son linéaire de voirie actuel[238], ce qui est considérable. Les 40% restants sont généralement d'anciennes traverses rurales gérées de longue date par la Ville.

Pour développer le cas des axes secondaires aménagés par des privés, observons le cas de l'avenue de la Magalone (carte 67) réalisée dans le cadre de l'opération du « Nouveau parc Sévigné » en 1963. Au cours des années 1950, la plupart des propriétés bastidaires qui ont résisté à la poussée de l'entre-deux guerres, sont fractionnées pour donner naissance à des programmes immobiliers. C'est le cas de la propriété Lafont (12 ha), alors cultivée dans sa quasi-totalité[239], vendue par sa propriétaire à de riches entrepreneurs désirant réaliser un premier puis un deuxième ensemble d'habitation collectif. La cession à la SCI « Société du Parc Sévigné » est

[238] Nous avons effectué un classement des voies du quartier de Ste-Marguerite en fonction de l'identité publique ou privée de leur aménageur (dont la carte 55 offre une illustration partielle). Ces éléments ont été déterminés par croisement de photos anciennes et l'observation des documents originels de la plupart des ensembles immobilier créés dans le périmètre.
[239] Le terrain est très propice aux cultures car situé sur une nappe phréatique, ce qui explique d'ailleurs pourquoi encore aujourd'hui l'arrosage du Parc Sévigné ne se fait pas avec de l'eau de ville mais directement à partir du puit « privatif »

effectuée par acte le 11 Juin 1956. Le 15 Juillet 1957, un arrêté de permis de construire[240] est délivré à la SCI pour la réalisation d'une première opération de 434 logements qui deviendra le « Parc Sévigné ». L'ensemble se connecte alors au réseau de voies existantes sans engagement particulier sur la réalisation d'une voie de liaison. La conformité de l'ensemble est délivrée le 9 Avril 1961. Un mois auparavant, le 22 Mars 1961, un second permis de construire est délivré pour la réalisation d'un second ensemble le « nouveau parc Sévigné » (576 logements) avec cette fois un engagement clair de réaliser une voie de liaison entre le boulevard Michelet et la rue Aviateur le Brix.



Carte 68 L'opération Sévigné et la réalisation privée d'équipements à vocation publique

L'arrêté de permis de construire[241] stipule que le constructeur est tenu d'assurer le premier établissement des réseaux. D'autres obligations viennent se greffer telles que la construction dans son intégralité de la voie de liaison entre le boulevard Michelet et la rue Aviateur le Brix. Le terrain de 7872m^2 correspondant à la voie (figuré hachuré sur la carte 56) est réservé à la municipalité qui est supposée en récupérer gratuitement l'assiette après réalisation. La construction doit être effectuée « dans les règles de l'art » et suivant les recommandations techniques de la municipalité qui se réserve le droit de délivrer ou non la conformité (art. 22 de l'arrêté), seule clé pour procéder à la vente des lots. De nombreux courriers de l'époque témoignent de ce suivi parfois pressant des services de la Ville (demande de réfaction des trottoirs abîmés par le chantier...)[242]. Les autres engagements au titre du permis de construire

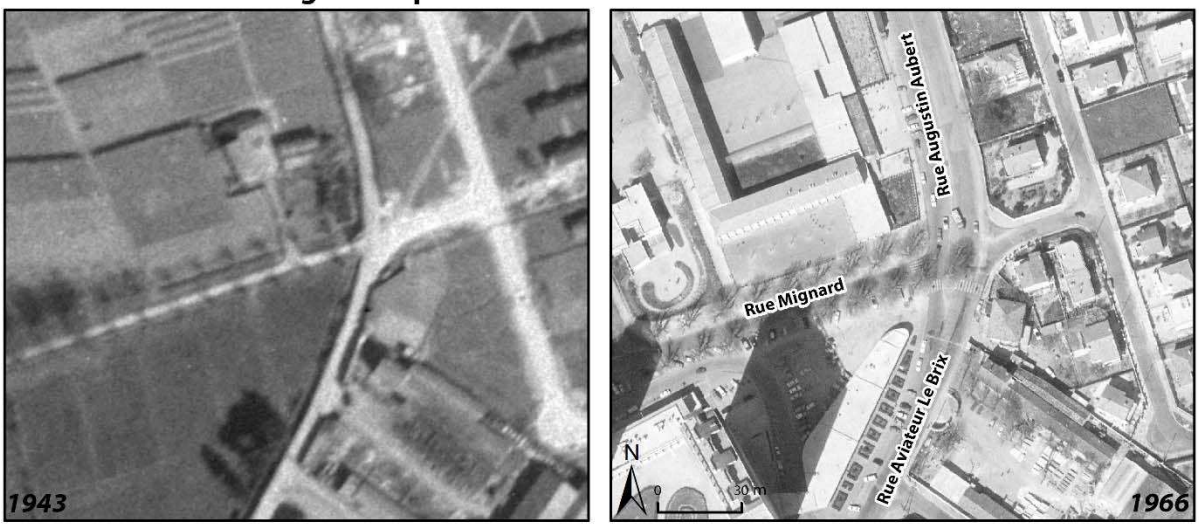
[240] ref. n°57/465

[241] Arrêté de permis de construire n°61 – 276 P du 22 Mars 1961 du « Nouveau parc Sévigné » - retranscription en 5.7

[242] Les entrepreneurs doivent en outre observer sur cette voie un second « cahier des charges », plus moral celui-là. Les frères Zographos s'étaient en effet engagé auprès de la veuve Lafont à conserver sa « belle allée d'arbres » le long de l'actuelle rue Mignard, ce qui du reste sera respecté à la lettre

ont trait à l'aménagement et la cession du carrefour entre la rue Mignard et la rue Aviateur le Brix ainsi que la cession d'une partie du terrain formant l'assiette du futur groupe scolaire Coin Joli. La municipalité réalise donc une opération blanche puisqu'elle impose la création d'une voie de liaison essentielle dans un quartier en plein développement et l'élargissement d'une petite partie de la rue Aviateur le Brix sans autre coût que le suivi des opérations. Concernant le carrefour avec la rue Aviateur Le Brix, l'arrêté de permis de construire est clair, il ne s'agit pas seulement de la cession du terrain mais aussi de l'aménagement complet du carrefour par le constructeur[243], on remarque d'ailleurs sur ce montage que les travaux sur la voie correspondent à la fin du chantier du « Nouveau parc Sévigné ».

L'aménagement privé du carrefour de la rue Aviateur Le Brix



Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 69 L'aménagement privé du carrefour de la rue Aviateur Le Brix

Les deux autres liaisons évoquées précédemment (boulevard Gaston Ramon et avenue Jean Bouin) (carte 67 type 2) apparaissent selon le même procédé. Le boulevard Gaston Ramon est réalisé dans le cadre de l'opération du square Michelet (~700 logements, 1956) par la Société Immobilière de l'Huveaune (qui élargit aussi l'entrée du boulevard Gustave Ganay) et l'avenue Jean Bouin dans celle du square Jean Bouin (~300 logements, 1955) La forme urbaine du quartier étant globalement arrêtée à la fin des années 1970, aucun autre aménagement majeur de la trame viaire ne sera fait jusqu'à aujourd'hui.

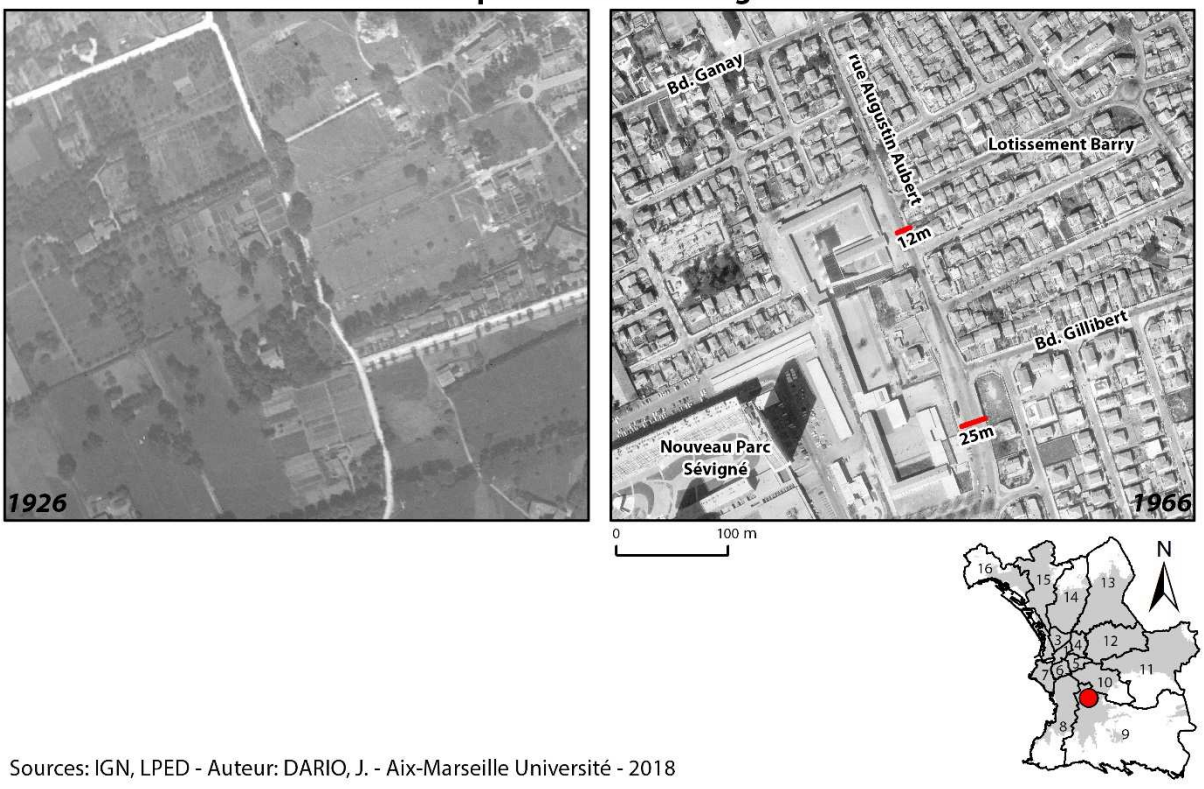
La livraison d'équipements à vocation publique et/ou la cession gratuite de terrains est une participation communément réclamée par la Ville aux constructeurs privés, dont le coût est supposé couvert par la marge générée par l'opération. Celle-ci se fait donc au bénéfice exclusif de la municipalité supposée prendre le relai avec l'entretien *a posteriori* des équipements. A charge pour elle de mener à bien le transfert de propriété. Soulignons que ce mécanisme « testé » à l'époque des premiers lotissements pavillonnaires périphériques est assez commun en urbanisme, y compris aujourd'hui. Certains auteurs travaillant sur d'autres terrains (lyonnais notamment) parlent même d'un « chantage au permis » assumé par les collectivités (MAURICE, 2014). Ce qui est plus particulier à Marseille est la question de la récupération *a posteriori* des voies. En effet, si la réalisation physique de ces axes ne rencontre aucun obstacle administratif

[243] Dans les années 2000, ce carrefour a été réaménagé par la Collectivité sous forme de rond-point

ou technique, le contrôle de la municipalité étant relativement assidu sur ce point, le transfert de propriété sera lui, moins évident (Avenue de la Magalone / Rue Mignard : livrées en 1963, transférées par acte en 1972, Boulevard Gaston Ramon : livré en 1957, transféré par acte en 1961, Avenue Jean Bouin, livrée en 1955, transférée en…2014), mais nous reviendrons plus longuement sur cette problématique au cours du chapitre 4.

L'évolution de la trame se fait davantage par élargissements successifs des axes existants que par des créations complètes. Moins coûteux, plus faciles à imposer aux aménageurs, ces réaménagements se font au gré des opérations privées, générant parfois des profils hétéroclites. Les opérations menées sur la rue Augustin Aubert sont sur ce point un assez bon exemple. On observe sur le cadrage de gauche (carte 70, ci-dessous), la largeur originelle de la traverse avant urbanisation du quartier). Sur le cadrage de droite (1966), un premier élargissement de la partie nord de la rue est visible. Celui-ci a été réalisé par la société qui aménage à la fin des années 1920 le terrain du lotissement Barry. La partie sud, soit à partir du croisement avec le boulevard Gillibert garde son état initial de traverse étroite. Ce n'est qu'au moment de la réalisation du Nouveau Parc Sévigné en 1963 que sa largeur est portée à 25m avec séparateur. Dans la première tranche datant des années 1930, la voie est donc élargie à 12m, dans la seconde des années 1960, la voie fait environ 25m avec séparateur central. A aucun moment la municipalité n'est intervenue autrement que pour contrôler les travaux, il n'est donc pas étonnant d'observer une irrégularité de profil sur le tracé de la voie.

La diversité de profils de la rue Augustin Aubert



Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 70 La diversité de profils de la rue Augustin Aubert

Notons que ce manque d'unité est aujourd'hui préjudiciable aux projets urbains puisque la future ligne de tramway sud, prévue sur cet axe suppose un élargissement de la partie au nord du boulevard Gillibert, et une expropriation des villas situées en bordure prévue par une réservation au PLU (carte 71, ci-dessous).

Emplacements réservés de voirie sur la rue Augustin Aubert

Carte 71 Emplacements réservés de voirie sur la rue Augustin Aubert

Pour résumer, la trame principale du quartier n'a que peu évolué depuis le début du 20ème siècle en dépit d'une urbanisation massive. Le tracé des anciennes traverses rurales forme le squelette de ce quartier. Tout le reste (voies de desserte internes, liaisons secondaires) a été aménagé par des constructeurs privés, souffrant dans de plus ou moins grandes proportions, les obligations de la Ville, qui de son côté n'a réalisé aucun aménagement majeur pour mailler le quartier. Ce fonctionnement s'applique à la majorité des périphéries marseillaises urbanisées à partir de l'entre-deux guerres. L'étude des documents de planification de l'époque traduit selon nous bien cette « indifférence », ce défaut de réflexion sur le plan d'échelle fine. En effet, les plans directeurs de l'époque ne prévoyaient que les axes principaux et une ouverture presque sans frein à l'urbanisation (cf. chap. 3 2.1) L'amélioration de la trame du quartier se fait au coup par coup et de façon « opportuniste ». S'il économise les deniers publics, du moins pour la phase du premier établissement, ce système porte en lui le germe d'une importante problématique : celui du (non) transfert de propriété et du statut de ces voies (cf. chapitre 4). Nous allons d'ailleurs voir que ce mode d'urbanisation s'applique aussi sur des périmètres plus récemment investis.

Conclusion du chapitre 3

Le questionnement principal de cette recherche porte sur plusieurs aspects de la morphogenèse des voies. Il s'agissait d'abord de déterminer quelles formes de voirie ont été générées à travers le processus d'urbanisation périphérique du début du 20ème siècle jusqu'à nos jours. Nous avons observé les principaux acteurs de cette fabrique et le rôle qu'ils ont joué en fonction des profils de voies créés. Une question essentielle est de déterminer dans quelle proportion la morphogenèse des voies a été à l'initiative du privé, ce qui renvoie à la question ou plutôt au profil de la ville libérale. Pour étayer cette affirmation nous avons étudié en profondeur la morphogenèse de la trame viaire, en classant chaque cas dans une typologie.

Il y a d'une part les tracés anciens dont la permanence constitue un élément stable du paysage. La municipalité s'est souvent contentée d'en élargir le tracé pour adapter les voies à l'usage généralisé de l'automobile. Mais les élargissements ne sont pas systématiques, notamment dans les périphéries lointaines où les problèmes de circulation sont souvent importants. A cette trame ancienne a été superposée sous l'impulsion de l'Etat, un réseau à grande vitesse (autoroutes nord, est, voies rapides internes…) pour partie inachevé[244]. Si ces voies assurent la grande accessibilité, elles introduisent des ruptures à échelle fine, des « coupures » (HERAN, 2011) difficiles à résorber. La politique des ZAC, qui se sont multipliées à partir de la fin des années 1960 dans les limites communales a généré localement une trame maillée. Bien que ces périmètres bénéficient d'une certaine cohérence, leur principal défaut est leur caractère sectorisé et donc partiel. Pour résumer, l'action publique en matière de voirie peut s'observer comme la juxtaposition de grandes infrastructures et de secteurs, complétée de quelques « retouches » sur des anciennes voies. Il manque historiquement un échelon dans le projet d'ensemble, ce que confirment nombre de documents et en premier lieu le plan de déplacement urbain[245].

Une des conclusions principales de notre travail d'archive et la consultation de plusieurs dizaines de cas de création de voies, d'ensembles résidentiels de la première moitié du vingtième siècle est le caractère majoritaire de la production privée du plan de voirie. Les voies de desserte et bon nombre de voies secondaires ont été produites à l'occasion d'opération immobilières, la Collectivité se contentant dans le meilleur des cas d'imposer des tracés. L'exemple du quartier de Sainte-Marguerite est sur ce point édifiant, avec près de 60% du linéaire de voirie issu de la promotion privée. Bien que la « coproduction » public privée soit finalement commune, ce surrecours aux aménageurs privés traduit un défaut historique de planification en amont. Les obligations imposées ponctuellement aux promoteurs dans la réalisation d'équipements publics ne suffisent pas à accompagner le développement de la ville. La planification stratégique apparaît comme le parent pauvre de l'aménagement à Marseille, ce que traduit aussi la gestion flottante de ce socle de voies privées comme nous allons le voir dans le chapitre suivant.

[244] C'est le cas de la rocade interne (la L2). Si le tronçon Est est actuellement (2018) en cours de finalisation, ce n'est pas le cas de la LINEA (tronçon nord) et sud (Boulevard Urbain sud) dont les travaux n'ont pas même débuté.
[245] PDU Marseille Provence Métropole, 2013-2023

CHAPITRE 4

LA GESTION MUNICIPALE DES VOIES, UN SYSTEME D'ARRANGEMENTS LOCAUX

Introduction du chapitre 4

Il nous a semblé essentiel dans le chapitre précédent d'évoquer les conditions de création des voies car celles-ci jouent, un rôle premier sur leur statut futur. Si dans le cas d'une réalisation publique ou parapublique (Etat, commune, SEM…), la destination de la voie semble évidente[246], l'issue est plus variable si elle a été aménagée par un acteur privé. Le transfert de propriété n'est dans ce cas, pas automatique. La gestion peut passer au public ou au contraire rester privée. Ces situations ne sont pas neutres, leur répétition laisse observer à la longue une « politique » de gestion et des tendances. La récupération plus ou moins systématique de l'assiette des voies pour laquelle ont opté de nombreuses villes en France (cf. chap.4, 4) témoigne d'une politique volontariste. Au contraire, la faiblesse des reprises (assez caractéristique de Marseille) renvoie à un modèle de gestion plus lâche. Dès lors se pose la question des moyens utilisés pour déterminer la nature de cette « politique ». Celle-ci résulte autant d'éléments formalisés, au travers par exemple d'une délibération publique, d'un courrier d'élu, de responsable de service… que des faits eux-mêmes. C'est ici que nous réintroduisons la notion « d'impensé », chère à Marcel Roncayolo. La somme des renoncements, des oublis, des approximations… est autant porteuse de sens que les actions concrètes, fruit d'une politique maîtrisée. L'ensemble de ces éléments contribue à façonner la géographie actuelle du domaine public de voirie et son négatif, la trame de voirie privée.

La notion de « politique » peut prêter à confusion puisqu'elle fait la part belle au « gouvernement », soit la Collectivité et ses choix. Une même entité administrative peut être le théâtre d'intérêts antagonistes (entre services, directions…). D'autre part, le fait qu'une voie intègre ou non le domaine public ne résulte pas tant d'une décision unilatérale que d'un processus multiacteurs, d'une gouvernance complexe. Chaque entité (mairie centrale, mairie de secteur, aménageurs privés, comités de quartier et *de facto* associations de propriétaires…) joue un rôle différent. Ces rôles peuvent être convergents ou contraires en fonction des intérêts propres à chacun. Si l'objectif de la Collectivité est de récupérer la propriété d'une voie pour y conforter un projet d'intérêt public, la finalité des propriétaires peut être au contraire de la conserver afin d'en privatiser l'usage. Dans ce cas il y a divergence de but et d'intérêt. A l'inverse, il peut être profitable pour les propriétaires de laisser la propriété d'une voie et avec elle, toutes

[246] Nous verrons que depuis l'apparition de la Communauté Urbaine MPM en 2000 ce n'est pas toujours le cas.

les charges et responsabilités qui y sont attachées (cf. annexes I.5), dans le cas où la Collectivité montre un égal intérêt, la convergence d'intérêt est alors entière. La voie en tant qu'élément fonctionnel constitue un enjeu qui évolue en fonction des acteurs, de la situation géographique et de l'époque.

Si l'identité des acteurs est relativement stable dans le temps à l'exception des entités émergentes que sont les intercommunalités depuis la décentralisation, c'est plutôt le rôle de chacun qui tend à se redéfinir. C'est le cas par exemple des associations de propriétaires (cf. chap. 6, 2.1). Ou encore, le passage d'une gestion des voies exclusivement municipale à une gestion par la communauté urbaine depuis 2000 a provoqué une redéfinition de l'action publique avec des conséquences importantes sur la politique d'intégration et d'entretien des voies (cf. chap. 5, 2.2). Cette évolution des intérêts, du positionnement de chaque acteur vis-à-vis de la gestion des voies, traduit comme nous le verrons une définition multiple, complexe de l'espace public.

Nous traiterons donc dans ce chapitre de la gouvernance des voies urbaines à l'époque de la gestion municipale avec en premier lieu, la politique d'intégration (publique) des voies créées par les aménageurs privés. Ensuite, nous aborderons les jeux d'acteurs divers expliquant l'héritage d'une large trame privée. Chaque acteur (public ou privé) doit être défini dans son rôle, sa posture en même temps que leur rapport aux autres. L'ensemble forme un système, un équilibre cohérent et historiquement marqué.

4. Les voies privées à Marseille : de l'ampleur exceptionnelle du phénomène à une inversion de la tendance

Certaines sources anciennes permettent de saisir l'ampleur du phénomène des voies privées à Marseille au tournant des années 1950. A la suite de son élection à la mairie de Marseille en 1953, Gaston Defferre réclame un rapport au service des biens communaux sur l'état du domaine public de voirie. Marseille connaît alors une intense dynamique d'urbanisation et le problème du statut des voies nouvellement créées commence à se poser avec acuité. Présenté au cours de la séance du 26 Juin 1954[247], le rapport émet des chiffres aux proportions surprenantes[248].

Extrait d'archives[249] - Un premier rapport sur la proportion de voies privées à Marseille (première partie)[250] (1954)

« *La voirie de notre ville comporte autant peut-on dire de voies non classées ou privées que de voies classées dans le domaine public communal.*

Un recensement de ces voies fait ressortir :

453,939 km de voies classées (voies urbaines, chemins vicinaux, chemins ruraux reconnus)

411,394 km de voies non classées (voies urbaines ou de lotissements, chemins ruraux non reconnus)

Soit une proportion de 52% pour les voies classées et de 48% pour les voies non classées.

Si l'on se borne aux voies urbaines et de lotissements, c'est-à-dire si l'on exclut les chemins vicinaux et ruraux, ces proportions sont respectivement de 35% et de 65%. »

…

Les « voies non classées » correspondent aux voies reconnues de statut privé, les « voies classées » sont celles régulièrement intégrées dans le domaine public de voirie[251]. Le premier rapport (52% - 48%) confond tous les types de voies, le second (35% - 65%) distingue les voies urbaines des chemins vicinaux. Nous retiendrons ce dernier dans la mesure où il exclut tous les tracés présents dans les massifs communaux (Calanques, massif de la Nerthe…) non traités dans ce travail.

65% de voies privées, la proportion peut sembler considérable, elle n'est pourtant pas illogique. Elle est la conséquence de cette urbanisation périphérique majoritairement d'initiative privée. On peut se demander à quoi correspondent concrètement ces chiffres à l'échelle des quartiers. Selon nous, les 35% de voies publiques regroupent la plupart des voies de l'hypercentre (du 1er au 7ème arrondissement) dont certaines très anciennes ont été intégrées de longue date[252] ainsi que l'armature primaire, le « squelette » des quartiers périphériques, urbanisés au cours du 20ème

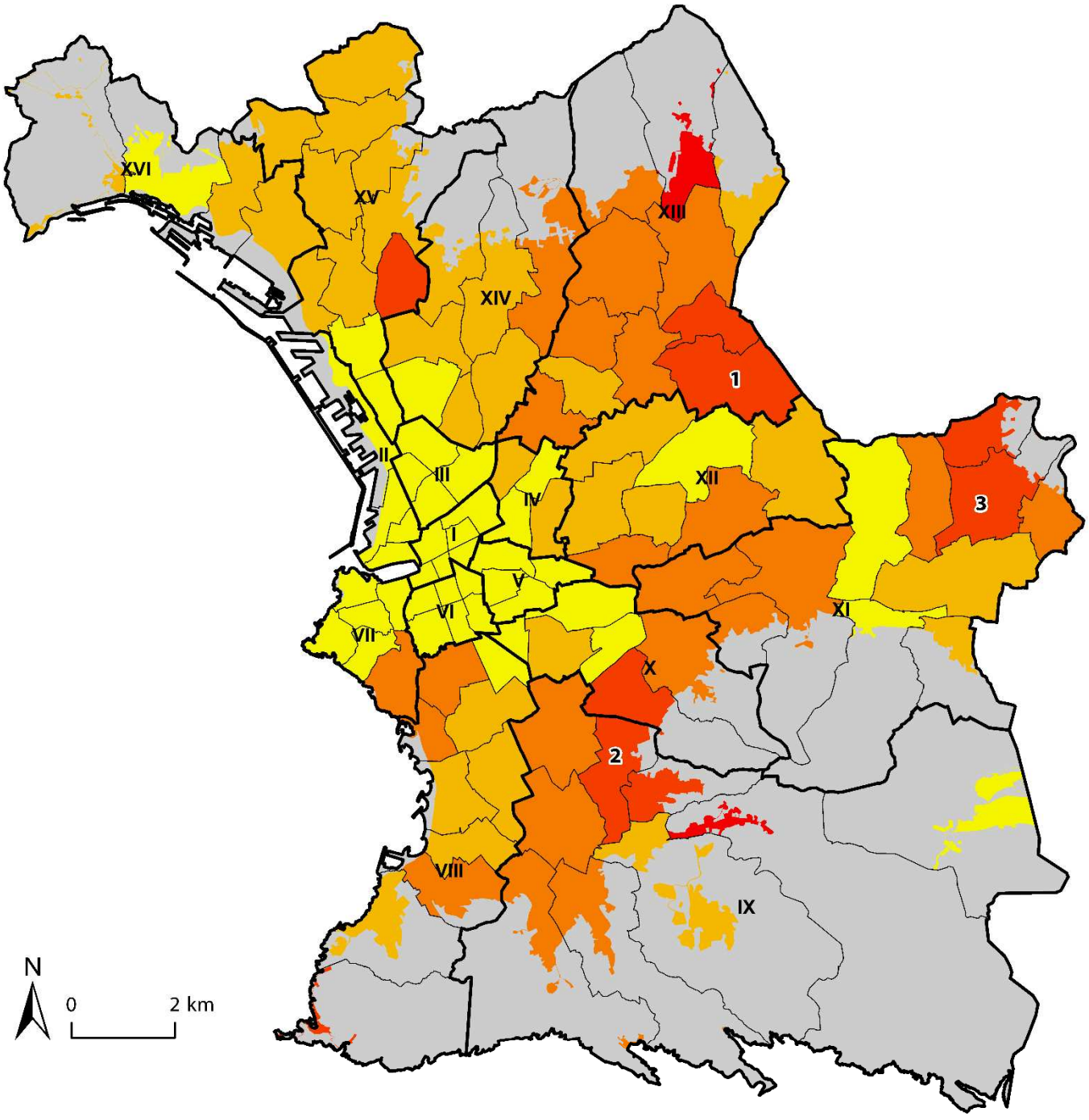
[247] Délibération du conseil municipal de Marseille du 26 Juin 1954, ref. n°54/317/U
[248] Rapport du service des biens communaux (version numérisée annexes I.3.1) – Pôle Domaine – enrôlé dans la séance du 26 Juin 1954 du Conseil Municipal de Marseille – Fonds des délibérations municipales (1950-60) aux archives départementales.
[249] Archives départementales – fonds des délibérations municipales (1950-1960)
[250] Délibération du conseil municipal de la Ville de Marseille du 26 Juin 1954, Ref. n°54/317U
[251] Des listes étaient régulièrement tenues et mises à jour avec notamment indication de la délibération actant le transfert, le nom de la voie, la longueur exacte transférée etc.
[252] On peut toutefois nourrir quelques doutes sur les faubourgs urbanisés au 19ème siècle sous forme de lotissements denses (quartiers Chave, Baille, le Rouet...), la plupart ont été intégrées tout au long du 19ème mais on peut s'interroger sur l'ampleur du reliquat de voies privées dans ces périmètres. Dans tous les cas l'immense majorité de ces voies ont désormais publiques, ce qui témoigne à un moment ou à un autre d'une intégration

siècle. Le terroir marseillais est en effet parcouru de traverses dont le caractère public ne fait aucun doute. En revanche, tout le reste, c'est-à-dire les voies issues d'opérations privées ont gardé leur statut d'origine. Comment expliquer sinon cette proportion considérable (65%) de voies privées ? Ce chiffre correspond d'ailleurs aux traitements effectués sur certains quartiers test et notamment Sainte-Marguerite (cf. chap. 4, 3.4.1). Nous avions évalué la trame d'origine privée à environ 60%[253] contre 40% constitué notamment par ce fameux « squelette » de voies publiques. Il y a tout lieu de penser qu'au tournant des années 1950 aucune de ces voies ou presque n'a été intégrée et la situation est identique pour la majeure partie de la seconde couronne, massivement investie par les lotissements.

Si on compare l'immense proportion de voies privées au tournant des années 1950 à celle d'aujourd'hui, on doit reconnaître que le rapport s'est plus qu'inversé. 28% des voies à Marseille sont privées (cf. chap. 2, 4). On passe donc environ d'un rapport 1/3 de voies publiques 2/3 de voies privées dans les années 1950 à l'exact inverse 60 ans plus tard. Mais ce chiffre doit être nuancé de deux façons. Par différenciation entre secteurs infracommunaux et par comparaison avec d'autres grandes villes.

[253] Pour nuancer, reconnaissons toutefois que notre chiffre sur les voies privées comprend des voies issues de programmes postérieurs aux années 1950 (ensembles de moyen et grand collectif notamment). Si l'on compare les voies de lotissements présents au début des années 1950 au « squelette » public, la proportion de voies privées doit donc être revue à la baisse. Le but de cette comparaison n'est toutefois que de donner un ordre de grandeur

Proportion de voies privées par quartier à Marseille en 2014



% de voies privées / quartier*

- 0 - 16
- 16 - 33
- 33 - 49
- 49 - 66
- 66 - 82

Données de cadrage

- Limites communales
- Arrondissements
- Espace non bâti

* Ce pourcentage correspond à la proportion de voies privées rapportées au total de voies de chaque quartier. La valeur est calculée à partir de la longueur du linéaire (en m) et non à partir du nombre de tronçons

Méthode de discrétisation: intervales égaux

Sources: IGN, LPED, VdM, MPM, GMES Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 72 Proportion de voies privées par quartier à Marseille en 201

L'effort d'intégration a été très inégal selon les secteurs. Aux 6,5% de voies privées sur le total de la voirie des arrondissements centraux[254], on peut opposer les 31% des arrondissements périphériques[255] avec des quartiers tels que les Olives (note n°1 carte 72), le Cabot (n°2) ou les Camoins (n°3) où la proportion de voies privées reste même plus forte que celle des voies publiques.

D'autre part, ces 28% de voies privées sont à comparer avec la situation d'autres villes en France. L'ouverture des données du filaire de plusieurs grandes villes ou métropoles sur des serveurs *open data* ou encore la lecture de quelques (rares) études sur la voirie privée intra-urbaine ont fourni une information essentielle pour nous. La Métropole de Lyon[256] compte ainsi une proportion de 13,1% de voies privées (longueur du linéaire de voirie privée / longueur totale des voies). Celle de Bordeaux[257] en comprend 9%. A Nantes, où la municipalité a pendant longtemps imposé des conditions d'intégration draconiennes, la proportion grimpe à 15% (LE GALLIC & MADORE, 2008). A Paris enfin, seul 4,3% du linéaire de voirie est privé mais il est vrai que la géographie de la ville-centre (très dense) est particulière. La comparaison pourrait s'étendre à d'autres ensembles urbains avec toujours la même conclusion. Marseille compte 2 à 3 fois plus de voies privées que la plupart des grandes villes ou métropoles françaises. Si le centre dense de Marseille a une proportion de voies privées comparable à celle de Paris intramuros, les périphéries urbanisées tout au long du 20ème siècle (du 8ème au 16ème arr.) concentrent l'essentiel des chiffres. L'inversion du rapport numérique voies publiques / voies privées évoqué plus haut, témoigne d'un certain effort d'intégration, mais il reste plus faible, comparé à d'autres villes.

5. Politique publique d'intégration des voies privées à Marseille

Pour nuancer l'argument de la gestion libérale, nous abordons dans ce point l'effort d'intégration qui lui-même doit être nuancé puisque ce dispositif est relativement banal. La plupart des grandes villes françaises, font souvent le choix d'intégrer au fur et à mesure les voies privées des ensembles nouvellement créés. C'est le cas par exemple de Paris qui entre 1920 et 1939 classe près de 400 voies privées issues d'opérations immobilières (FLONNEAU, 1997). Il est aussi fréquent que les villes lancent de grandes campagnes de classement. Ç'a été le cas à Paris au milieu des années 1990 où près de 400 voies ont été intégrées, mobilisant plusieurs dizaines de techniciens municipaux, des bureaux d'études… pendant plusieurs mois (JOINET, 2000). Pour sa part, la communauté urbaine de Bordeaux classait au début des années 2000 en moyenne 25 km de voies privées par an (*Ibid.*). L'effort d'intégration à Marseille est donc à relativiser, bien qu'il soit plutôt constant jusqu'à la fin des années 1980. On peut dans un premier temps poser la question des critères retenus par la municipalité pour classer les voies privées et se demander du même coup s'ils ont connu quelque évolution. Dans un second, il s'agit de distinguer par quels biais la municipalité classe les voies.

[254] Du 1er au 7ème arrondissement
[255] Du 8ème au 16ème arrondissement
[256] Superficie de Marseille : 240 km² / Lyon Métropole (59 communes) 533 km² : filaire des voies accessible à l'adresse https://geo.data.gouv.fr/fr/datasets/b2d4f9c73f1c8db8b7c7d536321efe321cc937be
[257] Bordeaux Métropole (28 communes) 580 km² : filaire des voies accessible à l'adresse https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/troncons-du-filaire-des-voies-sur-le-territoire-de-bordeaux-metropole/

5.1 Les critères d'intégration des voies privées

Nous évoquions ci-avant la proportion de voies privées reconnues dans un rapport présenté en séance du conseil municipal en 1954. Or le but premier de cette étude était après avoir déterminé l'ampleur du problème, de justifier une première vague de classement portant sur 54 voies. Le choix de ces voies n'est toutefois pas arbitraire, l'argumentaire de la délibération distingue leur utilité publique en fonction de leur situation géographique.

Extrait d'archives[258] – un projet de classement des voies (deuxième partie)[259] (1954)

« *Certaines des voies non classées situées en pleine agglomération ont de par leur utilisation perdu leur caractère et doivent être considérées comme des voies publiques communales.*

D'autres ont acquis le caractère de voies publiques bien que non situées dans le centre urbain ou quoiqu'elles soient des voies de lotissement de par les liaisons qu'elles assurent entre agglomérations et quartiers populeux.

D'autres enfin gardent le caractère de voies privées parce qu'elles ne sont pas utilisées pour la circulation générale.

Il y a lieu de procéder progressivement et dans la mesure où les ressources de la Ville permettront d'en assurer l'entretien, au classement des voies de la 1ère et 2ème catégorie.

Le projet relatif au classement de 54 voies de ces voies, 1ère étape d'un programme plus complet, a été établi et nous avons l'honneur de le soumettre à l'approbation du conseil municipal. »

La « pleine agglomération » est à comprendre dans son étendue de 1954, elle désigne la partie hypercentrale mais aussi la 1ère couronne[260] urbanisée en extension du centre ou sous forme de lotissements pavillonnaires. Le plan des voies y est généralement maillé et au contact direct de l'hypercentre, ce qui pousse la municipalité à les considérer comme des voies urbaines à part entière. La seconde catégorie désigne les voies issues de l'urbanisation de l'entre-deux guerres, notamment dans la seconde couronne[261]. L'urbanisation y est plus distendue mais à cette époque très dynamique. La municipalité cible donc certaines voies d'intérêt public. La dernière catégorie, de celles qui « *gardent le caractère de voies privées parce qu'elles ne sont pas utilisées par la circulation générale* » ne sont pas appelées à être intégrées. Si le projet de classement apparaît clairement, la délibération n'est guère prolixe sur les critères précis motivant le choix de telle voie plutôt qu'une autre. A première vue, l'ouverture des voies et leur « utilité évidente » apparaissent comme les seuls facteurs déterminants. Lorsqu'on observe le tableau de projet de classement accompagnant la délibération en annexe, les motifs sont précisés au cas par cas : « *dessert d'importantes industries et un quartier populeux* » pour l'une, « *dessert des écoles* » pour l'autre, ou encore « *voie importante de l'agglomération de Saint-Barnabé* » Le choix n'est pas arbitraire mais repose sur des critères variables, définis de façon peu explicite. L'ouverture simple de la voie n'est en tout cas suffisante, elle est un préalable, pas une condition déterminante.

[258] Archives départementales – fonds des délibérations municipales (1950-1960)
[259] Délibération du conseil municipal de la Ville de Marseille du 26 Juin 1954, Ref. n°54/317U
[260] Quartier du Rouet, Menpenti, la Capelette pour le sud, Baille, Saint-Pierre la Blancarde pour l'Est, Belle de Mai, Saint-Mauront pour le nord
[261] Saint-Giniez, Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, Pont de Vivaux pour le sud, Saint-Barnabé, Montolivet pour l'Est, Saint-Just, Bon secours pour le nord

Au cours des décennies suivantes, des critères plus clairs sont formulés pour mieux cibler les voies d'intérêt. En 1977, le conseil municipal, au travers d'une délibération[262] et son annexe fixent des critères prioritaires pour désigner les voies à classer. Sont pris en compte notamment la desserte d'un ensemble social ou dégradé, d'un équipement public, mais aussi l'importance de la voie du point de vue de la circulation générale. Ces critères seront encore davantage précisés dans une délibération de 2003 (cf. chap. 5, 2.5.1) lors du passage à la communauté urbaine. Remarquons que si la desserte d'un équipement ou d'un ensemble social sont plutôt simples à déterminer, on ne saurait dire avec précision comment se définit l'intérêt du point de vue de la circulation publique. De fait, la désignation des voies à classer résulte du choix des élus, du travail des services municipaux mais aussi du retour de CIQ[263].

5.2 Les campagnes de classement

Ces critères servent de base à plusieurs campagnes de classement importantes des années 1950 à 1980. La campagne de 1954 désigne par exemple 54 voies, une autre de 1986 en cible 52.

Extrait d'archives[264] – La politique de classement des voies privées (années 1950-80)

1/ La planification des classements dans les délibérations municipales[265]

« *Le réseau viaire de la commune de Marseille est constitué de plusieurs catégories de voiries à savoir :*

1/ Les voies appartenant à l'Etat ou au département

2/ les voies communales

3/ les voies privées non ouvertes à la circulation publique

4/ les voies non classées ouvertes à la circulation publique

L'objet du présent rapport est de présenter une première liste de voies appartenant à la quatrième catégorie assimilable de fait aux voies communales. Pour cette première liste de 52 voies, recensées par la commission de classement, ouvertes à la circulation générale depuis de très nombreuses années, il apparaît que le terrain d'assiette de chacune d'entre elles est : soit une propriété de la commune. Soit composé de parcelles non numérotées au niveau du cadastre, c'est-à-dire de parcelles n'appartenant à aucun propriétaire identifié.

Les gestionnaires municipaux ont toujours pris pour ces 52 voies les mesures nécessaires à leur conservation et au maintien des règles de sécurité et de salubrité. Les caractéristiques techniques de ces voies leur confèrent des fonctions importantes de transit, de desserte inter-quartiers, de desserte d'équipements publics ou d'itinéraires de transports collectifs : elles constituent des axes de communication vitaux pour l'activité économique de notre ville et pour les déplacements urbains. Compte tenu des éléments qui précèdent, la commission de classement des voies a donc décidé d'assimiler les 52 voies désignées ci-après à des voies communales. Cette décision n'entraîne aucune dépense supplémentaire d'entretien et de réparation, la Ville les ayant en charge depuis de très nombreuses années. »

[262] Délibération du conseil municipal de Marseille du 3 Décembre 1977, ref. n°71/723/U
[263] Comités d'intérêt de quartier
[264] Fonds des délibérations municipales (1950-1960 et 1970-80) aux archives départementales.
[265] Délibération du conseil municipal de Marseille du 23 Juin 1986, ref. n°86/307/E

2/ La succession de classements au fil des délibérations municipales des années 1950

Délibération municipale du 28 Avril 1952, ref. n°839 U

« *Situé dans le quartier de la Pomme, le boulevard Bezombes est une voie non classée* […] *ouvert lors de la construction du lotissement Bezombes approuvé par M. le préfet le 29 Mai 1929, ce boulevard présente un réel intérêt en raison de son rôle de liaison entre la petite route d'Aubagne et le chemin vicinal n°60* »

Délibération municipale du 10 Juillet 1952, ref. n°867 U

« *Située au quartier de Malpassé, l'avenue de la Boudinière est une voie non classée […] ouverte lors de la création du lotissement « la boudinière », approuvé par M. le préfet le 5 Octobre 1927, cette avenue double un tronçon de 4m50 de large du chemin rural n°46.* »

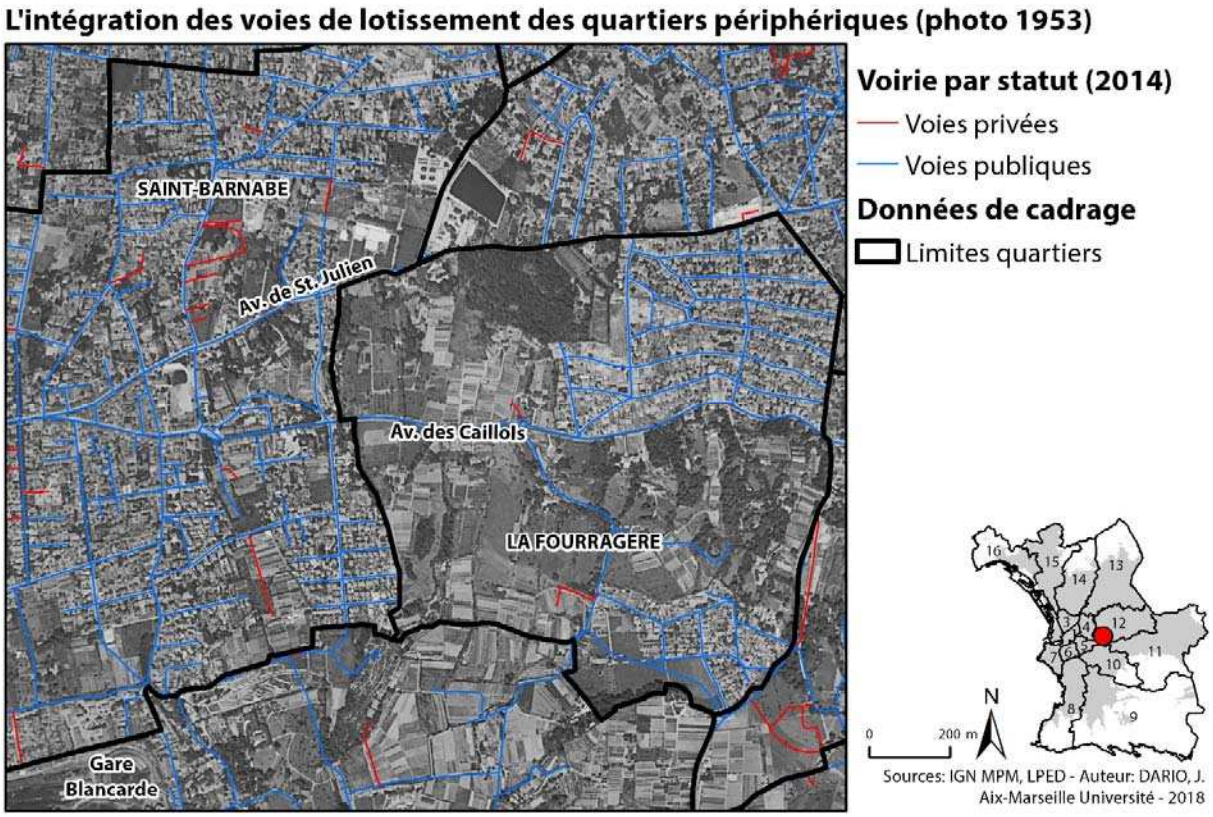
Rapport enrôlé à la délibération n°53/583/U du 11 Janvier 1954

« *Le développement des constructions nouvelles qui s'est amorcé en quelques années dans le quartier de St Giniez prend de jour en jour, de plus en plus d'ampleur, en particulier dans la zone de la rue Jean Mermoz* […] *en conséquence nous estimons qu'il y aurait intérêt pour la ville de procéder au classement des voies du lotissement « paradis » (rue Henri Chenaux et voie A du lotissement « Paradis »).*

Etc.

Le projet (doc n°1) exclut les voies privées fermées, non susceptibles d'être transférées d'office (cf. annexes I.4.3), il concerne en revanche les voies non classées, c'est-à-dire privées et ouvertes à la circulation. La Ville ayant fréquemment prodigué un entretien plus ou moins informel de ces voies, elles sont assimilées à des voies publiques et classées comme telles. L'absence de parcelle au cadastre est selon la délibération, une preuve supplémentaire de la propriété publique[266]. Tous ces éléments et en premier lieu, l'ouverture à la circulation publique fondent la décision de classement. Bien que la procédure fût en de nombreux cas irrégulière, on doit reconnaître un certain effort d'intégration. Elément supplémentaire de cette politique raisonnée, la délibération du 3 Décembre 1977[267], évoquée ci-avant. En plus de mieux définir les critères d'intégration des voies, elle prévoit la création d'une commission se réunissant chaque année afin de dresser une liste des voies à verser dans le domaine public, ainsi que le rappelle ce courrier de 1978 : « *Le programme des voies à classer sera arrêté chaque année par une commission composée des Adjoints intéressés (Urbanisme, Voirie, éclairage, assainissement, espaces verts…)*[268]. » L'effort d'intégration des voies est essentiellement assuré au coup par coup, des séries suivies de délibérations dans les années 1950 et suivantes ont ainsi pour objet le classement de voies de lotissements (doc n°2). A partir de la fin des années 1970, une commission se réunit annuellement pour désigner les voies à classer. Progressivement mais sûrement, les nombreuses voies privées du centre et de la proche périphérie sont versées dans le domaine public. La majorité des anciennes voies de lotissement des quartiers de la seconde couronne sont intégrées. C'est le cas par exemple dans la périphérie est.

[266] On sait que cette absence a été en de nombreux cas le fruit d'une erreur du cadastre, cf. chap. 2, 2.1.1
[267] Délibération du conseil municipal de Marseille du 3 Décembre 1977, n°71/723/U
[268] Courrier du 30 Janvier 1978, ref. n° 010449, L. ROUBAUD (directeur en chef de la division de la voirie publique) à l'intention de Charles Emile LOO (adjoint au maire). Echange dans le cadre du dossier de l'avenue Guy de Maupassant



Carte 73 L'intégration des voies de lotissement des quartiers périphériques (photo 1953)

La vague du moyen / grand collectif n'est pas encore visible au début des années 1950. L'immense majorité des voies présentes sur la carte, mises à part les anciennes traverses publiques (dont certaines ont été indiquées) est donc issue d'opérations de lotissement privées. La donnée sur le statut est celle d'un référentiel récent, on observe ainsi l'effort d'intégration effectué dans certains secteurs. Cet effort résulte toutefois moins de grandes campagnes que d'intégrations progressives. « Grande » est d'ailleurs un terme relatif si on compare la cinquantaine de voies intégrées ponctuellement aux quelques 400 voies classées à Paris à la fin des années 1990 (JOINET, 2000). Les intégrations à la chaîne (doc n°2) disparaissent progressivement au cours des années 1990, le passage à la communauté urbaine en 2000 n'infléchissant d'ailleurs pas cette tendance à la baisse (cf. chap. 5, 2.5.2).

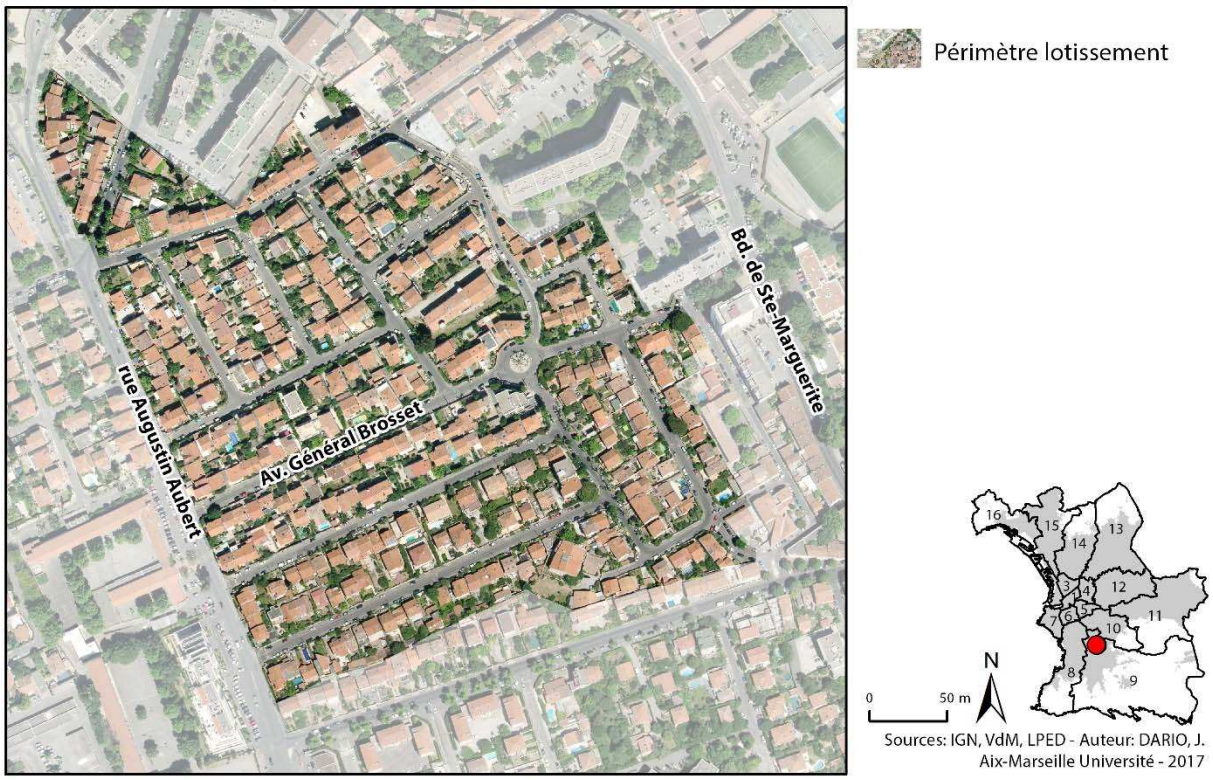
Les intégrations à la chaîne et plus encore les campagnes de classement résultent d'une politique d'ensemble qui, bien qu'incomplète a eu un impact sensible sur l'étendue du domaine public de voirie. De façon ponctuelle et dans des contextes parfois spécifiques, la Ville réalise aussi des intégrations. Certaines sont liées à un contexte d'urgence comme pour la reprise des lotissements défectueux, d'autres sont l'application d'un projet urbain stratégique.

5.3 Classement de voies dans le cadre de projets publics ciblés

5.3.1 Projets publics sectorisé et intégration des voies de lotissement – le cas de l'avenue du Général Brosset

La politique d'intégration des anciennes voies privées dépend le plus souvent des projets publics du moment. On ne classe que le minimum en dépit de l'insertion de certaines voies dans le plan local. Sur ce lotissement comportant douze voies, seule une sera versée dans le domaine public pour donner corps à un projet de ligne de bus jamais abouti, ce qui illustre le caractère minimaliste de cette politique d'intégration.

Le lotissement Barry (Ste-Marguerite - 9e arr.)



Carte 74 Le lotissement Barry

L'avenue du Général Brosset dans le quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.) est aménagée en 1926 dans le cadre de l'opération du lotissement Barry, issu du fractionnement d'une vaste propriété bastidaire (la propriété Jourdan-Barry). Le cahier des charges du lotissement est établi le 30 Mars 1926 et l'ASL transformée en ASA le 6 Octobre 1928[269]. Aucune demande d'intégration n'émane de l'association syndicale pendant ses premières décennies d'existence, et pour cause, la Ville assure l'ensemble des coûts liés à l'éclairage, l'assainissement, le ramassage des ordures ménagères ainsi qu'un entretien sommaire de la voirie[270]. Bien qu'elles forment une maille régulière et une connexion intéressante entre la rue Augustin Aubert et le Boulevard de Sainte-Marguerite, l'ensemble des 12 voies du lotissement reste privé jusqu'au milieu des années 1950. En 1954, la municipalité envisage la création d'une nouvelle ligne de bus dans le quartier de Sainte-Marguerite. L'itinéraire projeté passe par la voie centrale du lotissement, qui est alors toujours privée. Le classement de l'avenue Général Brosset est donc décidé par délibération

[269] On rappelle que l'ASA à la différence d'une ASL est un établissement public sous contrôle préfectoral
[270] Réfactions et goudronnages ponctuels du cantonnier.

municipale du 26 Juin 1954[271], rendu exécutoire par arrêté préfectoral du 23 Juillet 1956. Si le projet de ligne de bus est ensuite abandonné, l'avenue du Général Brosset demeure publique jusqu'en 2012 où elle est « échangée » contre deux autres voies privées (cf. chap. 6, 3.2.2).

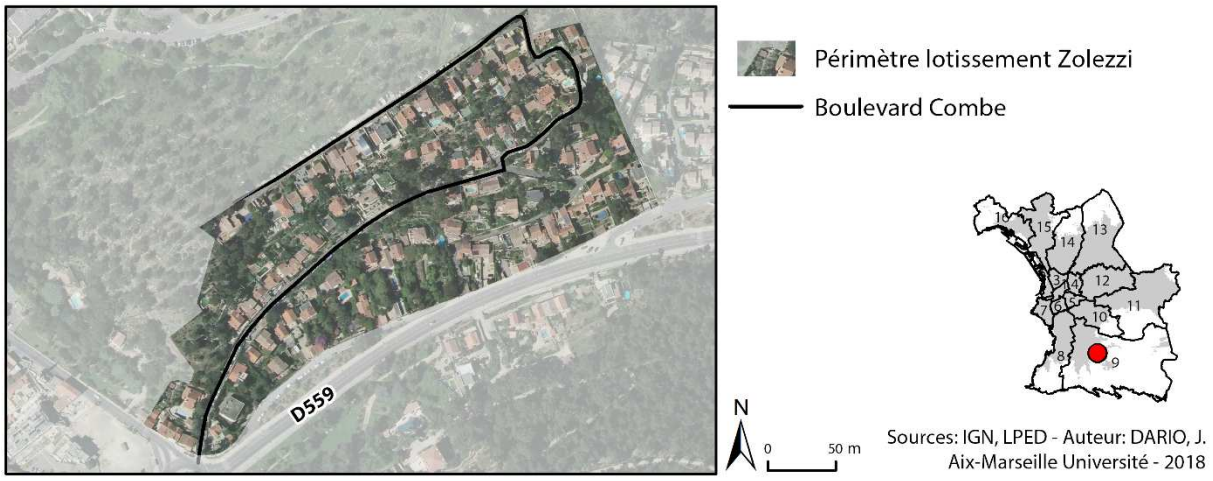
La municipalité se fonde donc parfois sur des projets publics pour motiver le classement de certaines voies, mais la logique reste très ciblée.

5.3.2 La reprise des voies des lotissements défectueux – le cas du lotissement Zolezzi

Une partie des classements de voies privées d'anciens lotissements s'est faite dans le cadre de la politique de lutte contre les lotissements défectueux, notamment dans les deux premiers tiers du 20ème siècle. Si la problématique concerne la plupart des grandes villes françaises à la même époque, Marseille a ceci de particulier que la procédure d'aide n'a pas toujours donné sur une intégration. Certaines voies réaménagées par la municipalité sont donc restées privées.

Les lotissements défectueux résultent d'un défaut de contrôle public de l'urbanisation, en cela, ils constituent un avatar de la ville industrielle libérale du 19ème (FOURCAUT, 1993). Du premier tiers du 20ème siècle jusqu'aux années1960-70, les actions sur les lotissements défectueux se multiplient à Marseille afin d'offrir des conditions de viabilité et de salubrité suffisantes aux nombreuses voies créées sans aménagement (défaut de nivellement, d'égout, d'éclairage, goudronnage et trottoirs sommaires, parfois absents…) En général, l'association syndicale du lotissement prend en charge 15% du prix total de la réfaction, le reste est assuré par la commune ainsi que par une subvention de l'Etat et de la « caisse départementale d'aménagement des lotissements défectueux ». Cette subvention de l'Etat est subordonnée depuis 1960[272] au classement des voies par la commune une fois les travaux terminés. La dépense d'aménagement étant assurée par le secteur public, il semble naturel que la propriété de la voie lui revienne *in fine*. Mais en dépit de cette prescription, l'intégration n'est pas systématique comme le montre le cas du boulevard. Léonard Combe dans le quartier du Redon (9ème arr.)

Situation du lotissement Zolezzi 9e arr. - bd. Combe



Carte 75 Situation du lotissement Zolezzi

[271] Ref. n° 54/317/U
[272] Circulaire 60/67 du 4 Novembre 1960 du ministre de la construction

Le boulevard. Léonard Combe est une voie issue d'une opération de lotissement de l'entre-deux guerres. Un arrêté préfectoral en date du 27 Décembre 1927 autorise le fractionnement de la propriété Zolezzi dans le cadre prévu par la loi[273]. L'article 1 du cahier des charges du lotissement[274] prévoit comme c'était l'usage une cession des voies sur première réquisition de la municipalité et la création d'une association syndicale pour assurer la gestion des parties communes. La réalisation souffre toutefois de nombreux défaut puisqu'en 1973, l'ensemble fait l'objet d'une reprise au titre de la législation sur les lotissements défectueux. Sont prévus notamment des travaux sur les canalisations, en bonne partie inexistantes, le revêtement des voies et les murs de soutènement qui ont gardé leur forme originelle de murs de pierre, pour un total estimé à 820 000 francs de l'époque[275]. Si les travaux ont bien été réalisés, le transfert n'a pas été finalisé puisque les services communautaires s'interrogent sur le statut de la voie entre 2005 et 2007. La voie apparaît sur la liste des voies publiques de la Ville de Marseille, transférées à la communauté urbaine, mais aucun titre ne fonde ce statut.

Extrait d'archives[276] – Doute sur le classement des voies du lotissement Zolezzi (2005-2007)

1/ Premiers doutes sur le classement du boulevard Combe[277]

« *Des documents anciens indiquent que le boulevard Léonard Combe est une voie privée du lotissement Zolezzi dont l'arrêté de lotir date du 27 Décembre 1927. En l'occurrence, pourriez-vous me dire si la Ville de Marseille possède un titre de propriété faisant état de l'acquisition de ce boulevard* ?»

2/ La réponse des services municipaux[278]

« *Je vous informe que nous n'avons retrouvé dans les dossiers fichier et archives de la Direction de l'Action foncière et du Patrimoine aucune trace d'acquisition du boulevard Léonard Combe* »

3/ La réponse finale des services communautaires[279]

« *Je vous informe que cette voie (le boulevard Combe) apparaît sur la représentation cadastrale de la commune de Marseille comme étant incorporée au domaine public. En effet elle ne forme pas parcelle et ne comporte pas de numéro de plan.* […] *Cet élément de propriété apparente a conduit à faire figurer le boulevard Léonard Combe dans la liste des voies publiques de la Ville de Marseille, d'où son transfert dans le domaine public routier de Marseille Provence Métropole.* »

Bien que cela ne soit pas explicitement dit dans le courrier (2), en l'absence de documents attestant la propriété publique, la voie doit être considérée comme privée mais il est étonnant qu'une voie ayant fait l'objet d'une reprise au titre de la procédure de lotissement défectueux (avec mise de fonds publics) n'ait jamais été transmise par acte. La voie a bien été transférée lors du passage à la communauté urbaine mais sans titre originel, l'action est donc sans fondement. La Ville a en effet considéré que l'absence de parcelle matérialisée au cadastre signifiait que la voie était publique. Malgré la réalisation de travaux de réfaction conséquente et une législation

[273] Loi de 1919 et 1924 sur les lotissements.
[274] Première page numérisée de ce document (rédaction manuscrite) en annexes I.3.2 de ce travail
[275] Environ 700 000 euros actuels
[276] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[277] 15 Juin 2007 – ref. n°07-3222 – courrier du directeur service aménagement et gestion de l'espace communautaire, direction de la voirie (communauté urbaine MPM) au directeur action foncière et patrimoine (Ville de Marseille)
[278] 13 Juillet 2007 – ref n°2007 – 07 – 05312 – courrier du directeur action foncière et patrimoine (Ville de Marseille) au directeur service aménagement et gestion de l'espace communautaire, direction de la voirie (communauté urbaine MPM)
[279] 6 Juin 2005 – ref. n°053401 – courrier du président de la commission voirie communautaire à Guy Teissier, maire des 9ème-10ème arr.

imposant un classement des voies, celles-ci ne sont pas toujours versées dans le domaine public. Le cas est toutefois une exception puisqu'en majorité, les voies des lotissements défectueux sont classées au terme des travaux de reprise. L'association de propriétaires qui interroge la communauté urbaine en 2004 sur le statut réel de la voie ne remet d'ailleurs pas en cause l'intérêt du classement de la voie dans le domaine public. Son but semble même au contraire de dissoudre la structure syndicale[280] et se décharger de la gestion des équipements communs, ce qui suscite de l'étonnement de la part des services communautaires[281], plus habitués aux demandes de privatisation.

De nombreuses voies publiques sont donc d'anciennes voies privées de lotissement, ayant fait l'objet d'une reprise dans le cadre de la politique des lotissements défectueux. Cette situation est très répandue dans la plupart des grandes villes françaises mais à Marseille très particulièrement, la reprise physique des voies n'a pas toujours ouvert sur un transfert. On retrouve les grands traits d'une gestion floue, avec de l'argent public investi dans des travaux et une procédure d'acquisition incomplète.

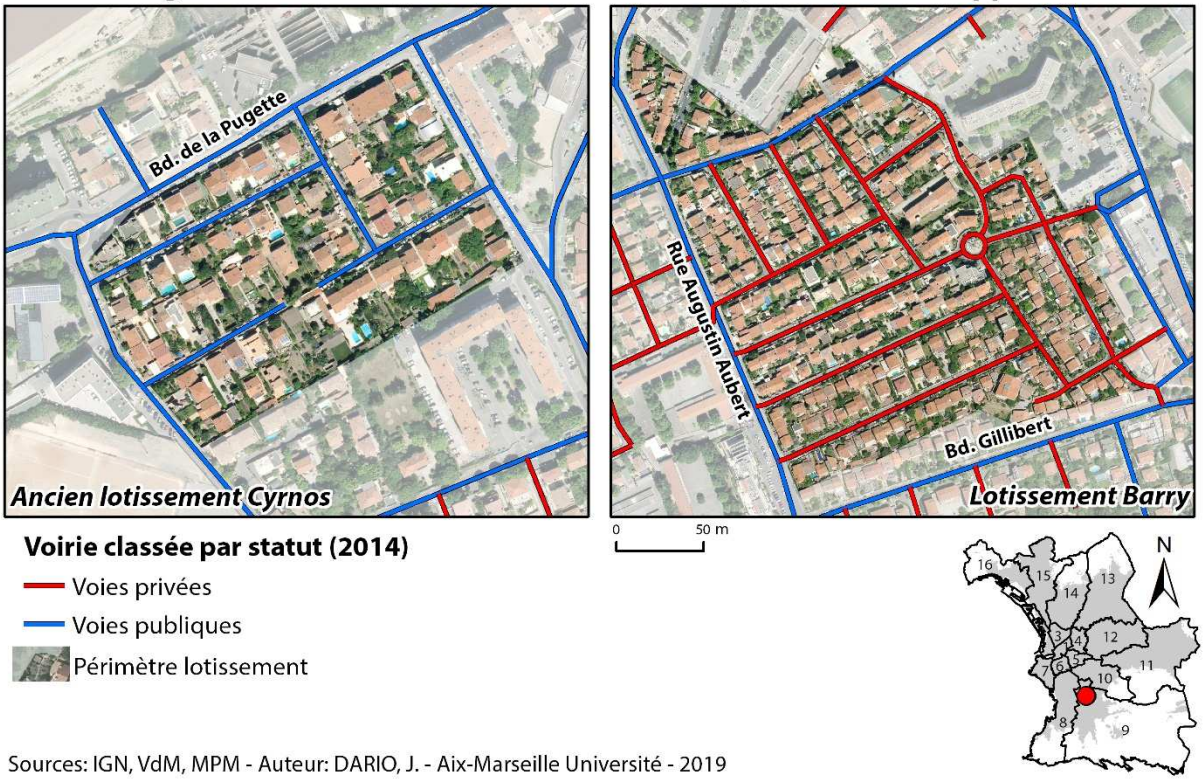
5.4 Une politique d'intégration incomplète

Bien qu'une majorité de la voirie urbaine soit d'origine privée et réalisée par de multiples initiatives individuelles, la Ville en verse progressivement une bonne partie dans son domaine public. Cet effort se fait sentir à partir des années 1950 à travers des campagnes de plus ou moins grande ampleur. Les classements se réalisent aussi unitairement et à la chaîne, ce dont témoigne la multiplication de délibérations ciblées. Si au départ la logique d'intégration se définit au cas par cas, des critères sont progressivement posés afin de mieux cibler les voies stratégiques. Des projets publics divers, motivent enfin le classement au détail de certaines voies. La multiplication de ces interventions explique l'importante baisse de la proportion de voies privées en moins de cinquante ans. Il convient toutefois de reconnaître certaines limites à ce processus. D'une part, les classements se réalisent parfois selon des modalités floues, si ce n'est irrégulières. Nombre de voies « réputées publiques » sont donc en fait privées, ce qui est un autre problème sans doute plus grave. Ensuite, cet effort d'intégration n'a rien d'exceptionnel pour une ville de cette taille. Au contraire, l'importance du linéaire privé hérité démontre le caractère très incomplet de cette politique. Une comparaison issue d'une simple observation de terrain permet d'ailleurs d'étayer cette affirmation.

[280] 13 Mars 2007 – ref. n°07/03/09856 A – courrier de la présidente de l'ASL « le Redon » à la direction de la voirie, (communauté urbaine MPM) : « *les membres de l'ASL « le Redon) ont souhaité la dissolution de ladite ASL* »

[281] Note manuscrite anonyme 2007 sur un modèle de courrier de MPM : « *S…, je ne comprends plus, explique-moi la genèse de l'affaire. Ils veulent quoi ? L'intégration ou la privatisation ?* »

Intégration des voies des anciens lotissements, des situations opposées



Carte 76 intégration des voies des anciens lotissements, des situations opposées

Planche 18 L'intégration variable des anciennes voies de lotissements

Photo 18-1 L'avenue Cyrnos (publique), ancien lotissement Cyrnos 9ème arr.
Photo 18-2 Avenue Charles Fabry (privée), lotissement Barry, 9ème arr.
Photos : Google street view (2014), LPED

Dans le premier cas (cadrage gauche) les voies ont été intégrées et sont aujourd'hui gérées par les services communautaires, dans le second en revanche, les voies sont restées privées et ont d'ailleurs été fermées au début des années 2010. Rien pourtant ne différencie ces voies, elles sont issues toutes deux d'une opération de lotissement privée de l'entre-deux guerres (lotissement Cyrnos : années 1920, Lotissement Barry : 1926), le plan est maillé et les rues ont un profil similaire (chaussée centrale de 4-5m de large et double trottoirs latéraux d'1m-1m50). Rien dans l'apparence, si ce n'est le portail dans le second cas ne laisse supposer une différence de statut. La différence de traitement n'a d'autre motif que le caractère incomplet de la politique d'intégration des voies.

5.5 Documents contractuels et contributions privées, l'illusion du contrôle

Après avoir détaillé la politique d'intégration des voies, nous allons approcher certaines raisons expliquant dès l'origine que les voies privées conservent leur statut. Nous verrons, quels facteurs structurels, quels acteurs jouent un rôle dans ce processus. Nous distinguons dans un premier temps certains éléments structurels et notamment, le contenu des documents contractuels d'opérations privées, prévoyant le transfert à terme des voies. Nous verrons que l'obligation de transférer les voies à la Collectivité était particulièrement flottante. Nous avons distingué trois grands types de sources que nous allons analyser à travers des cas concrets : les cahiers des charges des lotissements[282], les arrêtés de permis de construire[283] et les engagements de cession.

5.6 Les cahiers des charges de lotissements et l'intégration « aussitôt qu'il se pourra »

Les formes urbaines générées en périphéries ont progressivement été cadrées par le droit français afin notamment d'éviter la recrudescence de « lotissements défectueux » (FOURCAUT, 1993). La même rigueur n'a pas été de mise dans la gestion *a posteriori* des voies, du moins à Marseille. La Ville adopte depuis le milieu du 19ème siècle une logique du moindre coût dans la gestion de l'aménagement des périphéries (RONCAYOLO, 1996). Lors de la création des lotissements, les équipements communs (voies, places, réseaux divers…) sont entièrement réalisés par les constructeurs privés. Mais une fois les équipements réalisés, se pose la question de leur gestion *a posteriori*, ce que prévoient systématiquement les cahiers des charges des lotissements (cf. chap. 3, 1.4.3).

Extrait d'archives[284] – Une formulation « classique » de l'article 1 des cahiers des charges de lotissements[285] (années 1920-1930)

« *Dans l'esprit commun des parties, les voies sont destinées à être incorporées aussitôt qu'il se pourra à la voirie communale sans que toutefois la société X, puisse prendre aucun engagement à cet effet. Jusqu'à cette incorporation, le sol des voies sera la propriété respective de chaque acquéreur pour la partie de la voie en façade du lot à lui vendu et jusqu'à l'axe de ladite voie. Le syndicat sera tenu d'effectuer la remise du sol des voies à la ville de Marseille à première réquisition et sans qu'aucun des acquéreurs ou souscripteurs d'engagement d'acquérir ait le droit de s'y opposer.* »

Ces formules dont nous allons analyser les ressorts, découlent des lois sur les lotissements[286] dont le but était de clarifier la gestion *a posteriori* des voies afin d'éviter qu'elles demeurent la propriété de sociétés qui disparaissaient le plus souvent dès la clôture de l'opération. Cette situation obligeait les propriétaires ou à la municipalité à écoper les nombreuses et récurrentes malfaçons. Ce point établi, l'identité du gestionnaire est alors presque accessoire. Celle-ci peut

[282] Comme le nom l'indique, portant sur la forme des lotissements pavillonnaires caractéristiques des années 1920-30
[283] Plus communs dans le cas des ensembles verticaux des années 1950-60
[284] Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille)
[285] Corpus de 13 cahiers des charges de lotissement extrait de divers fonds d'archive (Fermé au public : Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille) / Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille) / Ouvert au public : archives départementales)
[286] Lois du 14 mars 1919 et du 19 juillet 1924

être assumée par les propriétaires ou par la municipalité. Dans le premier cas, les propriétaires se constituent en association syndicale (ASA ou ASL) et détiennent chacun une partie de l'équipement jusqu'à l'axe de voirie ou sa totalité en indivision[287]. Le second est présenté dans les documents comme l'option préférentielle. Aux aménageurs privés les frais du premier établissement, à la Ville la gestion ultérieure. Mais une lecture plus approfondie de l'article suppose un développement moins évident.

La propriété privée des voies est posée comme transitoire mais sans limite de temps. « Aussitôt qu'il se pourra », l'emploi du verbe pouvoir au futur laisse bien apparaître le caractère contingent, hypothétique, de l'opération. Ensuite, si le lotisseur se doit de trouver un propriétaire après la livraison de l'ensemble, ce dernier ne doit pas nécessairement être public. La mention « *sans que toutefois la société X, puisse prendre aucun engagement à cet effet* » est sur ce point très claire. De préférence, les voies doivent être transférées à la municipalité, mais rien ne contraint à cette issue. De son côté, la Ville n'est pas non plus tenue de les récupérer, aucune mention dans cet article ou ailleurs n'évoque une quelconque obligation publique. Le transfert dépend donc de la « première réquisition » municipale. En clair, la Ville se réserve le droit de récupérer ou non l'équipement et l'initiative est supposée provenir d'elle. L'article précise, le caractère sans appel et exécutoire de cette éventuelle réquisition (« *sans qu'aucun des acquéreurs ou souscripteurs d'engagement d'acquérir ait le droit de s'y opposer* »). Nous verrons dans quelle mesure la Ville a exploité cette absence d'obligation pour se désengager de la gestion des voies (cf. chap. 4, 6). Le flou de ces formules banalisées dans les documents contractuels des lotissements de l'entre-deux guerres a une certaine antériorité. Marcel Roncayolo évoque une logique similaire pour les lotissements en extension directe du centre, celui du quartier Chave en 1837 notamment : (parlant de l'accord tardif et peu clair engageant la Ville à récupérer les voies créées par le lotisseur) : « *Formule alambiquée mais qui décharge habilement la ville de sa responsabilité*[288] ». Les deux cas sont éloignés de près d'un siècle, et pourtant la même formule peut s'y appliquer. Les formules présentes dans les cahiers des charges de lotissement jouent sur l'ambiguïté. La propriété des voies est destinée à être transférée par la Collectivité. Or cette vocation, ni le lotisseur, ni la municipalité ne s'engagent explicitement à la réaliser. De même, C'est dans ce trou laissé intentionnellement béant que la posture d'action libérale prend corps.

[287] Les différents cas de figure de gestion privée de la voie et leur représentation cadastrales sont abordés en 1.3
[288] RONCAYOLO M., 1996, *Les grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Editions de l'EHESS, p. 386

5.7 Les obligations au titre des permis de construire et la conformité

Extrait d'archives[289] – constructions privées d'ensembles résidentiels et exigences municipales, l'arrêté de permis de construire du Nouveau Parc Sévigné (1961)[290]

« *Article 2 – La partie de voie formant liaison entre le Bd. Michelet et l'avenue Aviateur Le Brix devra être réservée gratuitement en vue de sa cession à la ville de MARSEILLE après la réalisation complète des travaux de voirie et ce, à la première demande de l'administration. Le terrain nécessaire à l'élargissement à 25 mètres de l'avenue Aviateur Le Brix ainsi que celui réservé à l'aménagement du groupe scolaire, devra être réservé gratuitement en vue de sa cession à la ville de Marseille à la première demande de l'administration.*

[…]

Article 3 – Les terrains incorporés aux voies existantes ou constituant des voies nouvelles devront être aménagés par les soins du constructeur et à ses frais en accord préalable avec les services municipaux de l'urbanisme et de la voirie. Ces travaux comprendront : les trottoirs, caniveaux, chaussées et raccordement aux chaussées existantes ainsi que le déplacement éventuel des ouvrages et conduites de toutes natures dépendant des services publics, situés en sous-sol et en sur-sol. Le pétitionnaire devra également effectuer la remise en état des chaussées et caniveaux ainsi que le remplacement ou le remaniement des bordures de trottoir qui subiraient des dégâts au cours des travaux de construction

[…]

Article 22 – Les travaux de voirie, d'assainissement, d'adduction d'eau, d'éclairage et d'une manière générale, tous les travaux d'aménagement prévus au dossier devront être exécutés par le constructeur et à ses frais, conformément aux règles de l'art et agréées par les services publics intéressés. Le certificat de conformité des immeubles en cause ne sera délivré qu'après l'exécution complète des travaux précités. »

Bien que les documents soient différents, un flou d'égale importance s'observe dans les obligations consenties par les aménageurs au titre des permis de construire. Si l'on reprend le cas du Parc et du Nouveau Parc Sévigné (1961 et 1963) (cf. chap. 4, 3.4.1), il y a un certain flottement dans l'engagement pris par la Ville de récupérer les équipements à vocation publique, en l'occurrence une voie de liaison entre le boulevard Michelet et la rue Aviateur Le Brix et un carrefour routier aménagé. Les aménagements sont, on le rappelle, entièrement à la charge du constructeur (article 3). L'article 2 de l'arrêté de permis de construire prévoit le transfert, non sans certaines ambiguïtés. En résumé, une fois les travaux achevés, l'assiette de la voie est « réservée » pour un transfert public sans que le constructeur ne puisse s'y opposer. Mais encore faut-il que cette première réquisition intervienne. La contrainte ne se trouve donc pas tant du côté de la municipalité que de celui de l'aménageur privé. Si celui-ci s'engage contractuellement à réaliser l'équipement et réserver son emprise en vue d'une intégration, la Ville ne consent aucun document l'obligeant à le réceptionner. Son engagement est donc plus moral que juridique. Potentiellement donc la voie pourrait rester privée[291], ce qu'elle sera d'ailleurs pendant plus de 10 ans dans ce cas très précis (cf. chap. 4, 6.5.1).

[289] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[290] Arrêté de permis de construire n°61 – 276 P du 22 Mars 1961 du « Nouveau parc Sévigné »
[291] Propriété de la société d'aménagement qui était souvent liquidée assez rapidement ou plus généralement des copropriétaires dans le cas où la gestion *a posteriori* des équipements communs était arrêtée dans le règlement de l'ensemble

Si l'engagement municipal vis-à-vis de la récupération des voies est relatif, c'est aussi le cas pour le constructeur. Le seul réel pouvoir de contrainte public porte sur la délivrance de la conformité de l'opération. Le certificat de conformité est un document administratif attestant de la bonne réalisation des clauses contenues dans le permis de construire/d'aménager/lotir. Muni de ce document et suite à la levée des éventuelles réserves municipales, l'aménageur peut procéder à la vente des lots. Un tel document a pour but de permettre un contrôle des équipements afin d'éviter la problématique des ensembles défectueux tout en offrant la possibilité au constructeur de procéder rapidement à la vente et donc à l'amortissement de l'opération, dans le cas bien sûr où la conformité est apparente. On pourrait considérer qu'une opération soit déclarée conforme une fois les équipements réalisés et transférés à leur gestionnaire attitré. Or la conformité porte exclusivement sur les aménagements physiques. L'article 22 de l'arrêté de permis de construire stipule que les aménagements devront être réalisés dans les « règles de l'art » pour que le certificat de conformité soit délivré. Dans ce cas précis, la conformité est délivrée le 19 Septembre 1963 pour le Nouveau Parc Sévigné, soit très rapidement après la livraison respective de l'ensemble. Le certificat est accompagné de l'attestation des services techniques compétents, observant la bonne finition de l'ensemble (service des eaux de Marseille, service de la voirie, des espaces verts…).

En résumé, la dernière clause engage le constructeur en cas de malfaçon apparaissant *a posteriori* mais jusqu'à preuve du contraire, les engagements prévus au titre du permis de construire sont tenus pour respectés. Or ces engagements portent sur la réalisation physique des équipements et leur « mise à disposition », pas sur leur transfert effectif. Tout est donc dans l'ambiguïté originelle du permis de construire. L'aménageur est tenu de respecter son plan de masse, une certaine qualité de réalisation et de finition, de transférer les équipements communs (espaces verts internes, parkings…) aux copropriétaires réunis en syndicat… mais n'est pas tenu d'assurer le transfert effectif des équipements à vocation publique. Comme dans le cas des lotissements, la responsabilité en incombe à la Collectivité, que rien n'oblige non plus.

5.8 Les engagements de cession, un document à faible valeur contractuelle ?

Il existe d'autres documents contractuels engageant les aménageurs privés et la municipalité dont il convient d'interroger la portée. Souvent dressés en supplément des clauses contenues dans le permis de construire l'engagement de cession porte le plus souvent sur des terrains et des équipements dont la vocation est publique. En dépit de son appellation, l'engagement demeure relatif. Il est très fréquent dans les dossiers anciens de retrouver des « engagements de cession » signés de la main des propriétaires d'une part, des services municipaux de l'autre. L'emprise nécessaire à la création de la voie de liaison entre le boulevard Michelet et la rue Aviateur Le Brix a d'ailleurs fait l'objet d'une telle formalité (document original en annexes I.3.3)

Extrait d'archives[292] – un modèle d'engagement de cession (1963)[293]

Structure : après avoir désigné les responsables présents, généralement un ou plusieurs ingénieurs, chefs de service de la Ville et le propriétaire ou son mandataire, le terrain est circonscrit spatialement :

« *Au nord : la propriété de la SCI du Nouveau Parc Sévigné, au sud…* ». Les responsables municipaux déclarent le PV conforme par leur signature : « *Le directeur général adjoint des services techniques soussigné est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le présent procès-verbal d'acquisition* » et le propriétaire déclare « *j'accepte le procès-verbal ci-dessus et m'engage à signer l'acte définitif à la première demande de l'Administration.* »

Enfin, le document est déclaré conforme par l'adjoint au maire pour être annexé à une future délibération du conseil municipal[294].

Un tel document semble engager propriétaires et municipalité à concrétiser un transfert de propriété. C'est une sécurité supplémentaire pour clarifier la gestion ultérieure d'un équipement dont la vocation est dès l'origine publique. Il convient toutefois d'interroger la portée réelle d'un tel document, ce que nous avons fait par une veille juridique et des entretiens croisés.

JD : « *Quel est ce document, cet « engagement de cession » et quelle est sa portée* ?

Technicien : *On le retrouve assez souvent, c'est un document de type administratif qui était fait pour marquer un engagement. Le document est antérieur à la délibération du conseil municipal, en général il y a des signatures de notaires, d'ingénieur mais ce n'est absolument pas à considérer comme un titre de propriété. Il est signé avant que la Ville officiellement décide de l'acquisition. C'est un travail administratif qui est fait sur la base d'avis de la voirie, de la circulation… pour engager l'opération. Après, ce genre de chose on ne les fait plus aujourd'hui, à l'époque on faisait comme ça dans les années 1970-80 et même avant. On obtenait l'accord du propriétaire pour céder gratuitement, d'ailleurs vous remarquerez que le PV est signé par l'ingénieur, sous la partie concernant le propriétaire il est bien spécifié : "j'accepte le présent PV et m'engage à signer l'acte définitif à la première demande de l'administration", ça veut bien dire ce que ça veut dire. L'ingénieur en chef de l'urbanisme le signe puis ça passe au conseil municipal qui seul peut emporter la décision. Mais jusqu'à ce point il n'y a que la demande de cession faite par la Ville. Le tiers s'engage à céder puis la Ville confirme juridiquement dans le cadre d'une délibération qu'elle est d'accord pour acheter et après seulement on demande au notaire. L'engagement de cession même suivi de sa délibération n'assure pas le transfert de la voie. Le transfert de propriété c'est un acte, ce document est « sous seing privé », le signataire de ce document n'est pas représentatif de la Ville, il n'a pas de pouvoir de signature, seul le maire l'a, ou l'adjoint délégué qui peut engager la ville dans des opérations de disposition achat et vente, dans ce cas-là il n'y a pas de signature du maire. C'est donc un document à titre purement indicatif. Ce qui vraiment fait foi c'est l'acte de propriété.*

JD : *Dans les dossiers je vois très peu d'actes de propriété, est-ce normal ?*

Technicien : *Moi je crois qu'il y en a beaucoup où l'on n'est pas allé jusqu'au bout, j'en vois régulièrement, on se rend compte que la parcelle de la copropriété vient jusqu'au milieu de la voie. C'est assez courant.* » (Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 26/02/2015)

[292] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[293] 6 Août 1963 Engagement de cession de terrain (SCI du Nouveau Parc Sévigné à la Ville de Marseille) 788m² attenants à l'avenue Aviateur Le Brix
[294] Dans ce cas, la séance 21 Octobre 1963 ref. 03.609.V

Le document est déclaré « sous seing privé », c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'un acte authentique rédigé par un officier ou une autorité publique. Le propriétaire ou son mandataire légal[295] signe pour lui-même, il s'engage donc à donner son accord. Remarquons que dans le cas où les mêmes prescriptions sont présentes dans l'arrêté de permis de construire, ce nouveau document n'est guère plus qu'un doublon. De son côté, la municipalité n'est pas tenue de finaliser la transaction puisque son représentant signataire n'est pas « compétent » pour emporter l'acquisition. La valeur juridique effective d'un tel document est donc quasi-nulle. Son principal intérêt est de confirmer un accord *a priori* du propriétaire. Il permet en outre de fournir l'ensemble des éléments nécessaires à la rédaction du contenu de la délibération municipale, préparée par les services de l'urbanisme avant l'approbation des élus. Tout au plus, marque-t-il l'intérêt de la Collectivité pour une voie, une emprise de terrain… mais seul l'acte authentique passé aux minutes d'un notaire a valeur. Il est d'ailleurs très fréquent de retrouver ce type de document mais pas l'acte authentique. Après vérification au cadastre il s'avère bien souvent que la parcelle n'a jamais été effectivement versée dans le domaine public. Bien qu'ils soient très présents jusque dans les années 1980, il est fréquent que ces engagements de cession n'ouvrent pas sur une cession effective. Nous verrons par la suite quelles raisons le justifient. Remarquons d'ailleurs que les engagements de cession ne concernent pas exclusivement les opérations immobilières. Il était fréquent que la Ville recoure à cette démarche avec des propriétaires de sols bâtis ou nus en vue par exemple d'acquérir l'assiette suffisante pour élargir une voie, construire un bâtiment public…

5.9 La faiblesse des engagements écrits

Il n'existe de fait aucun document prescriptif engageant la responsabilité de la commune dans l'acquisition des emprises correspondant aux équipements d'utilité publique. Les arrêtés de permis de construire et les cahiers des charges des lotissements abordent la question de façon très floue. Seule certitude, un propriétaire autre que le constructeur doit reprendre la gestion des parties communes. Bien que l'option préférentielle soit le transfert public, celui-ci reste à l'initiative de la Ville. Ce point pose toutefois question. Bien que rien n'engage formellement la municipalité ou les constructeurs à verser les voies nouvellement créées dans le domaine public, tout semble indiquer que ces dernières étaient censées ne pas rester privées. L'engagement de cession n'étant pas un document obligatoire, la décision prise par la Ville de les dresser, témoigne par ailleurs de son intérêt pour les voies. On peut ainsi se demander quels facteurs expliquent un tel manque de continuité.

[295] Huissier, notaire, bénéficiaire d'une procuration…

6. L'intégration mesurée des voies, politique parcimonieuse ou posture libérale ?

Le fait que les documents contractuels des ensembles privés ne prévoient pas de façon claire la reprise publique des voies est un élément voulu et exploité par la municipalité pour ne pas assumer leur gestion ultérieurement ou dans le meilleur des cas, se réserver la décision finale de les intégrer ou non. Si les classements de voies privées, créées dans le cadre d'opérations de lotissements ou collectives ne sont pas systématiques, c'est d'abord par volonté d'économie. La taille démesurée de la commune a toujours constitué une difficulté. En dépit des revenus générés par l'activité portuaire et d'un certain dynamisme démographique jusqu'au milieu des années 1970, la Ville peine à trouver son équilibre financier. Dans l'entre-deux guerres, Marseille est en déficit chronique et malgré un bref regain après-guerre, le déficit se creuse pour atteindre 700 millions d'anciens francs en 1953[296] (DONZEL, 1998). Pourtant la Ville ne s'est que peu impliquée dans des dépenses d'équipement puisque selon les mots de Gaston Defferre (1965) : « *en Mai 1953, la moitié de la population ne disposait pas d'eau filtrée, les trois quarts n'étaient pas raccordés à l'égout. Les rues même les plus centrales étaient revêtues de pavés disjoints sillonnés par les rails de vieux tramways* » (*Ibid*.). De fait, la municipalité cesse tout engagement dans des projets d'ampleur dès la fin du 19ème siècle (RONCAYOLO, 2002) mais sans se mêler davantage des opérations plus modestes. Elle adopte une posture libérale, dont le principe est d'encourager l'initiative privée dans l'aménagement du territoire. On cherche à minimiser les coûts, y compris ceux attachés à des équipements à vocation publique (cf. chap., 4, 1). Le premier établissement des voies et réseaux est donc assuré par des acteurs privés, la Ville ne s'implique que très peu dans la mise en cohérence du réseau, notamment par la création franche de voies secondaires ou primaires. Mais cette recherche d'économie déjà radicale ne se cantonne pas au premier établissement, elle s'applique aussi à la gestion *a posteriori* des voies.

Etant considérée comme du sol nu, la valeur vénale d'une voie est très faible, l'essentiel de son coût réside d'abord dans son établissement puis dans son entretien. Or, en déclinant toute demande d'intégration, la Ville tente d'échapper à ce coût de long terme. Etant donné la forte dynamique d'urbanisation et la multiplication des lotissements et donc des voies urbaines, on craint alors de s'engager dans une logique d'investissement sans fond (*Ibid*.). La démarche semble d'autant plus inconsidérée aux édiles que ces voies sont situées aux limites de l'espace urbanisé d'alors (première ou seconde couronne). On n'imagine pas que ces marges passent un jour du statut de confins à celui d'espace intermédiaire (DORIER, DARIO, 2016). Le refus de les intégrer marque aussi un défaut de planification à long terme. De fait, la plupart des voies, ouvertes à la circulation publique resteront privées pendant des décennies (DORIER, 2008). Il y a donc une continuité évidente dans le « laisser-faire » municipal, du 19ème siècle jusqu'à la fin du 20ème siècle (DORIER, 2012). Politique parcimonieuse, économe de deniers publics, ou laisser-faire assumé, la frontière est bien mince.

Nous allons maintenant observer les différents cas de figure expliquant la conservation du statut privé des voies. Certains facteurs sont nous allons le voir propres à la posture municipale, d'autres mettent en lumière le travail d'autres acteurs. Notre objectif est de tracer une tendance, de déterminer quel sort était généralement réservé aux voies après leur premier établissement

[296] Environ 15 millions d'euros actuels

privé et quel était le rôle de chaque acteur. Les rapports entre municipalité, associations de propriétaires (et éventuellement d'autres acteurs) font l'objet d'une typologie. Nous reconnaissons 5 grands cas de figure : les demandes d'intégration privées et le refus municipal, les oublis ou ratés municipaux, le refus des propriétaires aux réquisitions municipales, la nuance du point précédent : la rareté (somme toute) des refus de propriétaires aux réquisitions municipales, enfin, le frein généré parfois par les offices notariaux.

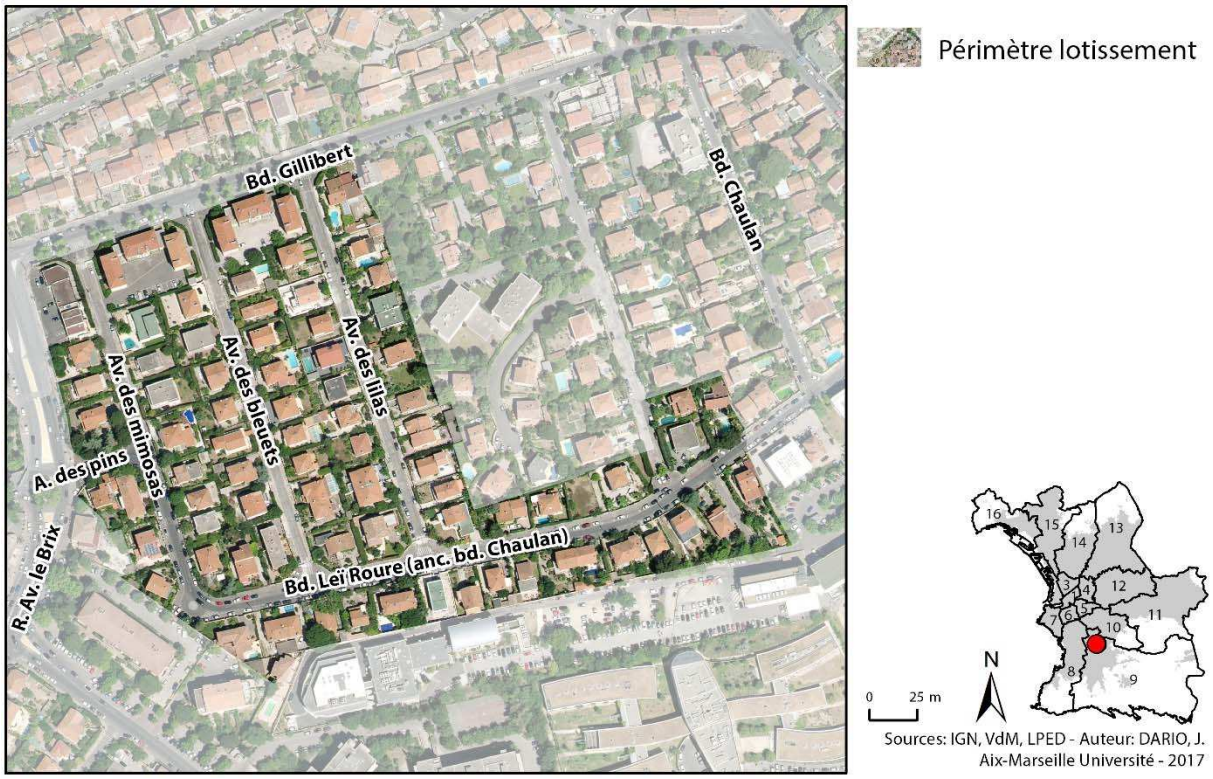
6.1 Demandes d'intégration privées et refus municipal

Les demandes d'intégration des voies privées émanent très rarement des aménageurs, une fois la conformité délivrée et les lots vendus, il est fréquent que ces sociétés soient liquidées. Le but originel de ces opérations n'étant pas de créer des équipements publics mais bien de dégager une marge, le manque d'implication dans le suivi de l'opération est donc logique. De son côté, la municipalité n'est pas formellement engagée à récupérer les voies, elle a toute latitude pour les intégrer mais l'initiative ne vient que rarement d'elle. Les demandes d'intégration sont le plus souvent issues des propriétaires, au moins jusque dans les années 1980-90.

6.1.1 Les demandes d'intégration répétées des associations de propriétaires – le cas du lotissement Leï Roure

Jusque dans les années 1980, de nombreuses associations de lotissements réclament le transfert des voies privées, ce que refusent fréquemment les gestionnaires publics selon des motifs parfois peu évidents. Cette posture des propriétaires est intéressante à rappeler à l'aune de la tendance « privatiste » actuelle.

Le lotissement Leï Roure (Ste-Marguerite - 9e arr.)



Carte 77 Le lotissement Leï Roure

Les demandes émanant des associations de propriétaires sont assez fréquentes dans les années 1960 et jusqu'à la fin des années 1980[297]. Le lotissement Leï Roure est issu du morcellement d'une propriété bastidaire. L'aménagement est réalisé par la Société Générale Foncière qui bénéficie d'un arrêté de lotir le 24 Avril 1934. Ce vaste lotissement de 5 ha (94 lots) est doté d'une trame maillée offrant une liaison intéressante entre le boulevard de Sainte-Marguerite et la rue Augustin Aubert, les deux principales voies publiques du secteur. Il est aussi doté de l'ensemble des équipements prévus par la législation de l'époque (éclairage public, tout à l'égout…). Le cahier des charges de 1934 comporte les mentions « classiques » sur l'intégration des voies et équipements à la première réquisition de la Ville[298] tout en prévoyant la création d'une association syndicale libre (ASL) qui dans l'attente, gère les parties communes.

[297] L'équipe du LPED avait d'ailleurs creusé certains de ces cas, notamment celui du lotissement du Paradou (Mazargues, 9ème arr.) où les demandes d'intégration/entretien se multiplient au début des années 1960 avant de disparaître à la fin de la décennie, les velléités de privatisation prenant alors le pas (DORIER et *al.*, 2010).

[298] « Article 1. *Dans l'esprit commun des parties, les voies sont destinées à être incorporées aussitôt qu'il se pourra à la voirie communale sans que toutefois la Société Générale Foncière mandataire, puisse prendre aucun engagement à cet effet.* »

Extrait d'archives[299] – demandes d'intégration des voies privées et refus municipaux (1977-1982)

1/ Refus de l'entretien public des voies privées[300]

« *Dans le courant du 2ème semestre 1977, le service de la voirie réalisera le goudronnage de la chaussée du boulevard Leï Roure qui est une voie publique. Par contre la Ville ne pourra pas intervenir dans les autres voies de ce lotissement qui ne font pas partie du domaine public communal et dont le caractère privé est nettement marqué.* »

2/ Refus d'intégration municipal des voies privées[301]

« *J'ai bien reçu votre lettre rappelée en référence par laquelle vous avez sollicité au nom de l'Association syndicale libre des propriétaires du lotissement LEI ROURE le classement dans la voirie communale des avenues des MIMOSAS, des BLEUETS et des LILAS.*

J'avais chargé mes services d'étudier si les caractéristiques de ces voies correspondaient aux critères définis par le conseil municipal dans sa séance du 3 Décembre 1971 pour prononcer le classement des voies privées dans la voirie communale (intensité du trafic supporté par les voies, desserte d'établissements publics etc.). Il m'est précisé que ces voies ne desservent pas d'établissements publics que, d'autre part, en ce qui concerne la circulation, l'avenue des Mimosas est fermée par des potelets à son débouché sur l'allée des Pins et qu'un panneau impasse est placé au débouché du boulevard Gillibert. Quant à la voie des Bleuets cette voie est interdite à toute circulation puisqu'un panneau « sens interdit » est placé à ses débouchés. L'intérêt de ces voies ne parait donc pas suffisant notamment au point de vue de la circulation générale pour qu'une démarche de classement soit engagée. »

Avant d'envisager le transfert, les colotis réclament une participation publique à l'entretien des voies vers la fin des années 1970, ce que refuse la Ville (doc n°1). Dans le courant des années 1980, les colotis insistent et réclament l'intégration des voies. Celle-ci est également refusée par courrier de l'adjoint au maire en charge de la voirie (doc n°2). Après cette date, on ne trouve plus trace d'une demande d'intégration, la tendance s'inversera même puisque les colotis revendiqueront par la suite le caractère privatif des voies et les fermeront dans le courant des années 2000.

L'argumentaire développé par la Ville repose sur l'inutilité présumée des voies dans le fonctionnement du quartier en raison de leur « privatisation » partielle. A aucun moment n'intervient une quelconque considération sur leur caractère maillant ou sur leur potentielle utilité, une fois les dispositifs enlevés. Ceux-ci n'ont d'ailleurs rien de contraignant, ils ne sont du reste implantés que sur une partie des voies du lotissement. L'argument de la privatisation cache en fait un manque de volonté à intégrer des voies privées. Dans le cas du lotissement Paradou (DORIER et *al*., 2010) les motivations sont similaires puisqu'on y évoque le « peu d'intérêt » que constituent les voies dans le fonctionnement du quartier. Lorsque la municipalité refuse l'intégration, l'argumentaire est généralement péremptoire et répond à une logique peu explicite. La véritable justification, jamais présentée telle quelle dans les courriers, est la recherche d'économie, incompatible avec une intégration systématique des voies. Mais le refus n'est pas motivé que par un manque d'intérêt. D'autres considérations interviennent et parmi elles, la temporalité particulière des demandes des propriétaires. Il n'est pas anodin que les

[299] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[300] 26 Avril 1977 –ref. n°EL/MA/JPB. 3561 – courrier de l'adjoint au maire à l'éclairage au président de l'ASL Leï Roure
[301] 13 Janvier 1982 –ref. n° 00233 – courrier de l'adjoint maire de Marseille au président de l'ASL Leï Roure

demandes d'intégration se multiplient dans les années 1960 pour des lotissements datant des années 1920-30. En trente ans ou plus d'existence et en dépit d'un entretien ponctuel par les services municipaux, les voies commencent pour certaines à se dégrader. Les demandes d'intégration sont donc souvent motivées par la crainte des propriétaires de devoir assumer les coûts de réfaction à venir. On remarquera d'ailleurs dans le cas de Leï Roure que ce n'est qu'après s'être vu refuser l'entretien informel en 1977 que l'association syndicale avance l'idée de la cession des voies à la Ville avant de s'en détourner complètement. Les refus répétés de la Ville sont pour partie compréhensibles puisque chaque voie potentiellement transférée engage de lourds coûts de réfaction.

La mise à disposition *des voies privées est une constante, chez les* ***associations de propriétaires*** *jusqu'au tournant des années 1980. Rares d'ailleurs étaient les voies qui étaient fermées. La propriété privée des voies était clairement perçue comme une charge plus que comme une aménité.*

6.2 Négligences et oublis, les ratés de la gestion municipale

Le défaut d'intégration des voies ne s'explique pas seulement par un refus de la municipalité ou inversement des propriétaires. Nous pensons que des facteurs moins « systémiques » peuvent être mis en avant tels que les oublis et autres négligences propres à toutes les administrations. Nous ne faisons pas mention ici du cas des voies de lotissement dont le cahier des charges prévoyait sans distinction le transfert *a posteriori*. Les cas qui nous occupent ici sont davantage ceux de voies « fléchées » par la Ville, réalisées par des aménageurs privés puis « oubliées en cours de route ». Par leur fréquence toutefois, ces « ratés » constituent d'une certaine façon un système ou à tout le moins, un point récurrent de la gestion des voies à Marseille.

6.2.1 Des transferts « oubliés en cours de route » – le cas de boulevard Gaston Ramon

En déléguant une large part de la production des voies à vocation publique, il était fréquent que la municipalité ne finalise pas le transfert de ces équipements pendant des années voire des décennies. Cette situation explique le statut privé de certaines voies de liaison importantes à Marseille.

Dans le quartier de Sainte-Marguerite, le boulevard Gaston Ramon a été aménagé par un constructeur privé (carte 67), la Société Immobilière de l'Huveaune, tenue dans le cadre d'un permis construire de 1952 portant sur l'opération du square Michelet[302], d'élargir une partie du boulevard Gustave Ganay et réaliser entièrement une voie de liaison. Ces prescriptions sont inscrites dans le permis de construire et la qualité des aménagements dûment contrôlée par les services municipaux. Une fois le programme et l'ensemble des aménagements livrés en 1956, la mairie approuve l'acquisition par délibération en Juillet 1958 avant de déclarer l'opération d'utilité publique en Août de la même année. Mais la cession n'est pas réalisée immédiatement.

[302] 692 logements

Extrait d'archives[303] – « l'oubli » du transfert du boulevard Gaston Ramon[304] (1960)

« *En dépit de l'accord de principe de la Société Immobilière de l'Huveaune et de l'intérêt marqué par la municipalité, il semblerait que nos services aient omis de mener à bien le transfert effectif de l'assiette de terrain correspondant au boulevard Gaston Ramon. Je vous rappelle l'importance de cette voie nouvellement créée dans le fonctionnement de ce quartier en pleine expansion.* »

L'erreur est rapidement corrigée puisque l'acte authentique est dressé en Mai 1961, mais l'emprise transférée est mal délimitée puisque des parties aménagées comme de l'espace public (trottoirs, une partie de la chaussée) n'ont pas été transférées, avec plusieurs problèmes à la clé actuellement (cf. chap. 2, 3.3.1). Plus surprenant, il n'a pas été possible de retrouver la voie dans le « tableau de classement unique des voies communales » datant pourtant du 25 Juin 1973 et mis à jour systématiquement. Il semblerait que la voie n'ait pas été classée dans un premier temps alors même que l'emprise avait été transférée. Un certain flou aujourd'hui dissipé, a donc régné pendant un temps sur le statut et la gestion de cette voie. Si une solution assez rapide a été trouvée dans ce cas, le statut privé de certaines voies, visible encore aujourd'hui, s'explique par des omissions similaires. Ce problème concerne parfois des emprises entières de voies mais beaucoup plus fréquemment des « morceaux » (cf. chap. 2, 3.3).

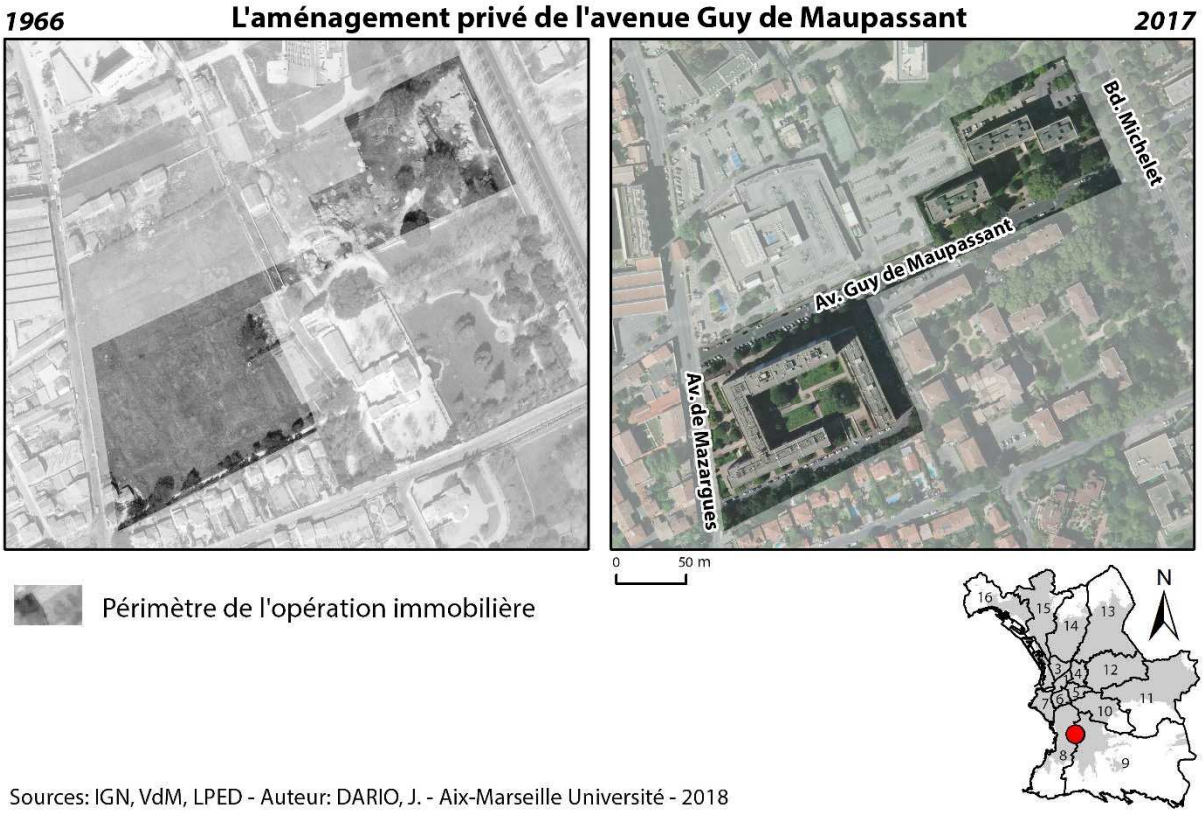
Ces cas relèvent d'une erreur humaine, favorisée par plusieurs éléments. D'un côté la société immobilière aménageant la voie, se désintéresse assez rapidement du transfert des équipements à vocation publique une fois la conformité délivrée et les lots vendus. Si de son côté la municipalité n'engage pas les procédures nécessaires, la voie peut conserver son statut initial pendant des années. Généralement ce type de cas ressort au bout d'un temps plus ou moins long, lorsque les copropriétaire/colotis observent une dégradation des voies et sollicitent l'assistance de la municipalité qui leur précise alors qu'elle est privée... Il n'est pas rare, même encore aujourd'hui, que la voie appartienne toujours à la SCI d'origine, même si elle a disparu, ce qui pose ensuite des problèmes de transmissibilité.

*Les **modes de productions de la ville** et notamment, l'aménagement privé des voies à vocation publique, justifient la multiplication des **oublis**. Bien que des mentions soient souvent inscrites dans les permis de construire vis-à-vis du transfert ultérieur, les services de la municipalité devaient rester en veille sur un nombre important de cas, souvent plusieurs années après la livraison de l'équipement par le promoteur. Certaines de ces voies sont même encore privées à l'heure actuelle.*

[303] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[304] 12 Janvier 1960 –ref. n° 00369 – courrier de l'adjoint au maire de Marseille à l'urbanisme au directeur du service voirie (Ville de Marseille)

6.2.2 Absence de mention contraignante et imprévoyance municipale – le cas de l'avenue Guy de Maupassant

L'engagement imposé aux aménageurs privés de concevoir des voies de liaison destinées à un usage public n'a parfois fait l'objet d'aucune obligation stricte vis-à-vis du transfert ultérieur. Bien que le gabarit et le positionnement de ces voies appellent un statut public, elles sont pour certaines restées privées jusqu'à aujourd'hui.



Carte 78 L'aménagement privé de l'avenue Guy de Maupassant

Planche 19 L'avenue Guy de Maupassant et son statut privé

Photo 19-1 et 19-2 l'avenue Guy de Maupassant
Photos : LPED

Le cas de l'Avenue Guy de Maupassant dans le 8ème arrondissement (quartier Ste-Anne) est d'une brûlante actualité puisque les propriétaires de cette voie de liaison de première importance ont récemment (2017) décidé d'engager un processus de fermeture avec de nombreuses conséquences à venir sur le fonctionnement du quartier (cf. chap. 8, 1.2.2.b). Mais cette situation est l'héritage d'une série d'oublis et de ratés municipaux.

En 1965 la société immobilière « Michelet Sainte-Anne » obtient un permis[305] pour la construction de deux ensembles immobiliers fractionnés en 11 copropriétés et d'une voie de liaison entre les très fréquentés boulevard Michelet et avenue de Mazargues. Bien que la voie soit mentionnée dans l'arrêté de permis de construire et figure sur le plan de masse, la cession de l'emprise correspondante n'est pas prévue, en dépit de son intérêt manifeste.

Extrait d'archives[306] – L'avenue Guy de Maupassant, de la conception au transfert manqué (1965-1978)

1/ L'arrêté de permis originel et la planification de la voie[307]

« 1.) les projets relatifs aux travaux de voirie, d'adduction d'éclairage commun […] devront être dressés en accord avec les services publics et concédés, intéressés et préalablement agréés par ceux-ci avant toute exécution.

2.) le terrain nécessaire à l'élargissement du chemin de Mazargues à 16 mètres à compter de l'alignement opposé devra être cédé gratuitement la Ville de Marseille préalablement à la délivrance du certificat de conformité ».

2/ Premier refus de cession de la voie par les propriétaires et positionnement municipal[308]

« La rue Guy de Maupassant est une voie privée de la résidence Michelet – Sainte-Anne. Le permis de construire délivré par la division de l'urbanisation n'a pas prévu la remise gratuite de l'assiette de la voie à la Ville de Marseille par le promoteur. Il est d'ailleurs fort regrettable qu'on n'ait pas anticipé les conséquences de l'absence d'une telle clause. La subdivision dans une prudente réserve, ne se prononce pas sur la question de la prise en charge par la Voirie de l'entretien. Elle devrait cependant avoir une opinion sur la question… »

3/ L'incompréhension des services municipaux face au refus de cession des propriétaires[309]

« L'installation de l'Eclairage Public a été réalisée suivant les directives du Service de l'Eclairage de la Ville. A la demande des promoteurs, cette installation une fois terminée a été raccordée sur le réseau municipal. Cette situation ajoutée à son ouverture à la circulation publique sans restriction dès sa création laissait bien supposer l'intention des promoteurs de céder cette artère à la Ville. »

Les mentions présentes dans l'arrêté (doc n°1) témoignent du suivi imposé vis-à-vis de la réalisation des équipements communs. Elle prévoit la cession gratuite d'une bande de terrain nécessaire à l'élargissement du chemin de l'avenue de Mazargues qui conserve à l'époque l'apparence d'une traverse mais rien de plus. L'avenue Guy de Maupassant doit être aménagée

[305] PC ref. MC PC n°65 / 2400, 13.055-5-69-255 – 31 Décembre 1965)
[306] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille) / Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[307] Arrêté de permis de construire du 31 Décembre 1965, ref. MC PC n°65 / 2400, 13.055-5-69-255
[308] 16 Septembre 1976 – note de service manuscrite (auteur inconnu)
[309] Note interne – service voirie – 12 Janvier 1978 – sans référence

selon les normes en vigueur mais nulle mention de son transfert ne figure dans l'arrêté de permis de construire. L'absence d'une telle clause sur une voie d'intérêt public est assez inhabituelle. Même si elle n'y donne pas toujours suite, la municipalité prévoit généralement le transfert des voies communes dans le permis de construire et/ou par engagement de cession indépendant. Cette omission est sans conséquence dans un premier temps puisque dès 1971, date d'achèvement du programme le coût de l'éclairage public ainsi que celui du ramassage des ordures est assumé par la Ville qui n'engage toutefois pas de procédure de transfert d'office. Cette position attentiste est confirmée par un échange entre adjoints au maire (cf. chap. 4, 7.2).

Ce n'est qu'en 1976, soit cinq ans plus tard, qu'une partie des copropriétaires se rapproche officiellement de la Ville pour solliciter une intégration. Pour être valide la demande doit être actée par une décision prise en assemblée générale. Or, bien qu'une majorité désire céder la voie, la proportion requise n'est pas atteinte (cf. chap. 4, 6.3.1). Ce refus inattendu place les services municipaux dans un embarras manifeste (doc n°2). Face au refus d'intégration de la voie, les services municipaux ne savent s'ils doivent procéder à un entretien informel, opération d'ailleurs assez commune dans le cas de voies privées (cf. chap. 4, 7.2) ou s'ils doivent engager une procédure d'expropriation, le transfert d'office simplifié n'étant plus d'actualité avec l'opposition des propriétaires (cf. annexes I.4.3). Face à ce dilemme, les services demeurent dans l'inaction. En interne, on souligne le caractère surprenant de la décision des propriétaires (doc n°3). On ne s'explique pas les raisons de cette situation aussi inattendue que gênante en faisant au passage une erreur d'interprétation. Le problème n'est pas tant l'intention originelle du promoteur, dont l'implication ne s'étend pas au-delà de la vente des lots, mais plutôt celle des propriétaires, souvent moins conciliants. En outre, c'est bien l'absence de clause imposée par la Ville puis son attentisme qui ont produit cette situation.

L'absence d'obligation dans un document contractuel *pour des voies d'utilité publique, dont la conception est déléguée à un privé est clairement une* ***négligence****. Ces cas peuvent difficilement être généralisés, ils apparaissent au détour d'un dossier, d'une note de service… parfois plusieurs décennies après l'achèvement des programmes immobiliers. Ils illustrent le* ***manque de rigueur*** *avec lequel est géré la conception de voies de liaison dans des quartiers alors en pleine croissance démographique.*

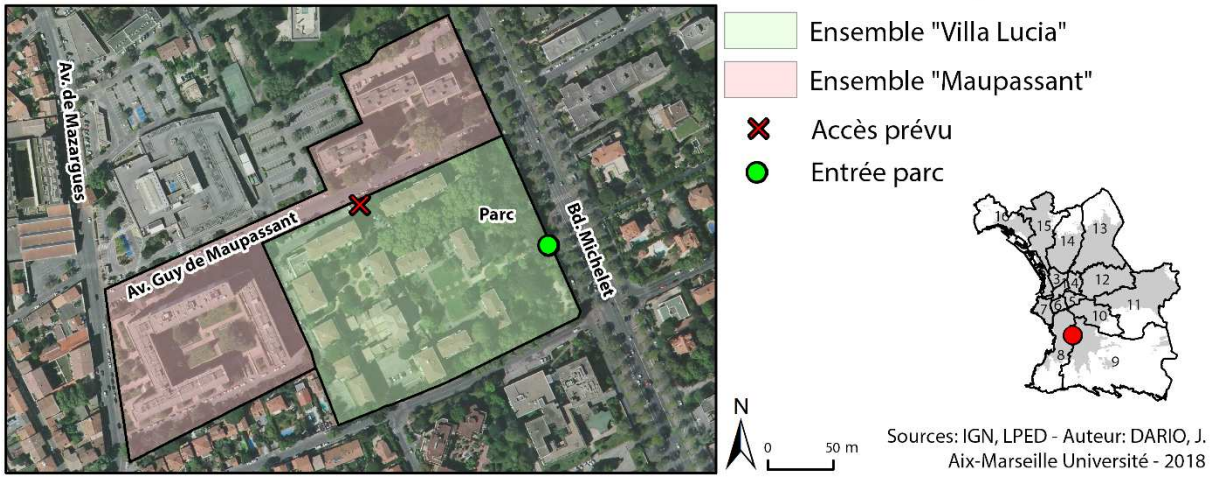
6.3 Résistance des propriétaires aux demandes d'intégration

Après avoir observé les refus répétés de la municipalité ainsi que ses erreurs de positionnement dans la récupération *a posteriori* des voies, il est nécessaire de nous pencher ici sur un autre type d'acteurs : les propriétaires, réunis ou non en association syndicale. Si leurs refus vis-à-vis des réquisitions municipales sont rares, du moins jusqu'au tournant des années 1990-2000, certaines velléités conservatrices se sont exprimées précocement à certains endroits.

6.3.1 Une opposition précoce des assemblées de propriétaires – le cas de l'avenue Guy de Maupassant (suite)

Exploitant les défauts de cadrage de la municipalité, certaines associations de propriétaires opposent une résistance aussi précoce que farouche aux projets d'intégration de certaines (grandes) voies privées. Ce cas n'est pas la norme à Marseille jusqu'à la fin des années 1990 mais préfigure l'actuelle tendance à la fermeture et à la revendication privée des voies.

L'articulation problématique des programmes immobiliers sur le secteur Maupassant



Carte 79 L'articulation problématique des programmes immobiliers sur le secteur Maupassant

Lorsque l'assemblée syndicale des copropriétaires de « Michelet Sainte-Anne » se tient en 1976 pour statuer sur le transfert de la voie, le vote doit recueillir au moins 75% des voix exprimées. Chacune des 11 copropriétés dispose d'une proportion définie de tantièmes en fonction du nombre de logements. Précisons que le marché SODIM[310] détient un tiers des voix (3 300 / 10 000°). Ce dernier se prononce en faveur du classement pour des raisons en lien avec l'accessibilité du commerce. En revanche, 3 copropriétés sur les 11 s'y opposent. Avec 72% pour, la majorité requise (75%) n'est pas atteinte, ce qui empêche la Ville d'engager une procédure de transfert d'office[311]. La seule option est l'expropriation pour cause d'utilité publique, procédure longue et aléatoire que les services municipaux évoquent en interne au cours de plusieurs échanges mais n'engagent pas (voir première page du document incomplet en annexes I.3.5).

[310] L'actuel hypermarché Casino faisant l'angle avec l'avenue de Mazargues
[311] Prévue par l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme

Planche 20 Le parc de la Villa Lucia

Photo 20-1 et 20-2 le parc de Villa Lucia
Photos : LPED

Des courriers contradictoires émanent de l'association des copropriétaires au début des années 1980, ce qui témoigne de divergences sur la posture à adopter vis-à-vis de la Collectivité. Une partie des copropriétaires milite en faveur du transfert alors que le nouveau président de l'association syndicale élu en 1982 défend le caractère privé de la voie, dénonçant même auprès des services municipaux l'intervention de ceux qui « n'ont aucun mandat régulier ». Pendant plusieurs années, l'affaire n'évolue pas puis prend un tour nouveau en 1986 où la Ville délivre un permis de construire à l'U.A.P. pour la réalisation d'un ensemble situé au sud de l'avenue Guy de Maupassant. Le programme comporte un ensemble de 157 logements s'intégrant au parc de la bastide « Villa Lucia » (carte 79). La société doit intégrer sur une partie du terrain un ensemble d'habitation dont la vente assure la marge de l'opération, en contrepartie, elle valorise et entretient un espace vert de plus de 7600 m^2 correspondant au parc de la bastide. Une fois l'opération livrée, l'espace vert est destiné à être transféré à la Ville. Ce transfert est toutefois subordonné au fait que la Ville rende possible l'aménagement d'un accès véhicules par l'avenue Guy de Maupassant. L'entrée située au niveau du 300 bd Michelet (photo 20-1 et 20-2) est en effet supposée être celle du parc. Seul problème, la Ville ne peut délivrer d'autorisation pour la construction d'un accès sur une voie privée. L'accord des propriétaires est nécessaire, or ils opposent sur ce point une résistance farouche. Dans l'impasse, la municipalité sollicite en 1987 l'association syndicale afin qu'ils se prononcent à nouveau sur le transfert de la voie. Le contexte de 1987 n'est toutefois plus le même que celui de 1976. Le programme projeté par l'U.A.P. constitue un frein supplémentaire, les propriétaires craignant un accroissement du trafic et du stationnement anarchique. Après de nombreuses relances municipales et plus d'un an d'attente, l'association syndicale délivre finalement une réponse négative à la quasi-unanimité (les 11 groupes se prononcent contre le classement sauf le marché SODIM).

La ligne défendue par les copropriétaires est assez atypique. D'un côté ils revendiquent le caractère privé de la voie et refusent toute intervention publique. En 1988, la SADE[312] prévoit par exemple des travaux de branchement au réseau d'eau pourtant gratuits et dans l'intérêt des propriétaires, ce que refuse le président de l'association syndicale. De l'autre, il n'est pas question de fermer la voie qui supporte une intense circulation. Tout au plus l'association syndicale a-t-

[312] Compagnie générale de travaux hydrauliques

elle implanté des ralentisseurs et des panneaux de limitation de vitesse afin de réglementer l'usage de la voie.

Extrait d'archives[313] – L'impossible transfert de l'avenue Guy de Maupassant (1988-1990)

1/ Pressions pour la conservation du statut privé de la voie[314]

« La municipalité a informé notre syndic de son intérêt pour l'avenue G. de Maupassant dont il souhaite la municipalisation. Certes la décision appartient aux instances politiques et financières de la collectivité locale mais dès à présent, le risque se dessine. Les conséquences pour nos copropriétés seraient pour l'essentiel :

La perte totale de contrôle sur la limitation de circulation (camions, auto-écoles, travaux…) et le stationnement de véhicules

La création d'un accès à l'avenue pour les véhicules de la Villa LUCIA, accès qui ne pourrait plus leur être refusé

La dégradation rapide de la chaussée qui n'est pas faite pour recevoir un trafic normal de véhicules lourds, sans aucune garantie de son maintien en état satisfaisant

La perte de contrôle de la limitation de vitesse et éventuellement la suppression des ralentisseurs qui y contribuent

L'abandon de tout espoir d'améliorer la sécurité et la tranquillité et au contraire, l'assurance de leur dégradation

En définitive, la dévalorisation de nos appartements et, subsidiairement l'éclatement de l'ASL avec obligation de faire modifier tous nos règlements de copropriété.[315]

[…]

Que chacun réfléchisse avant de prendre position sur ses intérêts présents et à venir et de déterminer son vote personnel. »

2/ Le difficile positionnement municipal[316]

« *Le président de l'Association syndicale MICHELET MAZARGUES (sic)[317] que nous avons reçu par la suite nous a confirmé l'opposition de tous les copropriétaires exceptée la société SODIM à municipaliser cette voie, estimant que la voie était ouverte à la circulation publique et qu'ils souhaitaient en conserver la gestion. Nos arguments n'ont pu convaincre le président de l'association syndicale. Dans ces conditions l'acquisition en cause ne peut se réaliser que par voie d'expropriation* […] *Le choix de la procédure est délicat. La procédure d'expropriation nécessite une enquête d'utilité publique et parcellaire nécessitant l'établissement d'un état comprenant la désignation des noms adresses, origine des 381 copropriétaires. Il s'agit d'une procédure très lourde nécessitant de longs délais au cours de laquelle des recours seront vraisemblablement présentés d'ordre administratif et judiciaire.* »

[313] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille) / Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[314] Note dactylographiée transmise aux copropriétaires de Michelet Sainte-Anne avant l'assemblée de 1988
[315] Point intéressant, devant chacun des points exposés, un technicien de la Ville de Marseille a annoté manuellement la mention « faux ».
[316] 1989 – sans référence - courrier du directeur territorial de la Division Foncière (Ville de Marseille) au secrétaire général, du directeur de l'urbanisation (Ville de Marseille) et au directeur général des services Techniques (Ville de Marseille)
[317] En fait « Michelet Sainte-Anne »

3/ L'abandon tacite de la procédure d'expropriation[318]

« La procédure d'expropriation de la voie Guy de Maupassant n'a pas été entamée, nous attendons des instructions de M. le Maire »

La note interne diffusée aux copropriétaires avant l'assemblée générale annuelle de 1988 permet de comprendre plus clairement les motivations de ceux opposés au classement (doc. n°1). L'objectif du président de l'association est d'influencer le vote des copropriétaires. La stratégie semble gagnante puisque ces derniers se prononcent massivement contre le transfert. Le stationnement et la circulation sur la voie apparaissent comme le principal problème. En abandonnant la gestion de la voie, les copropriétaires craignent de souffrir les inconvénients de l'ouverture sans bénéficier de ses avantages. D'un côté il ne serait plus possible de réglementer la circulation et assurer un stationnement privatif le long de la voie, de l'autre, ils font visiblement peu confiance à la Ville de Marseille pour assurer l'entretien de la voie sur le long terme comme en témoigne la formule « *sans aucune garantie de son maintien en état satisfaisant* ».

Seule la gestion privée semble à même de garantir une certaine qualité d'usage. Selon cet argumentaire, la dégradation inéluctable de la voirie engendrerait une chute de la valeur des appartements. Enfin, le transfert de la voie provoquerait la disparition de l'association syndicale, celle-ci n'ayant plus d'objet. Au-delà des conséquences administratives liées à la dissolution, il semble à la lecture des pièces du dossier y avoir une forme d'attachement à la structure, ce qui préfigure la montée en puissance des associations syndicales au cours des années suivantes à Marseille. Face à cette situation et devant le refus catégorique de toute négociation amiable, les services municipaux envisagent plus sérieusement une procédure d'expropriation tout en craignant son caractère long et incertain (doc. n°2).

Preuve du « sérieux » avec lequel est envisagé l'expropriation, on retrouve dans le dossier la page de présentation de la Déclaration d'Utilité Publique et de l'enquête parcellaire sans autre contenu. La procédure ne sera jamais présentée en conseil municipal et en restera à la phase préparatoire (doc n°3). La voie reste donc privée, ce qui est le cas encore aujourd'hui. L'accès de l'opération Villa Lucia ne pouvant être ménagé sur l'Avenue Maupassant, l'entrée principale est demeurée le long du boulevard Michelet et le parc n'a pu être transféré. Notons toutefois que celui-ci, bien que privé est accessible aux visiteurs. La fermeture est évoquée dans un courrier de la SAGI, le nouveau syndic de gestion de l'ensemble en 1993 qui réclame une confirmation du statut privé de la voie dans le cas où les propriétaires décideraient de fermer la voie tout en rappelant aux services municipaux l'arrêt « Villeneuve-Tolosane[319] » qui stipule que « *le maire ne peut sans excéder ses pouvoirs de police en contraignant les copropriétaires à ouvrir cette voie à la circulation publique* ». La menace de fermeture non mise à exécution suscite quelques courriers internes à la Ville mais sans effet notable.

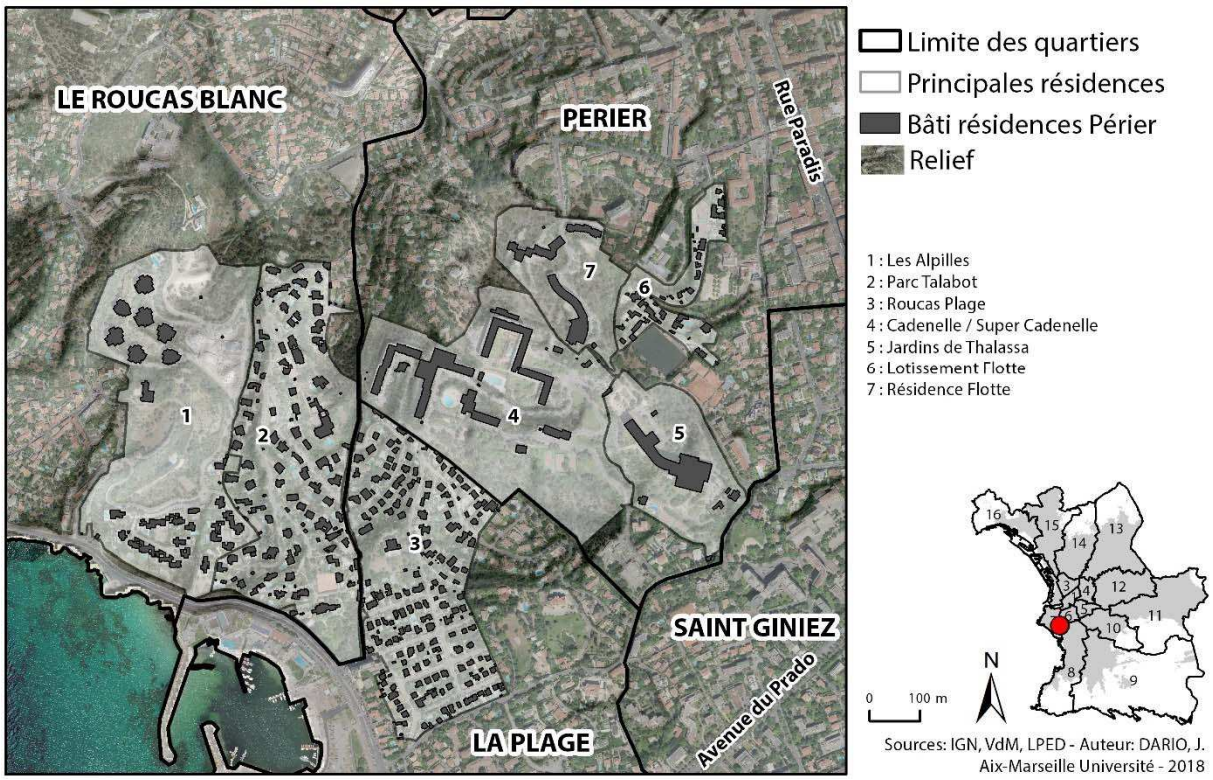
Il est assez atypique de retrouver dès les années 1970 des oppositions marquées au demandes d'intégration municipales. Cette ***résistance des propriétaires****, qui exploitent les faiblesses du mode de production (privé) de la ville préfigure la tendance actuelle. Les velléités privatives ne sont pas apparues de façon tranchée au détour des années 2000. Certains cas dès les années 1970-80 permettent d'observer les* ***prémisses d'une volonté conservatrice****.*

[318] Note interne Ville de Marseille 11 Mai 1990
[319] CE 5 nov. 1975, Commune de Villeneuve-Tolosane, Lebon T. 1116

6.3.2 Le projet public en échec – le cas de la traverse de la colline Périer

Dans des contextes marqués par les hauts revenus, certaines associations de propriétaires ont parfois manifesté de façon précoce (années 1960) une opposition aux projets d'intégration publics des voies. La richesse des documents et le contexte historique (création des plages du Prado, projet de traversée de la colline Périer) sont particulièrement exceptionnels dans ce cas. Les évènements évoqués expliquent le caractère encore impénétrable d'une des plus importantes poches de richesse de la ville.

La colline Périer - situation géographique et principales résidences



Carte 80 La colline Périer – situation géographique et principales résidences

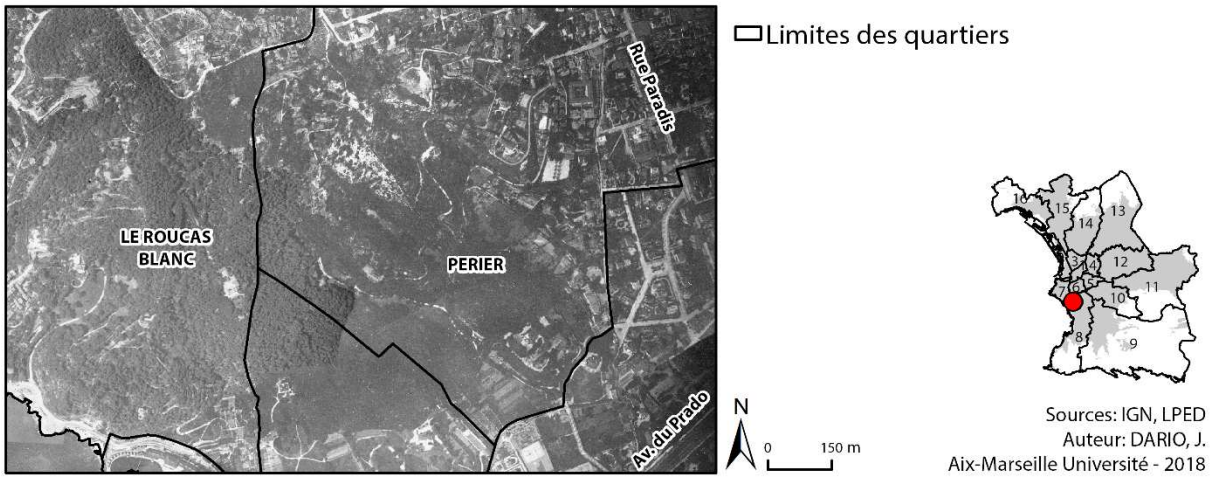
La colline Périer est un périmètre d'exclusivité sociale affirmé. Proche du centre et pourtant à l'écart de l'urbanisation, cet espace qui concentre parmi les plus forts revenus de la ville[320] est aussi un des premiers à s'être massivement clôturé (DORIER et al., 2010). La proximité de la mer et le relief font de ce cadre privilégié un espace particulier. On y observe dès les années 1960 des logiques d'appropriation marquées. La résistance des habitants aux projets municipaux y est aussi précoce qu'intense, préfigurant la fermeture massive des années 1980 et 2000.

Pour comprendre le cas qui suit, il faut remonter l'historique de l'urbanisation de ce secteur particulier. Au début du 20ème siècle, la colline devient un des lieux privilégiés de la bourgeoisie marseillaise qui s'éloigne progressivement du centre à partir de la fin du 19ème siècle (ZALIO, 1999). Au début du 20ème siècle les lotissements se développent perpendiculairement à la rue Paradis (à l'est), dans la partie nord du quartier du Roucas Blanc ainsi que sur la partie littorale de la colline. Les magnifiques propriétés bastidaires de l'actuel quartier de la Plage sont fractionnées dans les années 1930, donnant naissance au lotissement du Roucas Plage et surtout dans les années 1950-60 où les lotissements et petits ensembles collectifs se multiplient entre la colline

[320] Environ 84 000 euros à l'année pour l'IRIS Estrangin, 75 000 pour Cadenelle… (revenus DGFIP 2009)

et le second Prado (DORIER et *al.*, 2010). Jusqu'à la fin des années 1960, la colline reste majoritairement à l'écart de l'urbanisation. Seules ses marges accueillent quelques lotissements (Flotte au nord, Roucas Plage au sud…), le centre de la colline est occupé par un important massif, innervé par quelques traverses privées.

La colline Périer en 1927



Carte 81 La colline Périer en 1927

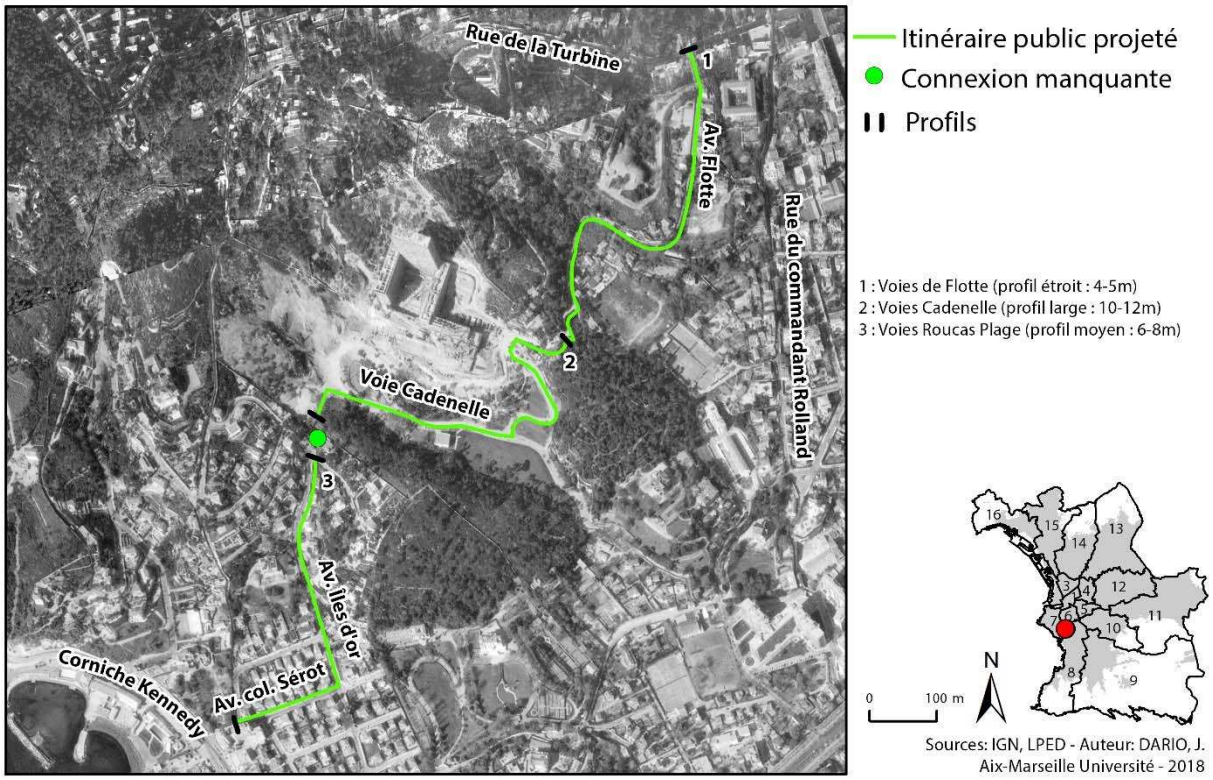
Planche 21 Le cadre exceptionnel de la colline Périer

Photo 21-1 vue des plages depuis la colline Périer, 7ème arr.
Photo 21-2 vue de la colline Périer, 7ème arr.
Photos : E. Dorier 2014, LPED

Au début des années 1970 l'urbanisation en lien avec la création des plages du Prado du secteur s'intensifie. Ce grand projet émerge au milieu des années 1960 alors que Marseille se pense en tant que métropole du sud et développe son potentiel touristique dans un contexte marqué par l'émergence d'une société des loisirs (HERAT, 2010). Ce vaste espace gagné sur la mer, rapidement devenu un des principaux espaces publics de la ville, est aménagé entre 1973 et 1977 avec les remblais du métro. Pourtant, le projet, porté par la municipalité Defferre génère un vif débat, y compris parmi les concepteurs, ainsi que des oppositions émanant des propriétés bourgeoises qui surplombent le site. Le cas présenté ci-dessous est d'ailleurs une des facettes de ce conflit. Les habitants des ensembles résidentiels voient d'un mauvais œil l'intérêt dont fait l'objet la colline pour les milieux de l'urbanisme local et les promoteurs immobiliers. Le SDAU de

1969 (cf. chap. 3, 2.1) cible d'ailleurs le périmètre et prévoit de nombreux aménagements. La plupart des grandes propriétés bastidaires restantes de ce site exceptionnel sont fractionnées pour donner naissance à plusieurs ensembles. En 1968 la première tranche de la luxueuse résidence Cadenelle est livrée, la seconde sera achevée en 1972 (~ 600 logements en tout). La même année la résidence Flotte (215 logements) apparaît et en 1973 les jardins de Thalassa (190 logements).

Projet de traversée publique de la colline Périer et profils de voies (photo 1966)



Carte 82 Projet de traversée publique de la colline Périer et profils de voies (photo 1966)

Cette hausse de la densité fait naître le besoin de planifier une traversée cohérente de la colline, jusqu'ici marquée par un linéaire irrégulier et mal adapté aux circulations. L'enjeu est de faciliter l'accès aux plages afin de conforter leur potentiel touristique. Accessoirement, la voie permettrait de désenclaver cette « périphérie intérieure », historiquement mal desservie en dépit de sa proximité avec le centre. Si le projet est d'envergure, les moyens utilisés ne le sont pas. Il s'agit de récupérer de façon opportuniste une série de voies pour créer une continuité (carte 82). On prévoit ainsi le transfert de l'avenue Flotte (desservant les lots créés en 1880 lors du fractionnement de la propriété) des voies de Cadenelle ainsi que celles du Roucas Plage (avenue des îles d'or et Colonel Sérot). L'itinéraire permettrait une traversée plus directe de la colline en évitant un détour par la très fréquentée rue du Commandant Rolland. Les profils de voies sont cependant très différents : traverse rurale étroite à peine goudronnée pour l'avenue Flotte (4-5m sans trottoirs), gabarit assez important pour celles de la Cadenelle (10 à 12m avec rond-point et trottoirs) et trame moyenne maillée pour celles du Roucas Plage (6 à 8m avec croisements simples et trottoirs). Le projet prévoit l'élargissement de l'avenue Flotte ainsi que l'aménagement d'un petit tronçon manquant pour former un itinéraire continu. L'opération se ferait à coût très réduit pour la Ville. Une enquête publique est ouverte le 15 Juillet 1968 en vue

d'obtenir une DUP[321] seule à même de justifier les nombreuses expropriations que le projet suscite.

Planche 22 La « traverse » de la colline Périer

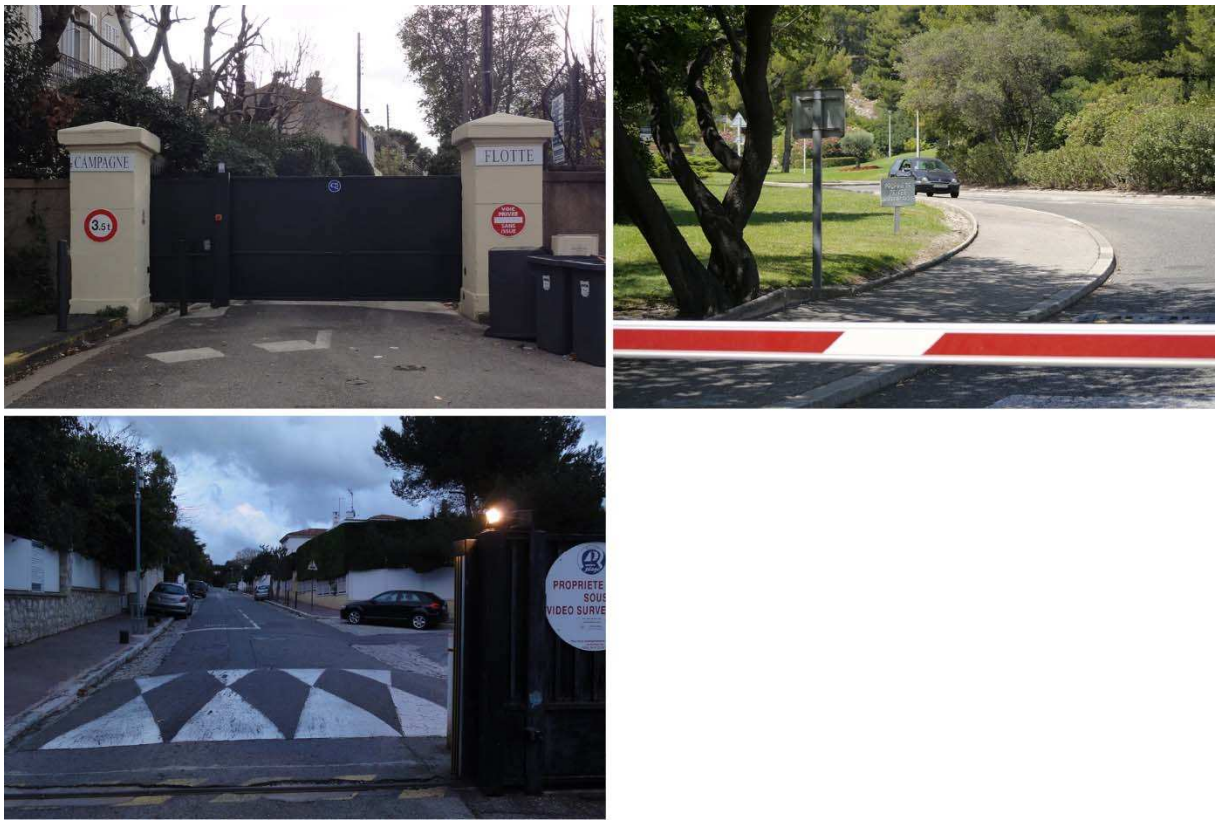


Photo 22-1 Avenue Flotte, 8ème arr.
Photo 22-2 Voies de la résidence Cadenelle/super Cadenelle, 8ème arr.
Photo 22-3 Voies du Roucas Plage, avenue du colonel Sérot, 8ème arr.
Photos : Anke Doberauer, LPED

Avant même l'ouverture de l'enquête, les propriétaires des lotissements Flotte d'une part, Roucas Plage de l'autre, se mobilisent comme en témoignent certains documents extraits des archives[322].

[321] Déclaration d'Utilité Publique
[322] Fond privé Ville de Marseille (Service Etude Expertise Connaissance) – Dossier « UI : Voirie – Avenue Ferdinand Flotte »

Extrait d'archives[323] – Une opposition des propriétaires du Roucas Plage au projet de transfert des voies du lotissement[324] (1968)

« *1. Considérant que le projet avancé est parfaitement inadapté au but affiché qui est de dégager certains itinéraires traditionnels et de décloisonner un quartier en voie d'expansion; qu'en effet les voies qu'il s'agit de classer et de raccorder n'ont pas été construites pour cet objet; qu'elles sont très étroites, sinueuses et de forte déclivité; qu'elles sont bordées d'immeubles et de nombreux garages qui en rendront l'amélioration impossible, sauf à recourir à de très coûteuses expropriations; qu'elles sont incapables de supporter une circulation dense et que de nombreux accidents ne manqueront pas de se produire avec les voitures des riverains qui y manœuvrent;*

2. Que la circulation dans l'avenue Ferdinand Flotte est déjà très difficile et particulièrement dangereuse pour les piétons, qu'y provoquer un accroissement de trafic en son état actuel est un véritable non-sens ; qu'il en est de même pour l'avenue des Îles d'Or à cause de sa déclivité et des voies qui y débouchent à angle droit et à l'autre extrémité de l'avenue Wulfgram Puget

3. Considérant par ailleurs qu'il en résultera qu'un raccordement très difficile du quartier au centre de la ville ; qu'en effet pour conduire à une circulation praticable sans risque excessif, le projet exigerait de grosses dépenses d'expropriation que son intérêt ne saurait justifier

4. Qu'il est dès lors certain en conséquence que les voies, une fois classées resteront dans leur état actuel ; considérant que si le projet se réalisait, il en résulterait des servitudes très graves pour les propriétaires du lotissement et une modification profonde du caractère du quartier

5. Considérant qu'il deviendra impossible de gérer le reste des ouvrages syndicaux, et notamment la voirie qui ne sera pas classée, mais qui deviendra pratiquement ouverte au public ; que ces voies subiront une usure accélérée, qu'il ne sera plus possible d'y exercer une police intérieure, conformément aux règles du cahier des charges du lotissement

6. Considérant qu'il existe des possibilités meilleures d'améliorer la desserte du quartier du lotissement, des luxueux immeubles de la Cadenelle et des quartiers en amont, par l'élargissement de la rue du commandant Rolland, opération prévue, engagée depuis longtemps mais pratiquement arrêtée

7. Considérant qu'il conviendrait de poursuivre par priorité cette opération au lieu de charger la ville d'une nouvelle voirie incommode et superflue

8. Considérant que la création d'une nouvelle voie prévue dans la propriété Flotte améliorera la sortie de la propriété de la Cadenelle côté Périer, et que dès lors l'intérêt de cette partie du projet n'apparaît plus

9. Considérant que le classement de la petite rue desservant le lycée Périer n'a dans la pratique aucun rapport avec le projet de désenclavement et de raccordement à la plage, qui est manifestement le but principal du projet, car ce classement peut être obtenu plus rapidement par une procédure totalement séparée si l'utilité publique le réclame

10. Considérant que pour les raisons rappelées ci-dessus, sous le couvert d'une opération d'utilité publique, le projet apparaît comme destiné essentiellement à raccorder directement la propriété privée de la Cadenelle d'une part à la plage et au quartier Périer de l'autre.

[323] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[324] Compte-rendu de l'assemblée générale de l'assemblée générale du 11 Octobre 1968 - Syndicat des propriétaires du morcellement de la plage (Roucas Plage)

11. Considérant que le projet envisagé présente, sous l'aspect du débouché à la plage, une ressemblance étonnante avec les dispositions que les promoteurs de la Cadenelle ont fait miroiter à leurs clients, dès le début de leur opération, mais qu'ils n'avaient pas le moyen juridique de le réaliser

12. Considérant que la création d'un débouché direct sur une plage, même s'il s'adressait à un quartier et non à une propriété privée si importante soit-elle, ne revêt pas un caractère d'utilité publique, mais seulement celui d'une simple commodité, puisque la plage peut être atteinte facilement par des voies déjà existantes

13. Considérant que dans la pratique, le projet revient à mettre à la charge de la ville et des propriétaires des fonds environnants sans compensation pour ceux-ci, la création de dessertes nouvelles qui valoriseront la propriété de la Cadenelle dont l'aménagement a peut-être été engagé de façon prématurée et excessive et sans rapport avec les moyens de communication du quartier

14. Considérant que le projet avancé par la Ville ne pourrait d'ailleurs se réaliser que pour autant que celle-ci acquiert au préalable une parcelle et l'assiette de la voirie du lotissement qui appartient à chaque riverain, ainsi que les ouvrages collectifs qui sont enterrés et dont les propriétaires ont intégralement assuré les dépenses dans le paiement de leurs lots et qu'ils ont entretenu à leurs frais depuis 34 ans

15. Considérant que pour les raisons rappelées ci-dessus le projet conduirait à une charge nouvelle très importante pour le contribuable ; que l'on peut à bon droit s'interroger sur l'intérêt réel de s'engager sur une telle opération, alors que bien d'autres, et notamment celle relative à la rue du Commandant Rolland sont pratiquement arrêtées

16. Considérant que ce délai de 34 ans évoqué plus haut est suffisamment long pour prouver que l'amélioration de la desserte du quartier, comme du quartier situé en amont, n'a jamais présenté pour la ville un caractère réel d'intérêt ou d'utilité publique et que cet intérêt n'est né que sous la poussée des promoteurs de la Cadenelle

17. Considérant que ce délai de 34 ans enlève à la Ville l'autorité morale pour s'appuyer sur l'article 1er du cahier des charges du lotissement et demander que les voies privées qu'elle réclame lui soient remises par le Syndicat

18. Considérant par ailleurs que ces dispositions n'avaient pour but que de régler les rapports éventuels entre les membres du lotissement et du lotisseur, dispositions auxquelles la ville n'est pas partie contractante; conteste de la façon la plus formelle l'utilité publique artificiellement attachée aux mesures envisagées; demande la poursuite accélérée de l'élargissement de la rue du Commandant Rolland, opération qui répondrait à l'objet poursuivi dans des conditions bien meilleures et satisfaisantes pour tous; fait confiance à Monsieur le Commissaire enquêteur, au Conseil Municipal et au Préfet des Bouches-du-Rhône, pour juger du caractère réel du projet envisagé, mandate le bureau du syndicat pour s'opposer par tous les moyens, y compris judiciaires, à la réalisation du projet si ce dernier venait, nonobstant son caractère, à être poursuivi. »

On retiendra d'une part le caractère très structuré de la réflexion et la précision des informations transmises, qui ne sont dans ce cas pas très surprenantes. Les grands ensembles résidentiels, notamment ceux situés dans des périmètres aisés concentrent généralement une population de notables (avocats, notaires…). Très informés des procédures, disposant parfois de moyens considérables, ils peuvent constituer d'importants points de résistance, mettant à mal l'action de la Collectivité. L'argumentaire de ce compte-rendu témoigne de ce « capital culturel », mobilisé ici contre un projet d'intérêt public. La succession de considérations avant la conclusion suit le modèle d'une plaidoirie, l'ordre dans lequel chacun des points est abordé n'est d'ailleurs pas anodin.

Dans un premier temps, les colotis s'emploient à réfuter l'utilité publique du projet. Ils estiment que les voies, notamment l'avenue Flotte ne disposent pas en l'état de l'assise suffisante pour permettre une traversée sans danger de la colline (points 1, 2, 3). L'élargissement prévu sur Flotte n'est pas pris au sérieux (point 4), ce qui atteste comme dans le cas de l'avenue Guy de Maupassant (cf. chap. 4, 6.3.1) d'un certain manque de confiance dans l'action de la Collectivité et inversement, d'une survalorisation de la gestion privée. Comme dans la « tragédie des communs » (HARDIN, 1968), la propriété publique semble vouée à la dégradation, seule la gestion privée et l'exclusivité permettant de maintenir une qualité optimale. Cette perspective est assez récurrente dans la plupart des associations de propriétaires, c'est d'ailleurs un des fondements de la tendance à la fermeture.

L'association syndicale préconise un « itinéraire bis » passant par la rue du commandant Rolland tout en précisant que le coût des expropriations nécessaires à l'éventuel élargissement de l'avenue Flotte épuiserait par sa « démesure », l'intérêt public de l'opération. L'argument est habile et témoigne d'une parfaite connaissance des procédures. Pour apprécier l'intérêt public d'une opération, le juge a recours depuis les années 1960-70 à la « théorie du bilan » (cf. annexes I.8.2). Le profit attendu de l'opération dite d'intérêt public doit surpasser les inconvénients qu'elle génère, notamment du point de vue du préjudice porté au droit de propriété des tiers. L'insinuation subtile est accompagnée par une autre plus incisive. Une opération d'intérêt général ne doit pas poursuivre de finalité d'ordre privé ou plutôt, si intérêt privé il y a, celui-ci ne peut être qu'une conséquence et non le but premier de l'opération. Il s'agirait sinon d'un détournement du but d'intérêt public. C'est ce que les colotis affirment pourtant sur le projet.

Il y aurait un décalage entre le peu d'intérêt que la Ville a attaché à ces voies pendant près de 34 ans et l'intérêt soudain qu'elle manifeste au moment de la construction de la résidence de la Cadenelle. La municipalité est ici clairement accusée de poursuivre des buts clientélistes, au profit des promoteurs du programme de la Cadenelle, résidence d'exception dans un cadre privilégié. Il est vrai que la voie menant directement aux plages constituerait une aménité supplémentaire au programme et à ses « riches clients ». Le langage utilité est ici encore fort de sens. On évoque une « commodité » et non une nécessité (cf annexes III.2.3.4). Or, seule la « nécessité » justifie l'intérêt public d'une opération, c'est-à-dire qu'aucune solution équivalente ne doit exister. Dans le cas contraire, il s'agit seulement d'un passage facilité, en bref, d'une commodité.

Enfin, l'association syndicale tente de contourner un point dont elle connait la faiblesse. Le cahier des charges du lotissement du Roucas Plage, comme de nombreux autres de la même époque (cf. chap. 4, 5.6) comporte en son article 1 la formule bien connue « *le syndicat sera tenu d'effectuer la remise du sol des voies à la ville de Marseille à première réquisition et sans qu'aucun des acquéreurs ou souscripteurs d'engagement d'acquérir ait le droit de s'y opposer* ». La présence d'une telle clause est *a priori* sans appel, l'entretien effectué par l'association des propriétaires n'est pas un argument valide empêchant le transfert. Fort habilement, on estime que l'absence d'implication de la Ville pendant plus de trente ans lui ôterait son « autorité morale » pour réclamer de plein droit la propriété des voies. L'argument n'est pas recevable juridiquement, mais le but est de persuader le commissaire enquêteur du caractère injuste et préjudiciable de l'opération. On ne manque d'ailleurs pas de l'encourager en fin de compte-rendu : « *fait confiance à Monsieur le Commissaire enquêteur* […] *pour juger du caractère réel du projet envisagé* ».

La démarche semble avoir porté ses fruits puisque l'enquête publique menée en 1968 n'a pas débouché sur une déclaration d'utilité publique. Le projet de classement des voies a donc été abandonné, ce qui explique leur statut privé encore aujourd'hui. Il est complexe de déterminer si l'argument clientéliste avancé par les colotis est fondé ou pas. Remarquons simplement que ce classement opportuniste ne diffère pas de ceux menés à la même époque et dont nous avons déjà largement traité (cf. chap. 4, 3.4.1). Il est en effet commun que la Ville récupère des tronçons de voies issus d'opérations différentes pour créer des itinéraires à moindre coût. Certes le profil d'ensemble des voies est hétéroclite et nécessite de lourdes reprises, souvent repoussées sur le temps long (sur ce point, l'association syndicale craint à bon droit que la municipalité n'élargisse pas immédiatement l'avenue Flotte). La démarche permet toutefois un semblant de maillage public. Le profil des voies de la résidence Cadenelle est à ce titre évocateur. Les voies prévues dans le permis de construire sont trop larges pour n'être destinées qu'aux seuls résidents, en témoignent les ronds-points aménagés pour mieux répartir le trafic. L'effervescence de projets dans la zone et notamment l'aménagement des plages du Prado justifie une telle opération. Au contraire, les commentaires des colotis vis-à-vis de l'intérêt général apparaissent plus comme un artifice rhétorique que comme une réelle préoccupation. En essayant d'orienter l'aménagement des voies sur un autre périmètre, ils adoptent une posture conservatrice.

Ce conflit est à resituer dans le contexte de l'époque. Si les propriétaires des anciens lotissements du secteur ne peuvent pas s'opposer au projet des plages, il leur est possible en revanche de refuser la cession de leurs voies. Ce faisant, ils mettent à mal le projet de traversée publique et freinent la dynamique de densification qui touche le secteur. On peut lire à travers ce cas, l'opposition entre un projet d'échelle large et les intérêts locaux. La forte mobilisation des propriétaires témoigne d'un esprit de corps déjà bien cimenté et précoce. Si l'opposition des associations de propriétaires à tous types de projets publics est aujourd'hui commune à Marseille, elles sont encore assez rares dans les années 1960-70.

Dernier point, bien que la démarche des propriétaires soit structurée et témoigne d'une parfaite connaissance des procédures, on s'étonnera de voir avec quelle facilité ils contrent l'action municipale. Le problème originel est lié au positionnement global de la Ville qui ne récupère que rarement la propriété des voies privées. Or lorsqu'un projet est formulé dans le secteur, cette possession fait défaut. La Collectivité a alors recours à des dispositifs (transfert d'office) facilement attaquables par les propriétaires. Enfin, la municipalité ne va pas au bout de sa démarche en lançant une procédure d'expropriation. C'est finalement la cohérence de détail et le projet public dans son ensemble qui souffrent de cet enchaînement.

6.4 L'opposition des propriétaires aux projets de classement, un phénomène rare

Les deux cas précédents sont des exemples marquants d'opposition aux réquisitions municipales dans les années 1960-80. Toutefois, il semblerait à la lecture de certains documents que ce type d'action soit très ponctuel, témoignant d'une certaine passivité des associations de propriétaires. Les cas de conflit sont d'autant plus rares que l'époque n'était guère marquée par l'opposition des propriétaires lorsqu'il s'agissait de transférer la propriété des voies. Il est ainsi fréquent que la Ville classe au fur et à mesure les anciennes voies de lotissement lorsque l'intérêt public le justifie. La procédure suit généralement un cours régulier, une fois le principe du transfert sans frais admis par tous, le projet de classement est enrôlé dans une délibération du conseil municipal avant la production de l'acte notarié. Faisant en 1954 le constat d'une proportion trop importantes de voies privées sur son territoire (cf. chap. 4, 4), la municipalité Defferre lance en 1956[325] un projet de classement de 54 voies privées de lotissements. Le projet ne rencontre aucune opposition, à une exception près. Les propriétaires du sol de la rue Allard dans le quartier de la Blancarde (4ème arr.) font connaître leur désaccord, ce qui bloque dans un premier temps le classement de la voie.

Extrait d'archives[326] – L'opposition des propriétaires au classement de la rue Allard (1956)

1/ Le blocage reconnu par note interne des services municipaux[327]

« *La question du classement de la rue Allard a été pour le moment réservée, en raison des protestations formulées par divers propriétaires intéressés et de l'instance engagée contre le service du Génie Militaire*[328]*. M. le préfet pense qu'il y aurait intérêt, avant de procéder au classement de cette voie, à inviter le conseil municipal à revoir la question, en précisant qu'il serait si besoin, recouru à l'expropriation pour cause d'utilité publique.* »

2/ Les motivations des propriétaires[329]

« *Par arrêté en date du 22 Décembre 1954, Monsieur le préfet des Bouches-du-Rhône a prescrit l'ouverture d'une enquête administrative* […] *Cette enquête effectuée du 28 Février au 10 Mars 1955 n'a donné lieu pour l'ensemble des voies à classer qu'à une seule réclamation émanant de deux propriétaires riverains de la rue Allard qui déclarent d'ailleurs faire cette protestation au nom de l'ensemble des intéressés. Messieurs BRIAND et GILLI protestent contre l'opération de classement qui les déposséderait des droits résultant de titres de propriété et aurait pour effet d'empêcher les enfants de jouer dans la rue*. »

L'intérêt pour les propriétaires est de conserver l'usage semi-privatif de la rue, vue ici comme un espace apaisé, un lieu intermédiaire entre l'espace privé du domicile et l'espace public de la rue passante. Mais ce type de motivation aujourd'hui commune ne l'est pas dans les années 1950. Pour preuve, seul un cas sur 54 pose problème. Du reste, seuls deux propriétaires de l'association syndicale qui possède la voie notifient leur opposition. Le refus même d'un seul propriétaire est

[325] Arrêté préfectoral du 23 Juillet 1956 approuvant le projet de classement
[326] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[327] 11 Août 1956 – ref. n°01339 – note de l'ingénieur divisionnaire de la 1ère division par intérim (Ville de Marseille) au chef de service de la voirie (Ville de Marseille)
[328] La voie dessert un bâtiment appartenant au Génie Militaire, service de l'Etat, justifiant d'ailleurs le projet de classement.
[329] 30 Mars 1956 – rapport converti en délibération municipale – ref. n°MJP 56/106/U – service des biens communaux

suffisant pour bloquer la procédure de transfert d'office (cf. annexes I.4.3). Ce frein n'est que momentané puisque le classement sera quand même prononcé quelques années plus tard par arrêté préfectoral suite à une enquête publique (la rue Allard est aujourd'hui publique). De la même manière, les délibérations actant le classement de voies entières ou prévoyant la cession de parcelles privées nécessaires à l'élargissement ou la création de voies publiques, omniprésentes jusque dans les années 1980 ne rencontrent que peu d'opposition. S'il n'est pas toujours dans l'intérêt des propriétaires de transférer la propriété de leurs voies et abandonner certains usages privatifs, il semble dans les années 1950 et jusqu'à récemment, qu'il y ait une forme de consensus généralisé sur la destination publique des voies. La fermeture résidentielle est d'ailleurs très résiduelle à cette époque, la tendance à la privatisation et à la fermeture ne se développant que quelques décennies plus tard, ce qui est aussi un fait révélateur.

6.5 Les notaires ou la force de l'inertie

Les constructeurs privés, les propriétaires ou la municipalité ne sont pas les seuls acteurs jouant un rôle potentiellement décisif dans le (non) transfert des voies privées. C'est le cas de certains « intermédiaires » tels que les notaires, chargés de la rédaction de l'acte authentique. En apparence secondaire, le rôle des notaires est en fait décisif dans le transfert effectif de propriété du sol des voies. Située au bout de la chaîne, leur action est la seule ayant véritablement valeur d'un point de vue légal. Avec ou sans engagement de cession préalable, les propriétaires doivent signifier de façon non équivoque leur accord pour la cession de l'emprise. Cet accord peut être effectué à l'amiable, donnant lieu à une vente éventuellement symbolique, ou ressortir de l'enquête publique dans le cadre d'un transfert d'office[330]. Dans le cas où aucun propriétaire n'a fait connaître son opposition, une délibération municipale scelle l'accord de la Ville pour acquérir la parcelle correspondante. Ce n'est qu'à ce stade que la partie acquéreuse a recours aux services d'un notaire afin de rédiger l'acte authentique de vente, versé *in fine* aux hypothèques pour enregistrement. Pour des raisons diverses cependant, les offices notariaux sont parfois réticents à activer la procédure.

JD : « *Qu'en est-il du lien entre les notaires et les régularisations de cession vers le public ?*

Technicien *: Vu que ce n'était pas des enjeux colossaux, vous savez les notaires sont intéressés au pourcentage, on leur demandait de faire les cessions gratuites donc ils en sortaient quelques-unes mais ils mettaient un clerc stagiaire sur le coup et voilà… ce n'était pas toujours des priorités pour eux, on le comprend, nous on pense que c'est la principale raison, ce sont des dossiers sur lesquels la Ville ne leur a pas non plus mis énormément de pression car les opérateurs, les propriétaires étaient engagés au niveau du permis de construire et du moment que ça pouvait se faire, on supposait que l'acte viendrait de toute façon après.* […] *A Marseille ça s'est énormément fait* (note : les cessions non menées à terme), *comme je vous le disais le propriétaire ou le constructeur pouvait s'engager dans le permis de construire dans le cadre de ce qui était édicté dans le code de l'urbanisme de l'époque. La Ville allait même jusqu'à réaliser les documents d'arpentage pour procéder ensuite à la cession puis transmettait le dossier au notaire qui devait procéder au morcellement parcellaire, en général c'est là que le bât blessait car les notaires avaient peu d'intérêt à réaliser ce type d'opération. Dans le cadre d'opérations publiques, cela ne rapportait que peu ou pas d'argent donc les documents sont souvent restés dans les études de notaires et ça s'est arrêté là. Vous avez des dossiers où vous avez presque tout, l'engagement de cession, les documents d'arpentage de la Ville, la lettre au notaire etc. mais pas de titre de transfert de propriété,*

[330] Cf annexes III.5.2

donc la propriété est restée privée et on ne peut plus le régulariser aujourd'hui. On a même eu des travaux de voirie réalisés par le pétitionnaire ou par la Ville avec aucun transfert. Après, les notaires, il y a aussi des facteurs je suppose humains, des oublis, des décès, des pertes de documents, un manque de relance par la suite par les services de la Ville, le départ de certaines personnes… ce qui a provoqué une perte de mémoire sur certains dossiers. » (Ville de Marseille – service action foncière – 19/02/2015)

Les notaires étant généralement payés au pourcentage du montant global de la cession, les cas de transfert de parcelles aménagées comme de la voirie présentaient un faible intérêt économique. C'est le cas des transferts à coût zéro ou symbolique mais aussi des acquisitions à prix coûtant. Le sol des voies est dans le meilleur des cas, considéré comme du sol nu, dont la valeur n'est généralement pas excessive. Dans ces dossiers, il est fréquent que les notaires ne soient pas rémunérés au pourcentage mais au forfait. Comparé à des opérations plus importantes, les dossiers de transfert de voie privées vers le public, apparaissent comme moins lucratives, d'où parfois un certain manque d'intérêt comme l'illustre l'exemple suivant.

6.5.1 Des transferts bloqués par les notaires – les voies du Parc Sévigné

D'autres acteurs que la Ville ou les propriétaires jouent parfois un rôle important dans les défauts de classements de certaines voies privées. Les notaires, généralement peu intéressés par ce type d'opération ont pu par leur inaction bloquer certains cas.

Après la livraison en 1963 de la voie centrale (rue Mignard/avenue de la Magalone) réalisée par la SCI du Nouveau Parc Sévigné, la Ville approuve rapidement par délibération municipale la cession gratuite des parcelles de 7872 et 788 m^2 correspondant à l'emprise de la voie[331]. Le 27 Novembre 1963 le préfet des Bouches-du-Rhône déclare cette cession d'utilité publique par arrêté. Il faut dire que la voie constitue une liaison essentielle pour le secteur (carte 67). Le constructeur respecte son obligation de mise à disposition gratuite de la voie et la Ville suit sérieusement le dossier. L'affaire est donc transmise au notaire en charge de la rédaction de l'acte authentique. Jusqu'à ce point, la procédure suit un cours limpide et rien ne semble remettre en cause la destination publique de la voie. Toutefois en 1966, soit trois ans plus tard, un premier courrier de relance émanant du bureau des adjoints municipaux déplore l'absence d'acte authentique. Maître Vial, le notaire missionné par la ville de Marseille affirme dans un courrier de réponse en date du 22 Mars 1966 attendre des éléments de son confrère, maître Lapeyre, notaire de la SCI du Parc Sévigné, et dont l'absence empêcherait de dresser l'acte authentique. Entre 1966 et 1971, les services municipaux émettent plus de 7 courriers de relance à l'intention des deux notaires qui eux-mêmes se renvoient successivement la responsabilité du blocage.

[331] Délibération du conseil municipal de Marseille du 21 Octobre 1963, ref. n°63/609/U

Extrait d'archives[332] – L'impossible obtention de l'acte authentique, une confusion des échanges (1963-1967)

1/ Première relance au notaire de la Ville[333]

« *Je vous serais reconnaissant s'il vous était possible de procéder dans les meilleurs délais à l'établissement de l'acte authentique destiné à constater le transfert définitif de propriété au profit de la Ville des parcelles en cause.* »

2/ Seconde relance au notaire de la Ville[334]

« *L'acte n'a pas été signé, je vous serais donc très obligé de me faire connaître les obstacles qui se sont opposés à la conclusion de cette affaire. Je vous renouvelle l'intérêt qu'il y a, si possible à procéder dans les meilleurs délais, à l'établissement de l'acte authentique destiné à matérialiser le transfert définitif de propriété.* »

3/ Réponse du notaire mandaté par la Ville aux services municipaux[335]

« *Je vous informe que mon confrère, maître Lapeyre est le notaire de la SCI du nouveau parc Sévigné. A la date du 12 Novembre 1965, je lui écrivais une première lettre. Je n'ai pas eu de réponse à ce jour de sa part.* »

4/ La relance des services municipaux au notaire de la SCI du Parc Sévigné[336]

« *Maître Vial vient de nous faire connaître qu'elle vous avait écrit le 12 Novembre 1965 et qu'elle n'avait pas obtenu de réponse. Elle se met à nouveau en rapport avec votre étude pour lui demander de faire le nécessaire afin de régulariser ces cessions.* »

5/ Troisième relance des services municipaux au notaire de la Ville[337]

« *L'acte authentique n'a pas été soumis à la signature de Monsieur le Maire. Aucun obstacle ne paraissant s'opposer à cette opération immobilière, je vous serais reconnaissant de bien vouloir hâter la régularisation.* »

6/ Ultime relance de l'adjoint au maire au notaire de la SCI du Parc Sévigné[338]

« *Maître Vial consultée sur les difficultés qu'elle éprouve pour la rédaction de cet acte nous indique que par différents courriers concernant cette affaire, elle vous a demandé des renseignements lui permettant de dresser l'acte en cause.* »

Avec le temps que prend l'affaire, un autre danger se profile, celui de l'opposition des copropriétaires. La vente des lots ayant depuis été effectuée, la décision de la cession gratuite ne relève plus de la SCI mais du syndicat des copropriétaires qui doivent donner leur accord en assemblée générale. Celle-ci se tient le 7 Mai 1971 et bien que des oppositions apparaissent, l'accord général pour le transfert est délivré. Le signataire de l'acte authentique n'est d'ailleurs

[332] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[333] 10 Décembre 1963 – ref. n°003793 – courrier du directeur adjoint des services techniques (Ville de Marseille) à Maître Vial (Notaire mandaté par la Ville de Marseille)
[334] 9 Mars 1966 – ref. n°001032 – courrier du directeur adjoint des services techniques (Ville de Marseille) à Maître Vial (Notaire mandaté par la Ville de Marseille)
[335] 22 Mars 1966 – sans ref. – courrier de Maître Vial (Notaire mandaté par la Ville de Marseille) au directeur adjoint des services techniques (Ville de Marseille)
[336] 18 Avril 1966 – ref. n°001393 – courrier du directeur adjoint des services techniques (Ville de Marseille) à Maître Lapeyre (notaire de la SCI du Parc Sévigné)
[337] 10 Avril 1967 ref. n°001507 – courrier du directeur adjoint des services techniques (Ville de Marseille) à Maître Vial (Notaire mandaté par la Ville de Marseille)
[338] 7 Août 1967 – ref. n°003477 – courrier de l'adjoint au maire de Marseille à l'urbanisme à Maître Lapeyre (notaire de la SCI du Parc Sévigné)

pas le représentant de la SCI depuis dissoute, mais bien le syndic mandaté par la copropriété. Si on perçoit mal l'intérêt qu'auraient les copropriétaires à conserver la gestion d'une telle voie, leur opposition reste possible, à l'exemple de l'Avenue Guy de Maupassant quelques années plus tard (cf. chap. 4, 6.3.1). D'un côté le notaire mandaté par la Ville de Marseille (maître Vial) a manifestement tenté d'activer l'affaire, de l'autre, le notaire de la partie adverse semble bloquer le transfert par son inactivité. Près de 8 ans entre la première réquisition de 1963 et la signature de l'acte en 1971 sont nécessaires pour réunir l'ensemble des éléments utiles à la rédaction du document final. L'affaire ne présente pas de difficulté particulière et l'ensemble des parties est d'accord sur le transfert. La résistance dans ce cas provient exclusivement du notaire qui n'attache visiblement que peu d'intérêt au dossier, et les conséquences sont considérables. D'une part, la voie reste privée pendant 8 ans alors qu'elle accueille déjà un trafic important et sans entretien puisque le classement public doit intervenir incessamment. De l'autre, le transfert de propriété de la SCI au syndicat des copropriétaires aurait pu condamner l'opération. Si la SCI, signataire de l'engagement de cession est tenue contractuellement de mettre à disposition le sol des voies, le syndicat des copropriétaires n'est engagé par aucun document. Sa décision de conserver ou non la propriété de la voie est donc souveraine. Une opposition aurait contraint la Ville à engager une procédure plus lourde et aléatoire telle que l'expropriation, qu'elle n'aurait d'ailleurs peut-être pas menée.

Si de tels cas sont relativement rares à l'échelle de Marseille, l'inertie des études de notaires joue ponctuellement un rôle décisif. Au bout de la chaîne de décision et producteurs du seul acte ayant véritablement valeur pour sceller le transfert de propriété, leurs potentielles négligences ajoutées à la faible pression mise par la Ville sur certains dossiers d'importance secondaire, expliquent le statut privé de certaines emprises de voirie alors même que propriétaires et municipalité étaient d'accord sur le principe de la cession.

Pour comprendre pourquoi de nombreuses voies créées au 20ème siècle soient restées privées, il est nécessaire de ***complexifier l'approche par les acteurs****. Les jeux entre la Ville et les associations de propriétaires sont un point essentiel mais d'autres facteurs ont pu jouer un rôle décisif. L'approfondissement de cette thématique des acteurs pourrait faire l'objet de travaux complémentaires.*

6.6 La question du transfert des voies, un équilibre pérenne ?

Plusieurs facteurs liés à la gestion municipale expliquent donc que de nombreuses voies soient restées momentanément ou définitivement privées. Une première condition est la fabrique privée de l'urbain. Si certaines voies restent privées c'est parce qu'elles ont été conçues par un aménageur privé. Le cas n'est pas surprenant pour les voies de desserte internes de petites opérations mais il l'est davantage pour des voies d'importance secondaire, dont la Ville a historiquement délégué l'aménagement aux constructeurs. Nous avons ensuite identifié plusieurs facteurs, plusieurs cas de figure allant dans le sens d'une conservation du statut privé des voies. A la fabrique privée, on peut ajouter le caractère flou des documents de cadrage des opérations, notamment dans les passages traitant du transfert ultérieur de la voirie. Si le classement des voies est généralement envisagé, celui-ci n'est d'aucune manière imposé tant aux constructeurs qu'à la municipalité. Nous pensons d'ailleurs qu'il était de l'intérêt de cette dernière de ne pas imposer des conditions trop strictes afin de se ménager une marge temporelle plus importante et la possibilité de refuser l'intégration.

Nous avons ensuite identifié des situations, des cas de figure récurrents expliquant la conservation du statut privé pour de nombreuses voies. Certains sont ponctuels, d'autres plus structurels. Concernant la première catégorie, nous évoquerions l'inertie des offices notariaux et l'opposition des propriétaires. La résistance de ces derniers au classement de la voie dans le domaine public, bien que rare, est occasionnellement décisive. Les quartiers sud, historiquement les premiers à se fermer dans les années 1990 sont aussi ceux où les premières velléités privatives s'affirment. S'il n'est pas question dans les années 1960 et même 80 de fermeture, le statut des voies constitue déjà un enjeu de gestion dont les associations de propriétaires sont bien conscientes. La Ville se reposant sur l'initiative privée pour réaliser la majorité des voies de liaison d'intérêt local est donc parfois mise en échec par des propriétaires motivés. Des voies dont l'intérêt pour la circulation publique est évident ou des axes de première importance telle que la liaison à créer dans la colline Périer entre les plages et l'avenue Flotte, gardent un statut privé. L'inertie des offices notariaux concerne plus fréquemment des bouts de voies que des rues entières mais contribue à la conservation du statut privé de certaines emprises de voies ainsi qu'à une certaine hétérogénéité de statut.

De façon plus structurelle, le défaut d'intégration de nombreuses voies s'explique par les refus d'intégration répétés de la Ville plus que par une volonté conservatrice des propriétaires, ce qui est d'ailleurs une différence notable avec la situation actuelle. Il semble toutefois difficile d'évoquer un système, il s'agirait davantage d'une tendance souffrant parfois quelques contre-exemples. On peut la résumer ainsi : les propriétaires des voies ont multiplié les demandes de transfert jusque dans les années 1980, la Ville de son côté n'y a que rarement donné suite. Cet équilibre s'explique de plusieurs façons. D'un côté la municipalité, après avoir délégué la création des voies au privé, est aussi réticente à en récupérer la gestion *a posteriori*. La raison est principalement budgétaire mais tient aussi nous le verrons à d'autres facteurs plus complexes. Un effort régulier d'intégration est certes fait, mais la Ville limite au maximum les classements en privilégiant les voies servant directement des projets de plus ou moins grande envergure. De leur côté les velléités privatives des associations de propriétaires sont généralement rares, à quelques exceptions près. Si le besoin de réglementer l'usage des voies, de les fermer, n'apparaît pas vraiment, on conçoit que les habitants n'aient aucun intérêt à les conserver, d'où leurs demandes régulières de transfert. On peut donc nuancer l'ampleur des refus municipaux en argumentant qu'un effort d'intégration a été fait, on peut de même considérer que sa passivité n'est pas la seule raison expliquant la conservation de nombreux statuts privés. Reste cependant qu'une large part de la trame demeure privée, ce qui constituera le principal carburant de la dynamique de fermeture résidentielle. De la morphogenèse privée jusqu'à la politique d'intégration variable, parfois déficitaire, se dessine l'image d'une gestion libérale. Nous allons maintenant voir que l'importante présence de voies privées est prévue, assumée par la municipalité, qui a même à leur égard un « plan de gestion ». Cette situation répond même à des intérêts croisés, à rentrer dans un contexte d'arrangements locaux généralisés (DORIER-APPRILL & JAGLIN, 2002).

7. L'entretien conventionné et l'entente entre propriétaires et municipalité

Nous avons vu le nombre très important d'irrégularités de statut touchant des voies ou parties de voies à Marseille. Attribuer ces situations à de simples négligences est toutefois une grille

d'analyse trop simple. Leur caractère généralisé, si ce n'est systématique, renvoie à une logique d'action plus cohérente qu'il n'y paraît. Il est difficile d'affirmer que ces erreurs sont voulues, elles sont à tout le moins tolérées, assumées par les gestionnaires municipaux. Une des raisons expliquant ce « laisser-faire » ou manque de rigueur est l'absence de conséquences pratiques de ces situations de flou. Les demandes des propriétaires allaient bien plus souvent dans le sens du transfert plutôt que de la conservation, il n'y avait donc que peu d'enjeu pour la Ville, pour qui la situation pouvait perdurer.

On aurait cependant tort de considérer cette situation comme un chaos et une lutte. Les acteurs sont hétérogènes, avec chacun des intérêts propres. Les propriétaires désirent pour la plupart se défaire de la gestion des voies alors que la municipalité tente au contraire de limiter les classements afin de ne pas déséquilibrer ses finances. Et pourtant, nous allons voir qu'une forme de « connivence », un « compromis de coexistence » (DORIER-APPRILL & VAN DER AVENNE, 2001) s'instaure, à travers notamment la multiplication des arrangements informels sur l'entretien des voies. Cela prouve que si les intérêts propres à chacun sont globalement satisfaits, le système perdure et se reproduit, tant qu'aucun bouleversement n'intervient. Cette gouvernance non asymétrique, est, toutes choses égales par ailleurs un classique des villes des suds, notamment africaines (*Ibid.*), nous allons voir dans quelle mesure elle s'est développée à Marseille tout au long du 20ème siècle.

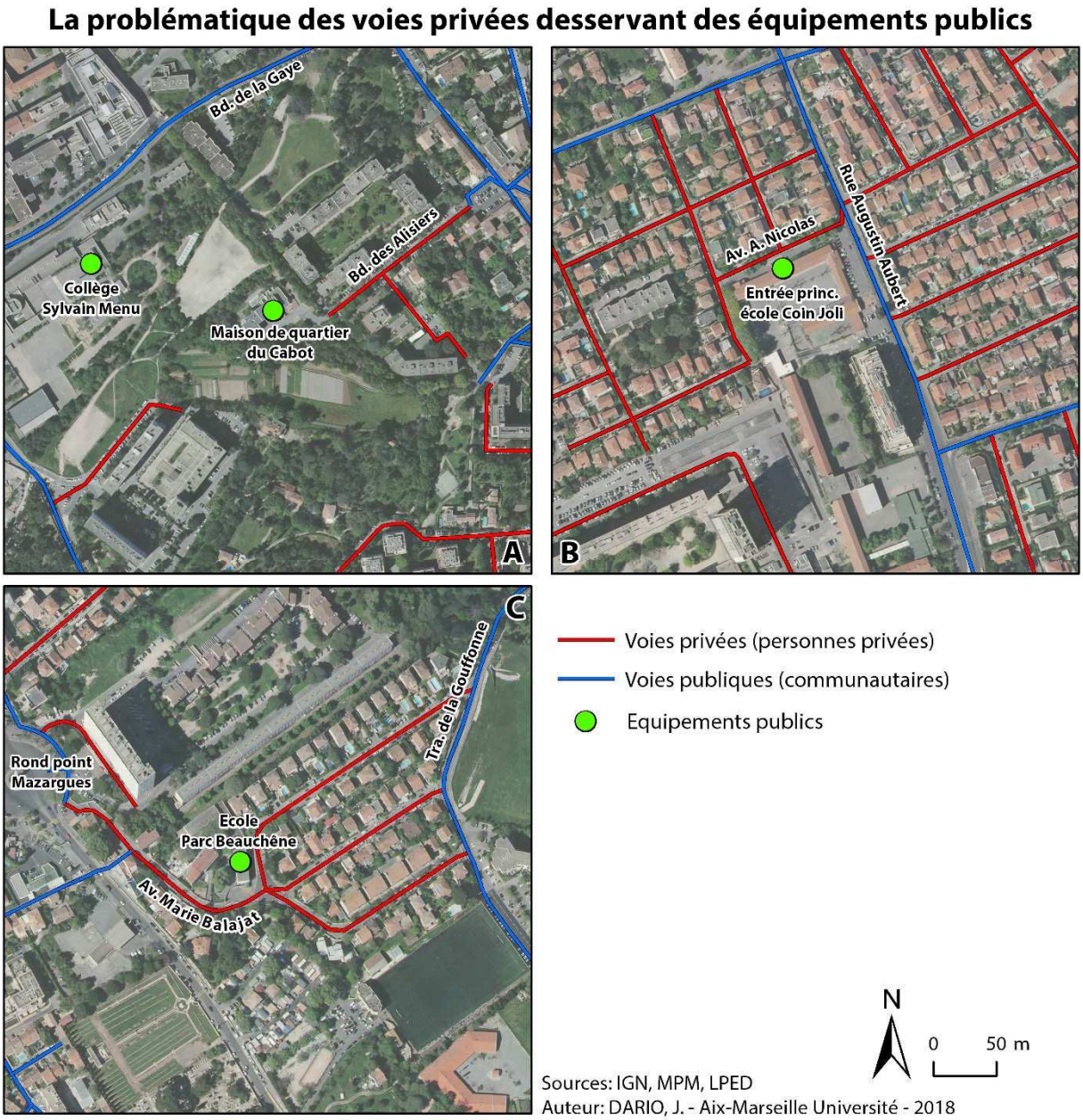
7.1 Statut privé et usage public, une situation commune à Marseille

Dans l'idéal, la distinction espace public / espace privé renvoie à des usages et une « utilité » différente de l'objet désigné. On parle dans le premier cas d'utilité publique comme peut l'avoir une voie de circulation, dans le second d'équipement « commun » ou « collectif », c'est-à-dire utile seulement à certains usagers (une impasse par exemple). A Marseille, cette distinction n'est pas évidente. Il n'est pas rare que des voies de droit privé aient le même rôle fonctionnel que des voies publiques. On trouve donc pêle-mêle des voies privées dont l'utilité publique (desserte d'équipement etc.) est avérée et des voies publiques dont l'intérêt est plus relatif (impasses résidentielles…). Rappelons d'ailleurs que dans les années 1950, la majorité de la voirie urbaine était privée bien que des campagnes de classement aient par la suite rééquilibré ce rapport. Les classements ont suivi une certaine logique basée sur l'utilité évidente des voies et le confortement de projets publics ponctuels mais cette apparente cohérence n'a pas été sans faille. La raison principale est le caractère incomplet de la politique d'intégration des voies. Si certaines voies sans intérêt manifeste ont pu être classées (des impasses ne desservant aucun équipement public par exemple), on observe dans le même temps, et assez régulièrement, des équipements publics desservis par des voies privées. Celles-ci n'ont pas nécessairement fait l'objet d'un classement, certaines sont donc encore aujourd'hui privées, malgré leur rôle.

Avant d'aborder plusieurs cas concrets, rappelons un élément qui a selon nous, valeur de symbole : l'erreur généralisée du cadastre lors de la refonte des matrices au début des années 1950 (cf. chap. 2, 2.1.1). Les équipes du cadastre ont ainsi déterminé le statut des voies en fonction de leur « apparence » et de leur fonctionnalité évidente : les caractéristiques physiques de la voie, son utilisation régulière par les usagers du quartier…bref, son « utilité », notamment du point de vue des déplacements. La présence de services publics a constitué un autre facteur discriminant. Dans le cas d'une voie privée, le ramassage des ordures ménagères se fait par exemple en bout de rue. Si en revanche la voie est publique, la collecte s'effectue devant chaque

maison ou groupe d'habitation. Il n'est finalement pas surprenant que les voies privées, notamment celles des lotissements de l'entre-deux guerres aient offert toutes les apparences de voies publiques. La plupart des voies étant destinées à intégrer le domaine public[339], la municipalité a imposé des règles de réalisation strictes. La structure des voies (chaussée, trottoirs…) ainsi que le mobilier (éclairage public entre autres) sont donc les mêmes que pour des voies publiques « classiques » à ceci près que le premier établissement est privé. Il y a donc une confusion originelle entre la vocation publique de ces voies, et le statut privé qu'elles ont conservé *in fine*. Il est très significatif que les propres équipes du cadastre se soient trompées sur le statut des voies. C'est bien parce que leur apparence laissait supposer un caractère public. Notons que cette confusion a perduré jusqu'à aujourd'hui puisque sur la plupart des anciennes voies privées, l'éclairage public et le ramassage des ordures ménagères sont toujours pris en charge par la Collectivité, y compris même lorsqu'elles sont fermées (cf. chap. 5, 2.3). Les cas qui suivent ont pour point commun la présence de voies privées desservant des équipements publics, ils sont tous, soit en lien avec une fermeture résidentielle effective (B et C) soit en projet (A). Soulignons qu'ils sont loin d'être isolés à Marseille.

[339] Ce qu'imposait, on l'a vu, les cahiers des charges et autres engagements présents dans les arrêtés de permis de construire



Carte 83 la problématique des voies privées desservant des équipements publics

Le boulevard des Alisiers dans le quartier du Cabot (9ème arr.) (carte 83 cadrage A) que nous évoquons de façon plus complète (cf. chap. 4, 7.2.2) est une voie privée ouverte à la circulation publique qui dessert depuis son aménagement en 1978 plusieurs équipements publics, notamment la maison de quartier du Cabot et le collège Sylvain Menu[340]. L'entrée principale de l'école primaire « Coin Joli » (cadrage B) dans le quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.) (cf. chap. 8, 2.2.2) est par exemple desservie par l'avenue Alfred Nicolas qui est une voie privée appartenant au lotissement Coin Joli. Il en est de même pour l'école élémentaire publique « Mazargues-Beauchêne » (cadrage C) dans le quartier de Mazargues (9ème arr.) située le long de l'avenue Marie Balajat qui est une des voies (privée) du lotissement du parc Beauchêne. L'énumération pourrait se poursuivre indéfiniment. Notons que ces cas sont encore d'actualité, ce qui signifie que dans les années 1950 et suivantes, ils étaient plus nombreux encore. Des

[340] Dont l'entrée principale se trouve le long du boulevard de la Gaye

classements groupés ou plus ponctuels ont par la suite corrigé une grande quantité de situations. Si l'on ne prend que le cas des écoles primaires, 23 sont directement desservies par des voies privées. Une petite partie d'entre elles sont situées dans des résidences fermées (4 en tout, c'est le cas de l'école Coin Joli et de Mazargues-Beauchêne). Des solutions sont généralement trouvées pour permettre l'accès à l'équipement public, au moins pendant les heures d'ouverture de l'école.

*De très nombreux **équipements publics sont desservis par des voies privées** et il est surprenant qu'en dépit de leur intérêt évident, elles n'aient pas été intégrées. Cette situation concerne des emprises entières de voies et à plus forte raison des « bouts » (bandes etc.) dont le statut ne préoccupait personne, pour peu qu'ils soient réellement affectés à un usage public. Cette situation a perduré avec le temps puisque le statut privé était considéré comme transitoire et à terme régularisable. La fonction publique de ces voies a justifié pendant des décennies une intervention régulière de la municipalité. Cet entretien, généralement informel a d'ailleurs concerné nombre de voies privées, y compris certaines dont l'utilité était moins évidente.*

7.2 L'entretien public des voies privées, une tendance généralisée et informelle

Il était fréquent que la municipalité, outre la dispense de services publics (ramassage des ordures, éclairage public…), assure un entretien plus ou moins complet, plus ou moins suivi des voies privées intra-urbaines. Ce type d'intervention sur des voies privées ouvertes à la circulation publique s'applique communément dans d'autres villes (JOINET, 2000) mais ce qui frappe à Marseille est le caractère non contractuel et généralisé de la démarche. Des villes à la gestion plus rigoureuse décidaient généralement *via* une délibération officielle d'un entretien conventionné. C'est le cas depuis longtemps à Lyon (pour les « traboules » par exemple) où des conventions tripartites fixent les droits et devoirs de chacun (*Ibid*.). L'ouverture au public est matérialisée par une servitude tandis que les participations publiques (pouvant allant jusqu'à 95% du coût global d'entretien) sont clairement mentionnées. Une conséquence de cette rigueur est l'intégration de la voie lorsqu'elle constitue vraiment un intérêt public. Quel intérêt en effet d'assumer toutes les charges et responsabilités d'un propriétaire sans en avoir aucun des avantages ? A Marseille, une telle logique n'a été suivie que très partiellement. Déjà, de nombreuses voies d'intérêt public sont demeurées privées, ensuite, leur entretien n'a que très rarement fait l'objet d'un cadre clair (convention ou même délibération municipale) ce qui explique d'ailleurs que les traces de ces interventions soient parfois difficiles à retrouver. Une certaine informalité a régné vis-à-vis de l'entretien des voies privées urbaines.

> JD : « *Vous avez trace de conventions d'entretien ou autre qui attestent que la commune soit à un moment intervenue sur ces voies* ?
>
> Technicien : *Non, ça s'est fait un peu comme ça, ne cherchez pas, je pense que vous ne trouverez rien, c'était des engagements oraux, les gens appelaient la mairie, le maire voyait des électeurs en puissance puis les services de l'équipement passaient et faisaient le travail mais vous ne trouverez pas trace de cela, en tout cas nous on n'a rien dans notre documentation là-dessus*. » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Bien que les traces de ces interventions soient rares, il est possible de tomber au détour d'un dossier sur des courriers évoquant la question. On trouve même occasionnellement des

délibérations municipales ou des tableaux référencés, ce qui nous permet, à défaut de chiffrer précisément le phénomène, d'en donner au moins une idée.

Si la municipalité refuse assez régulièrement les demandes d'intégration des voies privées, elle est souvent plus souple concernant les demandes d'entretien. Seule condition, les voies doivent être ouvertes à la circulation publique, ce qui est généralement le cas jusqu'à la fin des années 1990. On peut même dire que l'entretien des voies privées fait l'objet d'une « politique » dont on retrouve la trace à l'intérieur de plusieurs délibérations et courriers internes à la Ville de Marseille.

Extrait d'archives[341] – L'entretien des voies privées prévu par délibération municipale[342] (1992)

« *Comme les années précédentes, la commission de classement municipal des voies a approuvé lors de sa réunion du 16 Janvier 1992 une liste de voies non classées dans lesquelles une intervention des services municipaux s'impose, pour y maintenir des conditions normales de sécurité et de salubrité.*

En effet ces voies sont ouvertes à la circulation publique et lors des dernières concertations avec les CIQ et les mairies de secteur concernés, il a été reconnu la nécessité d'exécuter certains travaux dans la limite des possibilités budgétaires et techniques des services municipaux, pour sauvegarder le patrimoine viaire et assurer la sécurité des usagers de ces voies.

La liste jointe s'ajoute à celles approuvées par 4 délibérations antérieures et permet d'établir une programmation étalée qui tient compte des contingences financières et techniques auxquelles sont soumis les services. »

La commission chargée de prévoir le classement progressif des voies privées à partir de la fin des années 1970 (cf. chap. 4, 5.2) se prononce aussi sur leur entretien à titre « conservatoire ». Les « voies non classées » dont il s'agit, appartiennent pour certaines au domaine privé de la commune[343] mais la plupart sont privées, détenues par des particuliers[344]. Les deux situations sont très différentes car dans le premier cas il s'agit bien de voies publiques dont le classement n'a seulement pas été prononcé, dans le second elles sont la propriété de tiers. Elles reçoivent pourtant le même traitement que les voies communales avec planification d'un entretien régulier. Le critère essentiel retenu par la commission pour décider d'un entretien est donc moins le statut que l'ouverture. Ce point est à souligner puisque la situation s'est inversée depuis le passage à la gestion communautaire où seul le statut est considéré (cf. chap. 5, 2.2). Mettre sur le même plan des voies privées ouvertes et des voies publiques non classées est révélateur d'une logique. On considère que leur statut « hybride » n'est que transitoire, l'intégration étant à terme prévue, au moins dans l'idée. C'est d'ailleurs une conviction partagée à l'époque par les propriétaires qui multipliaient les demandes de classement et les gestionnaires municipaux plutôt désireux de déplacer cette procédure dans le temps. L'entretien se lit donc comme une mesure « dans l'attente », destinée à assurer des conditions correctes de viabilité sur des voies destinées de toute façon à un versement dans le domaine public.

[341] Archives départementales – fonds des délibérations municipales (1980-1990)
[342] Délibération du conseil municipal de Marseille du 16 Mars 1992, ref. n°92/142/E
[343] Ce sont dans ce cas des voies privées communales n'ayant pas fait l'objet d'un versement dans le domaine public de voirie
[344] Nous avons déterminé cette information à partir de l'analyse de la liste de voies annexée à la délibération. Certaines sont des voies dont le caractère public ne fait aucun doute (voies créées dans le cadre de ZAC publiques, anciennes traverses…), d'autres sont encore privées aujourd'hui, il y a donc tout lieu de penser qu'elles l'étaient déjà au début des années 1990

Naturellement, ce système excède la liste de 52 voies attachée à la délibération de 1992. Celle-ci évoque 4 autres délibérations, attachées au même objet[345], ce qui atteste du caractère commun de la décision. Mais celle-ci n'est pas unilatérale. Le choix des voies est déterminé en concertation avec des tiers acteurs, ce qui témoigne d'une logique dépassant la somme de décisions ponctuelles. Il s'agit notamment d'un dialogue entre la mairie centrale et les institutions de « terrain » : les mairies de secteur (les antennes officielles de la mairie centrale) mais aussi les CIQ[346] qui sont une plateforme d'expression pour les habitants de chaque quartier et un rouage essentiel dans le rapport avec l'autorité municipale. Ils constituent vis-à-vis d'elle, moins une force d'opposition qu'une « courroie de distribution » (DELL'UMBRIA, 2008). Il y a donc une relation entre l'échelle ultralocale avec ses problématiques pratiques (dégradation de la chaussée, surtrafic…) et l'échelle municipale qui planifie une intervention publique là où elle se fait le plus sentir. Mais celle-ci n'est pas automatique et dépend des contraintes budgétaires variables d'une année sur l'autre. Soulignons que l'entretien décidé par délibération, qui est la démarche la plus « normée », n'est que la partie émergée de l'iceberg. En règle générale, les décisions sont prises de façon informelle, sous l'impulsion généralement des élus de terrain. Au détour de courriers, de documents à usage interne… on retrouve communément des traces de ce système un peu paradoxal : l'ouverture à la circulation des voies privées rend ces dernières éligibles à un entretien mais les arbitrages au cas par cas pour attribuer ou non le service restent particulièrement opaques.

Extrait d'archives[347] – L'entretien public des voies privées ouvertes, une situation presque banale (1972-1978)

1/ Echange autour du cas de l'avenue Guy de Maupassant[348]

« *En attendant que des décisions d'ensemble soient prises, il n'est pas exclu, ainsi que la Ville le fait pour de nombreuses voies privées, que la Voirie assure un entretien sommaire de l'Avenue Guy de Maupassant, afin de réduire les charges incombant aux copropriétaires. Si les responsables de l'Association syndicale s'engagent à maintenir en tout temps le libre passage sur la voie en cause, la Ville pourra en contrepartie, les aider à l'exécution des travaux d'entretien*. »

2/ Le principe de l'entretien non conventionné[349]

« *Mon cher ami.* […] *J'ai le plaisir de te faire savoir que la VOIRIE va entreprendre à brève échéance les travaux de construction d'un passage à côté des numéros pairs du boulevard Michelet afin que le boulevard G. de Maupassant soit raccordé à la voie centrale. La question du classement dans la voirie communale d'une voie nouvelle reste subordonnée à de nombreuses conditions* […] *Toute cette procédure administrative est fort longue ; mais elle n'exclut cependant pas la possibilité d'une prise en charge anticipée des ouvrages publics, lorsque leur réalisation n'appelle aucune réserve. J'espère mon cher ami que ces explications te permettront de répondre plus aisément aux demandes de M. le Commandant SUBIL* (note : propriétaire ayant interrogé la mairie sur une intégration de la voie*) et l'inciteront à patienter.* » (document complet en annexes I.3.4)

[345] Leur référence exacte n'est pas citée dans le document
[346] Comités d'Intérêt de Quartier
[347] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille) / Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[348] 30 Janvier 1978 – ref. n° 010449 – courrier du directeur général des services techniques et de la voirie (Ville de Marseille) à l'adjoint au maire de Marseille à l'éclairage
[349] 31 Octobre 1972 – ref. n°130849 – courrier de l'adjoint au maire de Marseille à la voirie à l'adjoint au maire de Marseille à l'éclairage

On le rappelle, l'avenue Guy de Maupassant est une voie aménagée par un constructeur privé dans le cadre d'une vaste opération de logement à la fin des années 1960. Pendant un temps, le classement de la voie est évoqué avant de disparaître devant l'opposition farouche des copropriétaires (cf. chap. 4, 6.3.1). Au moment où le courrier de 1978 est écrit (doc n°1), la Ville de Marseille a déjà essuyé un premier refus des copropriétaires (1976) pour le transfert de la voie. Cette situation n'empêche pas les gestionnaires publics d'envisager un entretien régulier alors que rien de garantit le transfert. Il y a donc quelque chose d'assez commun dans la démarche. La seule condition retenue est l'ouverture à la circulation publique et on n'imagine sans doute pas à l'époque qu'elle puisse être révoquée par les propriétaires. Cette posture assez « large » de la municipalité, soucieuse de réduire la charge qui pèse sur les détenteurs des voies privées ouvertes, tranche avec le ton péremptoire parfois utilisé lorsqu'elle refuse l'intégration des voies (cf. chap. 4, 6.1.1). Mais il ne faut pas se méprendre, la démarche correspond à un extrême de la gestion libérale, c'est ce que laisse comprendre un autre échange, toujours sur le cas de l'Avenue Guy de Maupassant (doc n°2).

Ce courrier est antérieur aux premières oppositions des propriétaires sur le transfert (1976), rien ne laisse donc présager un problème de classement. Pourtant, on peut s'étonner du fait qu'en interne, la Ville anticipe une procédure longue. La voie venant d'être livrée[350], la question de son entretien ne devrait pas se poser avant plusieurs années. On envisage donc un transfert sur le temps long, suffisamment long en tout cas pour que la voie ait le temps de se dégrader et nécessiter une intervention publique. L'entretien peut donc se voir comme une compensation dont s'acquitte la Ville pour assurer l'ouverture tout en étalant le transfert sur une temporalité lâche. La démarche permet de gagner du temps en ne mettant pas les équipements à la charge publique dès leur livraison. Elle est aussi un moyen de faire des économies comme le souligne le passage « *la possibilité d'une prise en charge anticipée des ouvrages publics****, lorsque leur réalisation n'appelle aucune réserve***. » En cas de malfaçon grave sur la structure de la voie, les gestionnaires municipaux n'ont pas vocation à engager des frais importants. La voie doit être originellement en bon état, la Ville se contente alors de palier aux défauts liés à une usure « normale », en attendant qu'une procédure de classement ne clarifie la situation. On peut cependant considérer que l'usure, quelle que soit son ampleur, est précisément causée par l'ouverture à la circulation, donc d'un usage public. Il y a donc à la fois une volonté de ne pas freiner le développement résidentiel de la ville tout en fuyant les dépenses liées à un entretien lourd des voies. Cet équilibre est en fait un arrangement : la demande des propriétaires est satisfaite puisque le petit entretien est assuré, la Ville de son côté ménage ses dépenses. D'ailleurs, cet entretien ponctuel est sans doute moins coûteux qu'une programmation pluriannuelle des travaux, généralement attachée aux voies publiques. Le système profite donc aux propriétaires, mais surtout à la municipalité mais il a ses contre-exemples. Parfois la Ville consent comme nous le verrons des travaux plus importants sur des voies privées.

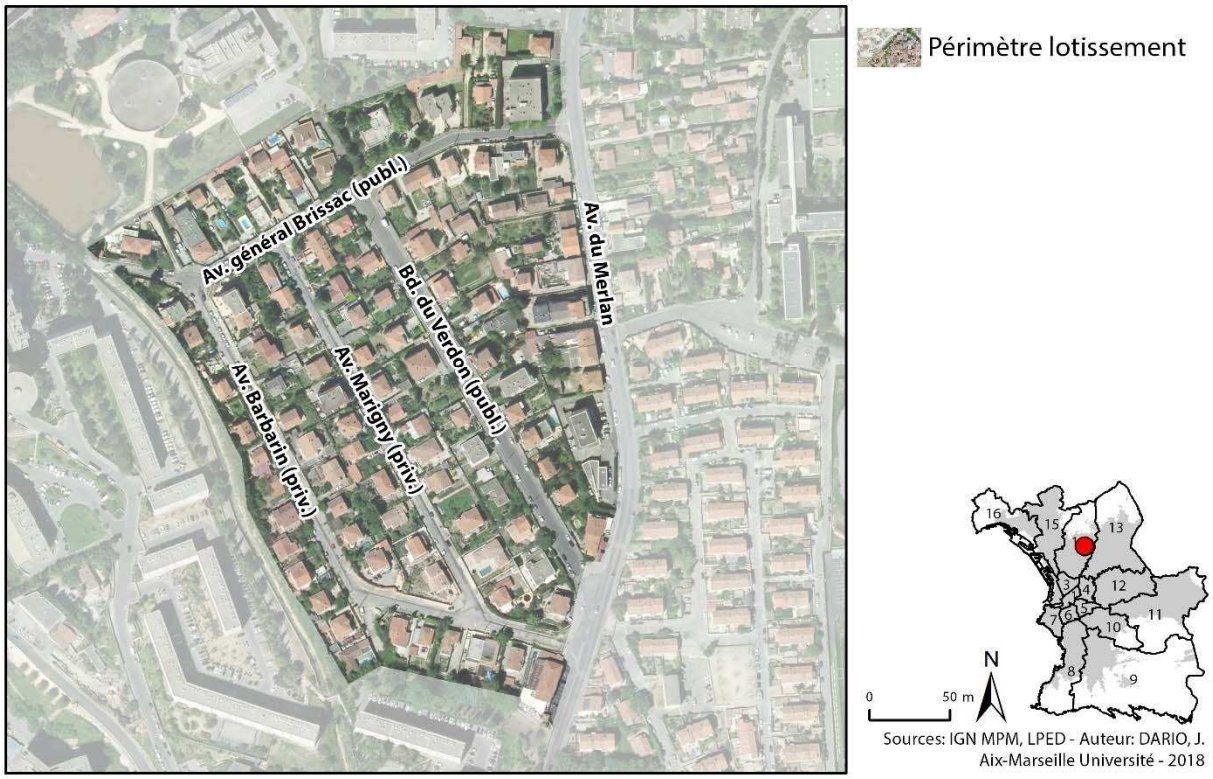
Les délibérations, mentions dans les courriers, documents internes… témoignent d'un système d'entretien plus ou moins informel des voies privées, difficile certes à quantifier avec précision, mais dont on peut supposer le caractère commun et récurrent. Si cette politique prend fin lors du passage à la communauté urbaine, plusieurs cas permettent de l'illustrer pour la période de gestion municipale.

[350] L'opération immobilière est clôturée en 1971

7.2.1 Des voies privées régulièrement entretenues par la Ville – le cas du lotissement château Vento

De nombreuses voies de lotissement font l'objet d'un entretien régulier par les services municipaux jusqu'au tournant des années 2000. Ces interventions sont parfois prévues au sein d'une délibération mais sont en fait plus souvent dispensées hors cadre et de façon entièrement informelle.

Le lotissement Vento (Le Merlan - 14e arr.)



Carte 84 Le lotissement Vento

Le lotissement Château Vento dans le 14ème arrondissement bénéficie en 1947 d'une reprise dans le cadre de la politique de lutte contre les lotissements défectueux. La municipalité pare au plus urgent en réalisant l'adduction en eau et l'éclairage public[351], totalement laissés à l'abandon par le lotisseur. Bien que la procédure impose un transfert des voies, celles-ci demeurent privées à l'exception du boulevard du Verdon, intégré en 1959[352]. Seule l'avenue du Général Brissac est intégrée en 1989, les avenues Barbarin et Marigny restent privées.

[351] Délibération du conseil municipal de Marseille du 26 Juillet 1947, ref. n°177 R – pour un montant global de 4 600 000 d'anciens francs (250 000 euros actuels)

[352] Au titre de l'ordonnance n°59-115 du 7 Janvier 1959 qui prévoit le classement des chemins ruraux des communes : le boulevard du Verdon est l'un des tronçons d'un ancien chemin vicinal ordinaire de la commune de Marseille, le classement n'est donc pas lié à la reprise du lotissement défectueux par la municipalité

Les évolutions du lotissement Vento - goudronnage municipal des voies

Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 85 les évolutions du lotissement Vento – goudronnage municipal des voies

Ce statut privé des voies n'empêche pas la municipalité d'y intervenir de façon régulière dans les années 1960. Bien que la Ville cherche généralement à éviter les travaux conséquents, un goudronnage et une reprise totale de la structure viaire sont programmés en 1964, sans distinction du caractère public ou privé des voies (carte 85). La terre battue, se transformant en boue les jours de pluie, est remplacée par un enrobé avec rigoles simples sans avaloir et trottoirs[353]. Malgré l'ampleur et le coût des travaux, l'opération ne donne pas lieu à un classement mais les voies continuent d'être entretenues entre 1964 et 1999.

Extrait d'archives[354] – La mémoire de l'entretien municipal des voies privées[355] (2011)

« *Au milieu des années 60, sur la demande des premiers copropriétaires, les services de la voirie municipale de l'époque ont pris en charge les 4 rues de ce lotissement en les goudronnant entièrement (rue et trottoir). Si on se rapporte à l'article 1 de notre cahier des charges, cela suffisait car ces 4 rues étaient « appelées à être intégrées dans la voirie municipale dès qu'il se pourra ». Cette réquisition a eu lieu mais malheureusement à cette époque la délibération qui doit officialiser cette action ne s'est pas tenue. Ce qui fait qu'il n'y a aucune trace de cette action municipale dans les archives. Est-ce de la faute des habitants ? L'action d'un élu municipal n'engage-t-elle pas la municipalité à laquelle il appartient ? Tout allait bien jusqu'à la fin des années 1990. Les cantonniers passaient deux fois par an et entretenaient notre voirie* ».

[353] L'enrobé des avenues de Barbarin et Marigny n'a depuis jamais été repris, ce qui explique leur état déplorable, source de nombreuses critiques des habitants (cf. chap.5, 2.2.1)
[354] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[355] 15 Décembre 2011 – sans ref. – courrier d'un habitant du lotissement château Vento (CIQ du Merlan), habitant du lotissement) au directeur du service voirie (communauté urbaine MPM)

Si le « goudronnage » sort du champ d'intervention généralement défini par la Ville, ce n'est pas le cas de l'entretien régulier, qui est une action commune. La municipalité veille au bon état de viabilité, se comporte en propriétaire, mais sans disposer du titre correspondant. L'instauration puis la persistance pendant près de cinquante ans de cette situation hybride répond à des intérêts croisés. L'intégration des voies est accessoire puisque l'essentiel : la gestion courante, a déjà fait l'objet d'un arrangement entre les propriétaires de l'époque et les élus Pour preuve, la délibération censée acter le transfert ne se tient pas, ce qui ne dérange personne à l'époque. Régulièrement, le cantonnier passe sur les voies du lotissement pour corriger des défauts de faible ampleur (nids de poule, fissures…) et les voies demeurent privées. Soulignons cependant que l'ampleur et la répétition des interventions auraient normalement dû mener à une intégration des voies. Ce cas extrême démontre bien le caractère flottant de la politique d'intégration. Ensuite, en dépit du caractère répété des travaux, peu de traces nous sont parvenues mis à part une délibération[356] prévoyant l'entretien de l'avenue de Barbarin pour le courant de l'année 1989.

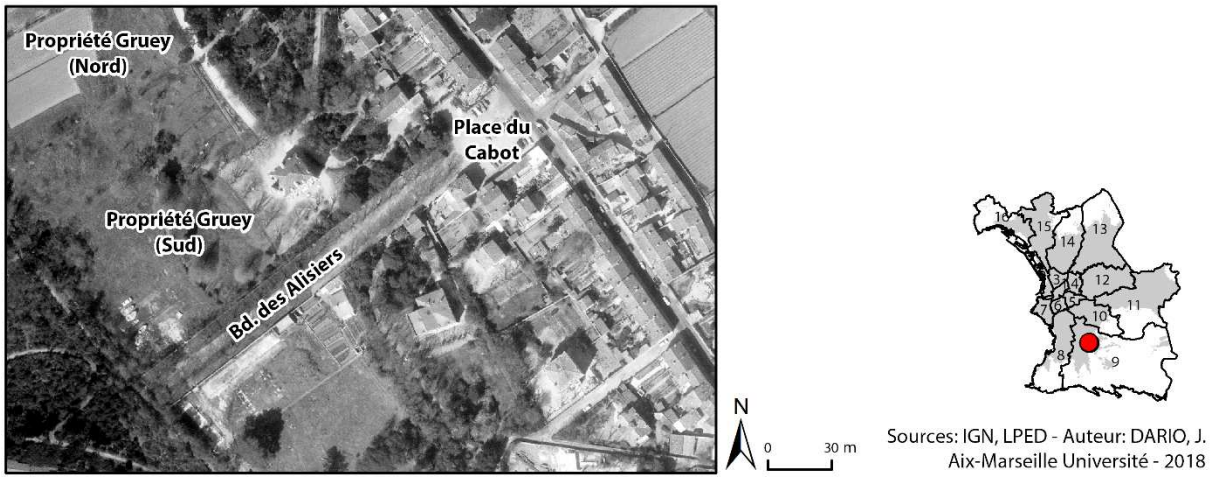
Il est très commun à Marseille que la mention d'un entretien public sur des voies privées apparaisse au détour d'un courrier, d'une note interne mais rarement dans le cadre d'un document officiel (délibération municipale, plan pluriannuel…). Cette ***absence de sources positives*** *témoigne d'un mode de gestion public des voies basé sur* ***l'informalité*** *et les échanges de gré à gré.*

[356] Délibération du conseil municipal de Marseille du 6 Février 1989, ref. n°198989091/E

7.2.2 L'entretien informel des voies privées et les arrangements locaux – le cas du boulevard des Alisiers

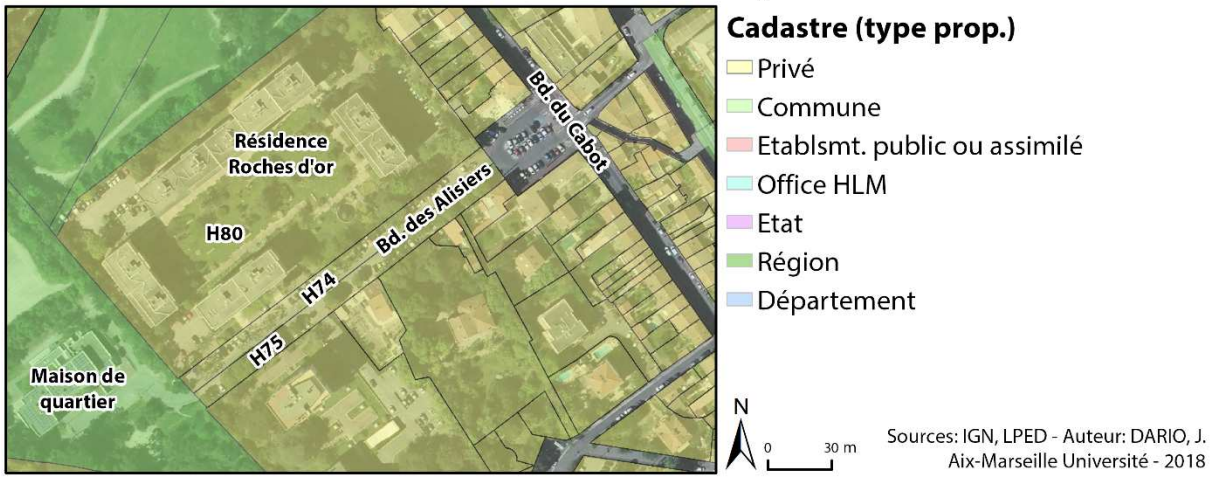
Les projets récents de fermeture formulés par les propriétaires des voies privées permettent paradoxalement d'exhumer les cas d'entretien informel dispensé par la municipalité. L'absence de source objective rend très difficile la quantification de cette action passée mais on peut la concevoir comme extrêmement commune.

Situation du bd. des Alisiers (Le Cabot - 9e arr.) en 1966



Carte 88 Situation du boulevard des Alisiers en 1966

Situation du bd. des Alisiers (Le Cabot - 9e arr.) en 2017 et représentation cadastrale



Carte 89 Situation du boulevard des Alisiers et représentation cadastrale

Le boulevard des Alisiers dans le quartier du Cabot (9ème arr.) est une voie privée ouverte à la circulation publique donnant accès à plusieurs équipements public : la maison de quartier du Cabot qui accueille diverses activités et réunions publiques ainsi que le collège Sylvain Menu[357]. Le tracé de la voie correspond à une ancienne allée bastidaire bordée d'arbres, en continuité de la place du noyau villageois du Cabot. Elle donne accès à plusieurs propriétés (carte 88).

[357] Dont l'entrée principale se trouve toutefois le long du boulevard de la Gaye

Extrait d'archives[358] – Doute sur le statut et accords informels sur le boulevard des Alisiers (2003)

1/ Le statut du boulevard des Alisiers[359]

« *La présente parcelle avait été comprise dans sa totalité à tort au domaine public alors qu'elle appartenait en réalité à GRUEY susnommé* ».

2/ L'accord informel pour la prise en charge publique du boulevard des Alisiers[360]

« *Une discussion laborieuse s'est engagée et un accord verbal a finalement été passé avec la Ville pour ouvrir à la circulation publique le boulevard des alisiers en lui laissant son caractère privé. En contrepartie la ville a pris en charge la mise en état de la voie et de l'écoulement des eaux, la mise à niveau de l'éclairage public et l'entretien des arbres. Cet accord a été très bien respecté jusqu'à ce jour.* »

En 1974, un aménageur privé acquiert la partie sud de la propriété Gruey[361] pour y construire la résidence des Roches d'Or[362]. On se rend compte lors de la transaction, que l'emprise du boulevard avait été versée à tort dans le domaine public. Cette mention se retrouve dans la fiche d'immeuble de la parcelle H74 (carte 89) : Comme il était d'usage, l'emprise ouverte à la circulation publique et en prolongement d'une place publique avait probablement été non référencée sur le plan cadastral lors de la refonte des années 1950. L'erreur est par la suite corrigée et l'emprise de la voie matérialisée en deux parties délimitées par l'axe central : la parcelle H74, la plus au nord, est attribuée au constructeur de la résidence tandis que la parcelle H75, plus au sud reste la propriété de la succession Gruey (carte 84)

La création de la résidence s'accompagne d'un réaménagement complet du boulevard des Alisiers, imposé par la Ville dans l'arrêté de permis de construire de 1974. Une fois terminée, la voie n'est pas transférée à la municipalité, ce qui n'empêche pas cette dernière de planifier plusieurs équipements publics directement desservis par la voie. Un accès secondaire au collège Sylvain Menu[363] et surtout l'UAS, la « maison de quartier du Cabot » (1977 : juste après l'aménagement de la voie par le constructeur). Bien qu'elle ne soit pas propriétaire de la voie, la Ville prévoit un équipement public, prenant même la liberté d'ouvrir la clôture de la résidence pour offrir un accès au parc, alors en cours d'aménagement. Face à cette situation et surtout suite aux plaintes des propriétaires, le principe d'un entretien municipal de la voie émerge (doc n°2). Aucune délibération, aucun document ne fonde la décision qui fait pourtant l'objet d'un arbitrage public. L'accord est resté totalement informel puisqu'on ne mentionne qu'un « accord verbal ». Une convention ou tout autre document officiel semblait alors inutile dans la mesure où le système répondait aux attentes de chacun. Si personne n'envisage de révoquer ce compromis pendant plusieurs décennies, les propriétaires de la résidence des Roches d'Or (et de l'assiette de la voie) décident en 2003 d'une fermeture du boulevard.

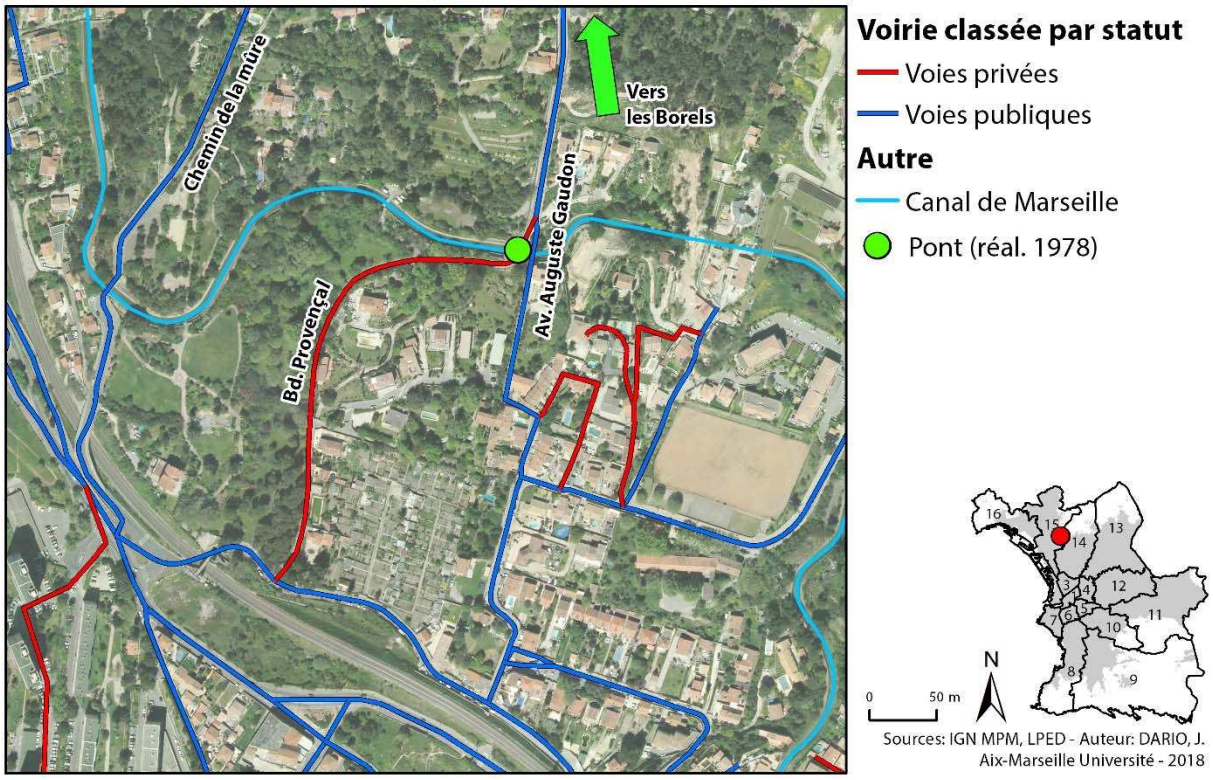
[358] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[359] Fiche d'immeuble de la parcelle H74
[360] 23 Décembre 2003 – ref. n°00767 - courrier du cabinet Stein (syndic de la résidence des roches d'or) au président de la commission voirie (communauté urbaine MPM)
[361] La propriété comprenait alors l'emprise de l'actuel jardin de la Mathilde, de la copropriété des roches d'or et du boulevard des Alisiers. La partie nord sera acquise par la Ville de Marseille dans le cadre du projet de boulevard urbain sud, la partie non touchée par la réservation correspond à l'actuel jardin de la Mathilde
[362] 229 logements, livrée en 1976
[363] Construit au début des années 1970

*Comment quantifier avec précision un système basé sur **l'informalité** ? C'est toute la question que pose se genre de cas qui n'est qu'un exemple parmi tant d'autres, « exhumés » des fonds d'archives publics. **L'oralité** et les arrangements entre acteurs se substituaient très souvent aux documents officiels.*

7.2.3 Travaux publics et désenclavement de voies privées – le cas du boulevard Provençal

Sur certaines voies privées, l'action municipale excède le simple entretien régulier. Sans aucune préoccupation pour le statut effectif du sol, la Collectivité engage parfois d'importants travaux de viabilisation. Ces situations illustrent le caractère flou de la lecture de la limite public privé par les services municipaux, notamment pendant les deux premiers tiers du 20ème siècle.

Situation du boulevard Provençal (Les Aygalades - 15e arr.)

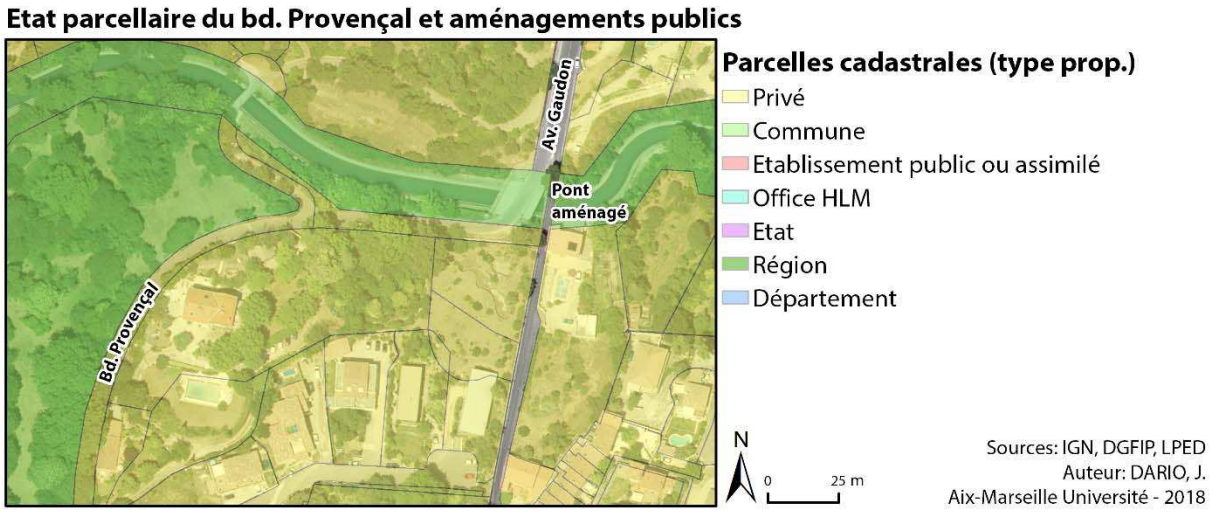


Carte 86 Situation du boulevard Provençal

Dans le quartier des Aygalades (15ème arr.), le boulevard Provençal constitue un itinéraire *bis* permettant de rejoindre le quartier des Borels, marqué par une trame très irrégulière. Le boulevard double puis rejoint l'avenue Auguste Gaudon ainsi que le chemin de la Mûre dont l'étroitesse rend le passage malaisé. L'assise plus large du boulevard Provençal permet le passage d'une ligne de bus, desservant entre autres le groupe scolaire des Borels. L'intérêt public de la voie est donc évident[364] . Or, malgré cette situation, le boulevard Provençal est bien une voie privée, son emprise est d'ailleurs matérialisée au cadastre. Bien que l'intégration de la voie n'ait jamais été à l'ordre du jour, la municipalité y réalise des travaux conséquents à la fin des années 1970. La voie finit alors en impasse sur le canal et interdit de fait, tout passage de

[364] « *Le boulevard Provençal est indispensable à la trame circulatoire du quartier* » - *document 15_PROVENCAL_motifs justifiant le lancement DUP* - Fond des courriers numérisés du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

véhicule. En 1978, par l'intermédiaire de la Direction des Etudes et Grands Travaux, la Ville de Marseille décide de la création d'un pont sur le canal de Marseille et d'une jonction avec l'avenue Auguste Gaudon. Le but est de compléter l'armature du quartier et permettre le passage du transport en commun, rendue difficile par l'étroitesse de l'avenue Auguste Gaudon dans sa partie sud[365]. Parallèlement à la réalisation de l'ouvrage d'art, la Direction de la Voirie municipale requalifie entièrement le boulevard Provençal[366] et prodigue un entretien régulier jusqu'à la fin des années 1990[367]. Pendant près de trente ans, la voie devient l'itinéraire préférentiel entre le chemin de Saint-Antoine à Saint-Joseph et le nord du quartier des Borels. La posture adoptée par la municipalité dans cette affaire mérite qu'on s'y arrête.



Carte 87 Etat parcellaire du boulevard Provençal et aménagements publics

Jusqu'à la fin des années 1970, la voie est une impasse dont l'usage se cantonne à la desserte des habitations, il semble donc logique que la municipalité n'ait pas prévu son classement. Toutefois, après les aménagements de 1978, la voie gagne un intérêt évident, elle reçoit même des services publics *a priori* exclus sur des voies privées (passage de bus urbain). L'ouvrage d'art est en partie réalisé sur le domaine privé communal (carte 87). En revanche, les travaux de reprise et la jonction avec le pont nouvellement construit s'effectuent sur du domaine privé. Il est surprenant que la Ville n'ait à aucun moment envisagé l'intégration de l'assiette de la voie. Le fait que les propriétaires de l'époque acceptent les travaux menant à un désenclavement de leurs propriétés[368] témoigne d'une posture conciliante. En effet, l'impasse privative devient alors une voie de circulation sur-fréquentée. Cette attitude tranche d'ailleurs avec celle des propriétaires aujourd'hui, lancés depuis plusieurs années dans un projet de fermeture, ce qui provoque un conflit des plus vifs (cf. chap. 8, 2.2.1).

Notre développement porte moins ici sur les arrangements que sur la ***lecture de la limite public-privé****. Il était fréquent que la municipalité se cantonne à un entretien ponctuel des voies privées mais un peu moins qu'elle lance d'importants travaux d'utilité publique. De tels cas illustrent bien une*

[365] L'avenue Auguste Gaudon forme un coude étroit et dangereux au niveau du « pâté » des maisons de village, ce qui rend très malaisé le passage des transports collectifs ainsi que des véhicules de collecte des déchets ménagers

[366] La voie est entièrement bitumée et sa structure reprise mais sans trottoirs

[367] « *Un entretien sommaire effectué par les équipes appartenant à la Direction de la Voirie a permis de sécuriser la circulation de la voie jusqu'à ce jour.* » *document 15_PROVENCAL_motifs justifiant le lancement DUP* - Fond des courriers numérisés du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

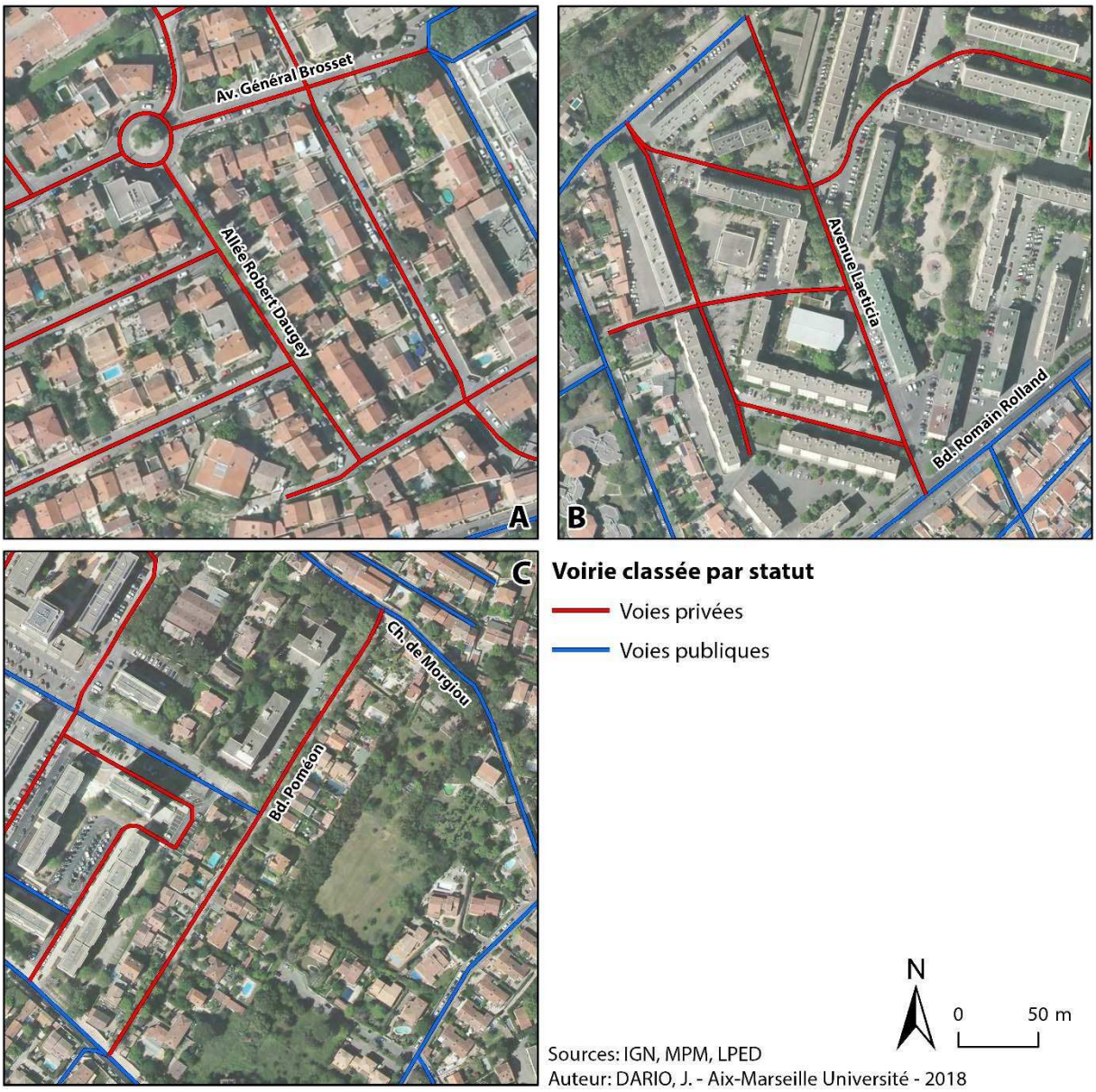
[368] Ce qui peut constituer un facteur d'opposition, l'impasse privative devient une voie de circulation surfréquentée

*tendance : le **peu d'intérêt** qu'avait la municipalité pour le **statut effectif des voies**, ce qui explique que pendant des années, en dépit d'un intérêt public évident, de nombreuses soient restées privées.*

7.3 Les traces officielles de l'entretien public des voies privées

Les trois cas présentés ont pour point commun la faiblesse des traces positives de l'entretien public des voies privées. Dans le dernier cas même, la décision n'est inscrite nulle part et reste purement orale. On conçoit donc la difficulté à quantifier le phénomène. Tout porte à croire cependant que cet entretien, s'il n'était pas systématique était assez commun. Les cas suivants mentionnent des traces plus évidentes. Ces dernières sont pour la plupart des délibérations municipales. Plus rares que les décisions informelles, elles transmettent cependant de nombreuses informations sur les pratiques municipales de gestion.

Les anciennes voies privées entretenues à l'époque de la gestion municipale



Carte 90 Les anciennes voies privées entretenues à l'époque de la gestion municipale

Une délibération de 1987[369] atteste par exemple d'un entretien sur l'avenue Robert Daugey (carte 90 cadrage A) qui est une voie du lotissement Barry et du boulevard Poméon (cadrage C) dans le 9ème arrondissement. Ces deux voies font partie d'anciens lotissements, elles ne desservent pas directement d'équipement public, n'ont pas un rôle « particulier » dans la trame urbaine locale[370]. Elles n'en reçoivent pas moins un entretien sommaire mais régulier. L'avenue Laeticia (cadrage B), dans le quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.) est une voie privée appartenant à l'ensemble de la Pauline[371]. La voie dessert notamment la « Maison pour tous » qui est un équipement public, son entretien public a été décidé par délibération municipale du 28 Mars 1982.

Le principal intérêt de ces délibérations est de donner date aux interventions publiques, elles ne sont toutefois pas un marqueur totalement fiable. Il était fréquent qu'un entretien informel précède la programmation officielle, ce qui rend tout essai de quantification impossible. Dans la logique, l'entretien était courant pour des voies desservant des équipements publics (du boulevard des Alisiers, avenue Laeticia, boulevard Provençal…), dans ce cas, il était la contrepartie de l'ouverture à la circulation publique. Pour les autres voies privées, celles dont l'utilité était moins évidente, les interventions n'étaient pas systématiques et faisaient l'objet d'un arbitrage au cas par cas, avec parfois quelques refus difficiles à justifier. On peut à ce titre rappeler le cas du lotissement Leï Roure (cf. chap. 4, 6.1.1).

Le refus d'entretien est justifié par le « caractère privé » des voies, celui-ci est marqué non par une fermeture physique des voies mais par de simples panneaux, qui n'empêchent d'ailleurs pas l'usage général. Dans le même temps, des voies telles que celles du lotissement Barry (notamment, l'avenue Robert Daugey : carte 90 cadrage A), pourtant mitoyen du lotissement Leï Roure et ne bénéficiant pas d'une position plus favorable, reçoivent un entretien régulier. Rien dans les caractéristiques des voies et les équipements qu'elles desservent ne permet de les hiérarchiser, elles sont pourtant traitées de façon différente par les services municipaux. Il apparaît évident que l'entretien est décidé au cas par cas, selon l'état financier et les « intérêts » du moment. Le manque de critères stables rajoute au caractère informel de cette « politique ». La mémoire de ces interventions a généralement été perdue mais c'est paradoxalement les nombreux conflits récents, liés à la privatisation des voies qui permettent « d'exhumer » les traces de cette action publique.

7.4 L'inactivité des associations syndicales de lotissement, révélateur de l'action municipale

Après avoir observé les traces « positives » de l'entretien informel des voies, nous allons voir que le rôle de chaque acteur (municipalité, associations de propriétaires peut aussi s'apprécier par la négative. L'inactivité des associations de propriétaires supposées gérer les parties communes est sur ce point un révélateur de l'action municipale.

Depuis les lois du 14 Mars 1919 et du 19 juillet 1924 les lotisseurs privés étaient tenus de veiller à la création d'une association syndicale, responsable des parties communes dans l'attente

[369] Délibération du conseil municipal de Marseille du 26 Janvier 1987, ref. n°87.043/E/26/01
[370] L'avenue Robert Daugey fait partie de la maille du lotissement Barry, le boulevard Poméon débouche sur un escalier qui permet aux piétons de rejoindre le noyau villageois de Mazargues.
[371] Livrée en 1957, 975 logements

d'une éventuelle réquisition municipale. L'entretien est d'ailleurs supposé constituer le poste de dépense principal de ces structures. Si un budget y est alloué, il est donc peu probable qu'il passe inaperçu. Dans le cas d'une association syndicale libre (ASL), le fonctionnement n'est pas soumis à un contrôle du préfet, contrairement aux associations syndicales autorisées (ASA) qui ont le statut d'établissement public (cf. annexes I.3.2). Ce contrôle est surtout financier, et dans le cas où l'ASA ne remplit pas sa fonction première (gérer les parties communes), elle peut être dissoute par le préfet[372]. La dissolution est un acte difficile à mettre en œuvre qui ne peut être envisagé que lorsque l'association a une activité nulle ou quasi nulle. C'est justement par ce biais officiel que l'on constate l'inactivité de certaines associations.

7.4.1 Des associations syndicales en sommeil – le cas des lotissements Barry, Lou Brès et château Vento

L'inaction avérée de nombreuses associations syndicales révèle en creux l'action constante de la municipalité sur les voies privées de lotissement. Se dessine un système hybride où les voies conservaient leur statut originel tout en étant partiellement assumées par la Collectivité.

Nous évoquions en partie 5.3.1 le cas du lotissement Barry. Depuis sa création en 1928, une association syndicale autorisée regroupant d'office l'ensemble des propriétaires gère les parties communes, notamment les nombreuses voies formant une maille régulière. Au titre de la loi du 6 Janvier 1986[373], l'assemblée générale du lotissement demande le 5 Janvier 1988 à conserver ses règles d'urbanisme. Le but est d'assurer le maintien de certaines règles spécifiques du lotissement, censées en sauvegarder l'apparence et la composition. L'association répond ici à l'objet inscrit dans ses statuts[374], soit la défense du patrimoine et du cadre de vie du lotissement. Pourtant, en Octobre 1988, le préfet des Bouches-du-Rhône, constatant l'inactivité de l'association syndicale sur le plan financier, lui signifie sa volonté de la dissoudre.

[372] Le régime de dissolution des ASA date de la loi du 21 Juin 1865, modifiée par le Décret du 18 décembre 1927. La démarche étant assez rigide (cf. annexes I.3.2.4) l'ordonnance n°2004-632 du 1er Juillet 2004 a assoupli ces conditions pour donner plus de marge au préfet

[373] Loi n°8613 du 6 Janvier 1986 relative à diverses simplifications administratives en matière d'urbanisme et à diverses dispositions concernant le bâtiment

[374] Article 7 du cahier des charges du lotissement Barry : « *L'ASA Barry a pour objet* […] *la mise en œuvre de tous travaux pouvant maintenir et améliorer la sécurité, le cadre de vie, l'environnement du lotissement et assurer le maintien de la valeur du patrimoine des propriétaires intéressés.* »

Extrait d'archives[375] – L'inactivité de l'association syndicale du lotissement Barry (1988-1995)

1/ Echange entre le préfet et le maire de secteur[376]

« *Par lettre du 11 Octobre vous avez souhaité connaître les éléments d'appréciation qui m'ont conduit à envisager l'abrogation de l'arrêté de création de l'ASA du lotissement BARRY à Sainte-Marguerite et la municipalisation de ce lotissement Cette association syndicale a été autorisée par arrêté préfectoral du 6 Octobre 1928 pour assurer l'entretien des voies, trottoirs, canalisations et égouts du lotissement BARRY jusqu'au classement définitif par la municipalité de Marseille. Or depuis plus de cinq ans cet organisme ne réalise plus aucun investissement : le budget qui est soumis à l'approbation des services préfectoraux révèle une section d'investissement nulle mais une section de fonctionnement en augmentation régulière. En outre, les travaux d'aménagement du lotissement qui incombent à l'association sont effectués par les services techniques de la ville de MARSEILLE, bien qu'il s'agisse toujours de voies privées.* […] *C'est dans cette perspective que j'ai souhaité connaître les intentions de la Ville de Marseille quant à l'incorporation des rues et places du lotissement dans la voirie communale puisqu'elle en assure les travaux.* »

2/ L'association menacée de dissolution[377]

« *Je vous précise que l'ensemble des voies du lotissement n'ayant pas été incorporé dans la voirie communale la dissolution ne peut être prononcée. En revanche la transformation de l'ASA en ASL me paraît devoir être la seule solution qui s'offre à vous. Deux raisons majeures justifient cette transformation, d'une part l'examen des comptes laisse apparaître que depuis 1981 la section investissement est nulle, la non réalisation de travaux apporte donc bien la preuve qu'il n'y a aucun intérêt à conserver l'association dans sa forme actuelle, d'autre part l'absence de remboursement d'emprunt.* »

3/ Un syndicat « bon père de famille »[378]

« *Depuis sa création le 30 Mars 1938 en association libre d'abord puis en syndicat autorisé depuis Janvier 1957, ce syndicat a fonctionné en « bon père de famille. » La réunion annuelle des colotis lors de l'assemblée générale regroupait généralement quelques-uns des propriétaires autour d'un verre au domicile du Président. Les sujets de discorde n'existaient pas, chacun s'acquittait de sa redevance annuelle de l'ordre de 250 francs (Frs. 94) redevance moyenne pour les petits terrains de l'ordre de 400m² sans trop se soucier de l'utilisation de cet argent*[379]. »

Le préfet recevant annuellement les comptes de l'association[380], constate l'absence d'investissement et l'augmentation de la section fonctionnement. En clair, « l'investissement » correspond aux frais consentis pour l'entretien, les réalisations diverses sur les parties communes… Le « fonctionnement » recouvre tous les frais de gestion courante (rémunération du syndic, « pots communs » etc.) Les voies étant en fait entretenues par la Ville de Marseille, le préfet juge que l'association ne remplit pas son objet. Il avance donc l'idée d'une intégration des voies dans le domaine public, ce qui provoquerait la dissolution de l'association. Il estime que si la Ville de Marseille se comporte déjà en propriétaire en se substituant aux ayants droit réels, il

[375] Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille)
[376] 25 Octobre 1988 – ref. n°005825 – courrier du préfet des Bouches-du-Rhône au maire des 9ème-10ème arrondissement)
[377] 2 Février 1994 – ref. n°008250/213 – courrier du préfet des Bouches-du-Rhône au président de l'ASA Barry
[378] 16 janvier 1995 – sans référence – courrier du collectif de riverains rue Jules Isaac, traverse du four neuf, bd Michelet à M. le greffier en chef du Tribunal Administratif de Marseille
[379] Ce courrier est envoyé dans le cadre d'un conflit opposant une partie des colotis désirant la dissolution de l'association et une autre qui milite au contraire pour son maintien afin de fermer les voies
[380] C'est le cas pour des Associations Syndicales Autorisées qui sont des structures de droit public (cf. annexes I.3.2.4)

est logique qu'elle en assume aussi le statut. La recommandation ne sera pas suivie d'effet puisque d'une part l'ASA subsistera et d'autre part, la Ville de Marseille n'intègrera jamais les voies du lotissement. On peut même dire que la dynamique a été inverse puisque l'ensemble des voies ont été clôturées dans le courant des années 2010 et l'unique voie publique de l'ensemble (l'avenue Général Brosset) a été « échangée » contre d'autres voies privées en périphérie du lotissement (cf. chap. 6, 3.2.2.). La lourdeur de la procédure de dissolution avant la réforme de 2004[381] explique aussi pourquoi la démarche n'a pas été suivie. Il y a toutefois un lien évident entre l'inactivité de l'association de propriétaires et le rôle important joué par la municipalité dans l'entretien des voies privées du lotissement.

Tout comme le lotissement Barry, l'ASA du lotissement Lou Brès dans le 9ème arrondissement, réclame le maintien de ses règles d'urbanisme par courrier du 11 Mars 1988. Pourtant, le 2 Février 1994, le préfet des Bouches-du-Rhône menace de dissoudre l'association (doc n°2). En près de 13 ans, l'association syndicale n'a réalisé aucuns travaux d'entretien sur les voies. Celles-ci sont pourtant anciennes puisque le lotissement date de 1930. En plus de 60 ans d'existence, les voies ont forcément nécessité un entretien et à plus forte raison si elles sont restées ouvertes à la circulation publique. Les frais de réfaction étant souvent lourds à l'échelle de petits lotissements urbains, un emprunt est souvent contracté pour la réalisation des travaux de voirie importants. Son absence est lue par le préfet comme une preuve d'inactivité. Bien que cela ne soit pas évoqué nommément, il apparaît évident que la Ville de Marseille se substitue aux propriétaires et prodigue un entretien régulier des voies. Le courrier n'enjoint pas la municipalité à intégrer les voies mais force les colotis à se mettre en règle avec la réglementation en vigueur. Il leur est proposé de transformer l'association syndicale autorisée en association syndicale libre. L'association ne sera pas dissoute mais restera globalement inactive jusqu'au milieu des années 1990. Le fonctionnement de l'association est minimaliste (doc n°3). Aucun véritable frais d'entretien n'est consenti, en témoigne la faiblesse de la cotisation annuelle (l'équivalent de 50 euros actuels)[382]. En dépit de leur statut privé, les voies ont bénéficié depuis leur création de tous les services publics classiques (ramassage des ordures ménagères et éclairage public, encore aujourd'hui) et même d'un entretien public.

Nous allons maintenant voir que l'action de la municipalité est à ce point soutenue, que l'association syndicale censée gérer les parties communes n'est même jamais créée. Nous évoquions précédemment (cf. chap. 4, 7.2.1) les travaux conséquents et l'entretien régulier des voies du lotissement Château Vento dans le 14ème arrondissement dont le transfert un temps envisagé (avenues Barbarin et Marigny) ne sera jamais finalisé. Lorsque l'entretien des voies est abandonné en 2002 par la communauté urbaine, les propriétaires se trouvent face à une situation compliquée puisqu'aucune structure syndicale n'a jamais été créée.

[381] Ordonnance n°2004-632 du 1er Juillet 2004

[382] C'est d'ailleurs la prévision d'une hausse de la cotisation liée au projet de fermeture qui génère un conflit à l'intérieur de l'association

Extrait d'archives[383] – L'absence de structure syndicale et l'entretien municipal – le cas du lotissement château Vento[384] (2009)

« *Comme il n'y a jamais eu d'association syndicale ou de syndic de copropriété (cela n'était pas nécessaire, car nous étions en gestion municipale, eh oui !!!) nous attendons que les services concernés fassent leur travail !* […] *Ce cahier des charges est une photocopie d'un voisin, je n'ai pas reçu ce document lors de la signature devant le notaire qui m'a confirmé en présence du propriétaire qu'il n'existait aucun frais relatif à une quelconque association ou syndic.* »

Le « travail » dont il s'agit est le versement des voies dans le domaine public ou un entretien régulier. Le caractère « défectueux » du lotissement peut expliquer l'absence d'association mais soulignons que l'action municipale a été à ce point conséquente que la nécessité de créer une structure, même inactive, ne s'est jamais faite sentir. Cette irrégularité n'est pas exceptionnelle si on compare ce cas à celui d'autres lotissements défectueux, notamment ceux de la banlieue parisienne dans l'entre-deux guerres (FOURCAUT, 1993). Il n'est toutefois pas fréquent d'observer l'absence prolongée d'association syndicale alors même que les voies restent privées. Il semblerait que le cahier des charges en date du 18 Juin 1942 n'ait jamais été contresigné par le préfet. L'ensemble de ses dispositions, dont la création de l'association syndicale sont donc nulles et non avenues. Mais ce défaut originel ne justifie pas son absence jusqu'à aujourd'hui. Selon nous, cette absence est bien le révélateur de la place occupée pendant des décennies par la municipalité. Le goudronnage des voies privées dans les années 1960 puis leur entretien régulier jusqu'à la fin des années 1990 n'a jamais suscité le besoin de créer une structure syndicale.

L'inaction *avérée des* ***associations de propriétaires*** *dans l'entretien des voies témoigne d'un* ***système d'arrangements*** *avec la municipalité. Cette dernière ne s'impose pas un classement des voies et un programme d'entretien strict, ce qui permet des économies sur le long terme, de leur côté, les propriétaires sont déchargés de la gestion courante.*

7.5 Le statut privé des voies, une situation transitoire ?

L'ensemble des éléments présentés, de la politique incomplète d'intégration des voies privées, jusqu'à l'entretien informel sont les fragments d'une même logique dont il convient ici de récapituler les grandes lignes. Si la municipalité étale sur le temps long le transfert et prodigue un entretien constant de nombreuses voies privées, c'est que le statut de ces dernières était considéré comme transitoire. Rappelons la mention classique des anciens cahiers des charges de lotissement « *les voies sont destinées à être incorporées aussitôt qu'il se pourra à la voirie communale* ». Les clauses du document n'engagent aucun parti (constructeur, municipalité, propriétaires) à un transfert dans le domaine public (cf. chap. 4, 5.6), mais nous pensons que la mention « aussitôt qu'il se pourra » n'est pas qu'une formule d'usage. Elle recouvre un réel projet, au moins à l'origine, d'intégrer à terme les voies. Bien que notre attention se porte sur les voies restées privées, il est clair qu'une majorité de voies de lotissements ont effectivement été intégrées à partir des années 1950. Il en est de même pour les mentions présentes dans les permis de construire de nombreux ensembles collectifs des années 1950 et suivantes. Si le

[383] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[384] 30 Juillet 2009 – ref. n° 09-3281 – courrier d'un habitant du lotissement château Vento (CIQ du Merlan) au directeur du service voirie (communauté urbaine MPM)

transfert des voies n'avait pas été réellement envisagé par la municipalité, celui-ci n'aurait pas été mentionné dans l'arrêté et le fait que cette clause soit suivie ou non d'effets n'enlève rien à l'intention de départ.

> JD : « *Et il n'y a pas eu de réflexion pour l'incorporation des voies privées donnant accès à des équipements publics ? ça paraît quand même surprenant.*
>
> Technicien : *A dire vrai il faudrait regarder dans chaque dossier pour voir ce qui a expliqué telle ou telle décision ou « non décision » mais honnêtement, à cette époque les voies étaient destinées en toute logique à être cédées, ça ne s'est jamais fait, les choses sont restées telles quelles et la fermeture est venue réactiver cette question jamais réglée, très bien… mais je pense que la municipalité à l'époque a agi en toute bonne foi, pensant que si les voies étaient privées ça ne durerait pas et puis même si ça durait, ça ne serait pas venu à l'esprit des gens de fermer.* » (Ville de Marseille – service action foncière – 19/02/2015)

En n'intégrant pas systématiquement les voies privées dès leur livraison, y compris celles dont l'intérêt public est manifeste, la municipalité se donne du temps mais l'intégration à terme reste une évidence. L'absence de conséquence pratique favorise la reproduction de ces situations de flou, les velléités privatives étant alors peu développées. Cette dimension temporelle attachée au transfert des voies est une spécificité de Marseille. Si la conception privée des voies en périphérie urbaine est assez commune dans le processus d'urbanisation, ce temps long de l'intégration ajouté à son caractère incomplet est une première caractéristique de la gestion libérale à Marseille. L'entretien régulier des voies privées prend dans cette perspective, une autre dimension. L'intégration des voies étant l'objectif à moyen ou long terme, il semble logique de les entretenir afin de limiter leur dégradation et donc des dépenses publiques ultérieures. La mention présente dans la délibération du 16 Mars 1992[385] relative à l'entretien de plusieurs voies non classées est sur ce point révélatrice : « *il a été reconnu la nécessité d'exécuter certains travaux dans la limite des possibilités budgétaires et techniques des services municipaux, pour sauvegarder le patrimoine viaire et assurer la sécurité des usagers de ces voies* ». Le « patrimoine » ne s'entend pas ici dans le sens de « domaine[386] » mais plutôt dans celui de « bien commun ». Les voies ciblées étant destinées à terme à une intégration dans le domaine public, elles sont donc considérées comme faisant partie du patrimoine de la ville, bien qu'elles n'en aient pour l'instant pas le titre. Dans un extrait de courrier reproduit en 7.2 sur l'avenue Guy de Maupassant, l'adjoint au maire Charles-Emile Loo évoque une prise en charge « anticipée » de la voie alors que rien n'assure son transfert. Or cette absence de garantie ne semble pas remettre en cause une intervention publique prolongée. Soulignons que la prise en charge des voies privées n'est pas une spécificité marseillaise puisque le droit de l'urbanisme prévoit et cadre ces situations, y compris lorsque l'intégration n'est pas envisagée à terme (cf. annexes I.4.2). Les voies privées ouvertes à la circulation publique sont alors soumises aux mêmes règles que les voies publiques classiques et le maire y exerce ses pouvoirs de police de la circulation. Il peut aussi concourir à l'entretien des voies, du fait justement de leur ouverture publique (police de la conservation (cf. chap. 5, 2.2.3). Cette action est toutefois optionnelle, c'est donc bien un choix délibéré des gestionnaires publics de l'assumer. Si la démarche n'est pas exceptionnelle, ce qui distingue Marseille des

[385] Voir note n°344
[386] soit l'espace appartenant strictement à une Collectivité

autres villes est d'abord son caractère répété et surtout l'informalité dont elle fait l'objet, le tout dans une certaine indifférence traduisant une vision élargie de l'espace public.

Cette posture qui se traduit concrètement par une intervention répétée sur des espaces de droit privé, questionne au passage la notion d'espace public et sa lecture par les gestionnaires municipaux. Actuellement, les textes de loi (notamment le CG3P) cantonnent l'espace public à un lieu appartenant en propre à la Collectivité (le domaine), affecté à un usage public. Un acteur public n'a donc en théorie pas (plus) vocation à intervenir sur du domaine privé, en-dehors d'une convention. Il semblait évident que la pratique, l'usage du lieu guidaient davantage l'action public que le strict statut à Marseille. Tous les espaces privés ouverts à un usage public n'ont pas bénéficié d'une intervention publique, mais en définitive, le statut n'a que rarement constitué un frein. Dans le cas du lotissement Leï Roure rappelé en 6.1.1 le refus d'entretien des voies se base sur l'usage « privatif » des voies. L'argument est certes fallacieux puisqu'un panneau sens interdit n'a jamais empêché les usages, piétons notamment. On remarque que le statut privé des voies n'est pas le motif principalement retenu. Il n'a pas été plus gênant de réaliser d'importants aménagements (boulevard Provençal) ou de projeter un équipement public (boulevard des Alisiers) sur des voies dont personne n'ignorait le statut privé. Cette indifférence vis-à-vis du statut et le crédit apporté à l'usage, justifient aussi pourquoi les nombreuses bandes et becs privés sur de l'espace ouvert à l'usage public n'ont jamais été régularisés (cf. chap. 2, 3.3). Ces portions étant aménagées et utilisées comme de l'espace public, le statut devient complètement accessoire.

Un dernier élément, sans doute plus prosaïque, justifie l'entretien des voies privées : la question de la « responsabilité ». Il est de jurisprudence constante que du moment où une voie privée est entretenue par la Collectivité, celle-ci devient responsable en cas d'accident (cf. annexes I.4.2). Un premier entretien, même sommaire, engage donc la municipalité sur le long terme, ce qui explique pourquoi pendant vingt ans, trente ans ou plus, une action régulière ait été prodiguée.

Soulignons certains paradoxes de cette logique d'ensemble. Si la Ville refusait régulièrement les demandes d'intégration sur certaines voies, il n'était pas rare qu'elle accepte dans le même temps le principe de leur entretien. Le fait d'y consentir un entretien, même sommaire induit que ces voies ont un intérêt public, or, si intérêt public il y a, pourquoi ne pas les intégrer ? Sur ce point, la position défendue aujourd'hui par la communauté urbaine est plus logique (cf. chap. 5, 2.1). Si on estime qu'une voie n'a pas un intérêt suffisant dans le fonctionnement urbain, elle n'est ni intégrée, ni entretenue. Cette logique hybride fait supporter à la Collectivité, certains inconvénients de la propriété sans bénéficier des avantages. En fait, l'avantage est principalement financier puisque les travaux conséquents sur les voies privées ne sont pas la règle. Tout au plus le cantonnier passe-t-il régulièrement sur les voies. En n'intégrant pas les voies, la municipalité réalise donc des économies mais cet aspect financier n'explique pas seul la persistance de cette situation.

7.6 Un système de connivences

Le fait de conserver une large trame privée sur l'ensemble du territoire comportait aussi certains avantages pour les gestionnaires municipaux et plus particulièrement pour les élus. L'histoire de la ville, notamment durant la période de gestion municipale, est marquée par le rôle des « élus de terrain » (PERALDI & SAMSON, 2006, MATTINA, 2016) dans la politique de gestion urbain. On observe fréquemment au détour de dossiers, dans le cadre de litiges ou de réclamations, des courriers d'associations syndicales, de CIQ… destinés aux élus, qui généralement débloquent certaines situations auprès des services techniques et gestionnaires. Suivant les intérêts de chacun, ceux-ci appuient ou pas la demande auprès des services. L'action de la municipalité sur les voies est donc légale si elles sont publiques, dans le cas contraire, toute intervention fait l'objet d'une sollicitation et revêt alors un caractère exceptionnel. Etant facultative, l'action publique sur de l'espace privé peut donc se lire comme une « libéralité », avantageuse pour les requérants mais aussi pour l'élu qui donne satisfaction à ses administrés.

Cette relation d'interdépendance entre acteurs de natures diverses est une forme de clientélisme, le fonctionnement est commun dans les villes des suds, bien qu'il s'applique aussi sous des formes distinctes au nord (RONIGER & GUNES-AYATA, 1994). Il est même banal dans la plupart des grandes villes africaines (DORIER-APPRILL & VAN DER AVENNE, 2001), du sud-est asiatique (FAUVEAUD, 2013). Sans verser dans la caricature, Marseille bénéficie historiquement d'un contexte particulier marqué par un clientélisme généralisé et à tous les niveaux.

Le clientélisme à Marseille[387]

1/ Une définition du clientélisme

« *On est au cœur ici de ce qu'on appelle généralement le clientélisme. On se gardera cependant d'entrer dans la longue discussion théorique qu'implique presque toujours l'emploi de ce terme. En évitant le registre moralisateur dans lequel il est généralement pris, on l'emploiera seulement pour nommer la personnalisation des procédures de distribution de ressources publiques en réponse aux demandes individuelles adressées aux élus. Cette pratique ordinaire est fondée sur un échange, au moins théorique, entre une ressource matérielle ou symbolique apportée à un client et un vote accordé à l'élu.* »

2/ Clientélisme et gestion des voies privées

« *Lucien Weygand[388] se rappelle avec un rien de mélancolie le temps où « il y avait une joie de recevoir l'élu » quand « on avait goudronné une voie » sans se préoccuper de savoir si elle était vicinale ou privée. « Maintenant vous goudronnez une traverse », quand vous arrivez les gens vous disent « depuis quatre ans que vous auriez dû la faire, c'est pas trop tôt ». Tout juste si vous ne vous faites pas frapper à coups de bâton* ! […] *Les habitants de la traverse » sont à l'évidence des petits propriétaires de villas, commerçants, ouvriers à statut, employés de la Ville, tous petits notables de leur rue et membres du comité d'intérêt du quartier. Ceux qui construisent l'opinion publique. Ces acteurs ont une influence majeure sur les élus qui s'en préoccupent. C'est d'abord pour ces citoyens votants, leurs électeurs – ou les électeurs de leurs adversaires qu'ils cherchent à conquérir, que les acteurs politiques du lieu agissent, interviennent, élaborent des politiques publiques* »

[387] PERALDI M., SAMSON M., 2006, *Gouverner Marseille: Enquête sur les mondes politiques marseillais*, la Découverte, 318 p., pp. 85-86 et pp. 91-92

[388] Lucien Weygand est un homme politique marseillais de la seconde moitié du 20ème siècle, un temps adjoint de Gaston Deferre, il cumule de nombreuses fonctions électives, notamment dans le secteur nord de Marseille

Dans leur ouvrage « Gouverner Marseille », Michel Samson et Michel Péraldi évoquent ce pan de la gestion municipale, typique de l'après-guerre, parlant de « clientélisme des pauvres ». L'intérêt que l'élu de secteur, porte aux problématiques locales et les petites libéralités qu'il prodigue, lui assurent une assise territoriale et un avantage par rapport à ses adversaires. Les auteurs tentent de dépassionner le terme de « clientélisme » pour en souligner le caractère presque banal à Marseille[389]. Remarquons que d'autres auteurs sur Marseille (MATTINA, 2016) ou d'autres terrains se sont attachés à traiter de façon neutre du clientélisme ou de la « corruption » (BLUNDO & DE SARDAN, 2001). Concrètement le but d'un élu est de favoriser le développement de son territoire, ce qui constitue une échelle d'action large.

Le fait de « personnaliser » son intervention peut ainsi se voir comme une échelle d'action plus proche et ciblée. Rappelons que ces libéralités ne sont pas nécessairement hors la loi puisqu'une Collectivité est fondée à intervenir sur de l'espace privé si l'action répond à un « intérêt public[390] ». Le maire par exemple à travers ses pouvoirs de police peut remédier à certaines situations mettant en cause la sécurité et la salubrité publique, y compris sur de l'espace privé (cf. annexes I.4.2). Mais une telle logique, érigée en système pose quelques problèmes du point de vue de l'équité territoriale et citoyenne car elle mène à produire ou reproduire des hiérarchies sociales par un processus inégalitaire des ressources, ce que Cesare Mattina (2016) a largement démontré dans le cas de Marseille. Une part des relations clientélistes entre l'élu et les habitants porte sur la gestion des voies. Le lien entre les associations habitantes locales (CIQ, associations de propriétaires...) et la sphère politique apparaît clairement dans le second extrait. En donnant satisfaction à ces électeurs en puissance, l'élu en fait des « clients ». La politique de voirie, décidée sur la foi d'éléments techniques, objectivés est aussi un instrument « politique » au sens plein. Si au début des années 1950, on s'alarme de l'ampleur de la trame privée (cf. chap. 4, 4), on n'y remédie pas totalement non plus, en témoigne la forte proportion de voies privées héritée. C'est l'occasion pour les élus locaux d'avoir « quelque chose à offrir », sachant de toute manière que ces voies étaient destinées pour la plupart à intégrer à terme le domaine public.

Le défaut d'intégration de nombreuses voies privées, la présence de services publics et notamment d'un entretien régulier décidé au cas par cas et de façon informelle, répondent à un intérêt partagé. Ce « système de connivence », il n'était de l'intérêt de personne qu'il soit remis en question. Bien qu'elles réclament ponctuellement une intégration des voies, les associations de propriétaires ne font preuve que d'une activité limitée (cf. chap. 4, 6.4). A des degrés divers, elles étaient déchargées des frais et des responsabilités liés à l'entretien des voies. De leur côté, les services de l'urbanisme ne s'attelaient pas à la tâche ingrate et pharaonique de la régularisation des nombreux cas juridiquement flous. Même conclusion pour le cadastre, pour qui la propriété des voies n'avait qu'une importance accessoire. Les élus enfin, disposaient d'un levier rendant leur intervention palpable tout en assurant accessoirement une ouverture publique des voies. Les intérêts de chacun étant satisfaits, on pouvait donc parler d'un système socialement fonctionnel qui a perduré tout au long du 20ème siècle. Mais ce fonctionnement n'était pas automatique, il s'agit donc plus d'un « équilibre » basé sur l'arrangement constant et l'autorégulation.

[389] Ceux-ci évoquent plutôt le terme de « localisme »
[390] Terme dont les limites sont relativement floues (cf. annexes I.13.2.1)

> Technicien : « *Je pense que deux choses ont joué et jouent encore un rôle très important : d'une part, les mentalités, il faut voir que ça arrangeait tout le monde que les voies soient ouvertes et de toute manière, gérées par du public. Il y avait de l'entretien, de l'éclairage... et le transfert de compétences en 2002 a peut-être mis fin à ce flou un peu marseillais, fini l'entretien des voies privées, car il faut voir que derrière ces espaces il y a des questions politiques, ces gens ce sont des électeurs, si la Ville, la mairie qu'elle soit d'un bord ou d'un autre arrangeait les résidents de tel ou tel ensemble à l'époque, ça avait aussi un but politique voire clientéliste je pense. Les gens devaient avoir des connaissances, devaient écrire au maire, « ah tiens je te refais la voie, aucun problème », et aux prochaines élections, c'était 50 ou 100 personnes qui votaient pour lui. Avec MPM je pense que les choses ont passablement changé et j'en arrive à mon second point, celui de l'entretien. Les gens nous sollicitent en fonction de l'intérêt du moment, il était de l'intérêt de tout le monde qu'on ne mette pas le nez dans le statut de ces voies puisque de toute manière ça ne faisait aucune différence pratique. Sauf que désormais si les gens doivent effectivement gérer l'entretien, tout le monde se réveille et revendique la propriété de voies dont soit ils n'ont jamais voulu, soit ils se fichaient cordialement. Je pense que cette question de l'intérêt des gens est importante, après il y a sans doute des changements de mœurs, la question sécuritaire qui nous occupe bien plus qu'auparavant...* » (Cadastre – 11/03/2015)

L'interlocuteur souligne l'importance de la notion « d'intérêt ». Il était en effet intéressant pour les propriétaires de laisser leurs voies ouvertes car cette situation était synonyme de subventions à l'entretien et de services publics. Ce soutien était si conséquent que les habitants oubliaient même parfois détenir ces voies. L'association syndicale n'avait souvent qu'un rôle symbolique au point même parfois qu'elles n'ont jamais été créées. Le flou juridique touchant les voies ou parties de voies correspondait à un flou des pratiques de gestion. Puisque personne n'avait intérêt à ce que ce système prenne fin, l'ensemble des acteurs (propriétaires, services de l'urbanisme, élu, services du cadastre) ont donc toléré ces imprécisions. Ces « compromis de coexistence », banals dans le cas des villes des sud (DORIER-APPRILL & VAN DER AVENNE, 2001), s'appliquent aussi pleinement à des villes comme Marseille, du moins, jusqu'à une période récente.

Conclusion du chapitre 4

Après avoir montré précédemment les grandes lignes de la morphogenèse majoritairement privée des voies, ce chapitre aborde la question de leur gestion et de leur statut tout au long du 20ème siècle. N'ayant pas systématiquement récupéré les voies créées par les aménageurs privés, Marseille comptait une proportion considérable de voies privées, notamment dans les périphéries en cours d'urbanisation. En 50 ans, le rapport voies privées / voies publiques s'est plus qu'inversé mais la démarche d'intégration est restée très incomplète si on compare Marseille à d'autres terrains en France. Les facteurs expliquant cette situation sont liés à la politique assez constante, adoptée par les maires successifs et plus généralement à un jeu d'acteurs complexe vis-à-vis de la production et de la gestion des voies.

Des campagnes de classement et une multitude d'actions plus ciblées ont effectivement été menées par la Ville à partir du début des années 1950 mais l'intégration n'est pas systématique. Tout se trouve dans le contenu des documents originels des ensembles immobiliers (lotissements, copropriétés). Rien n'oblige le lotisseur ou la Ville à activer le transfert public des voies, qui est seulement recommandé. En fait, la municipalité ne classe les voies qu'au compte-goutte et selon une logique et un calendrier qui lui est propre. Les associations de propriétaires réclament régulièrement le transfert public des voies, mais ces demandes ne sont pas toujours suivies d'effets. Il arrive qu'en sens inverse, les associations de propriétaires s'opposent (de façon retentissante) à l'acquisition de leur voie, mais ces cas restent rares.

De façon générale, le jeu d'acteurs observé suggère un équilibre, une connivence. Les voies privées étant théoriquement destinées à être intégrées, il est fréquent qu'elles fassent l'objet d'interventions diverses (entretien régulier, voire travaux conséquents, services publics…) de la part des pouvoirs publics locaux. De fait la gestion des voies urbaines est assumée par la municipalité mais sans qu'elle ne se préoccupe toujours du statut réel des voies. Dès lors que les règles ont changé au début des années 2000, cet héritage a subitement constitué un problème, ce que nous allons voir dans le chapitre suivant.

Conclusion de la partie II

Nous avons tenté dans cette partie d'expliquer le phénomène de fermeture résidentielle par des causes structurelles liées aux problématiques de gouvernance urbaine. Cette approche multiacteurs fournit certains éléments pour comprendre le contexte de création des voies à Marseille, le changement ou la conservation de leur statut et *in fine*, leur fermeture *a posteriori* au tournant des années 2000.

La fermeture étant intrinsèquement liée à la question des voies privées, nous avons montré que leur nombre important à Marseille était en grande partie le résultat d'une politique de gestion libérale qu'il convient aussi de nuancer. La gestion municipale des voies jusqu'au début des années 2000 est marquée par un certain flou des pratiques de gestion, se retrouvant dans le statut des voies. Ces dernières, produites généralement sur impulsion privée, plus ou moins encadrée, ne sont pas toutes récupérées par les pouvoirs publics. L'intégration, la régularisation des emprises est envisagée mais n'est prévue que sur un temps relativement long. Dans l'attente, la municipalité agit sur la base d'arrangements avec les propriétaires, en entretenant régulièrement les voies privées, prodiguant des services publics...

Il y a un fil rouge évident entre les conditions de la morphogenèse des voies et leur statut. Le modèle mis en exergue est clairement celui de la ville libérale dont Marseille constitue un cas d'école. Cette thèse se justifie sous de nombreux aspects. D'abord, l'urbanisation périphérique se fait très majoritairement à l'initiative du secteur privé. De son côté, la municipalité n'encadre et n'accompagne que faiblement le phénomène, réalisant pour ainsi dire, le strict minimum sur fonds publics. Ce contrôle très lâche produisant majoritairement une « ville sans plan » (RONCAYOLO, 1996), s'accompagne d'une culture de l'arrangement. Arrangement avec les promoteurs d'abord, parfois sommés de réaliser des aménagements d'utilité publique en contrepartie du permis de construire. Arrangement aussi avec les associations de propriétaires qui héritent des voies. Si l'intégration n'est pas toujours envisagée, l'entretien informel et les services publics divers sont en revanche monnaie courante pour les voies privées. Ce système permet à la fois de maintenir l'immense majorité de cette trame ouverte et donne partiellement satisfaction aux propriétaires qui sont aussi des électeurs potentiels.

Dès lors on peut se demander dans quelle mesure ce « modèle » de la ville libérale, accroché à Marseille se distingue ou est au contraire commun à d'autres villes françaises à la même époque ainsi qu'à des villes de suds actuelles. Le surrecours aux aménageurs privés, y compris pour les voies d'intérêt public et le défaut de planification sont des caractéristiques assez communes des villes industrielles du début du 20ème siècle. Le défaut d'intégration *a posteriori* semble en revanche plus particulier. D'autres villes telles que Nantes ont traditionnellement émis des conditions draconiennes en matière d'intégration (LE GALLIC & MADORE, 2008) mais la proportion de voies privées n'est en rien comparable à celle de Marseille. La culture de l'arrangement constant permettant le report de l'intégration ainsi que le caractère flou de la limite public privé sont des points véritablement saillants. Ce type de logique se retrouve de façon décuplée dans certaines grandes villes des suds où les arrangements et les « compromis de coexistence » entre acteurs de niveau et de nature divers sont communs.

Soulignons toutefois certaines limites de cette lecture de Marseille en tant que ville libérale. Certes, l'entretien informel des voies constitue un exemple type de fonctionnement libéral puisque l'intervention ponctuelle permet aux pouvoirs publics d'amoindrir leurs responsabilités en matière de gestion locale. Toutefois, le fait d'intervenir sur des espaces non « titrés » publics traduit une vision élargie de l'espace public. L'ouverture, « l'utilité » publique suffit à justifier une intervention publique, ce qui est une différence importante par rapport au fonctionnement contemporain plus attaché au statut effectif. Pour la plupart des associations de propriétaires aussi, la rue semblait davantage qu'aujourd'hui constituer un espace public « naturel » (cf. chap. 8, 2.2). En dépit du statut privé des voies, la fermeture était un phénomène particulièrement rare, ce qui témoigne d'un état d'esprit marqué. Sous bien des aspects donc, l'époque de gestion municipale constitue un ensemble cohérent. La période contemporaine (post-2000) marque nous allons le voir une certaine inflexion, bien que certaines logiques conservent une permanence surprenante.

Partie III

La ville durable en question, ruptures et continuites dans la gestion des voies a partir de 2000

Introduction de la partie III

Cette partie décrit les évolutions contemporaines touchant la gestion des voies urbaines à Marseille. La césure temporelle choisie (2000) se justifie à plus d'un titre. Après plusieurs siècles de gestion municipale, la politique de voirie passe à la nouvelle entité intercommunale (la communauté urbaine Marseille Provence Métropole[391]). Nous verrons, quelles permanences et quelles ruptures résultent de ce passage de témoin. La période correspond aussi à l'explosion de la fermeture résidentielle. A côté des nouveaux produits immobiliers fermés qui se développent dans un contexte de reprise démographique à Marseille, les fermetures d'anciennes rues privées se multiplient, saturant en quelques années la plupart des quartiers périphériques.

On peut se demander dans quelle mesure la posture publique vis-à-vis de la gestion des voies urbaines enraye ou au contraire favorise la dynamique de fermeture. L'objectif général de cette partie est de comprendre comment évolue la limite public privé des voies. De façon « binaire », est-ce que la proportion de voies privées (et son pendant, les voies publiques) tend à se réduire, stagner, augmenter ? Ensuite, et de façon plus complexe, comment cette limite est-elle traitée par les différents acteurs (associations de propriétaires quand ils détiennent l'emprise, groupes de promotion lorsque de nouveaux espaces sont créées, entité publique gestionnaire des voies…) ? L'époque de gestion municipale constitue un « modèle » de comparaison. Le statut était traité de façon très floue par la municipalité qui assumait pourtant une certaine présence dans la gestion courante (entretien, services publics divers). De leur côté, les propriétaires ne revendiquaient que rarement la propriété privée des voies. Dans cet équilibre basé sur l'arrangement constant, l'ouverture constituait une règle globalement respectée.

Le chapitre 5 s'attache à décrire les dynamiques d'urbanisation récentes afin mesurer les ruptures et surtout les continuités avec les modes passés marqués par l'absence de plan. Du point de vue de la gestion, qui est le second axe de ce chapitre nous observons le nouveau contexte de gestion lié à l'apparition de la communauté urbaine. Ce dernier est l'occasion de normaliser certaines pratiques en application des directives d'échelle nationale[392]. L'arrivée de nouveaux personnels, en provenance d'autres communes de l'agglomération ou plus loin en France va d'ailleurs dans ce sens[393]. Il y a une volonté, notamment impulsée par l'Etat, d'introduire des pratiques nouvelles, supposées révolutionner le fonctionnement adopté jusqu'ici à Marseille. En passant à une échelle plus large, moins « proche » du territoire comme l'était la municipalité, la communauté urbaine assume une certaine distance. Outre l'échelle qui évolue (le service gère désormais les problèmes de 18 communes différentes), une certaine distance se lit aussi dans le mode de désignation des conseillers communautaires. Ceux-ci ne sont en effet pas élus par suffrage universel[394], le lien traditionnel avec les élus de secteur, se ménageant une base électorale est donc modifié. Nous verrons toutefois que la thèse de la

[391] A laquelle Aix-Marseille Métropole a succédé en 2016

[392] Notamment la gestion de la propriété publique que viendra par la suite clarifier le CG3P, la ligne de conduite de la Collectivité…

[393] L'essentiel des agents territoriaux sont toutefois des réaffectations des services de la municipalité marseillaise

[394] Depuis la réforme imposée par la loi du 16 Décembre 2010, le suffrage universel a été adopté dans la désignation des conseils communautaires, afin de légitimer la gouvernance des intercommunalités. Pour la première fois en 2014, lors des élections municipales, les citoyens ont désigné leurs conseillers municipaux et communautaires, la réforme est toutefois trop récente pour en lire les effets.

« rupture » et de la fin des arrangements est loin de se vérifier (MATTINA, 2016). Le modèle de la communauté urbaine constitue une étape, une période de transition vers la structure métropolitaine (désormais effective). Il faut donc considérer cette période 2000-2015 comme un moment particulier de l'histoire politique. Remarquons d'ailleurs que notre analyse s'arrête en 2016, date d'apparition de la Métropole, dont l'existence est trop récente pour que nous puissions y lire une politique et des tendances de gestion claires. Plus qu'à une fin, nous assistons davantage à un changement d'échelle et une recomposition des arrangements (notamment entre collectivités compétentes en matière de gestion : Ville, communauté urbaine…). La gestion de la voirie est pour nous un champ d'expérimentation de ces évolutions complexes. D'un côté, une nouvelle logique est impulsée : l'action publique doit se resserrer sur le domaine de sa compétence, c'est-à-dire celui qui a été juridiquement défini comme tel. Les interventions régulières sur les voies privées doivent être abandonnées. En contrepartie, un vaste travail de classement doit avoir lieu pour déterminer parmi les voies privées quelles sont celles qui méritent une intégration, et celles dont le caractère privatif peut être assumé. Dans l'ensemble, il s'agit d'adopter une posture plus claire et plus cohérente mais nous verrons que certains héritages sont difficiles à solder.

La chapitre 6 se place dans une perspective moins « publico-centrée » pour aborder le jeu d'acteurs complexe faisant évoluer (ou non) le statut des voies. D'un côté, les pouvoirs publics locaux adoptent une posture ambivalente. De nouveaux modes de gestion sont prônés et le référentiel à la « ville durable », nettement affiché dans les documents de planification de ces dernières années (PLU communal, PDU communautaire…) trace une direction pour le développement de la ville. Il s'agit de repenser le plan de certains secteurs et adapter l'environnement à des projets futurs (création d'axes importants, projets de transport en commun structurants…). Mais dans le même temps, des problématiques liées au transfert de compétences (Ville → communauté urbaine) ou aux héritages passés (socle juridique flou, forte présence d'espaces d'usage public mais de droit privé…) freinent cette dynamique. Il semble aussi que la position des associations de propriétaires ait considérablement évolué, en témoigne la récente (mais massive) tendance à la fermeture résidentielle des anciennes voies privées. L'action des promoteurs mérite aussi qu'on s'y attache, notamment pour les espaces nouvellement créés où il est commun d'observer des voies destinées à un transfert public rester privées (avec parfois, une fermeture à la clé). En substance, quelle politique d'intégration est concrètement menée ? Quelles sont ses conséquences et les difficultés qu'elle rencontre ? Dans quelle mesure la voirie urbaine, de sa création à sa gestion *a posteriori* est-elle traitée différemment de l'époque de gestion municipale ? La récente dynamique de fermeture impose-t-elle un contexte nouveau ? Peut-on affirmer que les projets liés à la ville durable (axés sur la question des voies et des transports) sont en décalage avec la réalité de terrain ? La fermeture résidentielle est encore et toujours pour nous, un point d'entrée vers des problématiques plus larges de l'urbain

Chapitre 5

Fabrique contemporaine des voies et affichage renouvelé de la politique de voirie publique

Introduction du chapitre 5

Pour saisir les évolutions contemporaines touchant la gouvernance des voies à Marseille, il est nécessaire de nous pencher sur la posture des pouvoirs publics gestionnaires. Nous verrons ainsi dans un premier temps que la fabrication de l'urbain suit des voies relativement similaires à celles des deux premiers tiers du 20ème siècle. Dans les années 1980-90, la majeure partie du territoire était déjà urbanisée mais la reprise démographique à partir des années 1990 et surtout 2000 engendre une hausse de la production de logements. Nous verrons le rôle que les aménageurs privés continuent d'assumer dans des opérations réduites ou dans certains secteurs ouverts à l'urbanisation au début des années 2000. Le terme central est ici celui de partenariat public privé, il désigne comme nous le verrons autant des procédures formalisées que des « participations » en-dehors de tout cadre légal. L'action des pouvoirs publics se doit ainsi d'être évaluée, entre compléments de la trame viaire et difficile maîtrise du processus d'urbanisation.

Après ce retour par la « fabrique », nous nous penchons sur les grandes lignes de la politique de gestion des voies défendue par la communauté urbaine. Il ne s'agit pas ici de production des voies mais de gestion *a posteriori* et d'éventuelle intégration des voies privées plus ou moins anciennes. L'influence des textes et directives d'échelle nationale sur l'orientation impulsée en matière de gestion des voies mérite d'ailleurs qu'on s'y arrête pour replacer Marseille dans un contexte plus large.

Surtout, nous considérons la politique de voirie communautaire comme un ensemble cohérent avant de l'évaluer de façon critique. Dans cette (nouvelle) optique, soit les voies privées sont utiles au fonctionnement urbain, alors elles doivent être intégrées, soit elles n'ont qu'une fonction de desserte privative. Dans ce cas, elles peuvent même être fermées par leurs propriétaires, mais aucune n'est supposée désormais faire l'objet d'un investissement public. Cette organisation en apparence simple se décline en plusieurs étapes qui sont autant de points traités dans ce chapitre. D'abord, le champ de compétence de la Collectivité est strictement redéfini dans des textes officiels. Cette volonté de clarification s'applique très rapidement sur certains domaines, notamment l'entretien des voies privées, autrefois dispensé sans contrepartie et désormais proscrit. La transition politico-administrative rime ici avec la rupture de certains arrangements typiques de la gestion municipale. Mais une analyse plus poussée

montre que certains services publics (éclairage public, ramassage des ordures ménagères…) restent plus ou moins dispensés, ce qui tempère la « thèse » de la rupture. En parallèle, la question de l'intégration des voies privées est clarifiée pour ne pas « abandonner » certains espaces de droit privé mais d'usage public. Les gestionnaires communautaires ont bien conscience que le socle domanial est particulièrement flou et n'a jamais été apuré. Mais cette politique en apparence cohérente souffre de nombreuses limites pratiques avec finalement des effets contraires.

1. La fabrique contemporaine de l'urbain, entre continuité et révolution des plans

1.1 Une politique d'aménagement (public) des voies

Depuis le tournant des années 2000 et surtout 2010, la politique de voirie a sensiblement évolué à Marseille. Le recul de l'Etat dans les grands aménagements du territoire à partir des années 1970 y est pour beaucoup. Le centre de gravité de la planification urbaine bascule aussi progressivement en direction des collectivités locales et notamment des communes et intercommunalités, ce qui provoque aussi un changement d'échelle dans la conception des infrastructures. Enfin, des changements plus structurels jouent un rôle, notamment les réflexions autour de la « ville durable » qui se généralisent en Europe dans les années 2000 (EMELIANOFF, 200), avec des conséquences notables sur la nature des équipements projetés. Un cas intéressant de cette évolution à l'échelle de Marseille est le Boulevard Urbain sud (BUS), soit le tronçon sud de la L2.

Le Boulevard Urbain sud, de la voie rapide au « boulevard urbain »[395]

« *Les évolutions des sections en projet renvoient aux différentes conceptions du BUS dans le temps : voie rapide, boulevard urbain, boulevard vert. Les notions de persistance, d'assimilation se retrouvent autant dans les projets (jamais réalisés) que dans les attendus des projets suivants. L'histoire des attendus pour le contournement sud de Marseille reflète les différentes écoles et modèles concernant la conception des voiries urbaines. On y observe une évolution vers l'apaisement des voies urbaines*. »

Planifié dans un premier temps par le plan Gréber de 1933, le tracé est conçu dans les années 1970 à l'heure du « tout-voiture » comme une voie rapide à la manière des périphériques et autres rocades qui se multiplient alors dans les grandes et moyennes villes françaises. Dans les années 2000, le projet évolue dans un sens plus « apaisé ». Le projet est donc repensé en fonction des époques et des attendus du moment. Dans le cadre des politiques de développement durable actuelles, une place plus restreinte est accordée à la voiture, aux grandes vitesses, afin de privilégier des usages « alternatifs » et l'échelle locale. Mais cette évolution n'est pas linéaire puisque les divers tronçons du projet de BUS se succèdent sans se ressembler, donnant l'apparence d'un « patchwork ». « Boulevard vert[396] », « boulevard urbain[397] » sur la majorité du tracé, « *parkway*[398] » à l'approche de l'échangeur avec l'autoroute est… L'infrastructure est un objet complexe en perpétuel mouvement. Notons d'ailleurs que la

[395] HANROT S., 2010, *L'architecture de la mobilité*, Marseille, ENSA-Marseille, 263 p.
[396] Axe de circulation très apaisé, forte présence de végétal, place première donnée aux « modes doux »
[397] Voir ci-dessous
[398] Voie paysagère à l'américaine avec séparateur « », privilégiant l'automobile

majeure partie de la L2 (notamment dans la partie est et nord) devrait conserver les apparences d'une voie rapide. Alors que la plupart des grandes villes françaises aménagent leurs rocades de contournement, Marseille relance la construction de la sienne, sous l'impulsion notamment de l'Etat. La majorité des fonds alloués à la voirie est obérée par ces grandes réalisations mais la politique de voirie publique à Marseille concerne aussi des voies d'échelle inférieure.

Le fer de lance de cette « nouvelle » politique est le « boulevard urbain multimodal » (BUM) dont la terminologie est introduite par le Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) de la communauté urbaine MPM de 2012[399]. Le concept reprend celui plus répandu de « boulevard urbain », objet depuis plusieurs années d'un réinvestissement dans le cadre des réflexions sur le développement durable[400]. Le concept des BUM se distingue de celui des voies rapides mais reste évolutif : la 2x1 voies avec piste cyclable, allée d'arbres, vitesses limitées peut faire place à une 2x2 voies avec contre-allées, transport en commun en site propre etc. Certains principes restent toutefois stables tels que la place accordée aux « modes doux » par la présence de trottoirs larges, de pistes cyclables protégées de la circulation… Le but de ces voies limitées à 50 km/h est de favoriser la mixité d'usages et pondérer la place accordée à l'automobile.

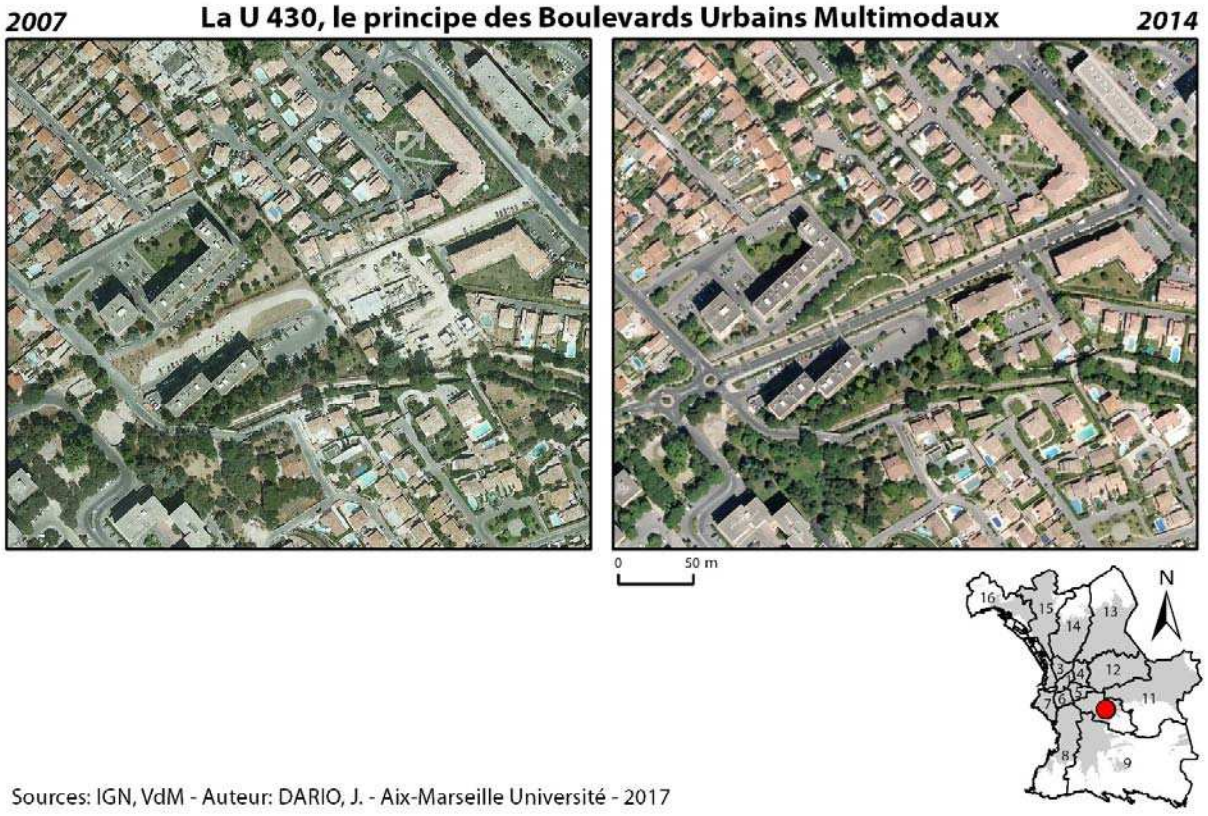
Ce type de réalisation est au centre des documents de projet récents et notamment le Plan de Déplacement Urbain de la communauté urbaine MPM

L'importance de l'échelon des voies secondaires au sein du PDU[401]

« *Une des idées fortes du projet d'ensemble est l'émergence d'un nouvel échelon hiérarchique, indispensable à développer entre le niveau des autoroutes et le niveau des voies de portée locale (notamment pour les tissus urbains) » les boulevards urbains multimodaux ou BUM. L'intérêt de ce nouvel échelon est de constituer un réseau continu, non radioconcentrique mais bien maillé sur l'ensemble du territoire.* »

Cette nécessité de réaliser des voies de niveau secondaire, faisant la liaison entre les grandes infrastructures et l'échelle locale est une problématique dépassant le cadre marseillais. Selon David Mangin (2008), l'échelon intermédiaire entre des voies « structurantes » de premier niveau et des voies de troisième ou quatrième niveau vouées à la desserte locale est généralement manquant, ce qui explique pour partie les problèmes de circulation dans les agglomérations contemporaines[402]. A Marseille comme ailleurs, le projet urbain d'ensemble évolue moins en direction de la grande infrastructure que vers les réalisations d'échelle moyenne à locale, supposées mailler la ville. Certains de ces aménagements ont vu le jour ces dernières années avec une maîtrise d'ouvrage publique. C'est le cas notamment de la U430[403] correspondant à l'actuelle rue du professeur Roger Luccioni.

[399] Ref SCOT MPM 2012
[400] Voir sur le sujet CERTU – Lyon : « Boulevards, Rondas, Parkways… des concepts de voies urbaines » Janvier 2000
[401] Plan de déplacement urbain de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (2013)
[402] Sur ce sujet le CERTU évoque une classification fonctionnelle : des voies primaires (structurantes), secondaires (collectrices) et tertiaires (desserte). CERTU, 2008, « Sécurité et hiérarchie des voies urbaines » in *Fiches du CERTU*, Vol. Savoirs de base en sécurité routière, Num. 11.
[403] 10ème arr. entre le quartier de Saint-Loup et celui de Saint-Tronc

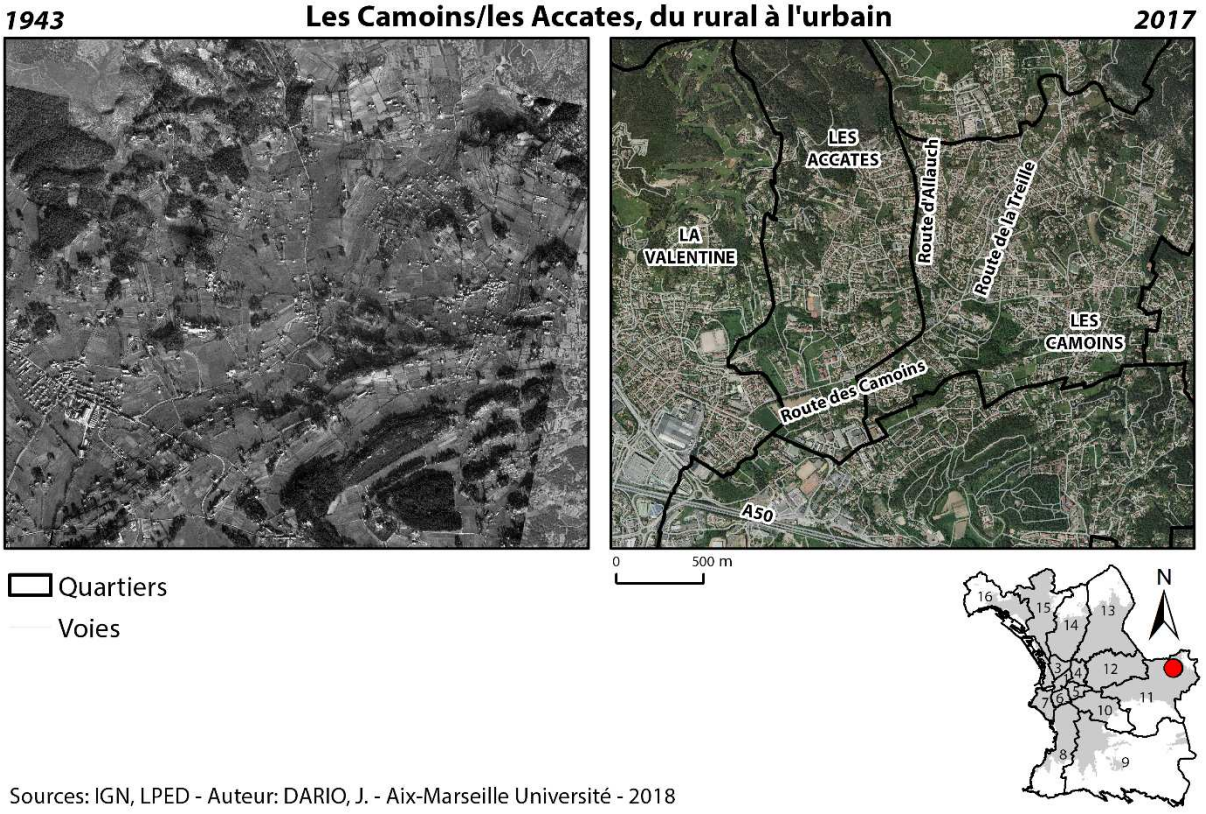


Carte 91 La U430, le principe des Boulevard Urbains Multimodaux

On retrouve le principe général de composition des BUM, une place réduite de la voiture (2x1 voies sans séparateur) au profit des vélos (piste cyclable latérale) et des piétons, dont les parcours respectifs sont protégés par des obstacles et de la végétation. Ces projets sont toutefois assez rares à l'échelle de Marseille, plus fréquemment les quartiers s'urbanisent sans plan et à l'initiative du secteur privé.

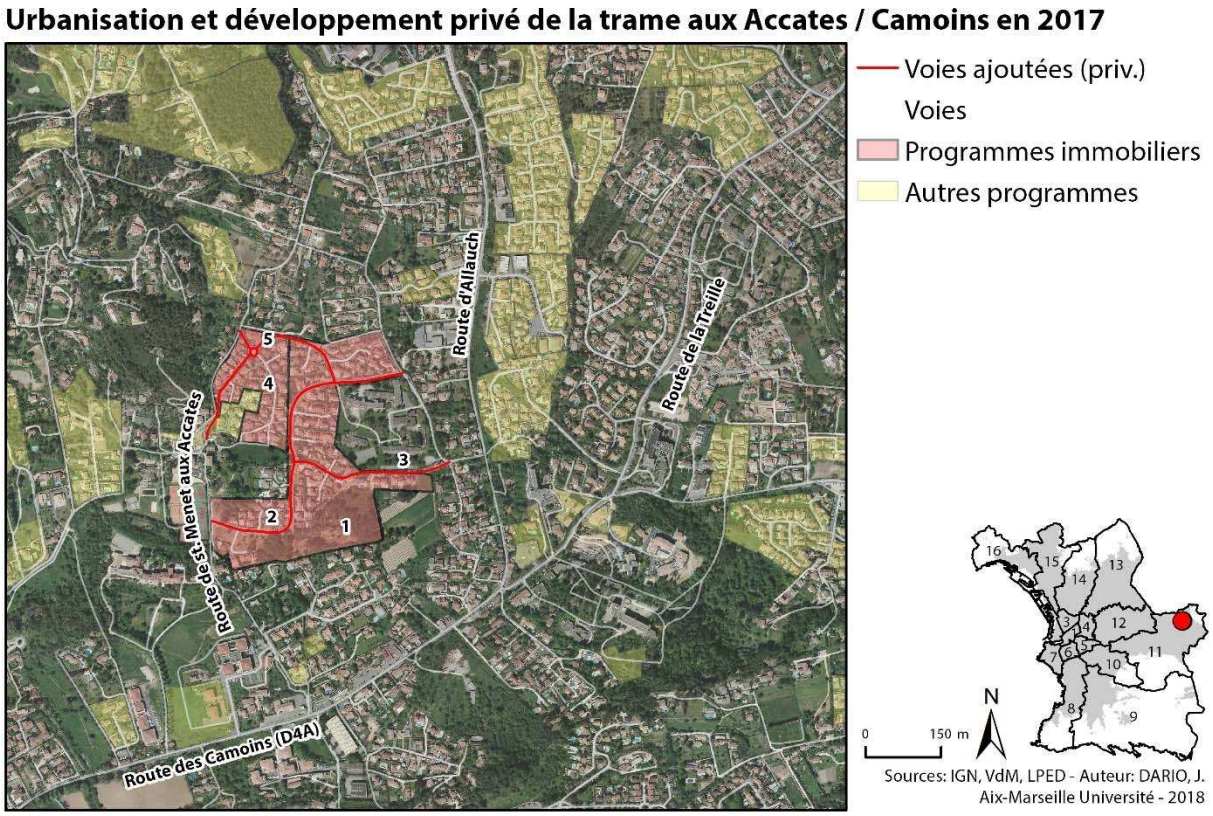
1.2 Dynamiques d'urbanisation contemporaines et poursuite d'une logique sans plan – le cas des quartiers est

Après avoir stagné pendant plusieurs décennies, la production de logements reprend à la fin des années 1980 pour s'amplifier dans les années 1990-2000 à Marseille. Les secteurs urbanisés pendant cette période sont pour la plupart situés en lointaine périphérie (3ème, 4ème couronne). La vallée de l'Huveaune en direction d'Aubagne est sur ce point un cas d'école. Nous avons comme pour Sainte-Marguerite pendant la période des trente glorieuse, analysé l'urbanisation des quartiers des Accates et des Camoins (11ème arr.). L'importance de la production privée et le défaut de cadrage public, historiquement constants, s'y font particulièrement sentir.



Carte 92 Les Camoins / les Accates, du rural à l'urbain

Les quartiers des Accates et des Camoins ont connu une urbanisation assez tardive (années 1980 et encore actuellement). La desserte de l'autoroute A50, la proximité avec la zone commerciale de la Valentine sont quelques-unes des nombreuses aménités de cette zone pavillonnaire à haute valeur environnementale, paysagère et socio-économique. La zone est toutefois excentrée, bien loin de la seconde ou même de la troisième couronne. En-dehors des noyaux villageois historiques (les Camoins, la Valentine) et de quelques hameaux on n'observe aucun lotissement sur la vue de 1943 (carte 92, cadrage gauche) ceux-ci étant déjà très présents à la même époque, en particulier au sud dans la seconde couronne (Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, Saint-Giniez ou à l'est : Saint-Barnabé, Montolivet…). Seules quelques traverses desservent la zone, notamment la route des Camoins / route de la Treille et la route d'Allauch à Aubagne. La trame est donc relâchée à l'extrême mais adaptée au caractère rural et peu dense de cette partie périphérique.



Carte 93 Urbanisation et développement privé de la trame des Accates / Camoins en 2017

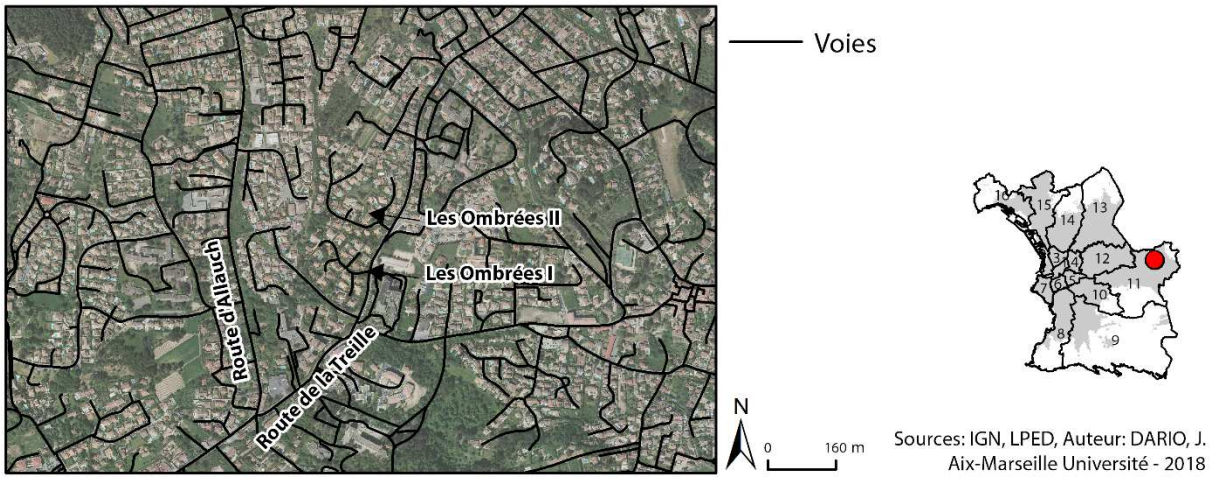
Le paysage ne change que très lentement jusqu'au début des années 1980 où les premiers lotissements pavillonnaires apparaissent. La dynamique se poursuit et s'amplifie dans les années 1990 et 2000 où les programmes se multiplient. La municipalité puis la communauté urbaine MPM[404] ont élargi les axes principaux. C'est le cas par exemple de la route des Camoins/route d'Allauch dont les anciens murs de pierre ont été tombés pour faire place à une voie à peine élargie (la D4A : 2x1 voies). La Communauté urbaine a plus récemment élargi le chemin de Saint-Menet aux Accates mais sur un tronçon extrêmement court.

Aux rares élargissements de voies publiques, s'ajoutent des voies nouvelles, qui sont majoritairement le fait d'aménageurs privés dans le cadre d'opérations de lotissements. La logique d'ensemble est la même qu'il y a 50 ans bien que les outils de l'urbanisme aient évolué. Les tracés à vocation publique ne sont plus seulement inscrits dans le permis de construire mais font désormais l'objet d'une réservation dans le plan local d'urbanisme. Des emplacements réservés de voirie[405] sont donc formulés en amont des opérations afin de diriger l'action des aménageurs privés. Ils doivent réaliser à leurs frais le tracé en suivant les prescriptions du règlement de voirie de la communauté urbaine en matière de qualité et de normes de construction, ce qui, hors du cadre d'un partenariat public privé est *a priori* illégal. Cette logique d'aménagement privé d'un équipement public, cette « contribution » imposée à l'effort d'urbanisation, est une réalité tenace qui résiste à toutes les évolutions de procédure. La connexion entre le chemin de Saint-Menet aux Accates et la route d'Allauch à Aubagne a par exemple été réalisée dans le cadre de deux opérations de lotissement. La « demeure des

[404] Gestionnaire de la voirie urbaine depuis 2002 et le transfert de compétence avec la municipalité
[405] Au titre de l'article L. 151-41 du code de l'urbanisme, anciennement (jusqu'en 2016) le plus connu L. 123-2 c/

Accates » (83 logements individuels, réal. SMCI Développement, note n°1 carte 93), livrée en 2004, avec l'aménagement de deux voies de liaison : la rue Etienne Henri Gouin (note n°2) et la rue Annie d'Arco (3). Le domaine Saint-Christophe (37 logements individuels, réal : SCI YEMAA NOVAGEST, note n°4 carte 93), livré en 2005 comporte dans son plan la rue Gabriel d'Aubarède (5). Ces voies ont fait l'objet d'une réservation au PLU et doivent être récupérées par la communauté urbaine, ce qui dans la pratique s'est avéré compliqué (cf. chap. 5, 2.5.2 et 2.3.2).

Défaut de connexion dans le quartier des Camoins



Carte 94 Défaut de connexion dans le quartier des Camoins

Ces tracés imposés par la Collectivité ne sont pas la norme. Les autres ensembles individuels créés n'ont pour la plupart pas subi de telles obligations, ce qui se lit dans leur plan de voirie. Le lotissement des Ombrées I (24 log., réal.1982) et celui des Ombrées II (42 log., réal. 1983) par exemple ont un plan enclavé, assez caractéristique des lotissements pavillonnaires périphériques. Les impasses se greffent à une trame publique ancienne (route de la Treille) sans aucune réflexion d'ensemble. Il eût pourtant été simple par exemple de prévoir une connexion avec la route de la Treille et la route d'Allauch afin de mailler l'ensemble. La plupart des lotissements des années 1980 à aujourd'hui ont été conçus selon le même principe. Les voies sont généralement en impasse, ce qui témoigne d'une absence de planification en amont des pouvoirs publics. De fait, on observe qu'aucune connexion entre la route de la Treille et la route d'Allauch n'existe sauf au point de convergence des deux axes. Cette « fourche » dont la forme était déjà inscrite dans le paysage au début du 20ème siècle, est donc restée en l'état, seule la largeur des voies a été retouchée. Le « laisser-faire » des pouvoirs publics montre ses limites. Entre le début et la fin du 20ème siècle, la zone s'est densément urbanisée, ce qui pose aujourd'hui de nombreux problèmes en matière de trafic et de desserte par les transports publics, quasiment inexistants.

Dans les zones d'urbanisation récente, le ***défaut de planification d'ensemble*** *transparaît du plan de voirie avec la multiplication de voies enclavées, rappelant au passage le modèle de la « ville franchisée » (MANGIN, 2006). Dans les modes de gestion ensuite, on observe* ***comme dans le passé*** *un recours très important aux aménageurs privés pour la création de voies de liaison. Cette morphogenèse privée s'observe donc à toutes les échelles, celle du secteur, du quartier comme à celle de l'opération ciblée.*

1.2.1 Partenariats publics-privés et « contributions » privées à l'aménagement des voies, l'illusion de la planification

La notion de partenariat public privé (PPP) est apparue depuis plusieurs années en France pour désigner entre autres le concours financier des aménageurs privés dans la conception d'équipements à vocation publique dans un contexte de baisse des finances locales, ce qui traduit à la foi une perte de centralité des acteurs publics dans ce type d'opération et la coopération accrue entre sphère publique et sphère privée (PRUD'HOMME & TERRY, 1986, MARTINAND, 1993)

Le cadre du partenariat public privé apparaît comme une solution aux multiples avantages pour la Collectivité afin d'assurer à la fois des rythmes de production de logement dans un contexte de reprise démographique, mais aussi la création de voies de liaison essentielles et à moindre coût. Le PAE, de la même façon que les PVR, PUP[406]… qui sont des dispositifs voisins est de fait moins lourd que la ZAC, ce qui permet une mise en œuvre plus rapide pour un résultat équivalent (prise en charge d'une partie des aménagements à vocation publique par le privé). Le PAE permettait par exemple de contractualiser la participation d'un ou plusieurs constructeurs privés pour la réalisation d'équipements publics, dans le cadre d'une opération d'aménagement. Cette contribution pouvait être remise sous forme financière ou sous forme de travaux[407]. Il s'agit en théorie, d'un arrangement « gagnant-gagnant ». D'un côté, la Collectivité assure administrativement l'aménagement en modifiant le PLU, en délivrant le permis… ce qui sécurise la mise de fonds de l'opérateur privé. En contrepartie, ce dernier réalise ou finance tout ou partie des équipements publics dont l'utilité peut dépasser le strict périmètre de l'opération (cas d'une voie de circulation, d'une école etc.).

Cette logique de contribution du privé aux aménagements publics n'est pas une nouveauté, elle est seulement formalisée et « institutionalisée ». Auparavant, les aménagements étaient le plus souvent négociés au cas par cas, avec un permis de construire pour tout document contractuel. Cette évolution inscrite dans la loi est une sécurité supplémentaire pour les aménageurs privés dont la participation ne doit pas dépasser un certain seuil, ce qui n'est parfois pas le cas (MENEZ, 2008). « Chantage » pour les uns, contrepartie suivant la logique du « pollueur-payeur » (MAURICE, 2014) pour les autres, c'est davantage sa place dans le processus d'urbanisation et ses conséquences concrètes qui nous intéressent.

A Marseille, la thématique a largement défrayé la chronique lors de la rénovation du stade Vélodrome entre 2010 et 2014. Celle-ci fait l'objet d'un partenariat avec la société Bouygues Immobilier qui assume une partie des frais et toute l'ingénierie de projet mais hérite de l'exploitation du stade sur 35 ans. Les redevances dues à Bouygues Immobilier par la municipalité pourraient plus que tripler le coût du stade ainsi que le souligne un rapport de la cour des comptes[408]. Un projet analogue a été formulé pour la rénovation de 35 écoles à Marseille avec déjà de nombreuses critiques sur le coût à long terme. La plupart des partenariats public privés concernent donc souvent de vastes opérations mais ils s'appliquent parfois aussi à

[406] Projet d'Aménagement d'Ensemble (PAE jusqu'en 2012), Participations pour voiries et réseaux (PVR jusqu'en 2014 remplacés la même année par Projet Urbain Partenarial (PUP)

[407] Au sein d'un PUP désormais la contribution ne peut en théorie plus s'effectuer que sous forme financière, la remise sous forme de travaux étant réservée aux ZAC

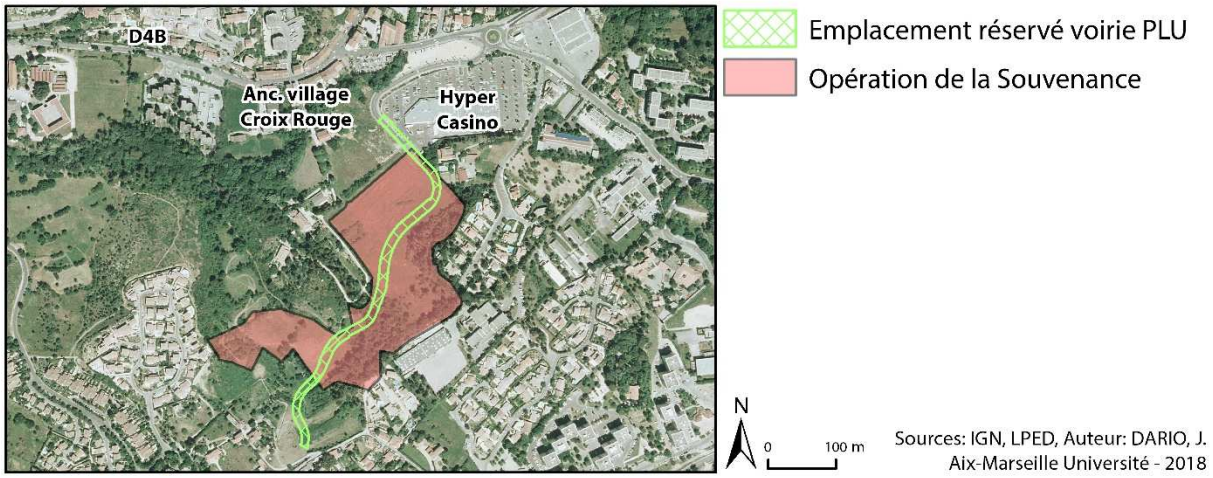
[408] https://www.ccomptes.fr/fr/publications/commune-de-marseille-marseille-bouches-du-rhone-rapport-dobservations-definitives

des projets d'échelle plus modeste comme la création de voies urbaines dans le cadre d'opérations immobilières. A Marseille ces « participations » privées s'effectuent dans un cadre plus ou moins formel et d'ailleurs, même dans le cas où les opérations sont cadrées, nous allons voir que la mise en œuvre et notamment le statut des voies créées peut être assez aléatoire.

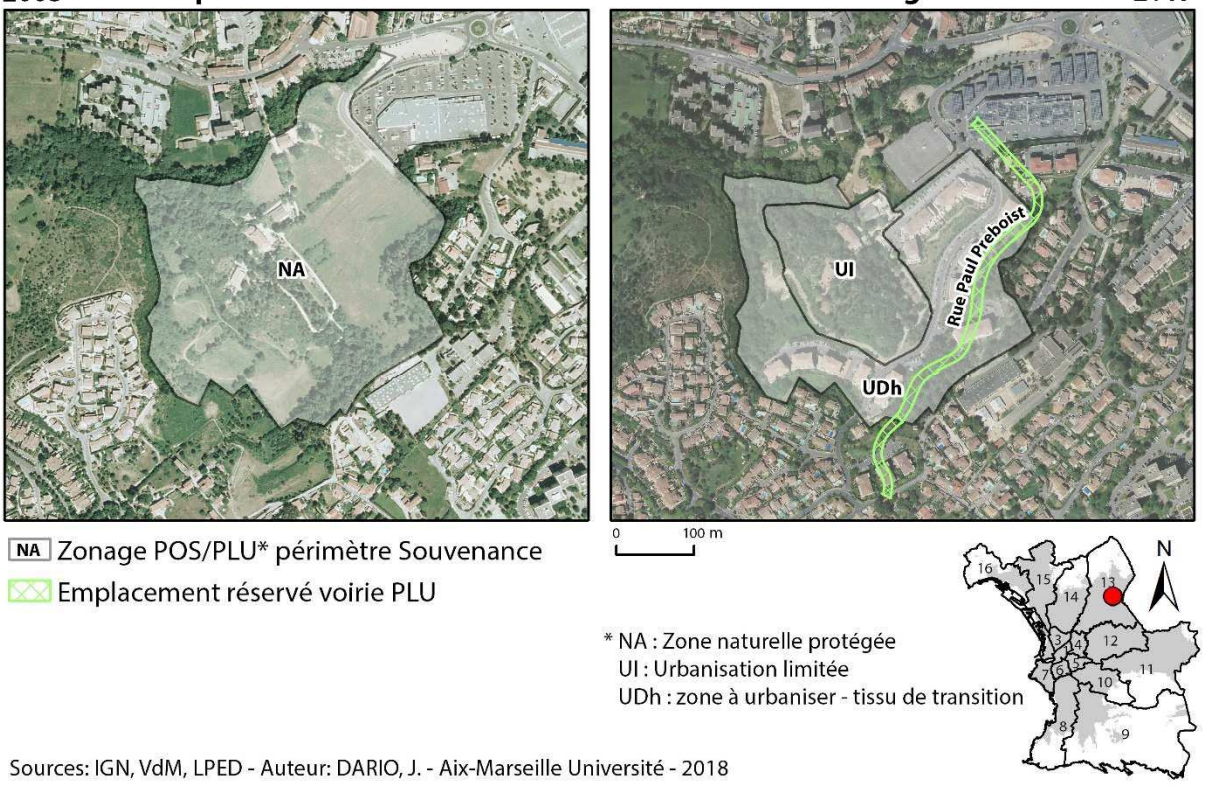
1.2.1.a Les réalisations dans le cadre de PPP cadrés – L'opération de la Souvenance

La production privée d'équipements à vocation publique (matérialisés par un emplacement réservé au PLU) dans le cadre de programmes immobiliers est commune à Marseille. Le droit national prévoit de nombreux dispositifs rangés dans la catégorie des partenariats public privés mais ils sont assez peu utilisés pour des opérations d'ampleur mesurée à Marseille et même lorsqu'ils le sont, ils ne suffisent pas à assurer un statut public aux voies créées.

Planification de l'opération Souvenance (2003)



2003 **L'opération de la Souvenance et les évolutions de zonage du PLU** **2017**



Carte 95 Planification de l'opération de la Souvenance
Carte 96 L'opération de la Souvenance et les évolutions du zonage du PLU

Dans le quartier de la Croix-Rouge à Marseille (13ème arr.), le « domaine de la Souvenance », vaste propriété bastidaire fait l'objet en 2006 d'une entente entre la communauté urbaine et la société Bouygues Immobilier. Il s'agissait sur cette zone protégée, jusque là classée NA[409] au POS de réaliser une opération de logement et un barreau de liaison entre le noyau villageois de la Croix-Rouge et le quartier des Olives, deux périmètres connaissant alors une forte dynamique d'urbanisation. La voie fait déjà l'objet d'une réservation au POS de 2000 sans que la municipalité ou la communauté urbaine après elle, ne prenne la responsabilité de la réaliser. Le partenariat public privé apparaît ici comme une opportunité, pour peu bien sûr que la cession finale de l'équipement soit menée à bien. Un PAE[410] est donc conclu le 15 janvier 2007 entre la communauté urbaine et la municipalité d'une part, Bouygues Immobilier et son maître d'œuvre (France Construction Méditerranée) d'autre part. La partie privée s'engage à réaliser entièrement la voie de liaison (l'actuelle rue Paul Preboist) et concourt financièrement à la création d'une crèche municipale. La participation globale est estimée à environ 3,6 millions d'euros HT dont 1,7 millions pour la seule voie de circulation. En contrepartie, la Ville délivre les autorisations nécessaires et surtout, modifie le POS pour adapter le zonage au type d'opération projeté, du petit collectif[411] en l'occurrence. Le programme « Vert Vallon » comporte ainsi 5 résidences (fermées) pour un total de 356 logements dont la vente assure la marge de l'opération. Les espaces verts, la voirie, sont réceptionnés par les services compétents par procès-verbal en date du 29 Mai 2008 après un suivi relativement assidu : certaines réfactions ont ainsi été demandées sur des bordures, des trottoirs, des enrobés… Si la qualité des aménagements ne semble pas en cause, plusieurs éléments indiquent que le transfert de l'assiette de la voie n'aurait pas été finalisé[412]. L'observation d'une version récente du cadastre numérique (2017) confirme d'ailleurs cette présomption. Cette situation est problématique dans la mesure où l'objectif du PPP était de financer un équipement à vocation publique. Si le statut privé perdurait, rien n'empêcherait d'ailleurs une fermeture à l'initiative des copropriétaires.

[409] « Zone naturelle » non constructible
[410] Voir note n°408 et 409
[411] La zone concernée par l'opération passe d'un zonage NA à un zonage UDh « zone périphérique de transition » devenu UT1 « Habitat sous forme d'immeubles collectifs » lors du passage au PLU en 2012
[412] Un courrier de Bouygues Immobilier à MPM en 2011 évoque l'absence de cession effective de la voie. Une note dans la table numérique des emplacements réservés du PLU mentionne « *Aménagements réalisés / foncier privé / à régulariser avant suppression* ».

Planche 23 la réalisation privée de voies à vocation publique, la rue Paul Preboist

Photo 23-1 et 23-2 la rue Paul Preboist, 13ème arr.
Photos : LPED

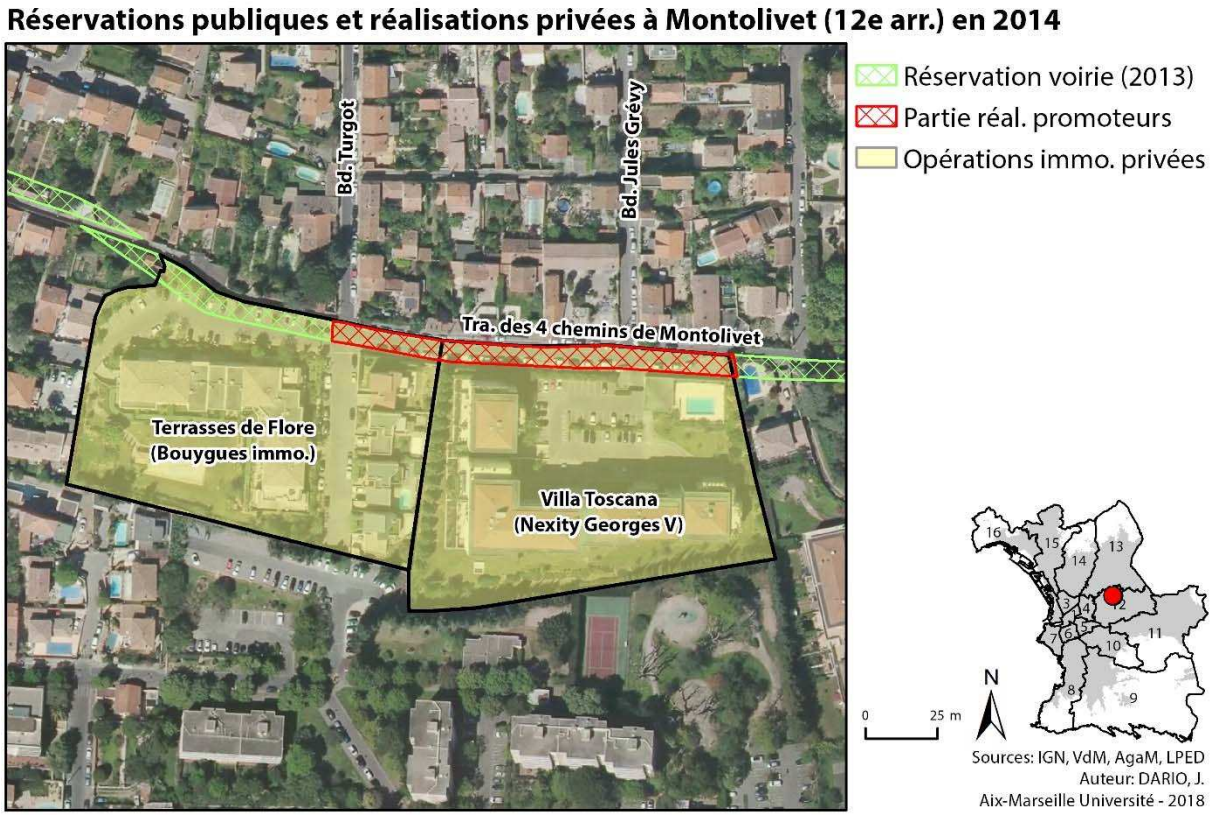
*Bien que nous ayons assez peu retrouvé de cas de **PPP formels**, dans certaines opérations comprenant des barreaux de liaison prévus au PLU, ces dispositifs cadrés (PUP, PAE, PVR…) sont parfois mobilisés. Toutefois, il est aussi fréquent que ce cadre n'empêche pas l'apparition de problèmes sur le transfert des voies. Dispositifs nouveaux donc mais avec des effets **similaires** à ce que l'on a pu observer dans le **passé**.*

1.2.1.b Participations privées « hors-cadre » et imprévoyance publique – le cas de la traverse des 4 chemins de Montolivet

Le partenariat public privé, s'il assure un certain cadre, reste relativement lourd à mettre en œuvre, notamment pour des opérations de petite envergure. Ainsi, les arrangements « semi-informel » entre Collectivité et aménageurs privés persistent pour assurer la réalisation d'équipements à vocation publique. Cette situation commune traduit indirectement un défaut de planification et engage parfois des conséquences importantes en matière de qualité de l'aménagement ou de statut hérité.

Les contrats du type PAE, PUP… restent relativement rares à Marseille. On observe plus fréquemment l'inscription « semi-informelle » d'obligations dans le permis de construire ou d'aménager. Rappelons que le code de l'urbanisme et notamment l'article L. 332-15[413] n'autorisent que les réalisation « propres à l'opération », excluant celles dont la vocation ne serait pas la simple desserte de l'ensemble, ce qui est le cas d'équipements d'intérêt public. Sans conteste, l'obligation imposée au constructeur de réaliser l'élargissement d'une voie de circulation publique dans l'axe de l'opération est illégale, ce que confirme une abondante jurisprudence[414]. Pourtant, ces obligations imposées par la Collectivité restent très communes, surtout à Marseille.

[413] Crée par loi n°85-729 du 18 juillet 1985 - art. 24 JORF 19 juillet 1985 en vigueur le 1er juillet 1986
[414] CE 18 mars 1983, M. et Mme Plunian ; CAA Nancy, 19 mars 1998, Joly, no 93NC01097



Carte 97 Réservations publiques et réalisations privées à Montolivet en 2014

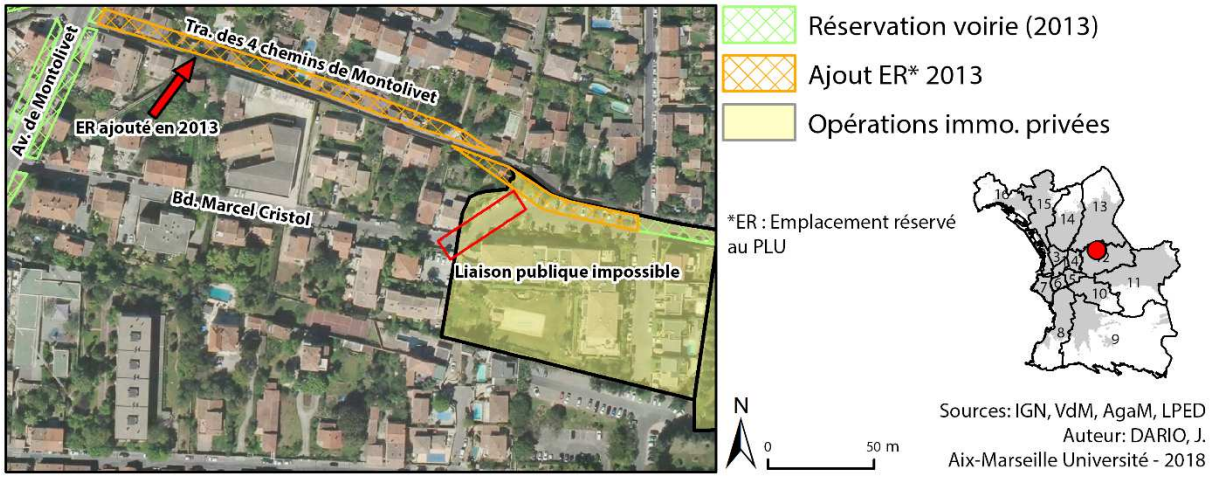
Planche 24 Le réaménagement privé de la traverse des 4 chemins de Montolivet

Photo 24-1 La traverse des 4 chemins de Montolivet (partie non réaménagée), 12ème arr.
Photo 24-2 La traverse des 4 chemins de Montolivet (partie réaménagée), 12ème arr.
Photos : LPED

Dans le quartier de Montolivet (12ème arr.), le long de la traverse des 4 chemins de Montolivet, deux opérations privées mitoyennes sont engagées au milieu des années 2000. « Les terrasses de Flore » (48 log., réal. Bouygues Immobilier) et « Villa Toscana » (117 log., réal. Nexity Georges V). Bien que l'établissement de voies propres en-dehors des accès et parkings internes ne soit pas prévue, la Ville profite des deux opérations pour assurer l'élargissement de la traverse des 4 chemins de Montolivet. Celui-ci est prévu par une réservation POS datant de 2000. La partie de la traverse concernée se situe entre les croisements avec le boulevard Jules Grévy et le boulevard

Turgot. Les permis sont donc délivrés en 2005 à Bouygues Immobilier pour les Terrasses de Flore (ref. n°05K1385) et en 2006 à Nexity pour villa Toscana (ref. n°06K0650). Les constructeurs s'engagent à réaliser l'élargissement de la traverse dans l'axe de l'opération et à céder gratuitement les équipements. Ces derniers sont livrés respectivement en 2008 et 2009 conformément au plan établi en amont. Les réflexions autour du PLU (approuvé en 2013) aboutissent à une extension du projet d'élargissement sur la partie ouest de la traverse des 4 chemins de Montolivet (carte 98 ci-dessous) qui a gardé la forme caractéristique des traverses rurales (voie étroite sans dédoublement de la chaussée, murs de pierre latéraux). Problème, une partie de l'emprise déborde sur la résidence déjà livrée par Bouygues Immobilier, notamment sur le local poubelles, le parking privatif (les deux résidences sont fermées) et le mur de soutènement. Sans surprise, les copropriétaires, qui ont récupéré l'assiette suite à la vente de l'opération, sont opposés à toute cession amiable en vue d'élargir la traverse, ce qui bloque pour l'instant le projet d'intérêt public. Interrogé sur la question, le service voirie de la communauté urbaine préconisait une liaison dans le prolongement du boulevard Marcel Cristol (carte 98), tout aussi compliquée puisque la voie interne créée par Bouygues Immobilier est privée et du reste, fermée…

Les apories de l'aménagement dans le secteur de Montolivet



Carte 98 Les apories de l'aménagement dans le secteur de Montolivet

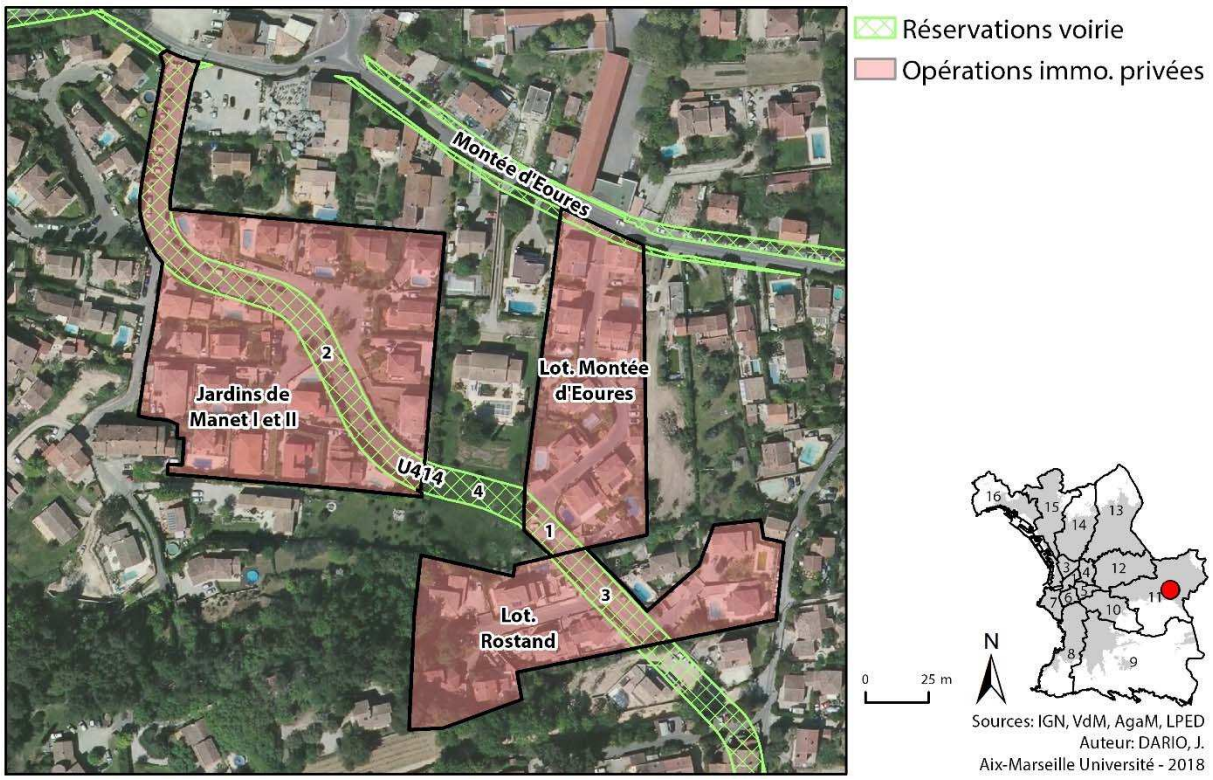
En dépit des évolutions législatives censées encadrer la « co-production » urbaine et donner aux collectivités plus d'outils pour faire de la planification, certains dispositifs ou « raccourcis » restent très utilisés, malgré leur irrégularité. Les aménagements « publics » réclamés au titre des permis de construire sont une réalité de terrain que nous avons pu très fréquemment observer. La réalisation privée offre toutefois peu de marge de manœuvre à la Collectivité lorsqu'elle modifie son projet. Ce constat n'empêche pas une surutilisation, jusqu'à l'extrême parfois, de ce type de dispositif, générant un projet public « émietté ».

Si le principe du PPP, c'est-à-dire la participation privée à des aménagements publics est largement mobilisé à Marseille, le « cadre » formel du PPP l'est beaucoup moins. Au contraire, les ***arrangements semi-informels*** *entre constructeurs et pouvoirs publics semblent rester la norme. Nous avons trouvé de très nombreux cas comme celui-ci au cours de notre recherche.*

1.2.1.c Des projets « émiettés, qui de fait partent en tous sens » - le cas de la U414

Les arrangements semi-informels (inscription d'obligations dans le permis de construire, hors cadre du PPP) dans des opérations d'aménagement de voies d'intérêt public sont une réalité tenace à Marseille, au point de se multiplier à l'échelle de projets uniques, ce qui questionne la cohérence du projet public.

La U414, un projet de voirie "émietté"



Carte 99 La U414, un projet de voirie « émietté »

Le quartier des Camoins (11ème arr.) dispose d'une trame très irrégulière malgré le dynamisme de son urbanisation (récente). Pour remédier à des problèmes de circulation croissants, la municipalité a posé dès les années 1980 des emplacements réservés, certains pour élargir les voies existantes, d'autres pour créer des connexions nouvelles. La U414 correspond à cette dernière catégorie. Il s'agit de relier la route des Camoins à la traverse de la Penne, l'axe devant à terme se poursuivre plus à l'est sur une voie entièrement à créer. Le but d'un tel aménagement est de « *rattraper l'urbanisation existante et améliorer les conditions de desserte d'un quartier très mal connecté*[415] ». Bien que la vocation de l'équipement soit publique, la réalisation est une fois encore, totalement privée. Le tracé (inachevé) de la U414 résulte de trois opérations différentes (carte 99).

La première (environ 15m), note n°1) a été aménagée par la SCI E.L.S. dans le cadre du lotissement « montée d'Eoures » (n° PC : 95A0030) en 1999. Un autre tronçon plus important (note n°2), correspondant pour partie à l'actuelle traverse des Migauds, résulte de l'opération des Jardins de Manet I et II (livraison : 2002 – PC n°00A0018 et 19 - real. Compagnie Foncière d'Aménagement). L'aménagement inscrit dans le permis de construire souffre toutefois de nombreuses irrégularités (non-respect des normes pour l'accessibilité des personnes à mobilité

[415] Table C7_ER_V : table des emplacements réservés de voirie du PLU de 2013 – colonne « DESTINATION »

réduite, largeurs insuffisantes, mauvais état de la chaussée, absence d'éclairage public…), ce qui n'empêche pas la cession des lots en 2002. A cette date, la compagnie se dédouane de toute responsabilité malgré les plaintes répétées des habitants vis-à-vis du mauvais état de la chaussée. Face à la pression des habitants débouchant sur une mobilisation politique[416], la communauté urbaine consent en 2011 à acquérir la portion de voie réservée au PLU et à engager des travaux de réfaction. La dernière (petite) partie aménagée de la U414 (note n°3) correspond à une troisième opération de lotissement (Le Rostand, n° PC : 03J0019) livrée en 2007. La portion centrale correspondant à la parcelle de deux particuliers (note n°4) n'est d'ailleurs pas aménagée, ce qui rajoute à l'impression de « patchwork » urbain. Le projet est donc émietté, réalisé au gré des initiatives privées, avec une implication minimale de la Collectivité, finalement forcée « d'écoper » les malfaçons. Ce cas illustre la discontinuité des projets de voirie et leur variabilité en termes de « qualité ». Si même dans le cas d'une pleine maîtrise publique les aménagements souffrent parfois de quelques défauts, la problématique est amplifiée lorsque la collectivité délègue cette mission à des privés, à plus forte raison encore si le cadre est « flottant » (inscription simple dans un PC). La morphogenèse des voies apparaît fragmentée et incertaine. Les conséquences négatives de ce système assez incontrôlé à Marseille sont d'ailleurs bien connues au sein même des services de la Collectivité.

> « Technicien : *On ne peut pas être crédible et demander de respecter des largeurs, des systèmes d'écoulement... que nous même nous avons toutes les peines du monde à imposer de façon normée à nos propres services ou maîtres d'ouvrage. Ce que l'on ne s'impose pas à soi-même on ne peut pas l'imposer aux autres. On fait réaliser nos propres voies inscrites au PLU par des aménageurs privés et après on se plaint qu'elles ont été mal faites, c'est le danger, sauf qu'on ne sortira pas de cet informel et de ce flou de gestion tant qu'on ne dira et fera pas clairement les choses*… » (Réunion communauté urbaine MPM – direction de l'environnement – 20/02/2014)

Des cas comme celui-ci illustrent l'extrême ***reproductibilité du modèle des arrangements semi-informels*** *entre pouvoirs publics et constructeurs. Les* ***projets de voirie*** *(emplacement réservé) donnent l'impression d'une véritable réflexion publique sur l'aménagement urbain, en réalité, ils sont soumis à d'importantes* ***discontinuités****.*

[416] Un des propriétaires, courtier assermenté et expert judiciaire de son état bénéficie manifestement de certaines « entrées », lui assurant le soutien du premier adjoint au maire ainsi que du maire de secteur. L'affaire est ainsi remontée jusqu'au président de la Communauté Urbaine qui engage une action.

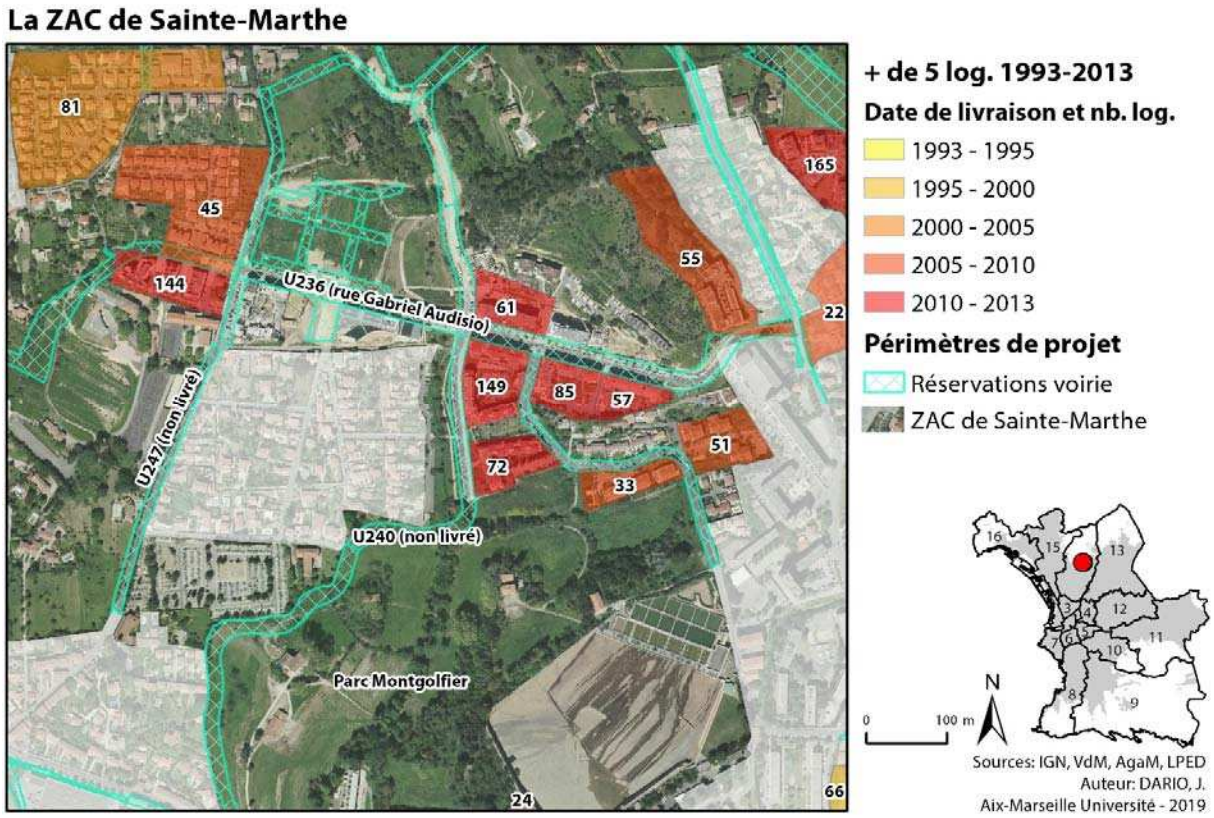
1.2.2 Le projet public et ses apories – le cas de la ZAC des Hauts de Sainte-Marthe

Même dans le cas où le tracé des voies fait l'objet d'une planification d'ensemble, notamment dans le cadre d'une ZAC, avec définition stricte du rôle des acteurs publics ou privés, on observe des problèmes de cohérence entre densification (production de logements) et desserte.

Note : le cas de la ZAC de Sainte-Marthe et le lien avec la fermeture résidentielle a largement été traité au cours d'un master mené au LPED (GLAUDA, 2013). Nous nous sommes nourri de ces conclusions tout en apportant des éléments nouveaux (entretiens, documents d'archive, analyses diverses)

Dans un contexte de reprise démographique et lors de la révision du POS en 2000, la ville de Marseille fait de ses périphéries nord (quartier Sainte-Marthe, 14ème arr.) et nord-est (quartier Château Gombert, 13ème arr.) des zones d'urbanisation privilégiées. La ZAC des « Hauts de Sainte-Marthe » créée par délibération municipale le 13 Décembre 2004 est une zone de 150 hectares encore majoritairement agricole. L'identité campagnarde et la qualité patrimoniale du lieu sont marquées par la présence de bastides remarquables[417]. Il est prévu pourtant d'y créer près de 2800 logements répartis en une trentaine d'îlots, plusieurs pôles de centralité, des équipements divers… Une trame relativement sinueuse mais maillée est aussi planifiée avec plusieurs réservations PLU à la clé. Le plan valorise le patrimoine des anciennes traverses avec une protection des murets, haies et vues, qui sont partie intégrante de la qualité paysagère du site. Plutôt donc que d'effacer les anciennes traverses pour y substituer des voies de fort ou moyen gabarit[418], le plan actuel tend à les « doubler ». C'est une différence notable avec les ZAC anciennes (Caillols, Bonneveine…) où ce patrimoine a généralement été perdu. 6 voies et donc autant de traverses sont prévues sur le site, la RD4d, tronçon nord de la L2 complète ce maillage, assurant la liaison du quartier avec le reste de la ville. L'équilibre recherché entre urbanisation et protection/valorisation de l'environnement motive d'ailleurs une candidature au label « Eco-quartier[419] » en 2006. La mise en œuvre de la ZAC et notamment la réalisation des équipements publics a été confiée par concession à la SEM historique (Marseille Aménagement). Les constructeurs privés, notamment Bowfound Marignan qui avait préalablement au lancement de la ZAC acquis 50 000 m^2 de terrain[420], participent aux dépenses liées aux équipements publics en fonction de l'importance de la surface de plancher accordée pour leurs opérations immobilières. Depuis sa conception et le lancement de la phase opérationnelle en 2008, la ZAC accumule pourtant les problèmes. Si les ensembles immobiliers se sont multipliés en quelques années de façon spectaculaire[421], les équipements publics restent déficitaires. C'est le cas notamment de la trame viaire où seule une des six voies prévues a finalement été livrée.

[417] Notamment la bastide Montgolfier, Château Ricard… et leurs vastes parcs ouverts
[418] Comme ce fut le cas dans la ZAC de Bonneveine, des Caillols… évoquées ci-avant
[419] Notons au passage le caractère surprenant d'une telle démarche, prévoir un éco-quartier sur une zone à l'origine naturelle et agricole est probablement une première…
[420] Ce qui a constitué un poids important dans la négociation du montant de la taxe d'équipement. https://sa13.fr/IMG/pdf/mediapart_090314_sainte-marthe_terrain_de_jeu_des_promoteurs.pdf
[421] Îlot 27A « Chlorophylles » 226 logements et « horizon chlorophylles » 85 logements, îlot 26A, 61 logements, 26B : 186 logements…



Carte 100 La ZAC de Sainte-Marthe

Planche 25 l'opération « Chlorophylles » dans la ZAC de Sainte-Marthe

Photos 25-1 et 2 l'opération « Chlorophylles » dans la ZAC de Sainte-Marthe
Photos : LPED

La U236 (l'actuelle rue Gabriel Audisio), aménagée en 2011 souffre de nombreux défauts dans sa conception. La voie est en effet non-conforme aux normes d'accessibilité pour personnes handicapées, en dépit d'une réalisation entièrement publique.

> Technicien : « *Gabriel Audisio, la portion ouest de la U236 qui a été terminée en 2012 n'est en effet pas conforme, en particulier pour les personnes handicapées. On avait fait passer des dérogations pour le U236 et la U240*[422] *étant donné la pente sur ces portions-là, cette dérogation n'est pas passée sur Gabriel Audisio, donc en attendant la mise en conformité, tout est à la charge de Marseille Aménagement qui a lancé une étude déplacements et une étude mobilité pour apporter des réponses à ces questions mais pour ce qui a déjà été fait, c'est déjà trop tard* » (Ville de Marseille – service aménagement et habitat (ZAC de Sainte-Marthe) – 16/12/2013)

La voie est fréquemment saturée et privilégie des vitesses excessives comme le montre ce témoignage tiré d'un article de presse : « *C'est tout le temps comme ça en journée (la vitesse excessive). Quand ce ne sont pas les embouteillages. Parce qu'aujourd'hui, on est le seul axe qui lie les quartiers nord et le nord-ouest vers Allauch, Plan-de-Cuques, Château-Gombert…* [423] ». Remarquons cependant que malgré ses défauts, la voie a au moins le mérite d'exister, ce qui n'est pas le cas de la U240 pour ne citer qu'elle. Devant dans un premier temps passer au centre du parc Montgolfier, le tracé a été réduit et « recollé » à l'espace urbanisé devant le refus de la DRAC[424].

> Technicien : « *Sur la U240 c'est la DRAC qui coince, Marseille Aménagement a lancé une étude qualitative sur le parc Montgolfier qui en est à sa troisième tranche mais la DRAC considère d'ores et déjà qu'elle ne donnera pas les réponses attendues pour pouvoir statuer sur la faisabilité du projet. La Ville s'engage à rénover la bastide, en faire un parc public avec des heures d'ouverture etc. un nouveau dossier d'autorisation a été déposé, face à ces efforts on espère que la DRAC aura une posture moins rigide. Il faut quand même savoir que le tracé de la voie a été changé plus de 3 fois depuis 2000. En 2000 elle devait passer en plein sur le parc Montgolfier, ce n'était vraiment pas possible mais elle a par la suite été recollée au maximum, on l'a fait passer de 12 à 9,3 m, avec un seul trottoir et un sens aller et un sens retour pour les voitures, on pourra difficilement faire mieux. La seule réponse que l'on avait reçue jusque-là est qu'il valait mieux la faire autre part, c'est-à-dire ne pas la faire en fait car aucun autre tracé n'est disponible.* » (Ville de Marseille – service aménagement et habitat (ZAC de Sainte-Marthe) – 16/12/2013)

La U247 enfin, sur une partie de son tracé nord (sur sa liaison avec la future RD4d) rencontre d'autres obstacles :

> Technicien : « *Par ailleurs on a un autre problème, c'est la U247, il se trouve que son emprise mord sur un permis récemment accordé à l'association ARI pour la construction d'un bâtiment. L'association avec son poids politique, l'impact qu'elle a sur les élus… a fait pression et la voie ne se fera sans doute jamais.* » Ville de Marseille – service aménagement et habitat (ZAC de Sainte-Marthe) – 16/12/2013

On retrouve le poids des arrangements informels avec à la clé, un impact durable sur la qualité et la cohérence de la trame viaire. Si le quartier est encore une frange urbaine, il doit constituer une zone intensément urbanisée. Une liaison avec la future rocade (projet de Linéa, portion nord de la L2) prévue sous forme de *parkway* aurait pourtant constitué un parti d'aménagement intéressant. Il est du reste très compliqué de trouver des tracés alternatifs puisqu'ils affecteraient nécessairement la surface constructible des aménageurs privés. Or, si la surface de plancher diminue, la participation baisse aussi, engageant un surcoût pour la Ville.

> Technicien : « *Si on rogne toujours plus sur les surfaces constructibles par les promoteurs, on fait aussi baisser la participation constructeur, ce qui risque d'être compliqué, la Ville de Marseille étant passée de*

[422] *Dérogation permettant la « non-mise en conformité » des voies par rapport à l'accessibilité des personnes handicapées*
[423] https://marsactu.fr/les-hauts-de-sainte-marthe-lecoquartier-qui-nen-a-que-le-nom/
[424] Direction Régionale de l'Architecture et du Patrimoine en partie en charge de l'évaluation du projet d'ensemble

2 à plus de 20M€ d'investissement. Malgré tous les changements que l'on peut demander, il faut assurer à Marignan une surface de plancher... » (Ville de Marseille – service aménagement et habitat (ZAC de Sainte-Marthe) – 16/12/2013)

A échelle fine enfin, on observe un certain manque de réflexion sur la trame piétonne. La plupart des îlots réalisés sont occupés par des résidences fermées, et seule une servitude de passage a été prévue dans le plan d'origine[425]. Ce défaut de prise en compte des problématiques de cheminements et d'usage des modes doux a d'ailleurs fait réagir l'Architecte des Bâtiments de France dans le cadre de son évaluation du projet.

JD : « *Sur quoi l'architecte des bâtiments de France* (ABF) *a-t-il réagi ?*

Technicien *: Sur un peu tout, d'un côté sur la piètre qualité architecturale de l'ensemble qui ne met pas vraiment en valeur le lieu, indirectement sur votre thématique de la fermeture résidentielle en disant que les questions de mobilité douces avaient entièrement été passées à la trappe. Du coup il a demandé à ce que l'on fasse varier le second ilot Mirabilis (partie nord de Gabriel Audisio).* » (Ville de Marseille – service aménagement et habitat (ZAC de Sainte-Marthe) – 16/12/2013)

La vocation de la ZAC, qui plus est dans une optique d'écoquartier se heurte ici à la production de la « ville privée. » L'ensemble résidentiel fermé est en effet peu soluble dans un projet privilégiant les modes doux et l'ouverture paysagère…

Si d'un côté l'urbanisation du quartier se fait à un rythme effréné, apportant son lot de nuisances dans un périmètre jusque-là protégé et à l'écart de l'urbanisation, la trame ne change pas radicalement de structure. C'est d'ailleurs une des raisons motivant un certain mécontentement des habitants[426] et le refus du label écoquartier en 2013 par la DDTM[427] en charge de l'évaluation du projet. Face à l'accumulation de ces problèmes, la Ville a ralenti la délivrance des permis de construire afin de mettre les équipements au niveau de l'urbanisation du secteur. De nombreux habitants ou élus soulignent d'ailleurs les problèmes soulevés par ce mode d'urbanisation, c'est le cas par exemple du vice-président de la fédération des CIQ du 14ème arrondissement : « *En urbanisme, la règle et la logique veulent que l'on prévoie les infrastructures, écoles, voiries et parkings avant la livraison des permis de construire. Ainsi, lorsque les habitants investissent les logements, tout est déjà prévu pour limiter les nuisances. Là, ils ont fait le contraire. Les logements sont construits avant les équipements*[428]. »

La constitution de la trame semble d'autant plus aléatoire que son futur gestionnaire, la communauté urbaine devenue Métropole en 2016 adopte une position très en retrait tout en ne partageant manifestement pas le parti d'aménagement de la municipalité et de la SEM.

[425] Entre le lotissement Sardo et le centre de l'ilot 27 entretenue à 100% par les copropriétaires et du reste, aujourd'hui fermée

[426] « *D'écoquartier, il n'a que le nom ! » nous disent ces habitants qui se sont organisés en comité de quartier pour dénoncer les travers de cet ambitieux projet urbain. « On nous a floués, poursuit Françoise. On nous a vendu le bonheur et la verdure à perte de vue. Des transports en commun développés, des pistes cyclables, des commerces et services de proximité, un mode de vie privilégié et écolo. Ça fait dix ans qu'on attend d'en voir la couleur…* » https://marsactu.fr/les-hauts-de-sainte-marthe-lecoquartier-qui-nen-a-que-le-nom/

[427] Direction départementale des territoires et de la mer

[428] http://www.laprovence.com/article/edition-marseille/4485438/leco-quartier-se-perd-en-route.html

Extrait d'archives[429] – la divergence entre Ville et communauté urbaine sur les voies de la ZAC de Sainte-Marthe (2012)

« *La DIFRA[430] remet en cause les profils de l'ensemble des voies de la ZAC, juge - sans arguments - de l'inutilité de voie (U 240) dont par ailleurs les études de trafic ont vérifié le caractère indispensable, ne consulte pas la Ville dans le cadre de la définition du profil de la RD4d[431] ... : une attitude absolument pas constructive, ni collaboratrice voire même sciemment contre-productive et "destructrice" pour l'opération.* »

« *Selon la communauté urbaine MPM les questions de mobilité n'ont jamais été abordés, que ce soit dans les études préparatoires de 2003-2004 ou même après, du coup ils estiment être mis devant le fait accompli et forcés de donner un avis, ce qu'ils ne font au final pas.* » (Ville de Marseille – service aménagement et habitat (ZAC de Sainte-Marthe) – 16/12/2013)

Comme un symbole de cette divergence, le refus de la Communauté Urbaine de récupérer la gestion de la U236 (rue Gabriel Audisio) à cause de sa non-conformité, celle-ci reste donc gérée dans l'attente par la SEM Marseille Aménagement comme évoqué précédemment. Un document interne de la Ville de Marseille que nous avons pu nous procurer évoque le problème dans sa globalité. Les termes sont forts et laissent percevoir l'ampleur du différend. Si la gestion ultérieure des voies est remise en doute, c'est le projet lui-même qui devient friable. La municipalité pas plus que la SEM n'ont vocation (ni la compétence) à conserver la propriété et la gestion de ces voies nouvelles.

La maîtrise publique dans la conception et la réalisation ne garantit donc pas une production limpide de la trame viaire. Les divers acteurs publics s'imposent des freins mutuels, ce qui a un impact sur le déroulé du projet mais aussi sa teneur. De plus, en dépit des obligations et autres recommandations publiques, les standards de production des constructeurs privés ne favorisent pas l'émergence d'une trame propice aux modes doux. Les cheminements restent dans leur majorité de gestion privée et fermés aux riverains.

Y compris lorsque des zones font l'objet d'une réflexion importante et de dispositifs cadrés comme des ZAC, il est fréquent d'observer à Marseille un ***décrochage entre la desserte et la construction*** *de logements. On trouve d'importances* ***similitudes*** *avec le modèle des* ***zones de desserrement*** *de l'après-guerre avec au final, d'importants problèmes de structure.*

2. Une nouvelle politique publique de voirie ?

2.1 Une apparente clarification de la politique de voirie à Marseille

D'un point de vue juridique, la question de la voirie est liée à la vaste thématique de la propriété, définie dans codes nationaux. Plusieurs textes et notamment le CG3P[432] ont clarifié et même réorienté la définition de la propriété publique. Certains auteurs estiment que cette relecture répond à une réflexion de fond, destinée à affecter le caractère inaliénable de la propriété publique pour en « flexibiliser » la gestion et favoriser la valorisation financière (YOLKA, 1999).

[429] Fiche revue de projet, DADU/SAH/MD – 27 janvier 2012 – modifiée le 7 mars 2012
[430] Service de la Communauté Urbaine en charge des infrastructures de voirie
[431] La partie nord de la future L2, la rocade en construction de Marseille
[432] Le Code général de la propriété des personnes publiques apparu par ordonnance n° 2006-460 du 21 avril 2006

Cette évolution[433] clarifie du même coup le rapport avec l'espace privé, lui-même défini par la négative[434]. En bref, les pouvoirs publics n'ont pas vocation à agir sur du domaine privé bien qu'ils en aient théoriquement la possibilité. Il est par exemple envisageable de signer une convention d'entretien avec un propriétaire privé si une voie constitue un intérêt aux yeux de la Collectivité. De même, on réaffirme l'importance de la servitude[435] pour toute intervention sur du domaine privé. Mais, si l'intérêt public justifie un entretien de la voie, il semble plus logique d'activer son transfert, ce qui est aussi un principe fort. L'esprit défendu dans le code est celui de la mise en cohérence de l'action publique avec le statut des espaces sur lesquels elle s'applique. Ce resserrement de l'action publique sur le strict domaine et cette volonté de clarifier les pratiques de gestion, se retrouvent à échelle locale et quasiment dès l'apparition de la communauté urbaine qui hérite de la plupart des anciennes compétences municipales. Rapidement, les missions de la Collectivité vis-à-vis des voies urbaines sont précisées.

Extrait d'archives[436] – Vers une politique de voirie clarifiée – La délibération communautaire du 27 Juin 2003 (première partie)[437]

« *La question des voiries privées a été soulevée à diverses reprises, qu'il s'agisse des modalités d'intervention de la communauté urbaine pour en effectuer l'entretien et la réfection ou plus définitivement, de leur intégration dans la voirie communautaire. Or du fait de son statut d'établissement public de coopération intercommunale soumis au principe de spécialité, la communauté urbaine est liée par la définition légale, stricte et précise, des compétences qui lui sont dévolues et qu'elle tient par transfert des communes membres.*

Ainsi en matière de voirie, la communauté urbaine ne saurait donc intervenir sur des voiries privées dont la propriété ne peut lui avoir été transmise par les communes, alors qu'antérieurement ces dernières collectivités territoriales de plein exercice, pouvaient être amenées à réaliser ou financer des travaux d'entretien ou de réparation au titre du pouvoir de police du maire (sécurité et tranquillité publiques) ou de politiques sociales (copropriétés en difficulté) qui sont exclus du champ des compétences communautaires. »

Le reste de la délibération s'attache à préciser les critères d'intégration des voies sur lesquels nous reviendrons (cf. chap. 5, 2.5.1). La position de principe est ici claire, Un espace privé, même ouvert à la circulation publique, doit rester de gestion exclusivement privée. *Exit* donc l'entretien ou les subventions décidés de façon informelle. Même l'option de la convention d'entretien, qui est une procédure formelle n'est à aucun moment envisagé dans le document. L'argument avancé pour justifier ce renoncement généralisé est celui du « principe de spécialité » régissant l'action de la collectivité. Un EPCI ne peut intervenir que dans le champ des compétences qui lui ont été transférées ou déléguées, conformément aux règles posées par l'article L. 5210-4 du CGCT[438]. La communauté urbaine n'agira donc que sur les espaces qui lui ont strictement été transférés par les communes membres. Un espace privé même utile à l'intérêt général sera donc considéré comme en-dehors du champ d'action public. Bien que ce point ne soit pas évoqué dans la délibération (et même très difficilement au cours d'entretiens acteurs) les raisons sont

[433] Une distinction s'instaure notamment entre la notion de propriété et celle d'affectation. L'affectation à un usage public ne fonde plus la réalité de la propriété publique.
[434] Article L. 2211-1 du CG3P
[435] Art. L. 2122-4 du CG3P
[436] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[437] Délibération du conseil communautaire de MPM du 27 Juin 2003, ref. n°VOI 13/364/CC
[438] Code général des collectivités territoriales

aussi budgétaires. Une intervention même ponctuelle, multipliée par le nombre important de voies privées a un coût que la nouvelle administration ne désire clairement pas assumer, à plus forte raison si l'échelle n'est désormais plus celle de la commune. Les voies privées ouvertes à la circulation publique ne sont pas « oubliées » pour autant puisque le principe de leur intégration est prévu dans la suite de la délibération. Officiellement donc, la posture de communauté urbaine se veut plus cohérente.

JD : « *Avez-vous des conventions d'entretien sur certaines voies ?*

Technicien : *Très peu, et puis de toute manière moi j'expliquerai avec tous les moyens qui sont à ma disposition qu'il faut éviter ça, si ce n'est à titre temporaire. Dans des cas très spécifiques on peut prendre quelque chose mais faire une convention pour gérer l'entretien d'une voie privée ouverte à la circulation publique, soit elle mérite d'être rentrée dans le domaine public et dans ces conditions autant passer notre énergie à intégrer la voie, soit elle ne mérite pas d'être intégrée et dans ces conditions, les seuls cas d'espèce qui mériteraient une convention temporaire pour ne pas léser les gens c'est dans le cas où l'on serait obligé de faire passer toute la circulation d'un quartier qui risquerait de défoncer la voie.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Il apparaît logique qu'une voie d'utilité publique soit versée dans le domaine public plutôt que de recevoir des subventions au titre justement de son utilité publique. L'entretien sans intégration apparaît donc comme une contradiction pour les services communautaires. Nous verrons que cette position de principe, notamment la distinction des voies selon leur intérêt et leur intégration en conséquence est loin d'être simple à appliquer. Par ailleurs, l'abandon de l'entretien des voies privées, s'il semble aller dans le sens de plus de clarté génère aussi ses effets contraires.

2.2 L'abandon de l'entretien des voies privées

La plus ou moins grande informalité dans laquelle se décidait l'entretien des voies privées du temps de la gestion municipale ne signifiait pas l'absence de concertation. Les CIQ et les mairies de secteur jouaient généralement un rôle important dans le choix des voies. Ce système témoigne d'un rapport privilégié et d'un dialogue mêlant l'ensemble des acteurs territoriaux, notamment ceux de la « base » (habitants, CIQ, mairies de secteur…). En abandonnant soudainement l'entretien des voies privées ouvertes, la Communauté assume une certaine distance. Des voies entretenues pendant des décennies ne sont plus supposées recevoir aucune subvention ou intervention publique. Cette donnée nouvelle n'a pas nécessairement été intégrée au sein de certaines associations de propriétaires.

Contexte : le lotissement du Paradou dans le 9ème arrondissement est un ensemble des années 1930 dont la voirie privée a été fermée en 2005. Nous avions mené un entretien avec le président de l'association syndicale en 2014. Nous avions ensuite interrogé un responsable de la voirie communautaire en évoquant le cas du lotissement

JD : « *Par qui ces voies sont-elles entretenues ?*

Technicien : *En fait au sens strict elles nous appartiennent mais la Ville verse normalement des subventions. Récemment on a fait un devis à la SCREG pour la réfaction des voies, vous imaginez pour 100m de linéaire c'est environ 100 000 euros. Les frais sont répartis entre les différents propriétaires mais si vous prenez le nombre total qu'on est, ça fait une grosse somme. Jusque-là, soit les agents municipaux passaient soit la Ville prenait en charge une partie des coûts, mais ce ne serait pas normal qu'on ait ça à*

assumer dans sa totalité. » (Habitant 9 (homme 40-50 ans) – Président ASA lotissement du Paradou – 09/04/2014)

JD. « *Donc quand ils* (les responsables d'associations syndicales de lotissement) *viennent vous voir ou voir la Ville de Marseille pour une demande de subventions, quelle est votre réponse ?*

Technicien : *La dernière fois qu'ils l'ont obtenu c'était quand ? Il y a plus de 10 ans ? Allez voir la ville de Marseille, c'est eux qui faisaient ce genre de choses à l'époque. Je pense que leur demande de subvention risque d'être très amusante quand on va la recevoir. Ça, vous voyez, ça s'appelle des libéralités : soit on a un réseau subventionné car on a une association qui amène quelque chose, soit c'est une association privée et mettre de l'argent public là-dedans, c'est une libéralité. Après les gens décident mais ils prennent leurs risques, s'ils viennent nous voir et nous demandent de financer ça, on va leur répondre que c'est une voie privée et que ça les regarde ou à l'inverse ça vaut le coup de l'intégrer et on va envisager la question sous cet angle.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014)

Le cas du Paradou est spécifique puisque les voies étant fermées, elles n'auraient pu être prises en charge, même du temps de la gestion municipale, le responsable communautaire répond toutefois sur le fond et pas sur le cas précis du lotissement. Sa réponse sans appel correspond à la posture énoncée dans la délibération du 27 Juin 2003[439]. Le fait de considérer ces contributions en nature (entretien régulier par le cantonnier) ou en argent (subventions) comme des « libéralités » mérite toutefois quelque nuance. Le terme renvoie à une action sans utilité pour la Collectivité, décidée par des responsables qui y trouvent un intérêt (votes lors des prochaines élections etc.). Ces dernières n'étaient toutefois pas sans fondement puisqu'elles maintenaient une forme d'équilibre. L'usage public des voies était consenti par les propriétaires en retour de quoi, la Collectivité s'engageait à participer à certains frais, voire à les assumer dans leur totalité. Or, cette rupture brutale provoque ponctuellement une certaine incompréhension de la part des associations de propriétaires. Nous allons voir à travers plusieurs cas que si la démarche de clarification n'est en soi pas discutable, ce sont davantage ses conséquences pratiques qui posent question.

2.2.1 La rupture des arrangements informels – le cas du lotissement château Vento

L'entretien des voies privés dispensé pendant des décennies par la municipalité prend subitement fin lors du passage à la gestion communautaire. Cette rupture provoque une certaine incompréhension de la part de certaines associations de propriétaires et les enjoint indirectement à fermer.

Voir carte 84

Rappelons sur le cas du lotissement Château Vento que sur les 4 voies du lotissement (avenue Marigny, avenue de Barbarin, avenue du Général Brissac, boulevard du Verdon) seules les deux dernières ont été classées. L'état de ces voies est très variable. En 1999, le boulevard du Verdon a fait l'objet d'une reprise sur toute sa longueur, de la même façon que l'avenue du Général Brissac sur sa première partie en 2006 (puis la seconde en 2015). En revanche, le revêtement des deux autres avenues privées date toujours des années 1960, leur état de viabilité est donc très mauvais. Pour ne rien arranger, les reprises ponctuelles de ces voies cessent brutalement à l'avènement de la communauté urbaine.

[439] Voir note n°339

Planche 26 L'état inégal des voies du lotissement château Vento

Photo 26-1 Voie entretenue (publique) boulevard du Verdon, 14ème arr.
Photo 26-2 Voie dégradée (privée), avenue de Barbarin, 14ème arr.
Photos : Google street view, LPED

Extrait d'archives[440] - Les sollicitations répétées des propriétaires de Château Vento (2005-2009)

1/ Un rappel de l'historique du lotissement et l'abandon de l'entretien public des voies[441]

« 1. – *A la création du lotissement « château Vento » au milieu des années 60, sur la demande des premiers copropriétaires, les services de la voirie municipale de l'époque ont pris en charge les 4 rues de ce lotissement en les goudronnant entièrement (rue et trottoir).*

2 - *depuis la création de la CUMPM, l'entretien a été arrêté car nos rues n'apparaissaient pas dans la liste que MPM a reçu des services municipaux de voirie (absence de délibération). Depuis, plus aucun entretien et la dégradation de nos rues s'accentue.* »

2/ Un malentendu sur la vocation des voies[442]

« *A la lecture de votre réponse je vois combien l'incompréhension est grande concernant ce dossier. En effet vous n'avez pas tenu compte des explications que j'ai développées dans ma première lettre.*

1°/ concernant les avenues Barbarin et Marigny il ne s'agit pas d'une demande d'intégration à la voirie communautaire mais bien d'une demande de Réintégration dans celle-ci, vu que nous avons été sous gestion municipale de 1965 à 1999 (fin de l'entretien de nos rues). A cette époque le goudronnage de nos voies réalisé par la voirie municipale aurait dû donner lieu à une délibération en conseil municipal mais il paraît qu'à l'époque cela se faisait « comme ça ». A qui la faute ? Aux habitants qui ont eu satisfaction ou aux élus qui n'ont pas fait entièrement leur travail ? Pourquoi nous avoir abandonnés ? Il me semble que nous sommes complètement oubliés et que notre lotissement n'existe que pour acquitter les différentes taxes nécessaires à la bonne marche d'une grande ville ! »

[440] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[441] 19 Juin 2009 – ref. n°2009/07/04039 – courrier d'un habitant du lotissement château Vento (CIQ du Merlan) au président de communauté urbaine MPM
[442] 28 Septembre 2009 – sans ref. – courrier d'un habitant du lotissement château Vento (CIQ du Merlan) au président de communauté urbaine MPM

3/ Conséquences de l'abandon de l'entretien public des voies privées[443]

« *En 1964, les 4 rues qui forment ce lotissement (Verdon, Brissac, Barbarin, Marigny) ont été réquisitionnées par la voirie municipale qui a goudronné rues et trottoirs et assuré leur entretien pendant de longues années. A la fin des années 90, à l'avènement de MPM, tout entretien s'est arrêté et à la demande des habitants qui voulaient savoir la raison de cet arrêt il leur a été répondu : « vous habitez un lotissement PRIVE ». Les habitants de ce quartier ne peuvent pas rester dans cette situation car depuis l'abandon de l'entretien, la situation s'aggrave et devient incompréhensible aux yeux de ces gens qui acquittent des taxes foncières de plus en plus élevées.* »

4/ Le soutien d'un élu de secteur aux habitants du lotissement[444]

« *Quatre voies font l'objet d'une carence d'entretien évidente alors même que plusieurs années en arrière la gestion de la collectivité y était tout à fait satisfaisante. Je me suis rendu sur place et je ne peux accepter que cette situation perdure. Le niveau de dégradation des voies est inacceptable.* »

5/ Refus communautaire et réaction des propriétaires du lotissement Château Vento[445]

« *Malheureusement nous sommes bien déçus par votre conclusion de nous abandonner à notre triste sort en fermant notre quartier à la circulation. Il faut que vous sachiez que cette solution a été rejetée par la plus grande majorité des propriétaires lors d'une réunion chez la présidente de l'association château Vento.* […] *Il n'est pas pensable de fermer ce quartier car cela reviendrait à nous isoler dans notre misère.* »

Le passage à la gestion communautaire est présenté comme une rupture en matière de politique de gestion. La position énoncée dans la délibération du 27 Juin 2003[446] a donc été suivie d'effets concrets et immédiats sur le territoire. La mention « *et à la demande des habitants qui voulaient savoir la raison de cet arrêt il leur a été répondu : « vous habitez un lotissement PRIVE* » nous semble sur ce point, intéressante. Les voies ont toujours été privées depuis leur création, la question du statut est donc un « faux problème. » La raison véritable réside dans le fait que la communauté urbaine ne fait plus de l'usage et de l'ouverture des voies à la circulation un critère motivant une action publique. Cette fin brutale de l'entretien provoque une incompréhension manifeste chez les propriétaires. Lorsque l'expéditeur des courriers (doc n°1 et 2) demande la « réintégration » des voies, le terme est à l'évidence impropre. Bien qu'un entretien ait été programmé, notamment par délibération (sur l'avenue Barbarin en 1989), aucune des deux voies n'ont jamais été intégrées à la voirie communale. Dans la perception des propriétaires, l'entretien équivalait à une intégration *de facto*. Le courrier du CIQ souligne le caractère incompréhensible de la situation pour les habitants qui subissent les effets de cette nouvelle politique. Le terme « d'abandon » évoqué dans un des courriers (doc n°1) est assez fort et recouvre le sentiment éprouvé par la majorité des propriétaires. Soulignons d'ailleurs la qualité des soutiens reçus par les propriétaires du lotissement. Le Comité d'Intérêt de Quartier[447] mais aussi le maire de secteur qui ne dispose d'aucun pouvoir de décision direct mais relaye avec intérêt la demande de ses administrés (doc n°3 et 4). C'est tout l'échelon local ou presque, des propriétaires à la mairie de secteur qui tente d'infléchir la position communautaire. L'entretien comme l'intégration sont

[443] 20 Mai 2008 – sans ref. – courrier d'un habitant du lotissement château Vento (CIQ du Merlan) à l'adjointe au maire à l'urbanisme

[444] 21 Juillet 2008 – ref. n°216 – courrier de Garo Hovsepian, maire des 13ème – 14ème arrondissements à l'adjointe au maire de Marseille à l'urbanisme

[445] 26 Août 2005 – courrier d'un habitant du lotissement château Vento (CIQ du Merlan) au conseiller municipal délégué à la voirie

[446] Voir note n°339

[447] Dont l'auteur plusieurs courriers est toutefois aussi un membre important

toutefois rejetés par les services communautaires qui proposent même aux colotis de fermer l'ensemble, solution qui est d'emblée rejetée par ces derniers (doc n°5). La fermeture du lotissement aurait pour effet de limiter les passages et donc la dégradation des voies. La solution ne semble toutefois pas envisageable, d'abord parce que la fermeture a un coût relativement important, ensuite car elle ne résoudrait pas le problème de leur (mauvais) état présent. La fermeture ralentit la dégradation des voies mais ne la stoppe pas. Si une solution est par la suite envisagée un temps pour reprendre la gestion publique des voies (cf. chap. 6, 1.2.1), elle est rapidement abandonnée.

Le passage à la gestion communautaire mène à ***« clarifier »*** *certains pans de la gestion publique, notamment le* ***système opaque*** *d'entretien des voies privées. Cette évolution s'applique brutalement avec parfois d'importantes conséquences pour les associations de propriétaires, indirectement enjoints à fermer leur ensemble.*

2.2.2 La « bombe à retardement » des voies privées non entretenues – une incitation à la fermeture résidentielle ?

Planche 27 des voies privées dans un état de viabilité variable

Photo 27-1 Le boulevard Poméon (état dégradé), 9ème arr.
Photo 27-2 Les voie internes (en bon état) du domaine de la Ribassière (fermé), 13ème arr.
Photo 27-3 Allée Philippine (état dégradé), 12ème arr.
Photo 27-4 Les voies internes (état dégradé) du lotissement Mozart (fermé), 9ème arr.
Photos : LPED

Si la démarche communautaire a pour objectif principal de clarifier certaines pratiques de gestion, le soudain abandon de l'entretien public des voies privées comporte son lot d'effets secondaires. Le socle ancien de la répartition des voies publiques et privées étant

particulièrement incohérent, l'imposition d'une logique nouvelle, qui plus est de façon brutale pose de nombreuses questions.

> Technicien : « *Je vais même vous dire, je crois que sur ces voies privées on a une bombe à retardement concernant l'entretien, les gens ont eu beau fermer leurs voies, ce qui ralentira l'usure des voies, mais dans la mesure où plus aucun arrangement n'est possible pour que la Collectivité paye l'entretien de voies privées, les gens bon gré mal gré vont devoir à un moment payer en totalité l'entretien, sauf que plus les voies se détériorent et plus elles seront chères à refaire. J'aimerais bien voir à quoi ressembleront les voies de ces lotissements dans vingt ou trente ans.* » (Cadastre – 11/03/2015)

L'entretien régulier de ces voies avait au moins l'intérêt de maintenir un état de viabilité correct et accessoirement l'ouverture des voies. Bien que fermées pour la plupart, ces voies vont nécessairement connaître une dégradation dans les années à venir. Les coûts de réfaction très élevés ne sont pas adaptés aux faibles densités des lotissements anciens, tout du moins ceux où le niveau de revenu n'est pas élevé, comme c'est généralement le cas[448]. Ce serait assez ironiquement, un retour de la question des « lotissements défectueux » à ceci près qu'ils ne se situent plus sur les franges urbaines, comme au moment de leur création, mais désormais bien en cœur de ville, ce qui comporte d'autres enjeux. Il y a donc un lien évident entre l'abandon de l'entretien des voies privées et la dynamique de fermeture résidentielle. Si on met bien souvent en avant la question de la sécurisation des modes de vie, d'autres facteurs rentrent manifestement en ligne de compte. Face à l'abandon des pouvoirs publics, la fermeture permet la création d'un « glacis » ralentissant la dégradation des voies. La défense, la « protection » apportées par la fermeture ne concernent ici pas tant les biens et les personnes que le patrimoine viaire.

2.2.3 La dégradation des voies, une problématique de responsabilité en émergence

Cette problématique de la responsabilité vis-à-vis de l'état des voies n'intéresse pas que les propriétaires. Si le maire a les mêmes pouvoirs sur les voies privées ouvertes à la circulation que sur les voies publiques classiques[449], notamment ceux liés à la police de la conservation[450], l'entretien de ces voies demeure une possibilité non obligatoire[451]. Le premier entretien d'une voie privée est un engagement sur le long terme, du moins, tant que la situation d'ouverture à la circulation publique perdure. Si un accident survient du fait du mauvais état de la chaussée, la municipalité ayant participé à l'entretien pourra être tenue comme coresponsable[452]. Or le transfert de compétence de la commune vers l'EPCI comprend l'ensemble des pouvoirs qui y sont liés. La mise à disposition gratuite des voies par procès-verbal de transfert[453] confère automatiquement au président de la communauté urbaine certains pouvoirs, notamment ceux

[448] Un contre-exemple intéressant est celui du lotissement Flotte dans le 7ème arrondissement (cf. chap. 2, 2.1.3.c) où le faible nombre de propriétaires (33) rapporté au linéaire total de voirie (500m) est compensé par un niveau moyen de revenu extrêmement élevé
[449] Article L.2212-2 du CGCT
[450] Article L. 141-2 du code de la voirie routière
[451] Conseil d'Etat 16/11/57 Ville de Marseille / Poro AJDA 57. 458, 15/1/82 C.U. de Lille requête 19424, 4/5/88 Commune de Villeneuve DA 88, n°402
[452] C.E. 22 avril 1983, Jaffrain, req. 36521
[453] Articles L. 1321-1, 1321-2 et -5 du CGCT

liés à la police de la conservation bien que le maire conserve certaines prérogatives (circulation, sécurité etc.).

En bref, le transfert de compétence n'éteint pas la responsabilité de la communauté urbaine en cas de problème sur une voie privée ouverte à la circulation publique. L'abandon d'entretien public et la conservation du statut privé de certaines voies ouvertes à la circulation constituent un problème sur le long terme. Paradoxalement, celui-ci a partiellement été réglé par la dynamique de fermeture puisque la responsabilité publique s'éteint avec la fin de la situation d'ouverture à la circulation publique. Une collectivité n'est en effet pas fondée à agir sur une voie dont les propriétaires se sont réservés l'usage[454]. Pour toutes les autres, le problème demeure. Nous verrons que le processus d'intégration de ces voies ne se fait d'ailleurs pas de façon limpide. Cette situation floue est donc vouée en toute logique à durer encore un certain temps. L'argument du principe de spécialité justifiant l'exclusion de toute intervention publique sur les voies privées semble donc problématique. Si la communauté urbaine n'est fondée à agir que sur les voies transférées par les communes membres, l'action passée de ces dernières engage la nouvelle entité dans la continuité. Le cas sera d'ailleurs identique avec la Métropole lorsqu'elle réceptionnera la voirie communautaire, la situation ne faisant que se transmettre de main en main. Ce problème de responsabilité n'est toutefois que théorique puisqu'en l'absence de litige, il n'a aucune conséquence directe.

2.3 Services publics sur voie privée, entre immobilisme et normalisation des pratiques

La volonté de normalisation des pratiques de gestion est une tendance forte qui apparaît avec la communauté urbaine. Si la question de l'entretien a été *a priori* tranchée, celle des autres services publics se règle avec plus de difficulté. Le phénomène de fermeture résidentielle agit d'ailleurs comme un révélateur de ces incohérences. Comme un héritage du flou précédemment présenté, il est commun d'observer de l'éclairage public ainsi que le ramassage des ordures ménagères sur rue dans la plupart des ensembles privés. Le premier est toujours géré par la Ville de Marseille, le second par la communauté urbaine.

2.3.1 L'éclairage public, une lente redéfinition de la limite public/privé

2.3.1.a L'éclairage public des voies privées, un problème d'équité territoriale

Afin d'assurer la sécurité des usagers, le maire peut dispenser un éclairage public sur des voies privées ouvertes à la circulation de la même façon que sur des voies publiques classiques[455]. Bien que le premier établissement des réseaux soit généralement à l'initiative de l'aménageur privé, il était commun qu'un raccordement soit par la suite réalisé sur le réseau électrique général. Tout comme l'entretien, l'éclairage public était donc régulièrement dispensé sur les voies privées au cours des dernières décennies. Le « lot » éclairage public comprend les factures liées à la consommation électrique, mais aussi l'entretien régulier des installations, du remplacement des lampes à celui du dispositif complet (mât, branchements, poste électrique…) dont la durée de vie moyenne est d'environ trente, quarante ans.

[454] C.E. 17 octobre 1980, Braesch, req. 17395, Rec. Leb. p. 940
[455] Article L. 2212-2 du CGCT

Depuis une vingtaine d'années et la multiplication des fermetures, la municipalité se trouve face à un problématique de gestion inédite. Nombre de postes lumineux sont désormais compris à l'intérieur d'une résidence fermée. C'est le cas pour environ 1200 d'entre eux (sur un total de 64 000 à Marseille[456]). En croisant cette donnée avec le traitement sur la perméabilité des voies (cf. chap. 7, 2.1), il s'avère qu'environ 850 sont entièrement inaccessibles en véhicule. Si dans les faits, la situation ne concerne qu'une part infime du parc (moins de 2%), elle pose divers problèmes théoriques et pratiques comme le souligne le chef du service éclairage public de la Ville, interrogé en 2015.

> Technicien : « *On a beaucoup d'endroits privés avec de l'éclairage public, c'est le pouvoir de police du maire, c'est dans le CGCT[457], le maire dans son pouvoir de police a l'éclairage qui a un rôle dans la sécurité etc. Le maire peut donc éclairer une rue même si elle est privée, la seule limite c'est éclairer la circulation publique et pas le jardin du voisin. Le jour où une voie est complètement fermée, ce n'est plus une circulation publique.* » (1)
>
> […]
>
> *Dans le 8ème ou le 9ème arrondissement, il y a un ClQ qui nous a écrit en nous disant que le lotissement X s'est fermé, ils ont dû écrire à tous les services publics, ils nous ont dit « est-ce bien prévu que l'éclairage public soit à leur charge ou est-ce que c'est avec nos impôts que ça va se payer ? » Les impôts sont faits pour l'espace public, la circulation publique, si demain les impôts servent à ce genre de chose on ne va pas y arriver[458].* (2)
>
> […]
>
> *Le maire de Marseille pourrait décider que dans le lotissement X on laisse l'éclairage public mais à ce moment-là tous les autres on fait quoi ? Il y a un principe d'égalité à respecter, et si on le respecte, au lieu de rétrocéder les quelques installations qui se sont privatisées, on serait plutôt amenés à intégrer sur le réseau toutes celles qu'on n'a pas intégrées à l'origine. Si le maire de Marseille fait ça, il se tire une balle dans le pied. Il demanderait à refaire tout le système sur un lotissement mais il devrait faire la même chose avec les autres lotissements fermés.* » (3) (Ville de Marseille – service éclairage – 13/03/2015)

Le premier souci est d'ordre juridique, voire même politique. Les pouvoirs de police du maire ne concernant que les voies privées ouvertes à la circulation publique, ils s'éteignent automatiquement en cas de fermeture[459] (1). Le fait de maintenir de l'éclairage public sur des espaces privatifs pose donc un problème de fond. Cela revient à faire financer par l'ensemble des administrés, des équipements dont l'usage est réservé seulement à certains. Cette notion d'équité, certaines associations de riverains la défendent, notamment dans le cadre de conflits (cf. chap. 8, 2.2.2) (2). Si le maire décide de maintenir l'éclairage public, alors que la circulation publique qui la motive a disparu, cette action serait vue comme une libéralité, aucun cadre juridique ne la justifiant. A l'inverse, consentir un tel service obligerait à intégrer l'ensemble des réseaux privés par souci d'équité (3). Le problème serait donc double, d'une part les citoyens en

[456] Les données sur l'éclairage public nous ont été transmises par le service éclairage de la Ville de Marseille sous format Excel. Après les avoir géolocalisé, il a été possible de les croiser avec la fermeture résidentielle

[457] Notamment à l'article L. 2212-2 du CGCT

[458] Le cas dont il est fait référence est celui du lotissement Coin Joli où le ClQ ainsi que plusieurs associations de riverains et de parents d'élèves de l'école éponyme sont rentrés dans une lutte assez marquée avec l'association syndicale du lotissement (cf. chap. 8, 2.2.2)

[459] CE 25 juill. 1980, Mme Vve Buisson, n°10023 : Lebon T. 628. ● CAA Marseille, 5 mars 2013, Cne d'Ajaccio, n°11MA01744 : AJCT 2013. 304, obs. Borel

bordure d'une voie publique pourraient s'opposer à ce que leurs impôts financent des équipements d'usage privé. D'autre part, les habitants d'autres ensembles fermés seraient amenés à réclamer les mêmes faveurs que leurs voisins. Le maire n'a donc aucun intérêt à maintenir ce type de service, parce que rien d'abord ne l'y oblige sur le plan juridique, ensuite car ce système ferait autant de satisfaits que de mécontents, avec de nouvelles dépenses publiques à la clé.

2.3.1.b Un enjeu de sécurité publique

Un dernier problème, celui-ci plus grave, a trait à la responsabilité du maire et à la sécurité des usagers. Comme n'importe quel élément technique, les installations d'éclairage nécessitent un entretien régulier. Du temps où les voies privées étaient ouvertes, celui-ci était dispensé par les services municipaux qui contrôlaient l'état du parc et planifiaient des interventions régulières. Or avec la multiplication des fermetures, les équipes d'intervention ne parviennent plus à accéder aux installations, ce qui a de graves conséquences.

Technicien : « *Je veux dire, évidemment l'installation tombe en panne car on ne peut plus y accéder, l'exploitant quand on lui dit de refaire un coin et qu'il le découvre fermé, il ne va pas suivre les câbles, s'il y a un portail il va juste dire qu'il a fait quatre lampes en moins mais bon généralement il essaye quand même d'y accéder. Tant bien que mal, le camion nacelle stationne devant la barrière en attendant que quelqu'un rentre pour changer une lampe grillée. Changer une lampe grillée, on sait faire mais les gars ce n'est pas facile pour eux, il faut attendre qu'il y ait du passage... c'est pas très commode mais à la limite ce n'est pas grave. Demain si on a besoin de faire une intervention d'urgence : une lanterne ou un mât qui menacent de tomber, un départ de feu… des départs de feu on en a régulièrement. Aujourd'hui on ne sait pas faire. En éclairage public, dans notre contrat on a pas mal de cas urgents avec des opérations qui doivent se faire en moins d'une heure. « Mise en sécurité en une heure », ça veut dire qu'on a une équipe d'astreinte qui doit pouvoir venir tout de suite, là on ne peut pas garantir une heure, vu que des fois ils restent une heure devant la porte juste pour changer une lampe et les cas où on va se retrouver coincés c'est précisément le soir de Noël. S'il y a un départ de feu le 25 Décembre à minuit comme ça nous est déjà arrivé, qu'est-ce qu'on fait ? On sonne et on attend que quelqu'un nous ouvre ? c'est ridicule… à cette heure-là on n'a pas le temps d'attendre parce qu'on risque de mettre le feu à tout le quartier. Les pompiers eux ils rentreront toujours, en gros ils défoncent la barrière, ils éteignent le feu comme ils peuvent et ils envoient la facture aux propriétaires. Nous on ne peut pas faire comme ça.* (1)

[…]

C'est des endroits où on a aucune idée de l'état du matériel électrique, la seule idée qu'on en a, c'est que ça marche, mais niveau sécurité on est quand même dans les choux et on a les problèmes classiques de corrosion, de vétusté, qui font qu'on peut avoir des supports à terre. Un support à terre, c'est un mât de 8 mètres qui tombe sur la voie publique, quand on est en-dessous…ça pique et quand on compare, la sécurité juridique et tout ça, c'est du vent pour moi. (2)

[…]

JD : *Et donc sur un lotissement fermé par exemple, quelle est la responsabilité du maire en cas de problème ?*

Technicien : *Si demain il y a le feu on va faire toute la chaîne de responsabilité, on va commencer par demander à l'exploitant pourquoi il n'est pas rentré. A la fin c'est le maire de Marseille qui est responsable. Charge ensuite à lui ou aux services techniques de prouver qu'il était impossible de faire quelque chose, mais c'est la roulette russe. Le jour où une voie est complètement fermée, ce n'est plus une circulation publique, donc je dois m'enlever car juridiquement, on prend un risque car techniquement on n'est pas*

capables d'intervenir en une heure. Ne serait-ce que pour la sécurité des usagers à l'intérieur, si on n'est pas capables de l'assurer, on doit essayer de s'en défaire. Il faut agir en conséquence. Si on n'a pas la possibilité de les vérifier régulièrement, soit on rétrocède soit on démonte. (3)

[…]

Même pour des gros lotissements c'est pas grand-chose, au moins on les accompagne. On planifie le démontage, ils trouvent un électricien qui leur met du matériel neuf, on dépose, l'entreprise vient ensuite, pendant une semaine vous n'avez pas d'éclairage mais après vous avez un éclairage neuf, à eux de trouver leur prestataire. En réalité l'éclairage public ça ne coûte rien même quand on se le fait soi-même c'est moins cher qu'un ascenseur. Tous ceux qui ont traîné en pensant jouer la montre, ils ont une installation qui a quarante ans, vers (le lotissement) Barry par exemple, sur l'avenue Jean Bouin on doit avoir sans doute les plus vieilles lanternes de la ville de Marseille. (4)

[…]

Nous on a prévenu plusieurs fois, on en a informé les élus, après… il va falloir qu'ils expliquent à leurs électeurs que finalement ils ne vont plus pouvoir bénéficier de l'éclairage public. Certains se prennent alors la question des impôts en pleine figure : « pourquoi on ne peut plus avoir ce service alors qu'on paye des impôts ? » Oui mais les impôts c'est pour tout le monde. Et là ce n'est pas pour tout le monde. Les élus qui sont vraiment responsables de l'éclairage public, eux sont d'accord pour se débarrasser et puis même par souci d'égalité on ne peut pas éclairer des espaces dont seulement une partie des gens se réserve l'usage. Après on a les élus de secteur qui entendent la grogne des gens, eux ils sont plutôt dans le sens inverse. C'est pour ça que pour l'instant rien n'est vraiment tranché et ça prend du temps. (5)

[…]

Quand une résidence fermée se crée, je veux dire pour les ensembles de ces 10-15 dernières années notamment, la question de l'éclairage public est tranchée dès le départ. C'est-à-dire que l'aménageur qui va faire son lotissement fermé, avec contrôle des accès etc. décide de faire le lotissement, crée son éclairage propre, privé, à lui et cet éclairage sera pris dans les charges. Quand un espace privé est créé complètement ouvert, c'est ce qui a été le cas il y a trente, quarante ans, les voies étaient privées, mais comme la circulation était libre, pas de barrière, rien, à ce moment-là, le maire de Marseille a pris la décision d'éclairer. (6)

[…]

L'entretien se faisait à l'époque car il y avait une circulation publique donc ça se faisait. Aujourd'hui, on a des contraintes budgétaires de plus en plus fortes, donc on se resserre sur le cœur de notre métier qui est l'espace public, à la limite les espaces privés ouverts au public puisqu'avec l'éclairage il y a une notion de sécurité élémentaire, mais pas les espaces fermés. » (7) (Ville de Marseille – service éclairage – 13/03/2015)

Le problème est donc la présence de postes lumineux publics, raccordés au réseau public dans des ensembles devenus inaccessibles. Dans le cas d'un entretien de faible importance (remplacement d'une lampe), soit le camion d'intervention ne se rend pas sur le point, soit il se fait ouvrir le portail, ce qui est contraignant mais sans gravité. L'affaire est plus sérieuse sur de l'entretien plus conséquent. Un mât, un poste électrique… sont des éléments qui nécessitent un contrôle régulier. Or, en ne pouvant plus se rendre sur place, il est difficile d'anticiper certains problèmes de sécurité et encore plus de les régler lorsqu'ils se déclarent. L'urgence et la gravité de la situation ne coïncident pas avec la fermeture du lieu. On craint notamment des feux électriques (2). Or dans de tels cas, surtout si un dommage est occasionné sur des biens ou sur

des individus, la responsabilité du maire pourra être engagée (3). Le maire n'a certes pas vocation à intervenir sur de l'espace privé mais tant que le réseau n'est pas rétrocédé aux associations privées, il reste propriété publique et donc sous sa responsabilité. Cette question de la responsabilité semble moins importante que celle de la sécurité des usagers, la chute d'une installation sur les usagers préoccupe d'ailleurs notre interlocuteur davantage que les problèmes de responsabilité (2). Un triste parallèle peut d'ailleurs être tracé avec le drame de la rue d'Aubagne le 5 Novembre 2018 où des immeubles vétustes (pourtant connus par l'autorité municipale et dont un des deux appartenait à Marseille Habitat) s'étaient effondrés, tuant 8 personnes.

Bien que le problème des postes lumineux soit d'une ampleur plus réduite que le mal-logement à Marseille, la municipalité a tout intérêt à abandonner la gestion de ces équipements situés dans des périmètres fermés. Pour des raisons d'abord juridiques (pouvoirs de police réservés aux espaces ouverts), d'équité mais aussi de responsabilité et de sécurité publique. Ce dernier aspect seul motive la démarche (3). Plusieurs options existent pour se dégager de l'impasse. Le maire n'étant pas obligé de gérer ce type d'équipement, il peut notifier aux propriétaires qu'il en abandonne la gestion. Il leur est alors proposé un démontage complet, ce qui peut être intéressant si les dispositifs sont vétustes et nécessitent un remplacement. L'ensemble du réseau peut aussi être cédé, seuls les branchements doivent alors être modifiés. Dans les deux cas, le coût de l'intervention est pris en charge dans sa totalité par la municipalité qui alors ne gèrera plus tout le reste. Malgré les apparences, le coût d'entretien et même de remplacement des dispositifs n'est pas excessif (4). En dépit des problèmes de sécurité mis en balance avec le coût *a priori* raisonnable du transfert du réseau d'éclairage, de nombreuses associations de propriétaires bloquent sur le principe, estimant que le fait de payer des impôts locaux comprend ce type de prestation. Lorsque les services municipaux contactent les propriétaires, il n'est pas rare que ces derniers ne répondent pas à la sollicitation. Par leur silence, les associations pensent conserver de fait le service public, à ceci près que la fermeture rend impossible l'entretien des dispositifs, le problème est donc seulement rejeté à plus tard avec un vieillissement dangereux des installations. Bien qu'informés, il semble difficile à certains élus, notamment ceux directement au contact des administrés (les maires d'arrondissement notamment), de négocier une sortie de la gestion publique (5). Les situations sont donc très disparates d'un ensemble à l'autre. Afin de normaliser les pratiques autant que pour des raisons de sécurité (7) les services municipaux prennent de plus en plus attache avec les propriétaires pour envisager avec eux le démontage ou le transfert du réseau d'éclairage lorsque l'information de la fermeture leur est remontée[460]. Celle-ci met au maximum 4 ans pour leur parvenir, ce qui correspond au délai maximum de remplacement des lampes. Ce délai peut être raccourci en cas de panne et d'intervention exceptionnelle. Le prestataire ne pouvant effectuer l'intervention mentionne la situation, ce qui donne lieu à un courrier du service aux propriétaires mais la démarche n'est pas systématique. Dans d'autres situations plus rares, ce sont les propriétaires qui sollicitent la municipalité pour récupérer leur réseau. C'est le cas dans des périmètres à fort revenu, où la vocation privative des voies est un élément revendiqué. La démarche a d'ailleurs surpris le service de l'éclairage, plus habitué à la demande inverse. Remarquons que le problème ne

[460] A la demande du service éclairage, réalisé un croisement des données sur la perméabilité des voies et les postes lumineux. Le traitement avait permis de cibler les points situés sur des voies inaccessibles aux équipes d'intervention.

concerne pas les ensembles récents où le réseau d'éclairage est dès l'origine rentré dans la partie privative mais plutôt les ensembles anciens conçus ouverts (6).

Cette question de l'éclairage renvoie à des évolutions plus globales. La présence d'éclairage public dans les ensembles anciens et leur absence dans les programmes récents n'est pas un élément anodin. D'un point de vue architectural et urbanistique, les premiers étaient souvent conçus comme des « morceaux de villes », ouverts sur leur environnement (copropriétés, lotissements avec nombreux accès comportant même des petites centralités commerciales…) (PANERAI et *al*., 1997) à la différence des ensembles plus récents où les formes « tournant le dos » à la rue semblent s'être généralisées (LOUDIER-MALGOUYRES, 2007). Voies en impasse, en boucle… éventuellement complétées par un dispositif physique de fermeture sont des éléments communs de la production immobilière de ces vingt, trente dernières années. Sortir dès l'origine l'éclairage du réseau public révèle un traitement désormais plus cadré de la limite public privé, qui est une tendance générale (cf. chap. 5, 2.1). A l'inverse, la présence de tels dispositifs sur des voies privées, bien qu'ouvertes, témoignait d'un certain flou. Les voies étaient destinées à intégrer la trame publique, elles ont donc à ce titre bénéficié de certains services publics, dont l'éclairage. La fermeture résidentielle apporte toutefois un certain bouleversement, forçant la Collectivité à se positionner. L'abandon de l'éclairage public sur les voies fermées, même s'il se justifie à plus d'un titre, s'insère dans une tendance au « resserrement » de l'action publique sur le strict domaine (7). L'échelle d'observation est ici locale mais la dynamique se lit sur un plan plus large. Ce resserrement ne se réalise pas de façon organisée à Marseille, plutôt au coup par coup et sur des temps relativement longs alors les enjeux de sécurité nécessiteraient un traitement plus rapide.

2.3.2 Le ramassage des ordures ménagères, situation inamovible ou continuité nécessaire du service public ?

De la même façon que l'éclairage public, le ramassage des poubelles sur les voies privées ouvertes à la circulation publique est un reliquat de la gestion municipale. Malgré le transfert de la compétence à la communauté urbaine et la tendance au retrait de l'action publique, ce service a perduré y compris dans la plupart des ensembles résidentiels fermés. On observe une différence selon la date de création des résidences. Sur les ensembles récents, un local poubelle en bordure d'espace public est généralement prévu par l'aménageur. Les camions de ramassage ne pénètrent pas dans l'espace privé de la résidence, qu'il soit fermé ou non. Comme dans l'exemple de l'éclairage, il y a une certaine concordance entre la limite public/privé et les usages consentis. Lorsque la vocation privative d'un ensemble résidentiel est planifiée, l'intérieur et l'extérieur sont clairement définis (notamment par la fermeture) et les équipements pensés en conséquence.

Planche 28 Les poubelles ménagères dans les ensembles fermés

Photo 28-1 Local poubelle en limite de propriété, Clos Saint-Christophe, 13ème arr.
Photo 28-2 Local poubelle en limite de propriété, les bastides du soleil, 15ème arr.
Photo 28-3 et 28-4 Poubelles individuelles à l'intérieur du lotissement du lotissement (fermé), Coin Joli, 9ème arr.
Photos : LPED

Sur des ensembles plus anciens, il est en revanche très fréquent d'observer les poubelles directement sur rue. Dans le cas des lotissements, chaque habitant sort sa poubelle individuelle et le ramassage s'effectue à l'intérieur de la résidence, y compris lorsqu'elle est fermée. Généralement, les associations de propriétaires prennent attache avec le service communautaire et transmettent un passe dont se munissent les agents publics lors de la tournée. La fermeture étant adaptée aux horaires de l'école, certains services publics sont dispensés en contrepartie. Lors des relevés de terrain des ensembles résidentiels fermés, la présence de poubelles à l'intérieur des ensembles a été un des éléments retenus. Sur les 1531 résidences fermées de 2014, 536 disposaient d'un local poubelle extérieur contre 921 avec présence de poubelles intérieure et un ramassage des déchets directement sur rue (66% d'entre elles sont des résidences antérieures à 2000). La thématique mériterait un traitement plus poussé *via* notamment des entretiens avec les services compétents. Mais, il semblerait, et de façon unanime[461] qu'aucun surcoût ne soit appliqué pour la dispense de ce service public, pourtant facultatif et *a priori* exclu sur de l'espace privé, à plus forte raison s'il est fermé.

> Technicien : « *Le ramassage des ordures à la limite, on pourrait dire que c'est normal que les camions passent. Si le lotissement est grand, on ne va pas mettre des conteneurs géants sur la voie publique ou*

[461] Entretiens informels *in situ* avec des résidents ou présidents d'associations syndicales de plusieurs ensembles au cours de la phase d'enquête de terrain

chaque propriétaire ne va pas sortir son conteneur, on met la poubelle devant la maison et comme il n'y a pas d'urgence, le camion passe. » (Ville de Marseille – service éclairage – 13/03/2015)

JD : « *Pourriez-vous m'expliquer le principe des poubelles ramassées à l'intérieur de lotissements privés ? ça a l'air assez fréquent.*

Technicien : *Théoriquement, on avait établi ça : à partir du moment où l'on disait que le lotissement se fermait, il fallait qu'il ramène ses poubelles à l'entrée. Alors ça a été tenu peu ou prou… Il y a eu une volonté de mettre les gens au pied du mur, surtout dans les lotissements qui sont sur le boulevard Michelet il y en a un ou deux, on les a obligés à mettre le local à ordures à l'entrée. Mais on sait que tous les conducteurs de poubelles peuvent rentrer. Ils ont les clés, ils rentrent dans les lotissements ou les grandes copros car elles sont fermées aussi, pour chercher les ordures. Quelque part effectivement on n'a pas défini clairement l'attitude que la collectivité a à tenir face à ces grands lotissements et c'est dommage.*

JD : *Qui « on » ? Vous mairie de secteur ?*

Technicien : *Non, c'est un phénomène qui est connu de la mairie centrale, ils avaient réfléchi à un moment donné, à être plus dur. Par exemple il y a des lotissements qui sont encore éclairés par la Ville. Même sur une grande copropriété comme Valmante il y a encore des poteaux Ville.*

JD : *Justement je demandais à quelqu'un du lotissement du Paradou s'ils payaient quelque chose en plus pour les ordures ménagères, il m'a dit qu'ils payaient « la taxe de la Ville », les impôts, donc rien en fait. Comment ça se fait qu'il n'y ait pas eu de décision là-dessus ?*

Technicien : *Je pense que la base c'est la volonté politique, on a donné des mauvaises habitudes aux gens depuis des années et des années, et je crois que ça va au-delà de cette municipalité. Moi quand je suis arrivé ça faisait quelques années qu'il y avait la nouvelle équipe, mais on a hérité de situations qui duraient depuis un certain temps déjà. A l'époque on était moins regardant, on allait chercher les ordures et tout le reste, sachant qu'en plus tout était ouvert. Sachant aussi qu'à l'époque au niveau des compétences, il n'y avait pas la communauté urbaine. On aurait dû profiter de la communauté urbaine pour dire "eh bien maintenant, les ordures ménagères, il faut qu'elles soient ramenées à l'entrée du lotissement ou de la grande copropriété car effectivement les éboueurs ont parfois de grosses difficultés à passer dans des allées envahies de voitures, où ils passent en marche arrière, chose qu'il ne faudrait pas qu'ils fassent. Aujourd'hui on est un peu dans un statu quo, les gens ont un peu l'éclairage, ils ont un peu les services publics, la desserte des éboueurs. Après on ne va pas plus loin car il n'y a pas de nettoiement, pas d'entretien des voiries, heureusement. Dès que c'est fermé les lessiveuses ne passent pas, de toute manière ils ont leur planning donc ils savent, ils connaissent leurs voies, ils ne vont pas travailler là où c'est privé.* » (Mairie de secteur 9ème – 10ème arr. – urbanisme – 11/02/2015)

Sur des ensembles créés ouverts, aucun espace n'a été ménagé en limite de propriété pour recevoir les déchets de toute la résidence. On le rappelle, la plupart de ces voies étaient destinées à être intégrées, elles ont donc été conçues comme toutes les autres rues publiques. La gestion des ordures ménagères appelant régulièrement quelques critiques à Marseille, il apparaît évident que les services responsables ne désirent pas aggraver la situation en forçant toute une résidence à accumuler ses déchets en bout de rue. Bien que la posture publique soit ici compréhensible, un certain flou sur la gestion et la propriété des voies reste de fait entretenu. Il s'agit bien d'un service public dispensé sur des voies privées, fermées de surcroît.

2.4 Conclusion : une véritable évolution dans la gestion des voies privées à Marseille ?

La seconde partie de ce chapitre (2.1 à 2.3) concerne les changements et permanences observables dans la gestion communautaire des voies (entretien, services publics sur les voies). Le point qui suit (2.5) est plus dédié à la question de l'intégration dans une perspective publico-centrée avant d'aborder de façon plus générale les évolutions de la limite public privé des voies (chapitre 6). Nous avons vu que le passage à la gestion communautaire en 2000 entraîne la production de nouvelles règles destinées à réorienter la politique de voirie publique. L'objectif affiché, très nettement perceptible dans le discours de certains personnels communautaires, est d'introduire une rupture avec la gestion municipale basée sur les arrangements locaux et donc imposer davantage de clarté à l'action publique. Cette tentative de normalisation correspond à une lecture notamment imposée par l'Etat.

Le premier poste auquel s'attaquent les services communautaires et de façon radicale est l'entretien informel des voies privées, désormais totalement exclu. L'intervention conventionnée, pourtant légale est aussi évitée puisqu'à mise de fonds publics égale, l'intégration de la voie apparaît comme plus profitable. Cette évolution assez brutale n'est pas sans générer une certaine incompréhension au sein de certaines associations de propriétaires, sommées du jour au lendemain d'assumer leurs responsabilités dans la gestion de proximité en attendant une hypothétique intégration des voies. L'évolution n'est pas toujours aussi claire puisque pour les services publics traditionnellement dispensés sur la plupart des voies urbaines (éclairage public, ramassage des ordures ménagères…), un certain flou persiste. Si un positionnement émerge progressivement sur la question de l'éclairage (cédé aux associations de propriétaires d'ensembles résidentiels fermés), ce n'est pas le cas du ramassage des ordures, souvent maintenu, y compris lorsque les voies sont fermées. Dans l'ensemble, cette clarification ne se réalise pas de façon planifiée et unie, plutôt au coup par coup, au gré des sollicitations diverses. Il semble particulièrement difficile de revenir sur les pratiques de plusieurs décennies de gestion. La fermeture impose aussi un nouveau contexte. Les problématiques de gestion (abandon de l'entretien des voies privées, services publics) concernent les anciennes voies privées, fermées ou non. Dans la plupart des ensembles récents, la limite public / privé est généralement plus claire avec pose de fermeture pour marquer la différence de statut. Il y a donc un certain décalage entre une politique se voulant plus claire et une réalité de terrain parfois plus contrastée. Cette différence se retrouve sur la question de l'intégration des voies privées.

2.5 La politique communautaire d'intégration des voies privées, des intentions à la réalité

Dans l'optique d'une politique de voirie cohérente, l'abandon programmé de toute intervention publique sur les voies privées depuis 2000 doit s'accompagner d'une décision sur l'intégration des voies. Nous allons donc voir quels sont les choix opérés par la communauté urbaine et sa posture vis-à-vis de l'intégration des anciennes voies privées.

Bien qu'elle renouvelle les critères d'intégration des voies *via* la délibération du 27 Juin 2003[462], la communauté urbaine ne fait que poursuivre l'effort engagé par la municipalité dès l'après-

[462] Voir note n°339

guerre (cf. chap. 4, 5). On peut critiquer la situation dont hérite la Communauté urbaine en 2002, mais il serait impropre de passer sous silence les efforts faits en matière de politique de voirie. D'une part, la ville a quasiment atteint son extension maximum[463], ce qui signifie qu'à quelques exceptions près[464], la Collectivité n'a plus à gérer l'accroissement perpétuel de son réseau comme ce fut le cas durant les trente glorieuses. En ne repoussant plus ses limites, la ville dispose de marges mieux définies et relativement stables. Seul problème, certains espaces traités à l'époque comme des confins et donc aménagés sans prise en compte des enjeux futurs, doivent désormais être repensés. D'autre part, nous avons vu que l'essentiel de l'effort d'intégration des voies privées était passé bien qu'une part considérable subsiste, notamment en périphérie. Notons enfin que sur les 28% de voies privées intra-urbaines, toutes n'ont pas vocation à gagner le domaine public.

Les critères d'intégration émis par la communauté urbaine en 2003 sont des éléments d'ordre généraux, il est ensuite nécessaire de cibler concrètement des voies. Aussi, quels sont les processus présidant au choix de telle ou telle voie ? Ce choix est-il plutôt à l'initiative de la Collectivité ou des propriétaires ? Nous avions vu que du temps de la gestion municipale, il était plus fréquent que les demandes émanent des propriétaires, de leur côté, les réquisitions publiques ne rencontraient que peu d'opposition. Or, un certain retournement de situation semble s'être depuis opéré. D'autre part, la question de « l'initiative » publique pose celle de ses moyens. Quels sont les moyens, humains, financiers… mis en œuvre pour mener une politique d'intégration organisée ? Il y a un certain décalage entre le caractère logique de la démarche que traduit la délibération de 2003 et la réalité de terrain marquée par la difficulté des services à y donner suite. Enfin, le terme de « politique » d'intégration soulève quelques questions. Il sous-entend un processus asymétrique, comme si finalement la Collectivité était seule décisionnaire. Le risque est de tomber dans une approche « publico-centrée » (DORMOIS, 2015) passant sous silence la complexité du jeu d'acteurs. Or nous verrons que l'émergence d'un contexte marqué par la tendance à l'appropriation des espaces privés et la fermeture, redéfinissent la marge de l'action publique. De nombreux projets d'intégration doivent par exemple faire face à une farouche résistance des associations de propriétaires.

La politique d'intégration des voies privées révèle donc un jeu d'acteurs complexe, parfois conflictuel où l'usage et la gestion des voies s'affirment comme un enjeu aux contours renouvelé. Ce processus multiacteurs, nous pouvons en tracer l'esprit. Pour les gestionnaires publics, les voies privées passent du statut d'espaces publics « en puissance », bénéficiant à ce titre d'un certain nombre de prestations anticipées à celui de lieux « étrangers » dont l'utilité publique est à prouver. Dans les faits, la différence n'est pas si grande, il s'agit plutôt d'un repositionnement que d'un renversement de posture. Du côté des propriétaires par contre, la récente tendance à la revendication et à l'appropriation pose question. Les voies tendent à passer du statut d'espaces à celui de territoires.

[463] Mis à part dans les périmètres ouverts à l'urbanisation au début des années 2000 : Sainte-Marthe dans le 14ème arr. Château Gombert dans le 13ème… où le processus est d'ailleurs toujours en cours

[464] Une exception de taille est la finalisation de la rocade interne la L2

2.5.1 Des critères d'intégration renouvelés

Extrait d'archives[465] – les critères d'intégration des voies privées – la délibération communautaire du 27 Juin 2003[466] (deuxième partie)

« Bien des voies privées n'ayant jamais donné lieu à classement dans le domaine public routier des communes ou appartenant à des organismes de logement social, des copropriétés ou lotisseurs, peuvent être ouvertes à la circulation publique, empruntées ordinairement pour la desserte du quartier et des équipements publics et ainsi intégrées de facto dans la trame circulatoire de l'agglomération.

Il importe donc de garantir la sécurité des usagers de ces voies privées ouvertes à la circulation publique. A cette fin, pour permettre à la communauté urbaine d'assurer l'entretien courant et la réfection régulière de ces voies, il convient d'envisager leur intégration dans le domaine public communautaire. S'agissant de voies situées dans des ensembles d'habitations, l'article L. 318-3 du Code de l'urbanisme organise une procédure de transfert d'office et sans indemnité, de la propriété des voies privées ouvertes à la circulation publique

Dans ce cadre, le Conseil de Communauté doit se prononcer, au cas par cas, sur les voies ou ensembles de voies donnant lieu à une saisine des services préfectoraux pour instruction, enquête, publique et décision de transfert d'office. Afin de faciliter la préparation des dossiers particuliers de transfert de propriété, il est proposé de définir des critères communs de reprise des voiries privées pour l'ensemble du territoire de la communauté urbaine. Ainsi, compte tenu de la réglementation en vigueur comme de l'importance des enjeux budgétaires et financiers attachés à l'extension de la voirie communautaire, la procédure de transfert d'office des voiries privées serait réservée prioritairement :

Aux voies ouvertes sans restriction aucune à la circulation, empruntées régulièrement par d'autres usagers que les riverains et utilisées pour la desserte d'équipements publics et s'intégrant de façon générale dans la trame circulatoire du quartier (liaison entre voies et espaces publics, itinéraires de contournement et délestage…)
Aux voies appartenant aux copropriétés en difficulté, faisant l'objet d'un plan de sauvegarde
Aux voies de cités d'ensembles d'habitations particulièrement dégradés gérées par des organismes de logement social
Aux voies incluses dans un périmètre de la politique de la Ville en tant que zones urbaines sensibles ou zones de redynamisation urbaine (ZUS, ZRU) »

Dans l'ensemble, il s'agit de se ménager la maîtrise foncière des voies ayant un rôle dans la trame circulatoire mais à moindre coût. Trois grands critères ressortent. D'une part la desserte d'un périmètre en difficulté, l'intégration a ici un enjeu social plus que fonctionnel. On retrouve une logique proche de celle adoptée dans le cas des « lotissements défectueux », à ceci près que les ensembles en difficulté sont aujourd'hui davantage des grandes copropriétés ou des HLM verticaux. Dans le cas de copropriétés dégradées, il s'agit d'ensembles où la paupérisation des propriétaires a progressivement mené à une réduction des sommes récoltées à travers les charges, avec un effet direct sur la qualité du bâti et des équipements. De par les sommes nécessaires pour l'entretien ou la réfaction d'une voie, ce poste est généralement en souffrance et seule une reprise publique semble à même de régler le problème. Dans le cas des HLM, il ne s'agit pas de propriétaires individuels mais de bailleurs sociaux. Si certains sont en déficit chronique, d'autres sont régulièrement critiqués pour leur manque d'implication dans la gestion. Lors de projets de réaménagement (renouvellement urbain et politique de la Ville

[465] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[466] Voir note n°339

notamment), il est fréquent que la trame de voirie et la limite public/privé soient redéfinies, c'est d'ailleurs une des bases de la « résidentialisation » (DUNOYER DE SEGONZAC et *al*., 2004). Certaines voies gérées par des bailleurs sociaux peuvent donc être récupérées par la Collectivité afin d'éviter de les soumettre à un nouveau processus de dégradation.

Un autre critère essentiel est celui de l'utilité de la voie dans le fonctionnement urbain. Celle-ci peut découler de l'intensité du trafic qu'elle supporte et/ou de la desserte d'un équipement public. Une voie en impasse mais desservant un équipement public est par exemple éligible à une intégration tout comme une voie ayant une fonction de liaison importante[467].

Le dernier critère qui est aussi le plus important, est l'ouverture à la circulation publique. De fait, la fermeture neutralise l'usage général de la voie, ce qui a pour effet d'empêcher l'usage de la procédure de transfert d'office prévue à l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme (cf. annexes I.5). La délibération semble privilégier ce moyen d'acquisition qui prévoit le transfert à coût zéro de la voie et n'évoque pas d'autres méthodes plus coercitives telles que l'expropriation pour cause d'utilité publique. Une des principales limites de la procédure de transfert d'office est qu'elle peut être interrompue à tout instant par les propriétaires[468] s'ils décident finalement de se réserver l'usage des voies (cf. annexes I.4.3). Cela revient à cibler principalement les voies ouvertes et dont les propriétaires désirent unanimement abandonner la gestion. Or, privilégier une telle démarche revient comme nous le verrons à réduire considérablement les voies éligibles.

Certes en 2003, la dynamique de fermeture était loin d'avoir atteint son extension maximum (cf. chap. 1, 2.3) mais un tel critère est très peu adapté au cas de Marseille. D'un point de vue juridique, la fermeture éteint effectivement l'utilité publique de la voie, ce n'est en revanche pas le cas d'un point de vue « fonctionnel ». C'est bien parce que la plupart des voies sont utiles et utilisées (avec toutes les nuisances que cela comporte), que les propriétaires décident de s'en réserver l'usage. Dans le cadre de projets publics, ou simplement afin de soigner la perméabilité de la trame locale, il est de nombreux cas où la réouverture de voies fermées ces dernières années aurait une utilité évidente. Limiter l'action publique aux cas les plus évidents et n'appelant pas de contestation, c'est courir le risque d'omettre nombre d'espaces essentiels dans le fonctionnement urbain.

Les critères sont donc clairs mais assez restrictifs. Les voies désignées sont celles où l'utilité publique est la plus évidente et dont le transfert nécessite un effort moindre. La délibération ne prend pas en compte le contexte ni même la potentialité de la fermeture résidentielle. Il est clair que la fermeture affecte la qualité de liaison d'une voie, il n'y a par exemple aucun sens à mesurer le trafic sur une voie fermée. Aussi, déduire de cette situation que la voie n'a aucune utilité est une tautologie, car c'est nier son potentiel fonctionnel en cas d'ouverture.

Avant d'observer les différents cas de figure ayant trait à l'intégration des voies (transfert consensuel, opposition publique ou refus des propriétaires), il semble nécessaire de déterminer comment les services communautaires ciblent les voies à transférer afin de comparer d'emblée

[467] De façon récurrente sur 90 points ou à la demande pour toute autre voie, le service de la circulation réalise des comptages routiers pouvant servir à évaluer l'importance d'une voie

[468] Si même un propriétaire se prononce contre le classement d'office, la procédure est bloquée, soit la voie est laissée ouverte et un arrêté préfectoral prononce le classement, soit la voie est fermée à la circulation publique et la procédure s'éteint d'elle-même

les intentions publiquement affichées et leur traduction pratique au sein de services responsables.

2.5.2 Une posture en retrait des services communautaires

Les critères d'intégration, aussi précis soient-ils, l'énonciation d'un *modus operandi* privilégié… répondent à la question du comment de la démarche d'intégration, mais pas au pourquoi. Une « politique » comprend en effet un premier élément verbalisé, un projet, puis vient la phase opérationnelle, avec des choix de mise en œuvre. Or, on peut se demander quelle est l'initiative, la marge de manœuvre de la Collectivité sur sa propre politique, ce qui est aussi un moyen d'en évaluer les effets. Cette analyse, aucun document officiel ne permet de la mener véritablement. Elle résulte d'une exploitation des archives de plusieurs services de la communauté urbaine ainsi que du traitement croisé de nombreux entretiens avec des acteurs directement engagés dans cette politique (élus, chefs de services…)

Un premier élément central est de déterminer d'où proviennent les demandes d'intégration. Celles-ci peuvent émaner des propriétaires mais aussi d'un acteur public ou parapublic autre que la communauté urbaine (ANRU[469], MRU[470], SEM[471], Ville de Marseille…). Enfin, au sein même de la communauté urbaine, tout service ou pôle peut, dans le cadre d'un projet public, suggérer le classement d'une voie. Logiquement, le service voirie est au centre de ce dispositif. Qu'il soit à l'initiative ou non de la démarche, ce dernier réceptionne l'ensemble des dossiers. Il émet un avis, négocie les modalités de transfert avec les propriétaires et met en œuvre *in fine* la procédure d'intégration. Il est donc sans surprise, un rouage essentiel de la politique de voirie communautaire.

> JD : « *J'avais quelques questions sur l'intégration des voies privées dans le domaine communautaire routier. Est-ce que cette démarche se fait en général à l'initiative de MPM qui aura par exemple ciblé des voies à enjeu puis démarché les propriétaires pour acquérir la voie au plus vite ou à l'inverse, est-ce que ce sont plutôt les résidents qui démarchent MPM pour prendre la gestion des voies ?*
>
> Technicien : *Ça marche dans les deux sens, on va avoir tout un panel de démarches qui sont à l'initiative de propriétaires, c'est lié essentiellement au PLU on va dire, c'est à dire qu'il y a des voies qui figurent au PLU et qui sont à réaliser, ça c'est dans le cadre de lotissements privés. Le 2ème point ce sont des voies ouvertes à la circulation depuis longtemps et privées dont les gens nous demandent l'intégration et puis après on a tout ce qui est réalisé par les aménageurs, donc là ce seront des voies de ZAC, certaines voies de la SOLEAM[472] où là les procédures sont peu différentes parce qu'au départ il y a la volonté d'organiser un espace général, il y a des principes par rapport aux voies publiques. On a aussi ce phénomène et là on va être plutôt de l'autre côté en ce qui concerne le MRU, la communauté urbaine peut être amenée à demander l'intégration de certaines voies dans le cadre de ces projets d'aménagement propres où l'on se rend compte qu'en fait la voie on doit la terminer mais il nous en manque un morceau, ce morceau est déjà aménagé et ça permet de terminer le maillage. Dans ce cadre du MRU du type ZUS, ANRU etc. où il y a des projets de réorganisation de l'espace et il y a donc des discussions autour de l'intégration dans le domaine public routier communautaire de certaines voies d'ensembles d'habitation pour pouvoir ouvrir ces ensembles sur l'extérieur, voilà en résumé ce qui se passe. Après je dirais qu'en termes de sollicitations il y a plus de sollicitations du côté privé que public, par contre en règle générale, le taux*

[469] Agence nationale de la rénovation urbaine
[470] Marseille Renouvellement urbain
[471] Société d'économie mixte
[472] Aménageur parapublic

de réponse favorable est inverse. Parce que quand nous désirons intégrer des voies cela veut dire qu'il y a un projet derrière et pas mal de choses qui ont déjà avancé. Dans d'autres cas ça va dépendre du type de voie, certaines répondent aux critères d'intégration, d'autres non, pour celles-là les réponses seront négatives. » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

La réponse se fait en deux temps. D'abord, notre interlocuteur liste l'ensemble des cas de figure possibles. Les demandes d'intégration des propriétaires s'appliquent sur deux types de voies différentes. D'abord les voies récentes, dont l'emprise inscrite au PLU[473] a été réalisée par un aménageur privé. C'est généralement ce dernier qui, une fois l'équipement fini, sollicite la communauté urbaine pour une intégration mais la démarche n'est pas systématique.

Le second type concerne des voies d'ensembles anciens, ouvertes à la circulation publique et dont les propriétaires réclament le transfert. Les voies réalisées par un aménageur public ou parapublic sont un cas spécifique puisque la réalisation de la voie est en maîtrise publique et répond à un projet d'ensemble[474]. Bien que des problèmes et litiges puissent intervenir entre entités (cf. chap. 6, 4), une solution est généralement trouvée en interne afin d'assurer *in fine* la gestion publique de l'équipement. Vient ensuite le cas des voies sollicitées non par les propriétaires, mais par la communauté urbaine, notamment des voies situées dans des ensembles d'habitation en difficulté. Dans le cadre de la politique de la Ville[475], la communauté urbaine, en tant que gestionnaire de la voirie peut être amenée à récupérer certaines voies (en assurant éventuellement un réaménagement) afin d'éviter de les soumettre à un nouveau processus de dégradation. Dans un second temps, après avoir listé l'ensemble des situations possibles, notre interlocuteur évalue dans quel sens vont généralement les demandes d'intégration. Il semble plus fréquent que les demandes émanent des propriétaires que de la Collectivité, celle-ci se réservant le droit d'y donner suite ou non. Cette posture assez passive est relativement proche de celle adoptée par la municipalité l'époque (cf. chap. 4, 6). De fait, il semble que la Collectivité n'engage que rarement une démarche *a priori*, pour cibler par exemple des voies prioritaires. Les critères d'intégration sont donc plus des éléments d'appréciation au cas par car qu'un véritable plan d'intégration ce que confirment autant nos observations que les témoignages récoltés au cours d'entretiens.

JD : « *Est-ce que parfois le service circulation par exemple, va vous faire parvenir une liste de cas où ont été ciblés des points noirs de circulation et sur lesquels vous allez devoir intervenir, en acquérant par exemple certaines voies ? Je veux dire est-ce qu'il y a une démarche de ciblage a priori des voies ?*

Technicien : *Non, ça ne marche pas comme ça, je vous le dis tout de suite. Le service circulation par exemple ne va pas me dire qu'il faut absolument intégrer la voie, il va plutôt m'interroger sur le statut et après la remontée va se faire beaucoup plus haut, au niveau de mon directeur ou de mon DGA[476]. Ce n'est pas le service circulation qui va me dire « allez il faut que tu acquières ça ». Ça marche dans les deux sens, on m'interroge pour régulariser une cession foncière quelque part, je vais demander au service circulation pour lui demander son avis, « est-ce que ça ne vaut pas le coup de faire remonter pour*

[473] *Via* notamment un emplacement réservé de voirie : article L. 151-41 du code de l'urbanisme
[474] Dans le cadre par exemple d'une ZAC qui est un périmètre de projet très défini. Le principal aménageur parapublic à Marseille est la SOLEAM, qui est une société à économie mixte
[475] Le GIP Marseille Rénovation Urbaine (MRU) pilote à Marseille la politique de renouvellement urbain voulue par l'Etat. Le financement est assuré conjointement par les bailleurs sociaux, les collectivités locales (Ville de Marseille, Communauté Urbaine, Région, Département) et l'ANRU.
[476] Directeurs généraux adjoints

modifier le PLU ? » Ça monte après à d'autres niveaux, ça suit son cours. » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

S'il semble normal que la décision d'intégrer les voies suive une chaîne hiérarchique avec arbitrage politique éventuel, il apparaît clairement qu'aucune démarche *a priori* n'est menée pour suggérer un plan d'intégration à l'initiative des pouvoirs publics. Ce plan n'est pas tenu de se baser sur des indicateurs complexes (mesures de trafic, analyse du réseau...) Le simple croisement visuel des données sur le statut et du plan de voirie[477] permettrait déjà de cibler nombre de voies dont l'intégration serait essentielle. La démarche s'apparente à une ébauche de réflexion stratégique, or nous verrons quels sont les obstacles qu'elle rencontre.

Une posture attentiste semble d'autant moins adaptée que le contexte a considérablement évolué, du point de vue notamment du rapport que les propriétaires entretiennent vis-à-vis des voies privées. Depuis quelques décennies maintenant, ces derniers tendent plus à en revendiquer la possession, notamment pour les fermer (cf. chap. 6, 2). Si l'attentisme municipal n'avait aucune conséquence pratique, les voies privées étant de toute manière entretenues et ouvertes, ce n'est désormais plus le cas. Attendre la démarche des propriétaires est donc à contre-courant de la tendance marquée à la privatisation. La multiplication des fermetures ou projets de fermetures impose un contexte d'urgence, qui ne semble pour l'instant pas avoir pénétré la politique communautaire, sauf de façon ponctuelle lorsque les problèmes apparaissent, c'est-à-dire déjà trop tard, ou presque (cf. chap. 6, 2.4.1).

Afin de mesurer la capacité d'initiative des services communautaires, nous avions soumis au cours du même entretien plusieurs cas concrets et demandé quelle était la position publique. Le cas de l'avenue Guy de Maupassant (8ème arr.) nous était apparu comme une entrée en matière intéressante. L'intérêt public de la voie étant évident, elle pourrait faire l'objet d'une demande d'intégration publique, la réponse s'était avérée surprenante.

Technicien : « *En tout cas, tant que ces gens ne nous solliciteront pas pour intégrer la voie, on ne bougera pas trop, ceci étant, c'est le genre d'endroit où je souhaiterais bien volontiers qu'ils nous demandent l'intégration. Malheureusement on est plutôt dans un secteur où la tendance est plutôt inverse. C'est un peu comme pour la voie centrale du Montriant[478], l'avenue Jean Bouin[479]… je mettrais tout mon savoir en œuvre pour convaincre les gens de nous laisser la voie. Après, on ne l'a pas ciblée avec une réservation PLU, les gens ne nous ont d'ailleurs pas interrogé dessus dès le début et c'est vrai qu'on ne pense pas que ces voies puissent être privées, mais c'est le cas.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

D'un côté, on reconnait le caractère prioritaire de la voie qui offre toutes les apparences d'un espace public. Son intégration n'a toutefois pas été ciblée en amont, *via* la pose d'un emplacement réservé[480], ce qui témoigne d'un manque évident d'anticipation et de planification stratégique. Techniquement, rien ne permettrait de bloquer sa fermeture si les

[477] Ainsi qu'éventuellement des équipements publics
[478] Traité en 1.1
[479] Voie faisant partie originellement du lotissement Barry, « échangée » contre une voie publique (cf. chap. 6, 3.2.2)
[480] L'emplacement réservé n'est opposable aux tiers qu'une fois la procédure d'enquête publique finalisée. Si l'intérêt public est dans certains cas difficile à établir, il semble ici plus évident. Le principal atout de ce dispositif est de matérialiser un espace sur les plans graphiques, ce qui donne une information aux propriétaires mais aussi aux autres services de la Collectivité. C'est donc à la fois un outil de communication interne et externe. En outre, l'emplacement réservé permet un contrôle accru (toute construction « contraire » à l'ER, telle qu'une fermeture est proscrite), ce qui constitue une sécurité supplémentaire

propriétaires la décidaient (ce qui a été le cas très récemment en 2017). Ce risque, ajouté au caractère essentiel de la voie, ne motive pour autant pas l'autorité publique à engager de son propre chef une procédure d'intégration. On s'en remet finalement à la bonne volonté des propriétaires dont on « aimerait bien » qu'ils se manifestent pour activer le classement de la voie. Dans le même temps, notre interlocuteur est conscient qu'il est peu probable que la demande intervienne, la tendance à Marseille étant désormais plus à la fermeture des voies qu'à leur classement. Le fait d'espérer une telle démarche de la part des propriétaires est d'ailleurs à contre-courant dans ce cas puisque de façon assez constante depuis les années 1970, les propriétaires sont farouchement opposés au transfert de la voie. Finalement, en l'absence de sollicitation, les services communautaires assument un immobilisme complet. Le récent projet de fermeture formulé par les propriétaires, nous fait même évoquer un certain « laisser-faire », finalement assez caractéristique du terrain marseillais. En résumé, la Collectivité est consciente de l'enjeu de cette voie et espère une sollicitation privée peu réaliste. On reconnaîtra toutefois qu'aucun dispositif normé ne permet de flécher la voie pour les services compétents, ce qui la rend peu visible, c'est d'ailleurs tout l'intérêt d'un emplacement réservé. Le second cas abordé avec notre interlocuteur est celui des voies créées dans le cadre de l'opération de la « Demeure des Accates » dans le quartier des Accates. Cette opération est traitée en détail en (cf. chap. 6, 2.3.2). Notons qu'un emplacement réservé de voirie a été réalisé par un aménageur privé dans le cadre d'une opération résidentielle du début des années 2000. En dépit d'une inscription de la liaison au PLU, celle-ci n'est pas acquise par les services communautaires, elle est même en partie fermée[481].

Planche 29 La rue E. H. Gouin, le destin compliqué d'une voie à vocation publique réalisée par un aménageur privé

Photo 29-1 Le croisement de la rue E. H. Gouin et du chemin de Saint-Menet aux Accates (2014)
Photo 29-2 Le croisement de la rue E. H. Gouin et du chemin de Saint-Menet aux Accates (2017)
Source : Google street view

[481] L'entrée de la rue Etienne Henri Gouin a même été bloquée en 2013 par des barrières en béton, sans doute posées à l'initiative de la Communauté Urbaine

Technicien : « *Si personne ne vient nous chercher on ne va rien faire, là vous nous mettez le nez dessus mais des cas comme ça vous en avez de partout, si personne ne nous interpelle, il n'y a aucune raison que l'on bouge, on ne sait pas que ça existe. On bouge quand on sait que ça existe.*

JD : *Pourquoi des barrières en béton ont été posées à votre avis ?*

Technicien : *Je ne sais pas, il faudrait interroger le service de sécurité de la voirie qui gère ce genre de chose, vous me dites qu'il y a des barrières là-dessus ? Effectivement on les voit sur la photo aérienne… je ne sais pas… peut-être parce que les gens ne veulent pas que l'on utilise leur voie pour mailler.*

JD : *Donc les gens sollicitent la communauté urbaine pour ce genre d'action ?*

Technicien : *Oui, parce que la voie n'est pas régularisée, parce qu'on ne veut pas en entendre parler, parce que, parce que... enfin bon, moi j'aurais bien aimé être interrogé, j'aurais répondu que ça figure au PLU et que ça devrait être régularisé, à l'évidence ça ne s'est pas passé comme ça…*

[…]

JD : *Et vous en avez beaucoup des cas comme celui des engagements de cessions, parfois matérialisés sous forme d'emplacements réservés sur des projets datant de ces 10 dernières années ?*

Technicien : *Bien sûr*

JD : *Et combien sur ce chiffre sont effectivement intégrés ?*

Technicien : *Très peu, on a quelques demandes de régularisation et là on saisit la DUF*[482] *pour qu'ils régularisent le foncier, mais on a beaucoup d'endroits où les gens ne nous contactent pas.*

JD : *Donc il y a bien plus d'engagements de cessions que de cessions réelles ?*

Technicien : *Très clairement oui et c'est bien malheureux*

JD : *Et ici en l'occurrence comment ça va se passer ?*

Technicien : *Eh bien ici ça va pourrir un petit moment, les gens vont saisir la Collectivité en nous demandant pourquoi on n'entretient pas cette voie, nous on va leur répondre « attendez, vous savez, elle n'est pas à nous, elle n'est pas à vous non plus d'ailleurs, est-ce que vous avez monté une ASL pour la gérer ? Non ? » On va devoir chercher les ayants droits pour pouvoir avancer là-dessus mais tant que ça ne sera pas régularisé on n'entretient pas.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Bien qu'un emplacement réservé ait été posé, les services communautaires ne prennent pas toujours l'initiative d'activer le transfert de l'équipement. Il était même surprenant au cours de l'entretien d'observer que la mention de l'emplacement réservé et même d'une fermeture, était presque une surprise. Les gestionnaires publics de la voirie se succèdent mais il semble que les mêmes logiques soient à l'œuvre. L'emplacement réservé au PLU est une évolution réglementaire par rapport au milieu du siècle dernier, il devrait permettre un meilleur fléchage des projets de voirie publics. Ce n'est visiblement pas le cas ici puisque l'emplacement réservé n'empêche pas l'oubli du transfert en cours de route. Cette situation témoigne d'un manque de communication évident entre les services, notamment ceux qui planifient l'emplacement

[482] Direction en charge des questions foncières

réservé[483] et ceux qui sont supposés activer le transfert effectif de la voie, ce qui produit d'ailleurs parfois des frictions en interne (cf. chap. 6, 3.6.2).

Aussi surprenante que la démarche puisse paraître, on attend généralement que l'aménageur privé ou les propriétaires prennent attache avec la Collectivité. S'ils n'effectuent pas la démarche, la voie peut rester privée et même fermer. Le fait d'ailleurs que la communauté urbaine refuse par principe tout entretien, même pour de tels équipements peut constituer une incitation claire à fermer si le transfert tarde à se dessiner. Ces cas sont connus des services, mais leur nombre très important à Marseille rend leur traitement difficile. Dans tous les cas, aucune démarche a priori, ***aucun recensement n'est effectué en amont*** *pour activer des transferts, pourtant ciblés par des réservations au PLU. D'un point de vue extérieur, cette* ***posture distanciée*** *semble difficile à concevoir, pourtant, plusieurs facteurs d'ordre « internes » permettent de mieux la comprendre.*

2.5.3 Les entraves internes à la politique d'intégration des voies

L'immersion plus d'un mois au sein du service de la voirie communautaire nous a permis d'observer certaines problématiques et notamment un sous-effectif récurrent, à rapporter à la masse importante de cas à gérer. Rappelons que le service est compétent sur un périmètre de 18 communes[484], dont Marseille[485]. De l'aveu du propre responsable, le service est cantonné à un rôle de « pompier », gérant surtout les urgences. Y compris lorsque les propriétaires prennent attache, il est matériellement difficile d'y donner suite. Il est logique de penser que si les problèmes présents concentrent l'essentiel de l'attention, toute dimension prospective, toute planification stratégique se trouvera naturellement mise de côté.

> JD : « *Si ça vous intéresse je peux vous faire remonter des cas avec des problématiques de statut telles que nous les avons vues.*
>
> Technicien : *Dans l'absolu oui, c'est intéressant, c'est même comme ça qu'on devrait agir si on voulait bien faire. Mais je vais être honnête avec vous, on a déjà du mal à gérer le tout-venant, l'urgent, donc vous imaginez… c'est malheureux, on est obligés d'attendre que les choses nous « pètent au nez » (sic), c'est comme ça… non, très franchement on a du mal. Regardez le personnel de certains services gestionnaires, ils doivent être à moins deux moins trois en effectif, je suis dans le même cas. Je suis actuellement à 5 mois de retard sur les courriers, il y a une personne qui est partie à la retraite depuis 1 an et qui n'a pas été remplacée, d'autres sont en arrêt maladie, en termes de personnel… Donc les ressources vives sont utilisées pour le traitement de l'existant et des urgences, le côté prospectif fait partie malheureusement des laissés pour compte car on n'a matériellement pas le temps de se pencher sur le problème. Il faudrait une remise à plat bien sûr, par exemple clarifier le statut de certaines voies réputées publiques mais qui en fait ne le sont pas, ça éviterait de se retrouver avec des « surprises », qui est en fait ce qu'on vit tous les jours. Mais pour ça il faut vérifier les originaux de propriété, vous vérifiez un certain nombre de choses et puis après vous faites des avenants. Il y a des débuts de travaux qui ont été faits mais on n'a pas eu les moyens de formaliser ce genre de chose. A un moment je vous dis, il y a un principe de réalité qui intervient.* » (communauté urbaine MPM – service voirie – 26/03/2015)
>
> Technicien : « *On se rend compte finalement que les services purement techniques ne réagissent principalement que quand ils rencontrent des problèmes, pour des raisons diverses de manque de*

[483] Dans ce cas l'emplacement réservé est assez ancien et date même de l'époque de la gestion municipale, mais des services, notamment en charge des déplacements ou de la planification urbaine peuvent lui attacher un certain intérêt, lié à leur analyse territoriale

[484] 604 km²

[485] 240 km²

budget, de personnel... ils n'anticipent pas vraiment les problèmes. C'est un peu comme un ménage voyez-vous, il a tendance à faire face aux dépenses du quotidien et épargne de moins en moins. » (Ville de Marseille – direction du développement urbain – 13/01/2015)

Certains services tels que la voirie (le cas est loin d'être isolé), ont de grandes difficultés à mener à bien leur mission, ce qui a des effets concrets sur l'efficience de la politique de classement des voies. Les élus réunis en commissions prennent *in fine* la décision de classer une voie mais cette décision se base sur l'avis et l'analyse en amont des services techniques. Si cette dernière est absente, les cas ne remontent pas efficacement, d'où la persistance de nombreuses situations irrégulières (voies importantes conservant leur statut privé) débouchant de plus en plus sur une fermeture presque « irréversible ». Ce déficit d'ordre humain n'est pas un élément anecdotique, il traduit un certain manque de volonté politique.

Technicien : « *Il y a quand même des choses qui se font, il y a le PDU, le PLU… mais on est toujours à gérer le socle ancien et ce socle ancien, on a vraiment du mal pour arriver à avancer dessus. Paris ou Lyon peuvent avoir localement ce genre de problème mais chez nous c'est décuplé. Paris il y a par exemple eu une campagne de classement de quatre cents voies privées, cent personnes mises dessus pendant deux ans, il y a eu une analyse de faite par rapport aux propriétaires, certains voulaient transférer, d'autres pas et la ville de Paris a mis les moyens pour régler le problème. Le souci c'est qu'ici à Marseille en termes de budget on est beaucoup plus contraints* » (Réunion communauté urbaine MPM – multiple – 01/02/2017)

La plupart des grandes villes françaises ont de longue date réglé le problème du statut de leurs voies urbaines. Il est commun qu'elles aient engagé une démarche partant du ciblage des voies privées les plus essentielles jusqu'à leur classement effectif. Une telle action nécessite toutefois des moyens humains et financiers qui n'ont manifestement jamais été mis en œuvre à Marseille. Ces moyens sont même si déficients qu'ils rendent difficile même le suivi le plus élémentaire d'espaces pourtant réservés au PLU. Cette problématique du manque de moyen est amplifiée par le nombre considérable de cas anciens à traiter, ce fameux « socle ancien » de voies de statut privé ou à clarifier, servant de base à la dynamique de fermeture. Le manque de moyens humains, financiers… associé à la multiplication de ces obstacles nouveaux (revendications habitantes, interrogations sur le statut des voies…) réduisent les services compétents à une quasi-impuissance.

Technicien : « *Je vais vous donner un exemple, on a eu un arrêt du conseil d'Etat*[486] *qui a rendu MPM responsable du pluvial*[487]*. Quand on voit que les communes n'ont pas fait leur travail sur le pluvial depuis vingt ou trente ans et que maintenant ça nous incombe. Logiquement on arrête de faire autre chose que du pluvial pour les quinze ou vingt prochaines années. Donc on va nous faire supporter l'incurie des communes sur le pluvial depuis la nuit des temps, sachant que dans vingt ans tout le monde aura oublié que c'était les communes qui n'avaient pas fait leur travail. Sachant aussi qu'au niveau des normes, c'était plus facile de faire quelque chose il y a vingt ans que maintenant.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Ce passage révèle un certain état d'esprit. Rien que sur cette thématique du pluvial, souffrant comme les autres de nombreuses approximations, les services compétents pourraient être mobilisés à plein temps pendant plusieurs années, ce qui donne une idée des problèmes

[486] CE, 4 décembre 2013, communauté urbaine Marseille Provence Métropole, n° 349614

[487] La gestion des eaux pluviales et de ruissellement (avec tous les équipements qui lui sont liés) une compétence traditionnelle des communes (Article L2226-1 du CGCT) pouvant être transférée aux intercommunalités

rencontrés au quotidien. De façon plus générale, mettre fin au flou considérable que la municipalité a toléré et assumé pendant des décennies sur les voies, nécessiterait l'emploi de moyens massifs.

La problématique n'est donc pas celle des choix et du positionnement de principe des services communautaires que de leur capacité matérielle à mener leur mission à bien. ***Par nécessité, plus que de façon planifiée****, les services gestionnaires adoptent une* ***posture attentiste****.*

2.5.4 Les voies privées ouvertes à la circulation, des cas négligés ?

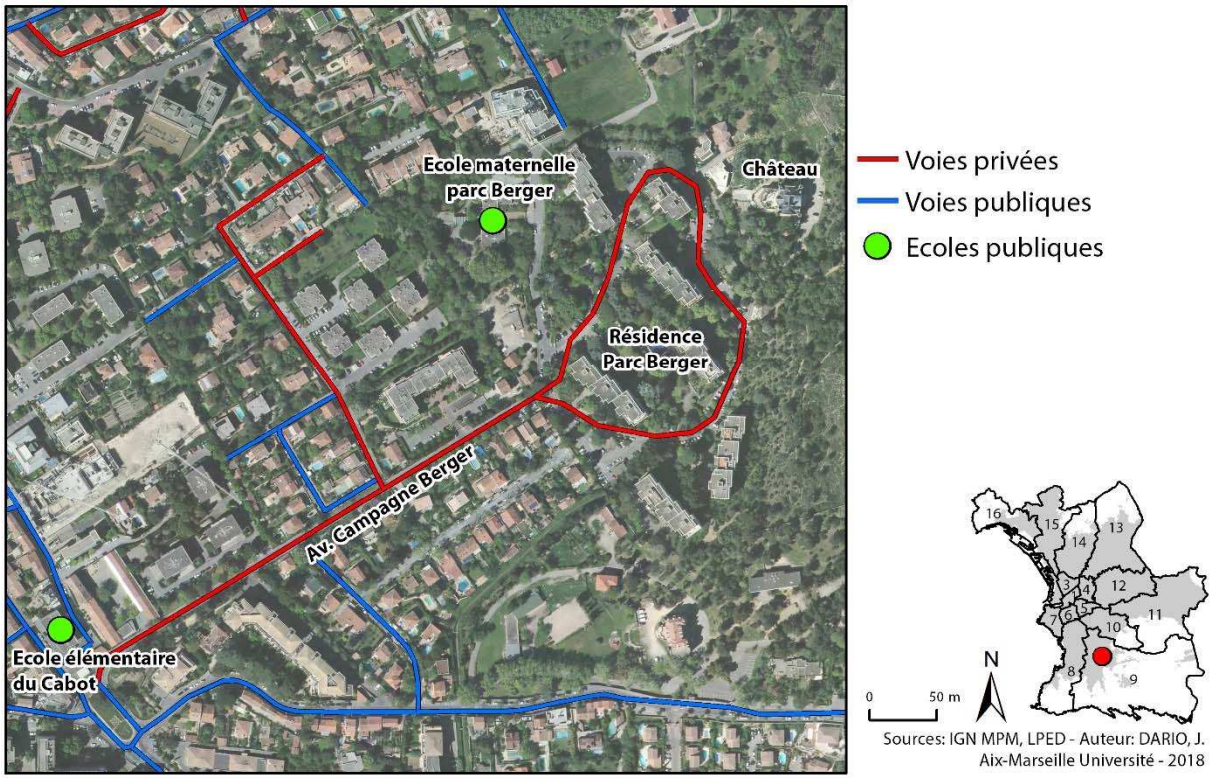
La difficulté des services de la Collectivité à prendre l'initiative, le cas des voies privées ouvertes à la circulation publique l'illustre particulièrement. Ces dernières font l'objet d'une mention spéciale dans la base du filaire des voies de MPM (cf. chap. 2, 1.2). Ces mentions sont très rares dans la base mais désignent généralement des voies ciblées en amont par les services communautaires comme un enjeu[488]. Leur statut privé est bien connu mais du fait qu'elles desservent des équipements publics et / ou reçoivent un important trafic, elles font l'objet d'une vigilance accrue. Ces voies sont tout particulièrement ciblées par la délibération du 27 Juin 2003[489], à la fois privées mais ouvertes et supportant depuis leur création un important trafic. Leurs caractéristiques devraient donc en faire des espaces d'intervention prioritaires. Depuis le transfert de compétence de 2002, l'ensemble des voies privées ne reçoit plus aucune subvention ou intervention directe de la collectivité pour assurer leur entretien. Sur ces voies plus que pour les autres, l'abandon du soutien public va à contre-courant de leur vocation. Le trafic et les nuisances générées tendent à augmenter avec le développement de la ville, pour autant la gestion est désormais entièrement privée. Le transfert apparaît comme l'option la plus profitable, or nous allons voir qu'il ne se réalise pas de façon automatique.

[488] Cette démarche *a priori*, que nous présentions comme notoirement absente existe de façon très ponctuelle et sur des cas où une problématique de gestion est apparue, d'où le référencement par les services communautaires
[489] Voir note n°339

2.5.4.a L'ouverture des voies privées sous tension – le cas de l'avenue de la campagne Berger

Pour de multiples raisons, le transfert de la plupart des voies privées ouvertes à la circulation publique n'est pas mis en œuvre. Ces voies sont pourtant en théorie ciblées par la (nouvelle) politique d'intégration communautaire. Plus que jamais, les intentions semblent en décalage avec la réalité.

Situation de l'avenue de la Campagne Berger (Le Cabot - 9e arr.)



Carte 101 Situation de l'avenue Campagne Berger

Le périmètre de la Campagne Berger est originellement une vaste propriété bastidaire des quartiers sud, surplombée par un château. L'avenue campagne Berger menant originellement à cette vaste résidence datant du début du 19ème siècle[490] a été entièrement reprise par la société aménageant la résidence du parc Berger au milieu des années 1970. De fait, l'emprise de la voie appartient toujours à la « SCI de l'avenue Berger ». La voie desserte deux écoles publiques (l'école élémentaire du Cabot et la maternelle du parc Berger) et fait l'objet d'une attention soutenue dans le cadre des projets publics dans la zone.

[490] Le château avait été construit pour le banquier Victor-Prosper Maurel

Extrait d'archives[491] – L'intérêt de l'avenue campagne Berger (2009-2010)

1/ L'intégration recommandée par la mairie de secteur[492]

« *Mon attention est attirée par monsieur X, sur la situation ubuesque dans laquelle il se débat pour tenter d'obtenir une numérotation pour son futur domicile situé avenue Campagne Berger 9ème arr.* […] *La voie bénéficie de tous les équipements publics d'éclairage et de voirie.* […] *C'est pourquoi dans un souci de régularisation de la situation de l'avenue Campagne Berger et de son prolongement, je souhaiterais qu'il soit vérifié que cette voie soit bien intégrée dans la voirie communautaire et le cas échéant, que le nécessaire soit réalisé auprès des hypothèques et du cadastre ou a contrario que la procédure de classement de cette voie soit lancée.* »

2/ L'intérêt de la voie reconnue par les services communautaires[493]

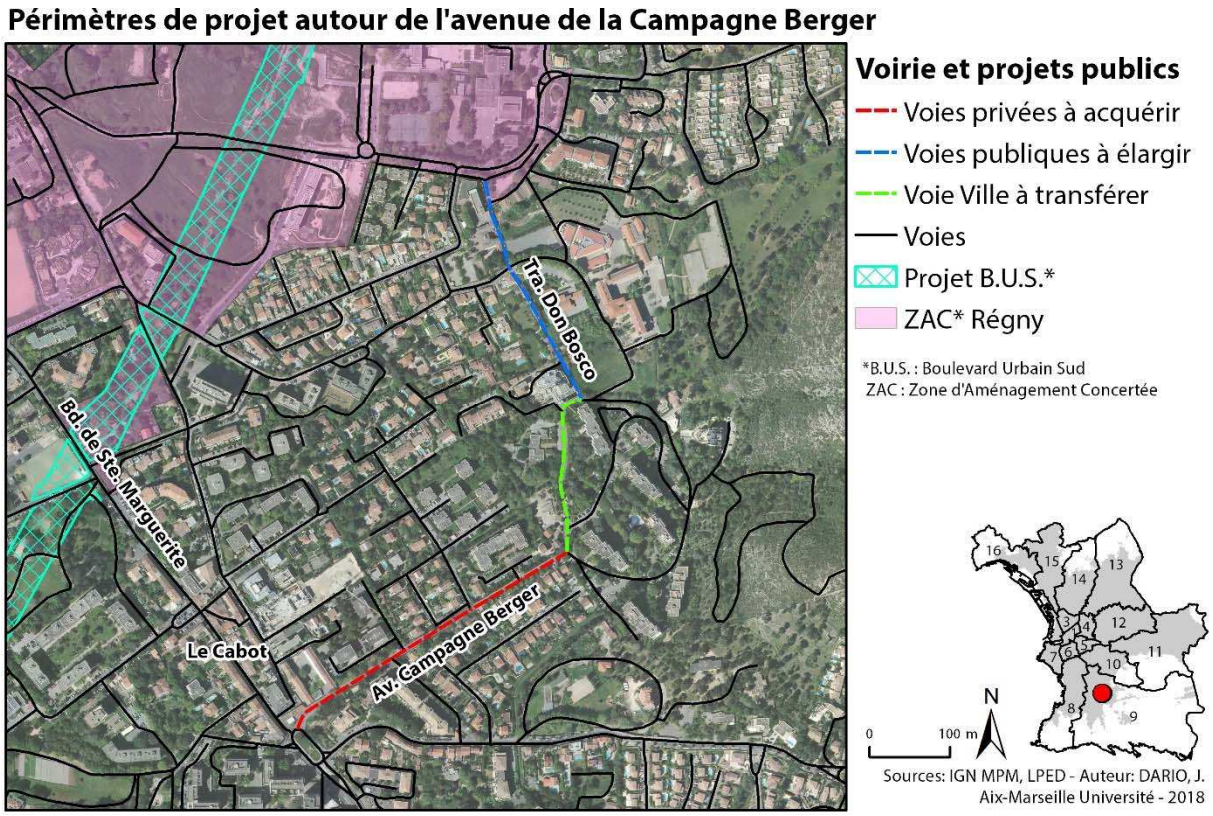
« *La configuration de l'avenue campagne Berger, son utilisation et sa perception en font un élément naturel de la voie publique, dont l'intégration serait à régulariser*. »

3/ La mise à disposition municipale du tracé en continuité de l'avenue Campagne Berger[494]

« *Par la présente, je vous informe que la Direction de la Stratégie Immobilière et du Patrimoine est favorable au transfert de propriété au profit de la CUMPM, du tronçon de voie appartenant aujourd'hui à la Ville de Marseille.* »

Des mails internes soulignent l'importance de l'avenue Campagne Berger pour créer une liaison avec la traverse Don Bosco et ainsi améliorer le maillage du quartier dans la perspective de l'aménagement de la future ZAC Régny et sur une temporalité plus étirée, celui du Boulevard Urbain sud. L'ensemble des services techniques de la communauté urbaine confirment leur intérêt pour l'avenue qui bénéficie par ailleurs d'un emplacement réservé pour élargissement. Une certaine synergie est même observable, la direction de la circulation par exemple fournit une analyse confirmant l'intérêt de la voie (doc n°2). De son côté la Ville de Marseille et notamment la direction de l'Action foncière et du Patrimoine confirment des éléments relatifs à la propriété (privée) de l'emprise de l'Avenue Campagne Berger. En outre, une partie de la liaison à créer se trouve sur une parcelle appartenant à la Ville (mention « *Voie Ville à transférer* » sur la carte 102), que cette dernière propose de transférer à la communauté urbaine (doc n°3). Ce cas offre un exemple intéressant et un peu à contre-courant de ce que nous avancions sur le défaut de planification stratégique. Au contraire, on observe ici une remontée de l'information depuis l'échelle micro (habitants relayant le problème aux mairies de secteur) jusqu'aux services compétents qui intègrent le transfert dans une perspective de projet plus large.

[491] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[492] 30 Avril 2009 – ref. n°09/152 – courrier de Lionel Royer-Perreaut, maire des 9ème – 10ème arr. à Eugène Caselli, président de la communauté urbaine MPM
[493] 22 octobre 2009 – ref. n°0903097 – courrier du service circulation (communauté urbaine MPM) au service voirie (communauté urbaine MPM)
[494] 8 Juillet 2010 – ref. n°07602D – courrier de la directrice du service stratégie immobilière et patrimoine, (Ville de Marseille) au DGA pôle aménagement espace (communauté urbaine MPM)



Carte 102 Périmètres de projet autour de l'avenue de la Campagne Berger

Pourtant certains problèmes sont bien visibles. D'abord, il semblerait que le transfert n'ait pas été mené. L'observation de sources cadastrales récentes (2015 et 2016) confirme que l'emprise de la voie n'a pas été versée dans le domaine public. Certes les délais de mise à jour sont généralement d'un an voire deux pour une parcelle. Il est aussi possible que le cadastre n'ait pas été mis au courant de l'opération si elle existe, ce qui reste peu probable puisque les services techniques réalisent désormais les procédures dans leur totalité avec publicité foncière à la clé. L'affaire datant de 2010, il semble en toute probabilité que la voie n'ait pas été transférée. En outre, aucun élément nouveau n'ayant été versé dans le dossier lorsque nous l'avons consulté sur site (2016) et sur la base de courriers internes archivés sur l'intranet, l'affaire est actuellement en suspens. Cette attente est problématique dans la mesure où plus aucune intervention publique n'est assurée sur la voie. Rien n'empêche donc les propriétaires d'en fermer l'accès en dépit de son intérêt et des projets publics qui y sont attachés. Naturellement, en cas de fermeture, l'ensemble des réflexions avancées dans les divers échanges servirait de base à une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. Il ne s'agirait toutefois plus d'un simple transfert d'office, basé sur le consentement des propriétaires, à la fois peu coûteux sur le plan financier (car à titre gratuit) mais aussi humain (simple enquête publique, à la différence de l'expropriation, plus lourde et aléatoire). Il y a donc une incompatibilité entre le temps relativement long que prend le transfert et l'absence d'entretien qui enjoint clairement les propriétaires à fermer. En supportant un trafic important avec des fonctions de desserte importantes, l'avenue campagne Berger se dégrade plus vite qu'une impasse privée. L'abandon de l'entretien public est donc contre-productif dans de tels cas.

JD : « *Et sur l'avenue de la campagne Berger ?*

Technicien : *C'est le bazar, comme sur l'avenue Maupassant. Il y a un projet de liaison à travers la grande propriété pour raccrocher sur un autre boulevard mais ce sont des choses qui mettront excessivement longtemps avant d'être négociées parce que l'on est dans des zones où les gens ne sont pas vraiment ouverts à l'idée de laisser tout le monde circuler librement.*

JD : *Et pour la cession sans soulte ?*

Technicien : *On n'en est même plus au stade de l'acquérir gratuitement, on a des blocages qui sont sur le principe même de la cession, même à prix négocié. Les gens comme tout un chacun, veulent pouvoir circuler très rapidement d'un point A à un point B mais de préférence il ne faut pas que les voitures passent devant chez eux, c'est très classique. C'est les mêmes qui vont râler* (sic) *parce qu'ils n'arrivent pas à circuler et qui s'opposent à vous quand vous leur dites qu'il faut faire un maillage par là.*

JD : *Donc ça reste pour l'instant privé et les propriétaires ne veulent pas céder la voie ?*

Technicien : *C'est toujours pareil on a besoin de l'accord de l'ASL mais je n'ai pas reçu grand-chose d'eux.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 26/03/2015)

Bien que la voie fasse l'objet d'une réflexion publique, la réalisation effective du projet semble plus aléatoire. Malgré les sollicitations publiques, l'accord des propriétaires est apparemment difficile à obtenir (bien qu'aucun refus clair n'ait pour l'instant été émis). Aussi, l'option visant à attendre que les propriétaires des voies ouvertes se rapprochent de la Collectivité n'est clairement pas viable. Même dans le cas où la puissance publique prend directement attache et motive un projet, on note de nombreuses réticences. Un blocage même minime peut donc étendre l'affaire, qui court alors le risque de passer au second plan. Le principal problème réside dans le nombre très important de ces cas à Marseille. La masse de cas à traiter, rapportée aux moyens humains et financiers limités des services, explique pourquoi ces affaires tendent généralement à s'enliser.

Contrairement à l'esprit défendu dans la « nouvelle » politique de voirie communautaire, l'intégration des anciennes voies privées, y compris lorsque leur utilité est avérée, est loin de s'effectuer automatiquement. L'action publique semble condamnée au manque de continuité ou à la lenteur d'exécution. Il y a clairement un ***décalage*** *entre les* ***intentions affichées*** *et* ***l'application de terrain****. Plus que jamais* ***l'ancien socle de voies privées*** *semble difficile à solder.*

2.5.4.b La fin de l'intéressement à l'ouverture ? Le cas du boulevard des Alisiers

En interrompant tout « intéressement » à l'ouverture tout en n'activant pas le transfert, la communauté urbaine met en tension le cas des voies privées d'utilité générale. C'est une des raisons expliquant la multiplication des fermetures résidentielles au tournant des années 2000.

Dans ce cas évoqué 7.2.2 nous avions vu que la voie était restée privée depuis sa création dans les années 1970. Toutefois, de par la présence de plusieurs équipements publics à son extrémité, la Ville avait consenti un entretien régulier mais hors de toute convention cadrée (accord oral). Au début des années 2000, la communauté urbaine revient sur les accords passés par la Ville et presque automatiquement, les propriétaires de la voie, par l'entremise de leur syndic projettent en 2003 de fermer la voie.

Extrait d'archives[495] – Un plan d'action public pour empêcher la fermeture du boulevard des Alisiers ?[496] (2006)

« *Je vous informe que les services communautaires, à mon instigation, ont dès début 2003, pris l'attache des propriétaires riverains afin de procéder à l'acquisition des terrains concernés. Ces demandes d'acquisition n'ont pu aboutir, notamment à cause de la copropriété des Roches d'Or qui refuse l'intégration au domaine public et fait mention d'accords verbaux avec la Ville pour classer cette voie dans les voies privées ouvertes à la circulation publique, avec comme contrepartie la prise en charge de l'entretien de cette voie par la Ville de Marseille.*

La compétence voirie a désormais été transférée à Marseille Provence Métropole, qui n'est pas habilitée à intervenir sur le domaine privé. Compte tenu de la nécessité de la desserte de la crèche du Cabot et du collège Sylvain Menu, je propose, si vous en êtes d'accord, de réitérer la demande d'acquisition des terrains auprès des propriétaires riverains dans le cadre d'une acquisition amiable. Si la réponse est toujours négative, je chargerai alors les services communautaires de lancer la procédure d'expropriation des propriétaires, ce qui nécessitera une enquête publique dont l'utilité publique pourrait être basée sur l'accès à la crèche et au collège. L'autre alternative consiste à laisser perdurer cet état de fait, mais je me dois de vous préciser, que dans ce cas, rien n'interdirait aux propriétaires riverains de fermer cette voie. »

Plusieurs éléments importants ressortent de cet échange. D'abord, l'abandon de l'entretien apparaît comme un élément décisif dans la décision de fermer des propriétaires, l'enchaînement temporel ne laisse que peu de doutes. L'arrangement entre la municipalité et les propriétaires prenant fin, ces derniers envisagent rapidement la possibilité de fermer la voie. Notons toutefois une certaine cohérence dans la posture communautaire. Le principe de l'entretien des voies privées étant abandonné on envisage alors soit de les intégrer, soit d'assumer leur caractère privatif. Dans ce cas, la présence d'équipements publics a joué un rôle déterminant en faveur de l'intégration, qui selon nos dernières informations n'a toujours pas été finalisée. La fin du courrier souligne d'ailleurs le danger que fait peser une éventuelle fermeture.

*La **lenteur** avec laquelle s'effectue l'intégration des anciennes voies privées, associée à **l'absence (voulue) d'entretien** public des voies **enjoint indirectement à une fermeture**. On peut craindre les conséquences d'une fermeture généralisée de voies d'utilité publique.*

[495] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[496] 3 Juillet 2006 – sans ref. – courrier du président de la commission voirie (communauté urbaine MPM) à Guy Teissier, maire des 9ème et 10ème arrondissements

Conclusion du chapitre 5

La gestion publique des voies a clairement été redéfinie lors de l'apparition de la communauté urbaine. Il s'agissait de ne pas reproduire les arrangements communs de l'époque municipale (entretien informel, dispense de services divers…) tout en définissant les espaces à intégrer. Cette posture a eu des conséquences directes sur l'entretien des voies privées mais avec un certain retard sur d'autres postes (éclairage, ramassage des ordures…). Rappelons que ces problèmes concernent davantage les anciennes voies privées que les nouveaux ensembles où la limite entre espace public et privé est mieux définie. Mais les effets de cette politique sont à discuter puisque la clarification de la posture n'a pas été accompagnée, loin s'en faut, d'une remise à plat des statuts de voirie et encore moins d'une campagne de classement définie dans son ensemble. Les critères d'intégration ne sont pas tant l'annonce d'une politique qu'un mode d'emploi au cas par cas. Le sort de nombreux espaces de droit privé mais d'usage public reste en suspens, ce qui dans le contexte actuel a des conséquences sur leur ouverture à la circulation.

Par ailleurs, nous avons montré au début de ce chapitre la poursuite de certaines logiques dans la production de l'urbain, notamment l'absence de plan d'ensemble, paradoxale d'ailleurs car il est désormais fréquent que les voies à créer fassent justement l'objet d'emplacements réservés au plan local d'urbanisme. Le recours aux aménageurs privés pour les réaliser, associé au défaut de contrôle, l'absence de cadrage clair (ne serait-ce qu'à travers un partenariat public privé contractualisé) conduit à certaines apories. Que les projets concernent des espaces ultralocalisés ou des secteurs entiers, ce que nous mettons en lumière est l'illusion du contrôle.

Dès lors, la pertinence de cette rupture, ou plutôt, de cette « semi-rupture » est à discuter. La gestion municipale était certes marquée par l'informalité des pratiques et une culture de l'arrangement. Celle-ci était en définitive adaptée au socle très disparate de la limite public / privé des voies. Sachant que l'intégration des voies intra-urbaines n'avait pas été menée jusqu'au bout, l'entretien ponctuel des parties privées associée à la dispense de services publics divers (éclairage, ramassage des ordures…) agissait comme un intéressement à l'ouverture. En se basant sur le même socle et sans une politique d'intégration conséquente, il y a donc rupture de cet équilibre. Des cas tels que celui du boulevard des Alisiers témoignent d'ailleurs de la fragilité de ces arrangements et des effets contraires de la posture communautaire. Paradoxalement, le désir de clarification produit plus de confusion. Ce processus fait penser, toutes choses égales par ailleurs, aux politiques de normalisation administrative, économique… imposée par des grands organismes (FMI, Banque Mondiale…) à certains pays des suds provoquant une désorganisation de « l'écosystème » local (DORIER-APPRILL & JAGLIN, 2002). Si la volonté d'apporter plus de clarté dans certaines pratiques peut se concevoir, encore faut-il que le « socle » (social, administratif, politique…) y soit favorable. Or dans le cas de Marseille, le legs de statuts privés de voirie est à ce point considérable qu'il rend illusoire tout essai de normalisation, du moins, tant qu'il n'aura pas fait l'objet d'une remise à plat conséquente (vérification du statut « réel » des voies, campagnes de classement et analyse d'ensemble). Rappelons que de nombreuses voies privées desservent des équipements publics. Dans ces cas plus que pour les autres, l'abandon de toute intervention publique est contre-productif si un classement n'est pas activé dans le même temps. Afin de mesurer l'évolution concrète du statut des voies urbaines à Marseille nous avons évalué la posture de gestion des services communautaires, des intentions affichées à leur traduction dans les faits.

CHAPITRE 6

UNE GOUVERNANCE DES VOIES COMPLEXIFIEE, ENTRE INTEGRATION PUBLIQUE INCOMPLETE ET TENDANCE A LA FERMETURE RESIDENTIELLE

Introduction du chapitre 6

La répartition espace public / espace privé, résulte nécessairement d'un jeu d'acteurs. Une délimitation floue des limites d'une voie témoigne d'erreurs, d'oublis, ou d'un manque de continuité de l'action publique. Le fait qu'une voie demeure privée peut traduire une opposition des propriétaires, un refus de la Collectivité ou un manque d'intérêt manifeste des deux et l'objectif pour nous est de déterminer des tendances dans ces rapports complexes et changeants. Si un certain équilibre et une répartition des rôles étaient observables du temps de la gestion municipale, une série de facteurs a profondément modifié la situation au cours des quinze, vingt dernières années.

Le passage à la gestion communautaire en 2000 marque l'évolution vers de nouveaux rapports et une diversification des acteurs publics responsables de l'aménagement. Alors que la municipalité était seule à gérer l'ensemble des compétences, elles se répartissent désormais sur deux entités distinctes. Nous verrons que leur action supposée en synergie n'est pas exempte de contradictions. D'autre part, la période marque l'essor de la fermeture résidentielle. Dans quelle mesure ces éléments nouveaux recomposent ou pérennisent certains comportements de gestion et *in fine* quelles sont les répercussions sur le statut des voies ? Si l'on s'attache aux acteurs, dans la perspective d'une analyse de la gouvernance urbaine, certains apparaissent (EPCI), d'autres évoluent dans leur rôle respectif (municipalité, associations de propriétaires). Les voies sont un objet central, un enjeu pour des acteurs aux buts parfois convergents, mais plus souvent antagonistes. Nous verrons que certains fonctionnements, comportements, se reproduisent de façon surprenante (production privée de la ville, refus public des intégrations de voie…) alors que d'autres évoluent (retour en force des associations de propriétaires…) C'est dans cette perspective d'analyse des continuités et des ruptures que nous situons notre travail.

Pour mesurer les évolutions liées au statut des voies, nous avons regroupé nos cas en « types ». Il y a d'une part ceux où la politique d'intégration fonctionne, traduisant une certaine convergence, mais ces situations sont finalement moins fréquentes que les autres. On observe surtout une tendance marquée des associations de propriétaires à conserver les voies privées, donnant corps à la dynamique de fermeture (cf. chap. 6, 2). Nous verrons ensuite que les refus

d'intégration publics sont tout aussi fréquents (cf. chap. 6, 3). Enfin, il semble que de nombreux blocages résultent de difficultés liées au partage de compétences entre Ville et communauté urbaine (cf. chap. 6, 4). L'ensemble de ces situations a un impact considérable sur l'évolution du statut des voies à Marseille, notamment ce « socle ancien » de voies destinées à une intégration, restées privées.

1. La convergence entre propriétaires et Collectivité, lorsque la politique de voirie fonctionne à plein

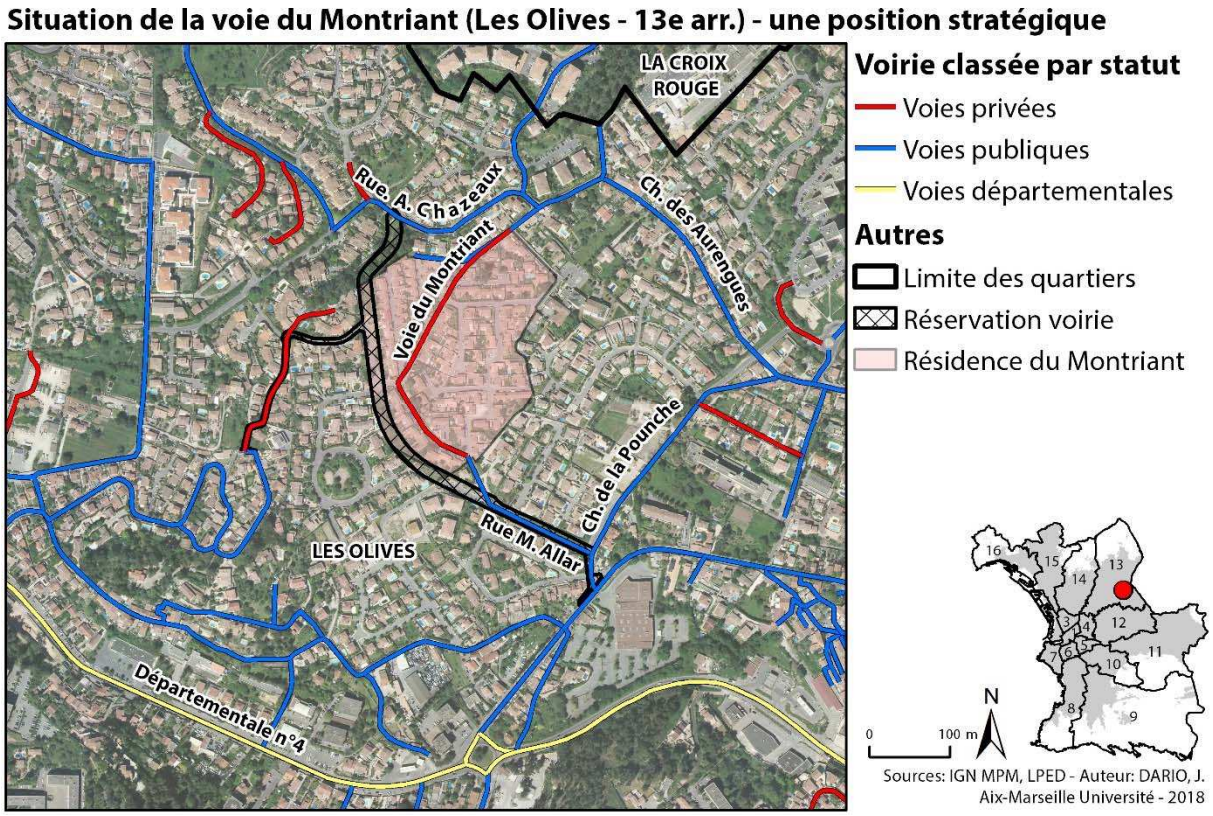
Bien que les cas soient plutôt rares, il arrive que les associations de propriétaires et Collectivité partagent la même position sur le devenir de certaines voies. Il s'agit souvent de voies privées faisant partie d'ensembles résidentiels anciens dont les propriétaires n'ont jamais remis en cause l'ouverture générale. S'il arrive que la communauté urbaine fasse directement part de son intérêt, c'est plus fréquemment les propriétaires qui proposent une mise à disposition de la voie. A ce stade, les services compétents examinent l'intégration en fonction des critères émis dans la délibération du 27 Juin 2003[497]. La qualité de la liaison qu'elle offre dans le quartier, la desserte d'équipements publics… et surtout l'état de la voie. Si suffisamment de critères sont respectés, l'intégration peut alors être envisagée par les services communautaires.

Ces cas sont intéressants car ils sont précisément la « cible » de la délibération de 2003 (cf. chap. 5, 2.5.1). Ce sont des voies privées, ouvertes à la circulation publique, jouant un rôle de desserte et dont les propriétaires désirent abandonner la gestion. L'intégration permet une mise en cohérence du statut et des usages voulue tant par les propriétaires que par la Collectivité. Soulignons que ces cas sont un peu à contre-courant puisque la tendance côté propriétaires n'est pas vraiment à la mise à disposition des voies et côté public, les refus sont aussi fréquents. Ce sont toutefois des exemples de « réussite » de la politique d'intégration communautaire, ceci pour tempérer le propos que nous tenons dans les points suivants.

[497] Voir note n°339

1.1 Des transferts facilités – le cas de l'avenue du Montriant

Parfois, propriétaires et Collectivité suivent des buts convergents vis-à-vis du transfert des anciennes voies privées. Il s'agit des cas idéalement ciblés dans les critères d'intégration communautaires : des voies privées ouvertes, avec un rôle avéré dans la trame locale et dont les propriétaires désirent abandonner la gestion. Ces cas restent toutefois rares.



Carte 103 Situation de la voie du Montriant – une position stratégique

Planche 30 Les voies de l'ensemble du Montriant

Photo 30-1 Rue Marguerite Allar, 12ème arr.
Photo 30-2 Rue centrale du Montriant, 12ème arr.
Photos : LPED

La voie faisant l'objet du transfert fait partie de l'ensemble du Montriant, qui est un ensemble des années 1970, ayant servi notamment au relogement des déplacés de la voie rapide nord-est. Le quartier (des Olives) s'est considérablement densifié ensuite, au cours des années 2000. La forme ultradominante est le pavillon[498] avec ici et là quelques ensembles HLM[499] des années 1960 et 1970. La trame de voirie y est irrégulière et comporte de nombreuses formes enclavées (impasses boucles), caractéristiques du pavillonnaire des années 1970 et suivantes. Les principaux facteurs sont le développement d'une urbanisation anarchique et une intervention publique cantonnée à l'élargissement (traverse de la Pounche…) ou au simple goudronnage d'anciennes traverses rurales (chemin des Aurengues…). La voie centrale du Montriant[500] forme une liaison essentielle entre le quartier de la Croix Rouge au nord et celui des Olives. Elle est d'ailleurs un des seuls itinéraires possibles pour rejoindre la Départementale n°4. La voie n'est pas large (8m) mais permet d'accueillir un double sens, à la différence du chemin des Aurengues qui a conservé son apparence de traverse et dont la largeur (3m) empêche tout croisement. La très forte circulation provoque une dégradation accélérée de la voie, surtout depuis l'abandon de l'entretien public depuis le changement de gestion. En 2013, les propriétaires de l'ensemble se rapprochent des élus locaux afin qu'ils remontent le cas aux responsables communautaires.

Extrait d'archives[501] – la mobilisation des élus municipaux pour l'intégration de la voie du Montriant (2013)

1/ Le soutien apporté par l'adjoint au maire[502]

« *Afin d'accompagner le projet de la communauté urbaine[503] MPM et ainsi éviter que les voies intérieures du lotissement ne soient transformées régulièrement en autoroute, les résidents de la copropriété du Montriant souhaiteraient obtenir un rendez-vous afin que leurs attentes puissent être comprises dans leur globalité.* »

2/ Le soutien apporté par un député de la majorité[504]

« *Les voies de ce lotissement subissent de fait un passage important de véhicules (voies de contournement des bouchons sur l'avenue des Olives). Les habitants de ce lotissement souhaiteraient que les voies soient prises en totalité par la communauté urbaine. Ces voies sont conformes au niveau du tout-à-l'égout et réception des eaux pluviales, de plus l'éclairage du lotissement est déjà assuré par les services de la Ville.* »

Le tracé d'une voie faisant la liaison entre la rue Alexandre Chazeaux et la départementale est prévu au PLU (carte 103), avec pour effet à terme de décharger la voie centrale du Montriant. Dans l'attente, elle demeure la principale option de passage dans le secteur. La fermeture de cet axe aurait un effet particulièrement néfaste sur la circulation dans le quartier. Un peu à contre-courant de la tendance à Marseille, les propriétaires n'ont pas envisagé cette option et se sont rapprochés des services communautaires pour planifier une intégration. Conscients des enjeux

[498] Exemples : domaine de la Ribassière (2005), l'Oliveraie (2000)…
[499] Les olives (431 logements), la Marie (512 logements)
[500] L'axe est constitué par la voie sans nom (VSN) du Montriant et la rue Marguerite Allar
[501] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[502] 12 Juin 2013 – sans ref. – courrier de Richard Miron, adjoint au maire de Marseille aux sports au président de la communauté urbaine MPM
[503] Création d'une voie de délestage, visible sur l'emplacement réservé (carte 89)
[504] 23 Juin 2013 – ref. n°VB/EG/100/11 CD – courrier de Valérie Boyer, députée, adjointe au maire de Marseille à Eugène Caselli (président de la communauté urbaine MPM)

du secteur, les services communautaires approuvent le principe de la cession et anticipent même sur le transfert en reprenant en 2014 le revêtement de la rue Marguerite Allar[505].

> Technicien : « *Si on prend par exemple la voies du Montriant, si on perd celle-là on n'a plus de maillage. Mais bon, Montriant, à moins qu'ils ne changent d'avis, on devrait la récupérer. L'ASL a donné son accord.*
>
> JD. *C'est vous qui avez initié ce transfert sur Montriant ?*
>
> Technicien : *Pas vraiment non. J'ai trace de courriers de principe qui avaient été négociés dans les années 1980. C'est des serpents de mer ces trucs-là. Soit ça a été bien fait dès le départ et c'est réglé, au moment où la construction a été faite. Si ça doit être fait à un moment ça se passe là, sinon ça peut prendre des décennies.* » (communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014)

La voie du Montriant fait partie de ce socle d'anciennes voies privées destinées originellement à être classées. Dans ce cas, la communauté urbaine remédie à cette situation héritée. Dans le cas où l'ASL ne change pas d'avis et ne ferme pas brutalement les voies, rien ne s'oppose au transfert d'office. Les intérêts des propriétaires et de la Collectivité sont ici convergents, ce qui se traduit par une procédure simplifiée[506]. Ne prenant que rarement l'initiative des classements, la communauté urbaine saisit l'occasion d'intégrer la voie à moindre coût. L'échange mentionne la présence d'accords de principe datant des années 1980. A cette époque, les propriétaires s'étaient déjà rapprochés de la municipalité pour solliciter un classement de la voie. Celui-ci n'ayant pas été finalisé, la situation a perduré. En accord avec le principe émis dans la délibération du 27 Juin 2003[507], il y a manifestement une tentative de clarifier la situation des voies privées ouvertes en assumant soit une gestion entièrement privée, soit en les récupérant. Dans ce cas, la Collectivité opte pour le second choix, ce qui participe de cet effort. Mais si les propriétaires n'avaient pas engagé la démarche, il est peu probable que les services communautaires l'auraient fait. Bien que ces derniers soient conscients du risque que fait peser la tendance à la fermeture des voies privées, ils n'initient que rarement la procédure.

*Les situations de **convergence** avec les propriétaires, qui prennent l'initiative du transfert, constituent un « **idéal-type** » pour les services communautaires. Au cours de notre travail d'archive nous avons rarement trouvé ce type de situation, les oppositions étant bien plus fréquentes depuis quelques décennies.*

1.2 La persistance d'arrangements dans la politique d'intégration

Si nous avancions précédemment que le passage à la communauté urbaine avait rompu certains liens entre élus locaux et propriétaires, les cas qui suivent montrent la permanence de certains « arrangements ». L'analyse des archives et la connaissance du contexte de terrain nous fait nous interroger sur certaines décisions prises par l'autorité publique en matière d'intégration des voies. Les refus d'intégration très fréquents se basent sur une multitude de critères. Toutefois, il semble que certains cas de voies non susceptibles de transfert soient débloqués par

[505] Dans son immense majorité, l'emprise est propriété de la Ville de Marseille, un triangle de moins de 300 m² est toutefois encore propriété privée, ce qui n'a pas empêché les travaux. C'est le seul exemple récent d'intervention publique avérée sur un espace privé que nous ayons.
[506] Le transfert d'office prévu à l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme
[507] Voir note n°339

l'échelon politique, ce qui est d'ailleurs reconnu à demi-mot par les services gestionnaires qui ont une approche purement technique.

> (Sur l'intégration des voies) Technicien : « *Après, il y a un moment où c'est plus du tout de notre ressort, nous on pointe du doigt le problème, on donne un avis, après il y a des gens qui pèsent le pour et le contre avec des balances qui sont beaucoup plus fines que les miennes*.
>
> JD : *Ce qui signifie en clair ?*
>
> Technicien : *On va avoir des positions antagonistes entre divers services voire entre diverses Communautés parfois et puis après vous allez avoir un arbitrage qui se fera à des niveaux plus hauts que nous. Il me semble qu'il y a des grands patrons dans les collectivités…voilà…donc ça peut monter jusqu'à ces niveaux-là.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Les services évaluent chaque cas selon des critères aussi objectifs que possible (intensité du trafic, état de la voie, niveau de « maillance »…). La « balance plus fine » renvoie à d'autres enjeux de territoire et notamment des considérations politiques que ne sont pas supposés prendre en compte les services. Un élu peut donc pour diverses raisons, avoir intérêt à débloquer une situation, prendre en compte d'autres aspects que les éléments purement techniques. Il répercute ensuite sa décision sur les services compétents qui ne font que suivre les directives. Le passage à la communauté urbaine ne marque pas, loin s'en faut, la fin des arrangements locaux.

1.2.1 Le déblocage politique des impasses ? Le cas de Château Vento

Bien que le passage à la gestion communautaire ait signifié la fin de certains arrangements locaux, l'étude de cas récents montre le rôle (encore) décisif joué ponctuellement par l'échelon politique dans le déblocage de certaines situations locales.

Le cas de ce lotissement revient à de multiples reprises dans ce travail. Nous avons vu dans une partie précédente la rupture des arrangements passés sur l'entretien des voies, provoquant une large incompréhension de la part des colotis (cf. chap. 5, 2.2.1). Dans une partie suivante, nous verrons quels critères ont été utilisés par les services techniques pour refuser l'intégration des voies (cf. chap. 6, 3.1.1). Un passage très court de ce dossier nous a semblé surprenant. D'ailleurs, au moment où nous avons accédé au dossier archivé, il nous a été expressément demandé, sans plus de précision de ne pas faire ressortir ce cas dans l'immédiat, un « arbitrage politique » étant alors en cours.

Extrait d'archives[508] – les voies privées du lotissement château Vento, un revirement de la posture publique ? (2009-2013)

1/ De la fin de non-recevoir du président de la communauté urbaine[509]…

« *Il apparaît que ces voies privées ne présentent pas les critères de sélection requis en matière de voirie.* »

2/ …à l'ouverture d'une issue[510]

« *Comme je vous l'ai précédemment indiqué, lors de notre visite sur site le 19 janvier 2013, ainsi que par courrier du 21 mars 2013, je ne suis pas opposé à l'intégration de ces voies sous réserve de l'approbation de l'ensemble des colotis.* »

Pendant plusieurs années et malgré les multiples réclamations des habitants, l'intégration des deux voies privées du lotissement (avenues Barbarin et Marigny) est refusée par la communauté urbaine, ce que confirmait dans un long courrier le président de la communauté urbaine confirmait en 2009 (doc n°1). En 2013, alors que la situation semble bloquée, ce même président, change radicalement de position. Il se rend même sur place pour évaluer la situation avec les habitants (doc n°2) : Certes, la visite de terrain fait partie des missions d'un élu, y compris d'un président d'EPCI. La temporalité suscite toutefois quelques interrogations.

2013 est l'année précédant les élections municipales. Au cours de ces élections et pour la première fois, le suffrage universel direct permet de désigner le président de l'EPCI[511]. La distance au territoire imposée par un mode de scrutin indirect s'efface donc. Par conséquent, l'intérêt de « conquérir » des électeurs peut se faire sentir même si l'échelle est celle d'un EPCI de 18 communes. Notons d'ailleurs qu'Eugène Caselli (PS) perdra ces élections au profit de Dominique Tian (UMP), laissant son siège de président en 2014. L'intérêt de la démarche réside aussi au niveau du maire de secteur, alors en fonction. Garo Hovsepian est maire du VIIème secteur (13ème – 14ème arrondissements) depuis 1998[512] et fait partie de la même majorité (PS) que le président de MPM. Or pour la première fois, des sondages témoignent de la montée d'une liste concurrente : celle de Stéphane Ravier (FN) qui remportera d'ailleurs le secteur. La visite de terrain n'est selon nous pas anodine. Il y a un intérêt politique évident à débloquer une situation ayant mobilisé pendant plusieurs années les habitants d'un important lotissement ainsi qu'un CIQ[513]. Le but est donc double, soutenir le maire de secteur et la liste PS tout en montrant l'intérêt porté par l'intercommunalité à la situation locale. Ce secteur des quartiers nord (quartier du Merlan, 14ème arr.) et par ailleurs marqué par les forts différentiels sociaux, le sentiment « d'abandon » y est parfois très fort. On peut cependant douter de la sincérité de cette promesse d'intégration dans la mesure où celle-ci n'a jamais dépassé le temps des élections et n'a donc pas été menée. Nous avons observé plusieurs cas analogues datant de la période de gestion communautaire que nous ne développerons pas pour des raisons d'économie. Soulignons simplement le caractère commun de cette question des motifs « politiques » dans la gouvernance urbaine, notamment à Marseille (PERALDI & SAMSON, 2006, MATTINA, 2016).

[508] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[509] 20 Février 2009 – ref. n°09711 – courrier d'Eugène Caselli, président de la communauté urbaine MPM à Valérie Boyer, députée de la 8ème circonscription des Bouches-du-Rhône, conseillère municipale et adjointe au maire de Marseille
[510]18 Novembre 2013 – ref. n° DAEPSGEDAF-40470DAF/2013-11-89786 – courrier d'Eugène Caselli, président de la communauté urbaine MPM à Garo Hovsepian, maire des 13ème – 14ème arrondissements
[511] Loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales et loi n° 2013-403 du 17 mai 2013
[512] Elu en 1998, réélu en 2004 et 2010
[513] Le CIQ du Merlan

2. La résistance (nouvelle) des associations de propriétaires

Qu'ils soient motivés politiquement ou pas, les cas de convergence ne sont pas fréquents. Au contraire, on observe plus souvent une opposition marquée des propriétaires ou de la Collectivité.

En quelques décennies, l'attitude des associations de propriétaires, tantôt effacées, tantôt conciliantes mue considérablement. La fermeture résidentielle qui se développe depuis une vingtaine d'années à Marseille est un des symptômes d'une volonté commune de conserver la propriété des voies pour un usage privatif. Si les réquisitions publiques ne rencontraient auparavant qu'une opposition ponctuelle (cf. chap. 4, 6.1), celle-ci est devenue la norme, ce qui complique nombre de projets. Le statut des voies et conséquemment leur utilisation représentent un enjeu nouveau. Derrière la question du statut des voies, se trouve souvent celle des frais de gestion et surtout celle des usages, véritables enjeux de cette tendance à la conservation. La possession d'une voie privée représentait jusque-là une charge, on évalue désormais plus ses avantages indirects. Fermer c'est se réserver la possibilité de conserver un « sas », un lieu intermédiaire entre l'espace public, ouvert à la circulation et le domicile (cf. chap. 1, 2.5), LOUDIER-MALGOUYRES, 2012), ce qui accessoirement pérennise une place de stationnement, coupe la rue de nuisances diverses (bruit, passage automobile…).

Du point de vue de la gouvernance urbaine, le phénomène se lit comme l'émergence, l'affirmation d'acteurs jusque-là passifs dans le jeu de la gestion des voies. La fin de l'entretien public des voies privées (cf. chap. 5, 2.2) a parfois précipité cette évolution, forçant certaines structures à combler le vide laissé par la Collectivité. On peut y lire aussi des causes plus profondes : la tendance à l'affirmation depuis le courant des années 1970 de la société civile dans les problématiques d'aménagement et de gestion urbaine, visible notamment à travers la recrudescence de conflits de toutes échelles (SUBRA, 2014). Quels sont donc les éléments permettant d'observer dans le temps l'émergence de cette volonté d'appropriation des espaces de voirie ? Quel rôle peuvent jouer d'autres acteurs tels que les syndics, les promoteurs immobiliers ? Cette résistance constitue nous le verrons, un facteur d'inertie considérable dans l'évolution de la limite public privé des voies à Marseille.

Dans le développement qui suit nous focalisons notre attention sur les associations syndicales de lotissements. La plupart étant relativement anciennes (dans le cas des lotissements des années 1930), certaines évolutions temporelles sont clairement visibles, ce qui constitue un intérêt du point de vue de l'analyse. Soulignons toutefois que les mêmes logiques sont observables dans le cas de copropriétés verticales qui forment du reste la majorité de notre corpus de résidences fermées à Marseille.

2.1 Un retour en force des associations de propriétaires

Les associations syndicales sont, on le rappelle, obligatoires du moment où des parties communes existent. Si ces dernières ne sont pas transférées à la Collectivité compétente, la structure perdure, dans le cas contraire, elles disparaissent (cf. annexes I.3.2). Mais cette persistance n'est pas le gage d'une action soutenue. Nombre de ces structures n'étaient guère plus que des « coquilles vides », la municipalité s'occupant alors de la gestion effective des voies.

Une première étape dans le retour en force de ces associations est la loi du 6 Janvier 1986[514] qui ménage la possibilité aux lotissements de réclamer le maintien de leurs propres règles d'urbanismes. (cf. annexes I.3.2.7) Dans le cas contraire, le périmètre se fond sans distinction dans les zonages du POS. A Marseille, 18 lotissements, pour la plupart des quartiers sud revendiquent ces règles à la fin des années 1980. Mais cette action n'est pas le reflet d'une revendication naissante liée à l'usage privatif des voies. Le but poursuivi est le maintien de la qualité architecturale des lotissements, ceux-ci étant soumis à des règles plus strictes que le POS (notamment en matière de COS, de proportion d'espaces verts, d'apparence bâtie etc.). Il s'agit donc surtout de maîtriser et limiter la densification des ensembles. Au tournant des années 2000, l'apparition progressive d'une tendance à la fermeture est un point saillant de ce retour en force, marquant du même coup l'émergence de nouveaux acteurs dans la gouvernance urbaine. Cette montée en puissance des associations dans la gestion de proximité ne s'applique pas qu'à Marseille. La tendance globale à la « franchisation » évoquée par David Mangin (2006) recouvre notamment la revendication par des associations privées de la gestion locale, soutenue par des pouvoirs publics soucieux d'économies. La dynamique de fermeture étudiée à Marseille rentre dans cette perspective puisque ces espaces retranchés de l'usage général ne sont dans le même temps plus susceptibles de recevoir une intervention publique ou même d'être transférés, la Collectivité n'y engageant que très rarement d'expropriations[515]. La gestion de ces périmètres est alors dévolue à des associations privées.

2.1.1 De la gestion indifférente à la fermeture – le cas du lotissement du Paradou

La posture de nombreuses associations de propriétaires vis-à-vis de la fermeture des voies privées évolue au fil des décennies, d'une relative indifférence à un intérêt redoublé. On peut s'interroger sur le caractère sociétal de cette tendance.

Voir carte 30

Dans les années 1960, l'association syndicale de ce lotissement des quartiers sud (Mazargues, 9ème, arr.) s'était rapprochée à plusieurs reprises de la Ville pour lui céder l'ensemble de ses réseaux, sans succès. Malgré ces refus, l'association syndicale n'émet à aucun moment le désir de restreindre la circulation publique sur les voies intérieures du lotissement. Ce manque de volonté de s'approprier l'usage des voies ressort notamment d'un document officiel du lotissement.

[514] Voir note n°375

[515] La fermeture à la circulation publique empêche l'utilisation du transfert d'office (art. L. 318-3 du code de l'urbanisme), seule option pour l'acquisition, la négociation amiable ou l'expropriation

Extrait d'archives[516] – la fermeture évoquée lors de l'assemblée générale de l'ASA du Paradou[517] (1989)

Contexte : cinq grands points sont abordés : le rapport moral et financier avec diverses questions telles que le sens unique sur l'avenue Desautel, la problématique du nettoyage des trottoirs… ; la question du futur Boulevard Urbain sud, suscitant de nombreuses inquiétudes[518] ; la revendication des règles d'urbanisme suivant la loi du 7 janvier 1986 fait l'objet d'un débat ; le budget prévisionnel et l'élection du nouveau conseil syndical sont enfin abordés. A la toute fin, au rang des « questions diverses », le point 61 intitulé « fermeture de l'avenue Massenet » :

« *M. Aragon propose de nous documenter afin d'implanter un portail automatique en haut de l'avenue Massenet pour éviter le passage d'intrus de toutes sortes. L'assemblée accepte que M. Aragon nous renseigne mais sommes assez réservés quant à la mise en place pratique du système. D'ores et déjà le conseil syndical va étudier la mise en place de nouveaux panneaux d'interdictions plus visibles que les précédents.* » (L'assemblée passe sans transition à un autre point, clôturant les débats sur le thème.)

La question est à ce point accessoire qu'elle est rangée dans la même rubrique que les jeux de ballon et les aboiements des chiens. La proposition de fermer les voies n'émane visiblement que d'un seul habitant, dont la position ne reflète à l'évidence pas celle des autres colotis. La question est certes évoquée mais rapidement traitée avant même que le problème du coût ne soit abordé. Ce cas est symptomatique puisqu'à la fin des années 1980, la fermeture résidentielle, y compris dans les quartiers sud reste embryonnaire. Elle ne faisait pas partie de la « culture » des associations syndicales, ce qu'évoquait indirectement un de nos contacts, habitant justement en surplomb du lotissement du Paradou.

Note : notre contact est un membre actif du « collectif vélo en ville », ancien expert géomètre, c'est aussi une « mémoire » du quartier de Mazargues puisqu'il y habite depuis près de 70 ans. Nous l'avions interrogé en 2014 à son domicile, dans le cadre d'une petite campagne d'entretiens habitants.

« Regardez là c'est drôle vous savez, à l'époque dans les années 1930 quand le Paradou a été construit, les citadins sont arrivés, et nous en fait, sur la propriété on avait le petit morceau de champ avec le purin des vaches. Je me souviens à l'époque ils avaient fait une lettre avec recommandé et tout car du jus de purin leur coulait dans la rue donc on a déplacé le tas, mais bon c'est drôle de voir qu'on n'était pas dans le même monde, c'était vraiment les citadins qui s'installaient à la campagne et nous les paysans, mais bon ça a disparu tout ça. Avant, là où il y a le Paradou c'était la propriété de M. Bergasse et on allait directement au village à pied mais bon je crois que ça rapportait plus d'argent à M. Bergasse de vendre plutôt que de le louer à trois pauvres paysans et puis après, les bâtiments ça ne s'est plus arrêté, on garde juste notre petit coin de campagne à nous. On avait des rues étroites mais toutes ouvertes, en fait à dire vrai je crois qu'il ne nous serait pas venu de les fermer, pas plus que nos portails individuels de propriété, tout était ouvert, c'était un peu la campagne vous voyez. » (Habitant 10 (homme 60-70 ans) – membre Collectif Vélo en Ville – 17/12/2014)

Le fait que la municipalité s'occupe de la gestion courante des parties communes explique pour partie la faiblesse de la tendance. Toutefois, dans le cas précis du Paradou, des frais liés au bitumage et à l'entretien des voies et réseaux sont évoqués dans la délibération, la gestion est au moins en partie privée. Il s'agit bien dans ce cas d'une volonté assumée de laisser les voies

[516] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[517] Compte-rendu de l'assemblée générale de l'association syndicale autorisée du Paradou - 5 Décembre 1989
[518] Le tracé du BUS est mitoyen au lotissement

ouvertes, avec ou sans subventions publiques, ce qui témoigne d'un certain état d'esprit. Dans le courant des années 2000, les colotis changent d'avis et ferment l'accès au lotissement, à l'exemple de nombreux autres dans le secteur. Les années 2000 constituent d'ailleurs un tournant pour de nombreuses associations syndicales de lotissement dont la posture change progressivement.

*Le **revirement** d'attitude des **associations de propriétaires** (de lotissement en particulier) est un point marquant du tournant des années 2000. En quelques années, des voies perçues comme une charge dont on voudrait se défaire deviennent un enjeu.*

2.1.2 La tendance à la revendication des voies privées – le cas du lotissement Lou Brès

On note une évolution du positionnement de nombreuses associations syndicales sur la gestion des voies privées. Elles passent pour la plupart en quelques décennies d'une inactivité quasi-totale à la revendication appuyée du statut et de l'usage privé. Ce processus a parfois été accompagné de dissensions internes généralement liées au coût des installations de fermeture prévues.

Voir carte 31

Devant l'inactivité manifeste de la structure syndicale du lotissement Lou Brès (Sainte-Anne, 8ème arr.), le Préfet avait envisagé à la fin des années 1980 de la dissoudre (cf. chap. 4, 7.4.1). L'essentiel du coût de gestion des voies étant assuré par la municipalité et l'association n'avait qu'une activité mesurée. Au milieu des années 1990, peu de temps après la menace de dissolution du Préfet[519] l'association syndicale ne faisant l'objet jusque-là d'aucun différend interne, se scinde en deux lors de l'assemblée générale du 7 Mai 1994. Une partie des colotis (ceux dont le logement donne sur les avenues Page et Branly) manifeste le désir de reprendre une partie de la structure de la chaussée et à terme fermer le lotissement. Les propriétaires côté voie publique (traverse Jules Isaac, rue du four neuf et boulevard Michelet) soit environ la moitié des colotis désirent au contraire conserver les voies en l'état et même activer leur transfert à la Ville de Marseille. D'un côté donc, certains propriétaires désirent remettre en route l'association afin d'éviter la dissolution, pour d'autres, l'objectif est au contraire de provoquer sa disparition.

[519] Courrier du 2 Février 1994

Extrait d'archives[520] – Une association syndicale scindée en deux (1995-1999)

1/ L'argumentaire des pro-transfert / anti-fermeture[521]

« *La redevance annuelle allait être multipliée par un coefficient de 6 ou 7 afin de payer les emprunts nécessaires à la réfaction des deux voies intérieures. Les riverains des voies extérieures sont opposés à cette participation financière puisqu'ils n'utilisent pas du tout ces voies intérieures, ou tout au moins pas plus que n'importe quel marseillais. Ils demandent donc une modification de périmètre de l'ASA qui leur permettrait de sortir de ce syndicat n'ayant jamais eu un intérêt quelconque à l'utilisation de ces deux rues intérieures. En quelque sorte notre requête est simple, si les riverains des rues Page et Branly veulent une tranquillité totale, ils doivent se la payer (et non faire payer ceux n'en jouissent pas). S'ils ne veulent pas assumer cette charge, il faudrait alors peut être demander avant toute chose à la mairie de classer ces rues dans la voirie publique, celle-ci semblant déjà en posséder le fond* ».

2/ L'argumentaire des anti-transfert / profermeture[522]

« *Nous restons attachés à conserver le caractère privé de ces voies comme le sont sans doute les ASA Chênes, Paradou et de la Bonnaude[523] pour leurs voies intérieures. Nous sommes soucieux de pouvoir légalement engager des travaux de rénovation.*

Avec quelque peine et beaucoup de bonne volonté nous sommes parvenus à remettre l'association en état de marche. Je préside le bureau depuis que son élection a été validée par M. le Préfet et respecte profondément les règles qui définissent son rôle et ses missions. En outre, il appartient à son président d'assurer la représentation de l'ASA et de promouvoir les orientations prises par son bureau. J'ai accepté cette mission et j'entends assumer pleinement ce mandat. Je reste votre seul interlocuteur pour cette affaire. Je vous demande donc de n'apporter aucun crédit à une intervention qui se présenterait au nom de l'ASA Lou Brès. Je sais que quelques colotis pour des motifs personnels opposés à la majorité que je représente cherchent à nuire à la bonne marche de l'ASA. »

Le déclencheur de ce conflit interne est principalement financier. Ne parvenant pas à convaincre l'autre partie des colotis à se rapprocher de la Ville de Marseille pour activer une cession des voies, les signataires du courrier (doc n°1) désirent modifier le périmètre de l'ASA afin que les habitations côté voie publique en soient excluts. Le but affiché est d'échapper aux coûts proposés par les riverains des voies privées. Ceux des voies publiques n'ont aucun intérêt direct dans la fermeture des voies privées. Le seul équipement commun du lotissement étant ses voies, la fermeture n'est guère plus qu'une charge sans utilité. L'émergence de ce conflit s'explique par l'apparition d'une « ligne dure » profermeture, pro-gestion privative, qui tranche avec le comportement adopté au cours des 60 dernières années par l'association syndicale. C'est ce courant qui l'emporte au sein du lotissement puisque le Tribunal Administratif déboute la demande des propriétaires « dissidents » en 1999. Ceux-ci restent dans le périmètre administratif du lotissement et doivent par conséquent s'acquitter de l'ensemble des dépenses, même s'ils n'en tirent pas les fruits. Les opposants à la fermeture tenteront de « court-circuiter » le bureau de l'ASA en envoyant directement des courriers aux gestionnaires publics à qui il est proposé de reprendre les voies. La Ville répond dans un premier temps favorablement avant que le président

[520] Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille)
[521] 16 janvier 1995 – sans ref. – courrier du collectif de riverains rue Jules Isaac, tra. four neuf, bd Michelet (Association dissidente au sein de l'ASA du lotissement militant pour la dissolution de cette dernière)à M. le greffier en chef du Tribunal Administratif de Marseille
[522] 12 Mai 1999 – sans ref. – courrier du président ASA Lou Brès au directeur du service voirie (Ville de Marseille)
[523] Lotissements des quartiers sud qui envisagent ou réalisent des fermetures à la même période

de l'ASA ne rappelle que cette ligne n'est pas celle défendue par l'association et qu'il est le seul interlocuteur valable (doc n°2). En 2001, l'assemblée vote la fermeture définitive du lotissement ainsi que la réfaction des voies, coupant court à toute négociation.

L'association passe donc d'une inactivité totale à une revendication appuyée de la vocation privative des voies. Celles-ci étaient restées pendant des décennies ouvertes et entretenues par la municipalité. Ce n'est ici pas la fin de l'entretien des voies privées décidée par MPM qui est à l'origine de ce revirement puisque la voirie était toujours de compétence municipale au milieu des années 1990. Il semblerait que la menace de dissolution du préfet ait joué un rôle déterminant en poussant une frange majoritaire de propriétaires à revendiquer la gestion et l'usage des voies du lotissement. Bien qu'une même tendance à la fermeture se développe, les déclencheurs ne sont pas identiques d'un ensemble à l'autre. Pour certains, l'arrêt des interventions publiques sur les voies joue un rôle premier, pour d'autres, il s'agit davantage de motifs d'ordre sécuritaires, de problématiques d'usage (stationnement, passages importants…). Quelles que soient les motivations, il y a un clair effet de mimétisme dont témoigne l'évocation des « ASA du Paradou, Bonnaude… » (doc n°1) Bien que proches, ces ensembles ne sont pas directement voisins du lotissement Lou Brès, il y a donc visiblement des échanges entre ces structures et certaines aspirations communes.

La fin des années 1990 et le début des années 2000 sont marqués par l'affirmation des associations de propriétaires dans la ***revendication de l'usage*** *et du statut privé des voies. A la même période, les services du cadastre, de la Ville (puis de la communauté urbaine), voient se multiplier les courriers pour connaître le statut des voies, alors que la question n'avait que rarement été posée. Ce tournant privatiste génère toutefois des* ***frictions*** *au sein des* ***associations de lotissements****, montrant que cette posture n'est parfois* ***pas consensuelle****.*

2.2 Une évolution « privatiste » des cahiers des charges de lotissements

Cette tendance à la privatisation des usages est visible à travers la fermeture qui est le bout de la chaîne, les revendications écrites des propriétaires mais aussi dans les documents réglementaires des lotissements. La comparaison des premières versions de cahiers des charges (des années 1920-40…) avec celles éditées plus récemment ne laisse aucun doute sur l'esprit défendu par la majorité des propriétaires.

2.2.1 La mutation des anciens documents réglementaires – le cas du lotissement Lou Brès

Le tournant privatiste engagé par nombre d'associations syndicales de lotissement au tournant des années 2000 s'est généralement traduit par la refonte des cahiers des charges originels (dont certains datent des années 1920-30). L'opposition des versions permet d'observer ce changement de posture. La mention de l'ouverture des voies, évoquée par exemple dans les documents anciens disparaît régulièrement dans les plus récents.

Le regain d'activité de l'association syndicale s'accompagne fréquemment d'une réécriture des documents réglementaires du lotissement. En projetant des travaux sur les voies et une fermeture complète, l'association se pose comme le gestionnaire attitré de l'ensemble. Le cahier des charges originel prévoit pourtant une autre destination aux voies. Le document datant du 11 Septembre 1944 suit une structure classique si on le compare à d'autres de la même époque. Dès l'article premier les voies sont appelées « aussitôt qu'il se pourra » à intégrer le domaine public de voirie. Dans l'attente, l'association syndicale prévoit certes leur fermeture à la circulation automobile (article 3), mais leur sol est censé être affecté perpétuellement à la circulation générale (article 2). L'association syndicale est supposée assurer la mission d'entretien des voies et parties communes en attendant une intégration dans le domaine public. Il s'agit d'un rôle « intérimaire », que l'association n'aura même pas à assurer dans ce cas, la Ville prenant en charge l'ensemble des frais et des actions nécessaires au maintien des voies jusqu'à la fermeture.

Lorsque le lotissement revendique ses règles d'urbanisme dans le cadre de la loi du 6 Janvier 1986[524], l'ancien cahier des charges et l'ensemble de ses prescriptions (en matière de COS[525], d'apparence des clôtures, des façades…) est repris tel quel. Ce n'est qu'en 2001, alors que les fermetures sont déjà en cours, qu'un nouveau cahier des charges est promulgué en assemblée. Sa structure et ses dispositions sont bien différentes du cahier des charges originel.

L'article premier n'est plus relatif à la propriété du sol et n'annonce plus que les voies sont destinées à intégrer le domaine public sur première réquisition municipale. En fait, cette mention disparaît entièrement du document. L'article 2 du chapitre II reconnaît seulement que « *le sol des voies intérieures, avenue du docteur Page et Branly est la propriété respective de chaque acquéreur pour la partie de la voie en façade du lot et jusqu'à l'axe de voirie* ». Concernant la circulation réglementée par l'article 2 de l'ancien cahier des charges, l'article 3 (chapitre II) du nouveau document apporte une précision importante : « *le sol des voies demeurera affecté perpétuellement à la circulation* ***exclusive de leurs riverains***. » Dans l'ancienne version, l'identité des personnes circulant sur les voies n'était pas précisée, elle pouvait donc autant concerner les propriétaires que des usagers extérieurs. Si l'ancien article 3 prévoyait déjà la réglementation du trafic, le nouveau document apporte là encore des éléments nouveaux. Le syndicat peut ainsi « *réglementer la circulation et le stationnement sur tout ou partie des voies par décision votée à la majorité par son bureau. Toute dérogation sera examinée* ***sur la base de critères visant à préserver la quiétude et le caractère résidentiel du lotissement***. » La fermeture se vote donc à la majorité simple, ce qui est dans ce cas commode puisqu'un peu moins de la moitié des colotis de Lou Brès était contre la fermeture. Par ailleurs, la mention sur la « dérogation » pose question. La

[524] Voir note n°375
[525] Coefficient d'occupation des sols, supprimé avec la loi ALUR du 24 mars 2014

fermeture ou du moins des conditions restrictives de circulation, constituent la norme. L'ouverture n'est envisagée que dans la mesure où elle n'affecte pas le « caractère résidentiel » et la « tranquillité » de l'ensemble. Le terme de « résidentiel » suppose que les seuls usagers des voies sont les résidents de l'ensemble, ce qui assure une certaine tranquillité que n'apporte pas l'ouverture à la circulation. Si un doute subsistait sur la vocation des voies dans l'ancienne version, ce n'est plus le cas dans la nouvelle où tout semble préparer la fermeture.

Extrait d'archives – la comparaison des articles sur la « vocation » du syndicat

1/ L'ancien cahier des charges (1944), un rôle de gestionnaire technique transitoire ?[526]

« *Le but de l'association est de prendre les mesures nécessaires pour assurer la propreté et l'entretien des voies nouvelles, leur éclairage et leur surveillance, l'enlèvement des ordures ménagères, de veiller au respect et à l'exécution des clauses du cahier des charges.* »

2/ Le nouveau cahier des charges (2001), une profession de foi privatiste[527]

« *Le syndicat a en charge la réfection et les travaux d'entretien des voies, plantations existantes à l'origine du lotissement ou remplacées depuis et généralement la mise en œuvre de tous les travaux pouvant maintenir ou améliorer la sécurité, le cadre de vie, l'environnement du lotissement et assurer le maintien de la valeur du patrimoine de ses propriétaires. Il intervient pour assurer la défense des intérêts matériels et moraux communs aux habitants du lotissement* ».

Dans la version ancienne (doc n°1), le syndicat n'a guère plus qu'un rôle de gestionnaire technique des parties communes. Il doit seulement assurer des conditions de viabilité et de salubrité suffisantes en attendant le classement des voies qui serait alors synonyme de dissolution pour l'association. Dans le document de 2001 (doc n°2), le rôle du syndicat est considéré sous un autre angle. Sa mission est de défendre les intérêts des colotis, ce qui se traduit par un entretien régulier des voies ou toute autre mesure conservatoire, y compris la fermeture. D'une certaine façon, le document traduit l'apparition d'une « personnalité » attachée à la structure syndicale, d'une forme de territorialité que la fermeture confirme dans la foulée. L'association n'est plus seulement le gestionnaire par défaut mais une personne morale ayant une existence et des intérêts propres. Ces derniers sont d'ailleurs distincts de ceux de la Collectivité, qui n'est à aucun moment mentionnée. Il ne s'agit pour autant pas de tirer des conclusions exagérées de cette situation. Ces clauses révèlent les intérêts convergents des propriétaires, désireux de se ménager un espace de proximité de qualité. Elles renvoient difficilement à de l'entre-soi ou à des velléités « sécessionnistes », davantage perceptibles dans le cas de certaines *gated communities* nord-Américaines de haut niveau (LE GOIX, 2003).

*La **réécriture** des documents internes du lotissement est pour beaucoup d'associations au tournant des années 2000, une manière d'affirmer un « **nouveau credo** », davantage tourné vers une **privatisation des usages**. Pour nous, observateurs du phénomène, le caractère écrit de cette évolution permet de tirer d'importantes conclusions.*

[526] Cahier des charges de 1944 – Chapitre VII, article 1
[527] Cahier des charges de 2001 (rôle du syndicat) – article 2

2.3 Une « privatisation » décomplexée

L'importante dynamique de revendication des voies et sa conséquence, la fermeture, peuvent s'apparenter à une forme de privatisation mais le terme mérite d'être précisé. Dans l'immense majorité de ces cas « *il ne s'agit là non pas d'une privatisation d'un espace public mais d'une appropriation exclusive d'un espace resté privé* » (SABATIER, 2006). A l'origine de la fermeture se trouve donc la question du statut (privé). Il s'agit en somme plus d'une « activation » du statut privé, une « revendication d'usages exclusifs », que d'une appropriation au sens strict. Cette tendance questionne au passage le sens accordé à la rue. Nous verrons que des acteurs autres que les associations de propriétaires jouent d'ailleurs un rôle important, notamment les constructeurs d'ensembles récents ou encore les syndics professionnels. On peut surtout se demander dans quelle mesure cette posture pérennise une certaine géographie des voies privées et freine leur intégration progressive. Nous interrogerons aussi le rôle de la Collectivité, au mieux impuissante, au pire favorisant par son manque d'anticipation et ses incohérences la privatisation des voies.

2.3.1 Les voies privées d'usage public, de l'ouverture consentie au désir de fermeture – le cas du boulevard des Alisiers

Le tournant privatiste assumé par de nombreuses associations syndicales traduit une évolution de fond de la conception de la rue en tant qu'espace public. Les usages publics, d'abord consentis sont progressivement rejetés.

Lorsque la communauté urbaine abandonne au début des années 2000 l'entretien régulier du boulevard des Alisiers, les propriétaires enclenchent dans la foulée un projet de fermeture de la voie, bien qu'elle desserve plusieurs équipements publics (cf. chap. 4, 7.2.2). Toutefois, la fin de l'entretien n'est pas l'élément marquant mis en avant par le syndic gestionnaire de l'ensemble.

Extrait d'archives[528] – Le projet de fermeture du boulevard des Alisiers (2003-2004)

1/ L'appropriation d'un espace d'utilité publique revendiquée par les copropriétaires[529]

« *La copropriété des Roches d'Or que nous administrons en qualité de syndic souhaite pour des raisons de sécurité se clôturer. Les incidents et atteintes à la sécurité des habitants de la copropriété deviennent de plus en plus fréquents. Certains copropriétaires objectent qu'il serait plus simple de fermer à la circulation le boulevard des Alisiers, au prétexte qu'il s'agit d'une voie privée. En cas de fermeture du boulevard à la circulation l'accès à la maison de quartier où se trouve la crèche et où se tiennent sur l'ensemble de la journée et même le soir diverses activités et manifestations, se trouverait modifié et même supprimé à certaines heures.* »

2/ L'improbable fermeture du boulevard des Alisiers ?[530]

« *Cette fermeture me paraît improbable compte tenu de la présence des équipements publics crèche et maison de quartier en fond de voie.* »

[528] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[529] 23 Décembre 2003 – sans ref. – cabinet Stein (syndic de la résidence des Roches d'or) au président de la commission voirie (communauté urbaine MPM)
[530] 28 Janvier 2004 – sans ref. – courrier de Guy Teissier (maire des 9ème et 9ème arrondissements) au président de la commission voirie (communauté urbaine MPM)

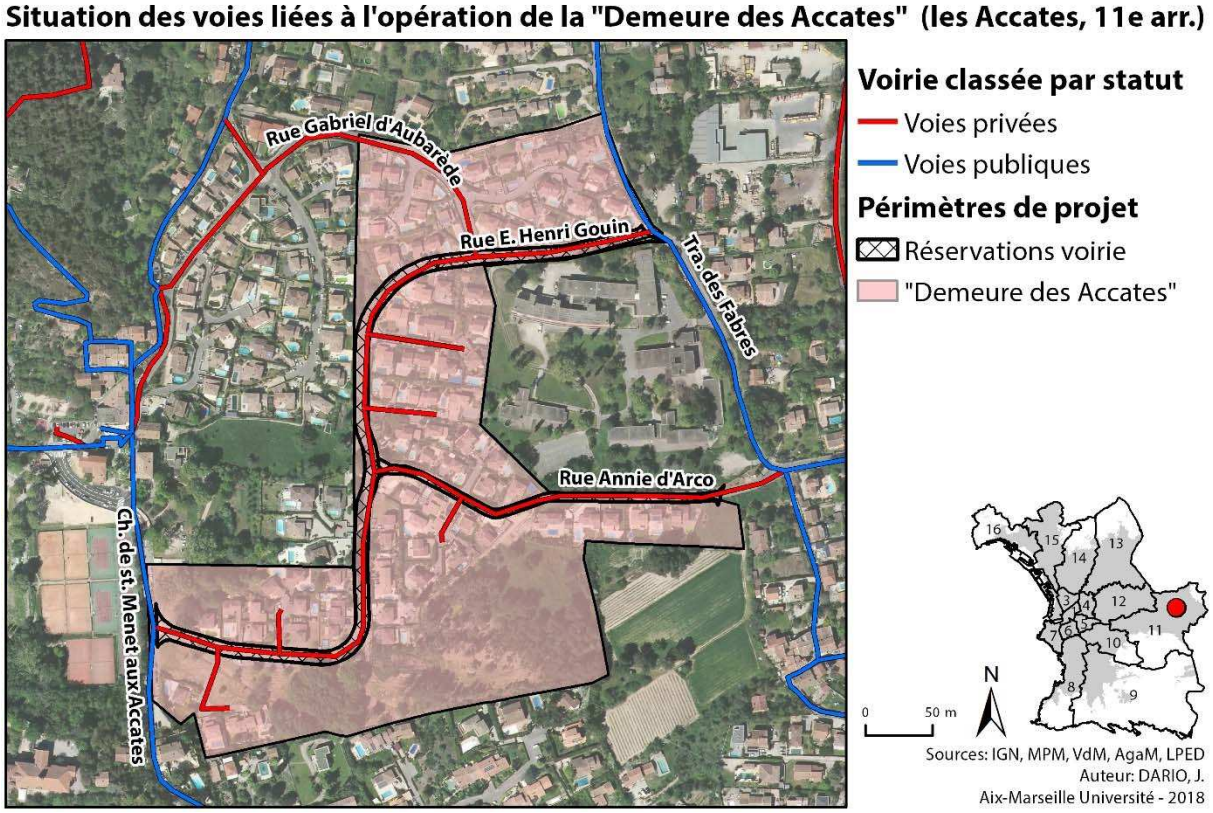
Le principal motif de la décision de fermeture prise par la majorité des copropriétaires est d'ordre sécuritaire (doc n°1) mais on conçoit mal de quel type d'atteintes il s'agit, d'autant plus dans un quartier très résidentiel tel que le Cabot. On peut se demander dans quelle mesure cet argument ne serait en fait qu'un excès rhétorique. La fermeture serait la conséquence d'une situation présentée comme invivable plus qu'une décision assumée, ce qui rend sa justification plus aisée auprès des services de la Collectivité. On remarque que le statut privé de la voie ne constitue à l'évidence plus une charge dont il faudrait se défaire comme à l'époque où le boulevard a été tracé dans les années 1970. C'est au contraire un avantage permettant de donner corps à des aspirations au retrait jusque-là minoritaires ou complètement inexistantes au sein des associations de propriétaires. On constate la fragilité des accords informels passés par la municipalité à l'époque. Sans document contractuel conventionnant l'entretien et l'ouverture, sans servitude… un simple changement de ligne chez les propriétaires suffit à remettre en question l'ouverture de cette voie.

Il y a en outre une évolution considérable dans la conception de la rue et de ses fonctions par ces associations de propriétaires. L'ouverture, même si elle était la contrepartie d'une action publique, était globalement la norme. Désormais, même la présence de services publics en bout de rue ne semble pas infirmer cette « revendication d'usage exclusif ». Les dernières lignes du courrier (doc n°1) sur la modification ou la suppression des créneaux de la maison de quartier témoignent d'une posture décomplexée. La tendance au retrait résidentiel prime clairement sur la conscience du « bien public ». Ce point suscite même une certaine incompréhension de la part du maire de secteur (doc n°2), pourtant habitué aux demandes de fermeture. Il y a un côté « contre-nature » dans le projet de fermeture formulé par les habitants. Ce cas n'est d'ailleurs qu'un exemple parmi d'autres puisque la coupure de voies privées desservant des équipements publics s'est multipliée au cours des vingt dernières années avec parfois d'importants conflits à la clé (cf. chap. 8, 2.2). Aux yeux de ces associations, la rue ne s'affirme pas (plus) comme un espace public « naturel ». Le statut plus que l'usage est retenu pour justifier une fermeture allant à l'encontre de l'intérêt public. Les gestionnaires publics ont dans ce cas envisagé plusieurs solutions pour éviter la fermeture de la voie mais l'assiette ne semble pas pour l'heure avoir été transférée. Les copropriétaires n'ont pas davantage mis leur menace à exécution mais le cas pourrait se réactiver à tout moment avec une fermeture définitive à la clé.

Les anciennes voies privées ouvertes à la circulation offrent d'importants points de comparaison pour mesurer l'évolution du positionnement des associations de propriétaires. Le fait d'avoir consenti des usages pendant des décennies puis de vouloir plus ou moins progressivement les révoquer traduit une ***négation de la rue*** *en tant qu'****espace public naturel****.*

2.3.2 L'opportunisme des associations de propriétaires – le cas de la demeure des Accates

La tendance à l'appropriation s'exprime sur d'anciennes voies privées mais aussi dans des espaces récemment conçus. Ce sont pour la plupart des voies destinées à un usage public aménagées par des privés. Les propriétaires, souvent motivés par leur syndic, tentent d'exploiter le flottement dont peut faire l'objet le transfert de la voie. La tendance marquée à la fermeture résidentielle doit interroger les modes de production de la ville.



Carte 104 Situation des voies liées à l'opération de la « Demeure des Accates »

La « Demeure des Accates » (les Accates, 11ème arr.) est un ensemble de 83 logements individuels réalisé en 2006 par la société de promotion Kaufmann & Broad. Le projet comporte la réalisation d'une voie inscrite au PLU (la rue Etienne Henri Gouin et la rue Annie d'Arco). La société se rapproche de la communauté urbaine une fois les voies achevées pour activer leur transfert. Avant de les réceptionner, les services communautaires se rendent sur place et émettent près de 33 réserves sur l'aménagement, l'intégration ne pouvant être envisagée qu'après leur levée. La société réalise quelques travaux de confortement mais seulement 3 des 33 réserves sont levées en 2009[531]. L'évolution du dossier semble bloquée et les propriétaires se réunissent en 2012 au sein d'une ASL afin de réceptionner les parties communes. Bien qu'ils déplorent les défauts d'aménagement, ils envisagent la possibilité de conserver la propriété des voies pour en fermer l'accès.

[531] 16 Avril 2009 – ref. n°08-2058 – courrier de la direction de la voirie(communauté urbaine MPM) au directeur général de la DGUH (Ville de Marseille)

Extrait d'archives[532] - défauts de réalisation et doute sur le classement, la tentation de la fermeture[533] (2013)

« Nous vous confirmons que les maisons ont été réceptionnées maintenant depuis plus de six ans. Toutefois nous n'avons pu procéder à la réception des parties communes à cause de nombreuses non-conformités et absences de plan des parties communes. Cette impossibilité de réceptionner a été confirmée par M. ROCHE expert judiciaire nommé par la cour dans son rapport de janvier 2009.

Après 5 ans d'une procédure pénible et coûteuse pour vos 83 concitoyens, le dossier avance enfin et Kaufman & Broad nous indique qu'il souhaite vous rétrocéder les voies, bassins de rétention, réseaux, trottoirs et emprise foncière pour le futur bassin de rétention. Aussi cela soulève quelques interrogations :

La rétrocession est-elle programmée ? Les voies trottoirs réseaux plan de recollement sont-ils désormais conformes à vos exigences ? Les limites entre les parties que vous allez réceptionner et celles de l'ASL que nous réceptionnerons sont-elles définies ? Les locaux poubelles qui sont insuffisants en taille seront-ils repris par la CUM ? Y aurait-il une possibilité de conserver l'ensemble des parties communes et voie principale pour privatiser et sécuriser le lotissement ? Nos clients sont inquiets de l'évolution de ce dossier qui n'a que trop tardé et nous craignons de nouvelles difficultés de la part de Kaufman & Broad. »

Les propriétaires ne pourront cependant réceptionner les équipements communs, ce qui empêche *in extremis* la privatisation des voies. L'emprise est en effet demeurée la propriété du constructeur en attendant la fin du chantier[534]. Par délibération du 13 Décembre 2013[535], la communauté urbaine acte le transfert de l'emprise des voies et prévoit la réalisation des travaux manquants, se substituant ainsi au constructeur qui ne peut ou ne veut pas satisfaire à l'ensemble des exigences de reprise. Le syndic tente d'exploiter cette faille et réclame la possibilité de conserver le sol des voies pour en fermer l'accès. On ne saurait d'ailleurs déterminer avec précision le rôle du syndic, s'il ne fait que relayer la demande des propriétaires ou s'il initie la proposition[536]. On peut imaginer que si les colotis avaient détenu l'assiette des voies, l'emprise aurait été clôturée. L'élément déterminant est la décision du constructeur de traiter avec la communauté urbaine. Remarquons que dans bien d'autres cas similaires, la propriété a été directement transférée aux acquéreurs (cf. chap. 6, 3.5.1). La négociation étant généralement plus compliquée avec les propriétaires qu'avec le constructeur, ce type de situation bloque toute possibilité de transfert d'office.

Les modes de production de la ville n'ont manifestement pas changé depuis l'époque de gestion municipale puisque le recours aux aménageurs privés dans la construction de voies d'intérêt général est toujours une réalité. On peut toutefois observer quelques différences. Lorsqu'une telle voie était alors conçue et demeurait un temps privée, il y avait deux cas de figure. Soit les propriétaires se rapprochaient de la Collectivité pour activer le transfert, soit ils se désintéressaient de sa gestion, généralement assurée en bout de ligne par la Ville. Dans tous les cas, et sauf exception les associations n'en revendiquaient que rarement la propriété et encore moins la fermeture. Désormais, le moindre vide laissé par la Collectivité est systématiquement exploité par les associations de propriétaires. L'inscription de la voie au PLU ne freine d'ailleurs

[532] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[533] 22 Avril 2013 – sans ref. – courrier du syndic Pujol (syndic de la Demeure des Accates) à Eugène Caselli, président de la communauté urbaine MPM
[534] La propriété de l'aménageur sur la totalité des voies s'observait encore sur la version 2015 du cadastre numérique
[535] Délibération du conseil communautaire de MPM du 13 Décembre 2013, ref. n°VOI 031-762/13/BC
[536] Nous avions d'ailleurs souligné ce rôle parfois ambigu des syndics qui voient dans la privatisation une opportunité de régler certains problèmes de fonctionnement internes aux résidences tout en justifiant des prestations

pas ces dernières pour revendiquer l'assiette. La tentative ne fonctionne pas dans ce cas puisque la société de promotion conserve la propriété des voies, qui passe ensuite dans les mains de la Collectivité. Mais il n'était à aucun moment exclu que le constructeur se « simplifie » la tâche et transfère directement la propriété aux acquéreurs, ce qui aurait eu d'autres conséquences puisque les services communautaires auraient dû alors négocier avec ces derniers. On ne manquera donc pas d'interroger les modes de production de la ville. En se basant sur l'initiative privée pour réaliser des équipements destinés à un usage public, la Collectivité s'expose au « retour de flamme » des tentatives de privatisation, désormais fréquentes de la part des associations de propriétaires.

Quels que soient les contextes, ensembles anciens ou plus récents, voies inscrites au PLU, desservant des équipements publics… on observe la même volonté de se réserver l'usage des voies. Le statut privé qu'il soit un héritage ancien ou le fruit d'une négligence, apparaît comme le sésame donnant cours à toutes les revendications. Bien que ce cas témoigne d'une prise en main du problème, il n'est pas certain que la Collectivité saisisse la mesure de ce nouveau contexte de « résistance » privée dans sa politique d'intégration des voies. Sans un suivi constant des opérations en cours et une initiative prise dans le classement des voies encore ouvertes, les propriétaires tenteront systématiquement de mettre en échec le projet public.

Si la production privée de voies de liaison est une constante à Marseille, cette situation pose davantage problème aujourd'hui. Dans le passé, les associations de propriétaires qui héritaient des voies militaient le plus souvent pour abandonner leur gestion, désormais, elles font plus souvent l'inverse et tentent de ***conserver le statut privé*** *afin de clôturer. Cette situation pose question pour des voies dont la* ***vocation est d'être ouvertes à la circulation****.*

2.4 La tendance à la revendication des voies privées et ses conséquences sur la politique publique d'intégration

Dans le passé, la Collectivité pouvait envisager de façon progressive et sur le temps long l'intégration des voies privées. La rareté de toute forme d'opposition ouvrait la porte à un transfert facilité, notamment celui prévu à l'actuel article L. 318-3 du code de l'urbanisme (cf. annexes I.5). Ledit article définit qu'en cas d'ouverture à la circulation et d'accord unanime des propriétaires pour le versement de la voie dans le domaine public, une simple enquête publique est nécessaire avant le classement par délibération (ou décision du préfet en cas de désaccord d'au moins un propriétaire). Cette procédure est désormais plus difficile à mettre en œuvre. D'abord car les associations, propriétaires du sol des voies sont plus qu'avant opposées à toute idée de transfert, même si elles sont ouvertes. Un classement autoritaire par le préfet en cas de désaccord peut intervenir mais si les propriétaires décident avant l'acte public de fermer les voies, la procédure prend automatiquement fin, ce qui est une subtilité juridique de jurisprudence constante (cf. annexes I.5.2). Seule solution côté public, le recours à une procédure d'expropriation plus lourde, parfois onéreuse et surtout aléatoire (cf. annexes I.8). Elle suppose le montage d'un dossier complet pour étayer l'intérêt public de l'opération. Or étant donné les moyens financiers et humains des services (cf. chap. 5, 2.5.3), sans compter le coût « politique » de l'opération, les services ne s'engagent qu'en dernière extrémité sur cette voie. Ce contexte marqué par une résistance accrue des associations de propriétaires constitue donc un frein considérable à la politique de voirie publique, déjà restrictive.

2.4.1 Les services communautaires à la réaction – le soudain projet de fermeture du boulevard Provençal

Dans certains cas de fermeture de voies privées à l'utilité publique avérée, la Collectivité engage une action pour assurer l'ouverture mais cette entreprise est rendue difficile par l'urgence dans laquelle elle est menée et la multiplication des cas d'enclosure depuis le tournant des années 2000. Ces cas peuvent plus efficacement être anticipés.

Voir carte 86

Située dans le quartier des Aygalades (15ème arr.), la voie assure une importante fonction de desserte (cf. chap. 4, 7.2.3). Malgré une intervention publique soutenue depuis la fin des années 1970 et un usage commun par les habitants du quartier, la voie est restée privée et ouverte jusqu'à aujourd'hui. A la fin de l'année 2009, les propriétaires de la voie décident subitement d'en fermer l'accès, ce qui suscite une réaction de la Collectivité.

> Technicien : « *Sur le boulevard Provençal, on s'est saisi de l'affaire car il y a des projets sur cette voie.* […] *On a commencé par une procédure de transfert d'office, la procédure n'a pas fonctionné car une des personnes qui était un "vrai" propriétaire et non pas un habitant du cru n'a pas donné directement ses éléments au commissaire enquêteur, il les a donnés à l'intérieur d'une pétition, donc, on a arrêté la procédure car il aurait fallu voir que dans la pétition il y avait un propriétaire... bref on a préféré abandonner et on est parti sur une procédure d'expropriation.*
>
> JD : *pourquoi ça a capoté ?*
>
> Technicien : *Parce qu'à l'intérieur de la pétition, alors que cela aurait dû être mis à côté, un propriétaire a dit « je ne suis pas d'accord » et à partir du moment où un propriétaire dit je ne suis pas d'accord dans un transfert d'office, l'arbitrage ne se fait plus au niveau de la Communauté mais au niveau de la préfecture. Il a manifesté son désir, ok, sauf qu'il aurait dû le manifester sous une autre forme, voilà... ça fait partie de l'enquête publique sur le boulevard Provençal mais disons que c'est un document dans le document. Pour éviter un vice de forme on est reparti sur une procédure d'expropriation.*
>
> […]
>
> JD : *La personne qui a fait la pétition ne voulait pas que la voie soit intégrée à coût zéro ?*
>
> Technicien : *Je ne sais pas ce qu'elle recherchait, je ne sais pas combien va l'évaluer le service des domaines mais toute partie aménagée déjà comme de la voie…ma foi… son coût réel ne doit pas être énorme. Je ne sais pas selon quels critères évalue France domaine.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Le boulevard fait partie de ces cas laissés dans un certain flou par la municipalité (domaine privé aménagé comme un espace public), que la communauté urbaine réceptionne au moment du transfert de compétences. Remarquons que cette dernière ne cible pas davantage la voie qui conserve son statut privé jusqu'à ce qu'un projet de fermeture n'oblige à une réaction dans l'urgence. Un transfert d'office avec enquête publique est diligenté mais rencontre des problèmes de forme. Dans la procédure prévue à l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme, les propriétaires doivent faire connaître leur avis au sein de l'enquête publique[537]. Remarquons que l'avis contraire d'un propriétaire, exprimé dans l'enquête publique ne bloque pas la procédure. La décision de transfert passe simplement du conseil municipal au préfet (cf. annexes I.5). Mais

[537] Dans les conditions prévues à l'article R.* 141-8 du code de la voirie routière

en dépit d'un résultat somme toute identique[538], les pouvoirs publics sont tenus de prendre en compte l'avis des propriétaires et ne peuvent surtout pas prononcer le classement d'office par délibération communautaire, comme cela a été le cas au cours de la délibération du 2 Octobre 2009.

L'avis en question se trouvait au sein d'une pétition, il est donc passé inaperçu. Ce n'est pas le caractère d'utilité publique du transfert qui est remis en cause mais la forme de la procédure. C'est sur cette base que le Tribunal Administratif de Marseille se fonde en 2011[539] pour casser la délibération portant classement d'office de la voie. Ajoutons que la présence d'un dispositif de fermeture sur la voie aurait dû de toute façon éteindre la procédure de transfert d'office (cf. annexes I.5.2), celle-ci est donc dès l'origine irrégulière. Devant cet échec, la Collectivité part sur une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique dont les ressorts sont plus complexes. Les implications ne sont ici pas vraiment financières, le sol de la voie n'ayant pas une valeur vénale élevée, mais plus d'ordre juridique et administratif. La procédure sort en effet des mains de la communauté urbaine ou du préfet pour être tranchée par le juge de l'expropriation, dont l'appréciation est souveraine. L'issue est plus aléatoire bien qu'ici, le caractère d'utilité publique semble solide (cf. annexes I.8). Du point de vue administratif, le fait d'échanger un transfert d'office contre une expropriation génère une importante surcharge de travail. Les services doivent étayer l'utilité publique du transfert avec un maximum d'éléments afin d'assurer le transfert par le juge. Dans ce cas, les services communautaires ont dû produire de nombreuses notes explicatives documentées, formuler des échanges avec d'autres services, et même effectuer une visite de terrain avec photo par une équipe du service voirie[540].

On peut tirer plusieurs conclusions de cet exemple. D'abord, le choix du transfert d'office semble quelque peu « anachronique ». En effet, la Ville puis la communauté urbaine n'ont pendant des années pas pris la peine d'activer un transfert, *a priori* évident. En 1978, lorsque la municipalité réalise de grands travaux de structure, ayant pour effet d'ouvrir la voie à une intense circulation, les propriétaires ne manifestent aucune opposition (cf. chap. 4, 7.2.3). Or s'ils étaient d'accord pour supporter un usage public de la voie avec toutes ses nuisances, ils l'auraient probablement aussi été pour en transférer la propriété. Nous n'avons retrouvé aucune réclamation écrite de la part des propriétaires de l'époque, il faut dire que le transfert n'était sans doute pas dans toutes les têtes, la Ville se chargeant en totalité de l'entretien. Dans la continuité, la communauté urbaine n'a pas engagé le transfert au début des années 2000 bien que la voie corresponde en tous points aux critères émis dans la délibération du 27 Juin 2003[541] (ouverture générale, intérêt public manifeste…). La posture attentiste des pouvoirs publics (municipalité puis communauté urbaine) explique l'héritage d'un statut privé de la voie et ce cas est loin d'être une exception. Le projet de fermeture oblige à une réaction dans l'urgence avec des choix de procédure peu judicieux.

Il y a d'ailleurs un décalage entre les directives émises dans la délibération du 27 Juin 2003 et la réalité de terrain. En théorie, les services communautaires doivent prioriser un transfert d'office mais dans les faits, lorsqu'une opposition apparaît, la démarche devient inopérante. On ne tient

[538] Le préfet se contente généralement de prononcer le classement de la voie
[539] TA Marseille – ref. n°0908342 – séance du 4 Avril 2011
[540] Nous avons eu accès au dossier complet en 2015 (Fond des courriers numérisés du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[541] Voir note n°339

visiblement pas compte à plus haut niveau de la situation concrète des territoires, marquée par une résistance accrue des propriétaires, et de la nécessité d'engager dès le départ une action plus coercitive et surtout anticipée. Le résultat d'un tel raté est que la Collectivité doit s'engager sur une voie à la fois plus complexe, coûteuse et aléatoire. Un transfert qui aurait pu s'effectuer de manière évidente dans le passé, rencontre aujourd'hui d'infinies difficultés. Pour donner une idée de la gêne occasionnée, dans un calendrier prévisionnel à usage interne, les services communautaires prévoyaient un délai de moins de 5 mois entre la notification de l'enquête publique et le classement effectif de la voie dans le cadre d'une procédure de transfert d'office[542]. Il est évident qu'une expropriation, en plus d'être incertaine, ne saurait aboutir avant plusieurs années.

Le défaut d'anticipation, qui s'est transmis d'une collectivité à une autre, affecte la cohérence globale de la politique de voirie publique. Loin d'avoir l'initiative, les pouvoirs publics subissent la situation, en tentant surtout de ne pas être mis en défaut par les propriétaires et accepter, même temporairement, une fermeture aux effets désastreux. Cet exemple illustre l'hypothèse du « cercle vicieux » dans lequel sont pris les services. La multiplication des urgences, plus ou moins pressantes, obère leur capacité de projection et les cantonne à un rôle de « pompiers » (cf. chap. 5, 2.5.3). L'anticipation est possible, même si l'accord des propriétaires est probablement plus complexe à obtenir aujourd'hui qu'il y a trente ans. La problématique est donc selon nous celle des moyens humains et financiers mis pour assurer la bonne marche de cette politique.

De nombreuses voies privées importantes ont été fermées au tournant des années 2000 sans que la Collectivité n'en ait parfois même eu connaissance. Or si une réaction est envisageable sur le moment, comme cela été le cas pour le boulevard Provençal, tout ce qui a été fermé est désormais « perdu ». D'abord car en cas de fermeture, il est impossible pour la Collectivité d'engager un transfert d'office. L'expropriation est alors la seule option, or le caractère très lourd de la procédure associée à la multitude de cas de voies privées fermées à Marseille rend cette politique illusoire en l'état ou alors de façon très ponctuelle. Ensuite, nous n'avons jamais observé de « réouverture » de voie fermée. Sans prise de position claire à plus haut niveau, le processus de fermeture est actuellement irréversible. Si une forte proportion de voies privées a déjà été fermée (cf. chap. 2, 4), un nombre conséquent d'entre elles est toujours ouvert, un changement de posture public serait donc profitable pour enrayer « l'hémorragie » de la fermeture, au moins sur les axes les plus essentiels.

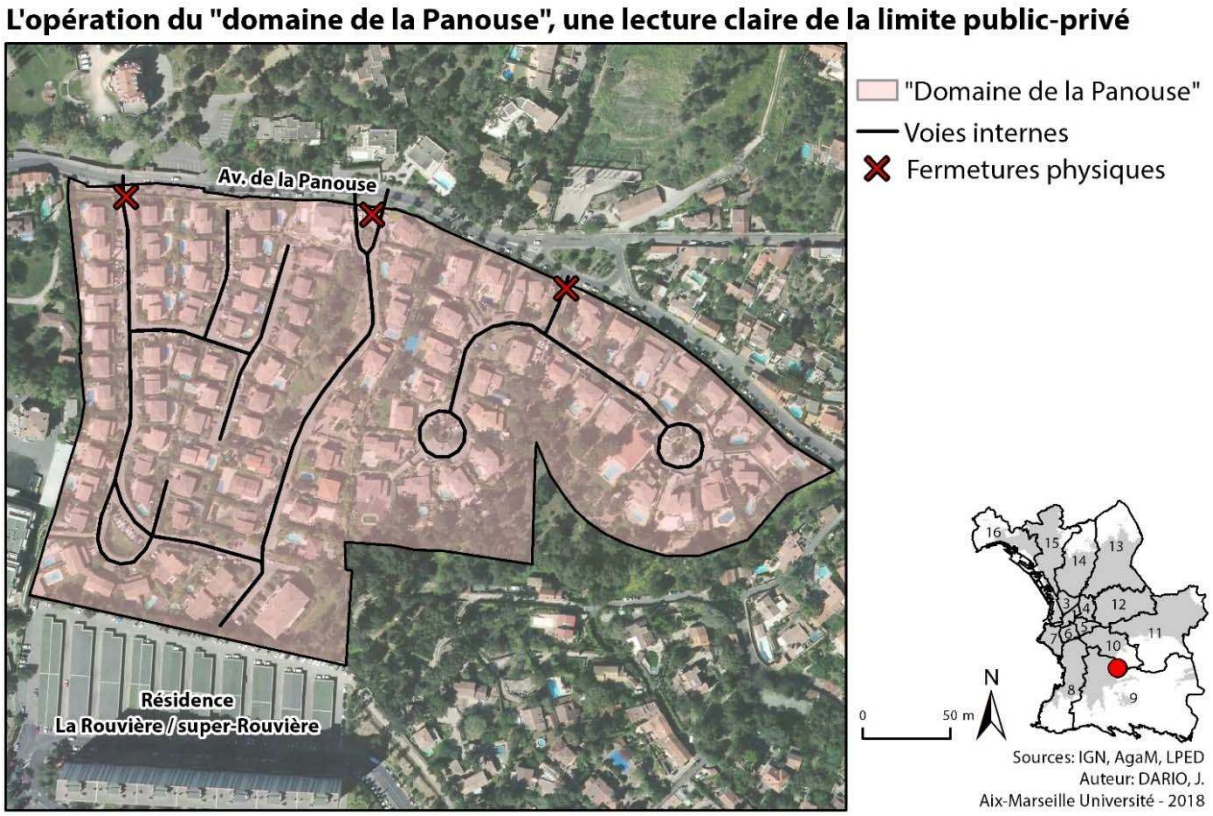
2.5 Promoteurs et tendance à la fermeture résidentielle

La tendance à l'appropriation des voies privées est principalement le fait des associations de propriétaires. D'autres acteurs jouent cependant un rôle premier et notamment les promoteurs immobiliers. Ces derniers intègrent désormais dans leur offre une lecture tranchée de la limite public / privé. Difficile d'ailleurs de déterminer s'ils suivent une tendance sociétale à la sécurisation ou s'ils l'impulsent, faisant du « produit fermé » une norme. L'analyse des archives publiques nous a permis de d'observer cet attrait pour la fermeture, d'emblée imposée dans la forme urbaine ainsi que dans les documents de portée juridique et contractuelle.

[542] 15_PROVENCAL_motifs justifiant le lancement DUP - Fond des courriers numérisés du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

2.5.1 « L'ADN » privatif des ensembles récents – le domaine de la Panouse

A la différence de nombreux ensembles anciens, les programmes récents assument souvent une vocation privative avec marquage clair de la limite public privé, ce qui s'observe dans le tracé, le statut et la fermeture des voies internes. Cette modification en profondeur de la configuration des ensembles est une évolution importante impulsée par les sociétés de promotion depuis plusieurs années à Marseille comme ailleurs en France.



Carte 105 L'opération du « domaine de la Panouse », une lecture claire de la limite public privé

Le « Domaine de la Panouse » situé dans le quartier de la Panouse (9ème arr.) est une opération de 76 logements, lancée en 1997 par la société Kaufman & Broad. Du point de vue de la forme urbaine, la différence avec des lotissements plus anciens (années 1920-30 par exemple) est assez nette. Les voies de l'ensemble sont une série d'impasses finissant en cul-de-sac sur l'arrière de la résidence de la Rouvière. L'emprise des parties communes est détenue en indivision par les acquéreurs des lots. Enfin, un local à poubelles est aménagé en limite de propriété et l'éclairage n'est pas connecté au réseau public, il est donc de gestion entièrement privative. Aucun service public n'est supposé rentrer dans le lotissement, fermé par une grille monumentale.

Extrait d'archives[543] – les documents réglementaires du « Domaine de la Panouse » (1998)

1/ La vocation privative des espaces communs du lotissement[544]

L'association doit « assurer *l'acquisition et le maintien dans son patrimoine du sol et des biens et droits immobiliers devant constituer l'assiette des équipements communs et des ouvrages d'intérêt collectif. Régler toutes les difficultés relatives aux services d'intérêt collectif et aux ouvrages et équipements communs* »

2/ Comparaison des dispositions sur le transfert des équipements commun (document ancien / document récent)

27 Janvier 1998 – ref. 97.6-0031 – statuts de l'association syndicale libre du lotissement du « Domaine de la Panouse » – Article 24 (Transfert à la collectivité publique)

« *Les voiries et réseaux divers* ***pourront*** *faire l'objet d'un transfert au profit de la Collectivité Publique si cette dernière souhaite les incorporer dans son domaine.* »

30 Mars 1938 – document exemple – article 1 du cahier des charges du lotissement Lou Brès [545]

« *Dans l'esprit commun des parties, les voies sont* ***destinées*** *à être incorporées* ***aussitôt qu'il se pourra*** *à la voirie communale sans que toutefois la société X puisse prendre aucun engagement à cet effet.* »

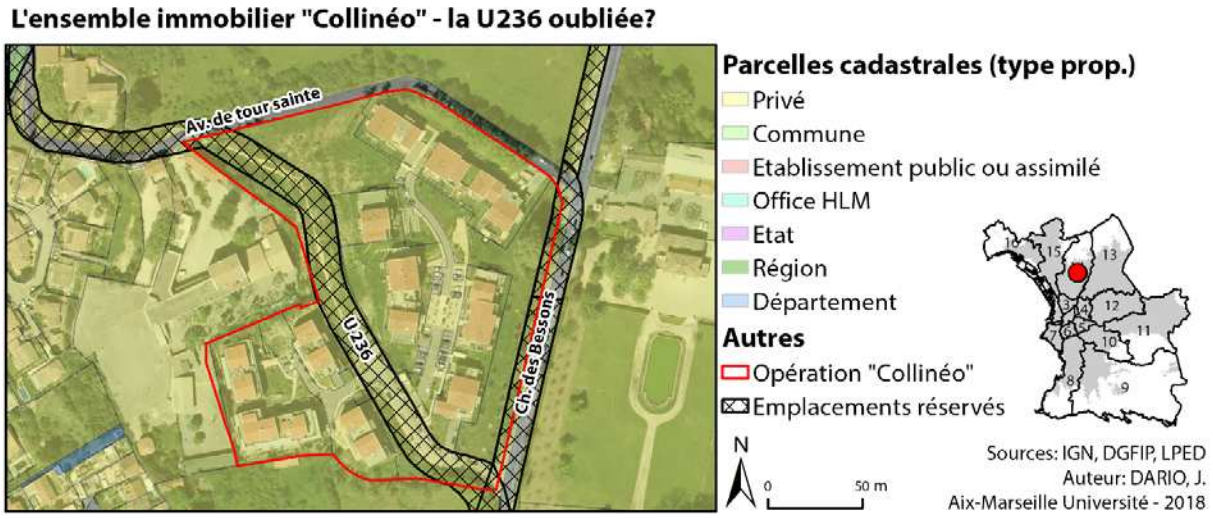
Les termes de « commun » et « collectif » (doc n°1) renvoient à une utilisation par les seuls membres de l'association. « Commun » est ici un synonyme de « communauté », et l'exact opposé du sens retenu par exemple par E. Oström (2010) dans ses travaux sur les « communs[546] ». Il n'est pas surprenant de voir ce type de mention puisque par essence, l'objet d'une association syndicale est la gestion des biens communs jusqu'à une éventuelle incorporation dans le domaine public, celle-ci est d'ailleurs envisagée mais de façon très indirecte. Concernant la destination des voies (doc n°2) tout tient finalement dans l'utilisation du verbe « pouvoir ». Il s'agit de l'expression d'un conditionnel. Rien dans la formulation n'oblige d'ailleurs les colotis à accepter cette réquisition publique à la différence des anciens cahiers des charges où cette clause ne laisse aucun choix aux propriétaires en cas de réquisition publique[547] (cf. annexes I.3.2.7.2). Dans la formulation ancienne, le verbe pouvoir renvoie à la capacité de la Collectivité à intégrer les voies dans son domaine, qui est d'ailleurs l'option préférentielle.

Dans l'immense majorité des ensembles créés ces vingt dernières années, la ***définition de la limite public-privé*** *est plus claire à tous points de vue.* ***Physiquement****, la démarcation est imposée par la présence d'une fermeture et du local à poubelles en bordure de propriété. Ensuite, du point de vue des* ***statuts****, le sol des voies est matérialisé sous la forme d'une parcelle unie. Les documents réglementaires prévoient la possibilité d'un* ***transfert public*** *mais il n'est pas contraignant et reste dans l'esprit très* ***optionnel****.*

[543] Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille)
[544] 27 Janvier 1998 – ref. 97.6-0031 – statuts de l'association syndicale libre du lotissement du « Domaine de la Panouse » – Article 4 (objet de l'ASL)
[545] Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille)
[546] Elinor ôstrom désigne sous ce vocable des biens utiles à tous dont l'usage ne devrait pas être soumis à des limitations ou une marchandisation, c'est le cas par exemple de l'eau
[547] CE 10 févr. 1992, Choquette, Mme Gonzalès, n°107113

2.5.2 L'ambiguïté de l'argumentaire des promoteurs immobiliers – le cas de « Collinéo » et la réservation de voirie « transparente »

La vocation privative inhérente à la plupart des ensembles récents est un élément voulu, planifié par les sociétés de promotion immobilières. Dans certains cas elles jouent même contre le projet public en négligeant sciemment la réalisation de voies d'intérêt public.



Carte 106 L'ensemble immobilier « Collinéo », la U236 oubliée ?

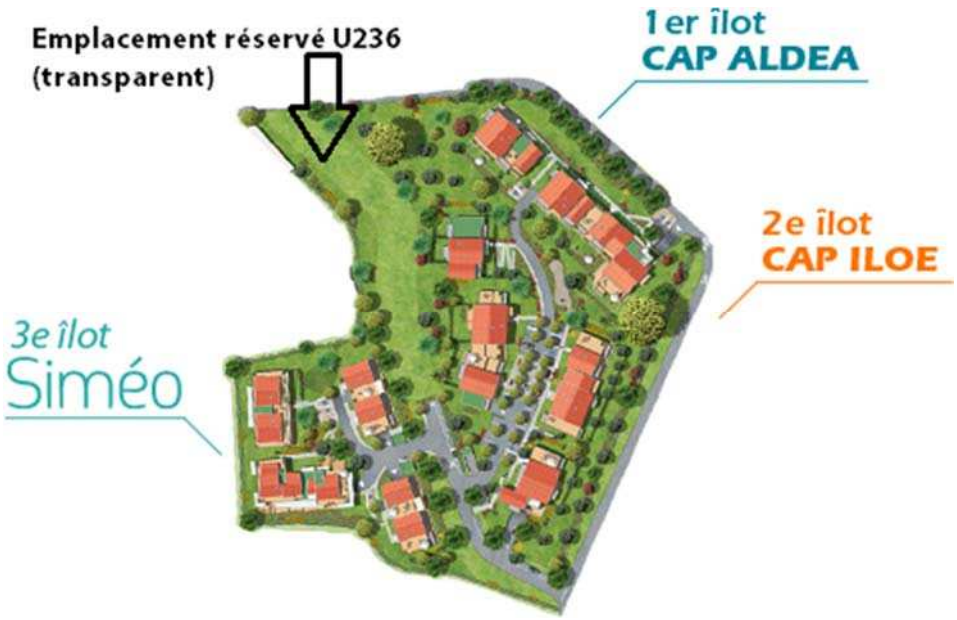


Figure 8 L''opération Collinéo (2013)
Source : http://collineo.fr/ilots.asp

Le quartier de Sainte-Marthe (14ème arr.) connait depuis le tournant des années 2000 une urbanisation massive avec une importante problématique de cohérence entre rythme des construction et desserte. En 2009, la société « Marseille Bessons » obtient un permis de construire[548] pour un ensemble de près de 200 logements. Le programme comporte dans son périmètre une partie de la U236, que le constructeur doit aménager à ses frais comme c'est

[548] Ref. n°09N1331

généralement le cas dans ce type d'opération. Nombre de documents d'urbanisme dont l'Orientation d'Aménagement (OA) du PLU, portant sur le secteur, soulignent l'importance de cette voie urbaine pour la structuration du site Bessons-Giraudy, souffrant actuellement de son enclavement et d'un manque de cohérence interne. Si les logements sont rapidement livrés, ce n'est pas le cas de la portion de voie centrale. Le site de vente officiel sur internet fait mention de nombreuses aménités mais pas de la voie qui coupe l'ensemble en deux.

Extrait d'archives – Un cadre privilégié…faisant exception d'un boulevard central[549]

« *Proche de tous les axes routiers et autoroutiers, cette "bulle nature" est une véritable invitation au bonheur privilégiant bien-être, confort et qualité de vie au quotidien. Une ambiance familiale et conviviale qui se retrouve également au golf, tennis et restaurant situés à quelques dizaines de mètres du projet*. »

« *Ce hameau nouvelle génération a pour vocation de favoriser la proximité, l'envie de vivre autrement. Constitué de plusieurs bâtiments à taille humaine, il valorise l'intimité de chacun tout en privilégiant l'esprit village, une version revisitée du hameau. De style bastidaire, l'architecture combine modernité et authenticité. Au cœur d'un exceptionnel terrain arboré de 3 ha, un projet dans l'air du temps en harmonie avec la nature et le cachet des lieux* »

« *A l'architecture contemporaine, SIMEO accorde une importance toute particulière au bien-être de ses résidents : création d'espace vert, sélection de matériaux de qualité, ascenseur, vastes terrasses, jardins privatifs, résidence entièrement close et sécurisée. Une vue si imprenable, un décor si enchanteur à proximité du golf et des tennis de la Tour Sainte …* »

Soulignons l'improbable association de certains termes : « hameau nouvelle génération », « bulle nature »… Un « pastiche » du village provençal en somme mais dans une perspective autocentrée et exclusive. La mention de la « résidence entièrement close et sécurisée » ne laisse d'ailleurs aucun doute sur l'ouverture de ce vrai-faux village. La fermeture physique tourne les usages vers l'intérieur avec une mise à distance de l'espace public, toutefois valorisé au moment d'évoquer la situation du projet, proche des grands axes de circulation. Le programme résume l'idée exprimée par Céline Loudier-Malgouyres de « retrait résidentiel » et de volonté de « s'isoler sans être seul » (2013). L'ensemble est à la fois proche de la ville car accessible et en même temps lointain grâce à la fermeture et surtout à l'absence de voie de circulation en son centre. La communication visuelle est d'ailleurs très insidieuse. Le plan officiel de l'ensemble fait habilement apparaître le tracé avec une légère transparence (voir figure 8 ci-dessus). S'il ne peut être entièrement effacé, il n'est pas non plus assumé par la société de promotion qui préfère mettre en avant la sécurisation et l'exclusivité de ce lieu aux nombreuses aménités environnementales.

Contactée par téléphone (en 2014) et interrogée sur la présence de la U 236, la commerciale de la société reconnaissait avec une certaine gêne l'existence de la réservation tout en affirmant « *qu'il y avait peu de chances qu'elle se fasse un jour* ». Le projet de voie n'a finalement servi qu'à générer de la constructibilité avant de disparaître des plans du promoteur. Rappelons que l'imposition d'un tel équipement dans le cadre d'un simple permis de construire est irrégulière. La Collectivité ne peut donc vraiment se retourner contre le constructeur si l'équipement est

[549] http://collineo.fr/ - Accès au 15/03/2018 16 :30

mal, ou pas du tout réalisé. Dans ce cas, l'emprise réservée pour la voie, a été transférée aux acquéreurs, pour la plupart inconscients de l'existence future de la voie ! Première option pour les pouvoirs publics : négocier l'acquisition de l'emprise, ce qui supposerait pour les acquéreurs la disparition de la « bulle nature » vendue par le promoteur. Reste l'option de l'expropriation pour cause d'utilité publique dont on connait les limites et enfin, celle plus probable de l'abandon du projet de voirie par la Collectivité avec des effets déjà néfastes sur le fonctionnement du quartier.

Bien qu'elle s'affirme dans certains cas de façon exagérée et donc non représentative, il y a clairement dans le discours de nombreux promoteurs une ***instrumentalisation*** *et une* ***valorisation*** *de la* ***gestion privative****, quite à jouer* ***contre le projet public****.*

2.6 Conclusion : vers l'appréhension d'un jeu d'acteurs complexe

La résistance des associations de propriétaires vis-à-vis du transfert public des voies est une donnée récente mais fortement inscrite dans la pratique, avec un impact évident sur la géographie des voies privées. Le classement des anciennes voies héritées de la période de gestion municipale est rare, d'une part car la plupart sont fermées, ce qui bloque toute tentative de transfert d'office, d'autre part, parce que même celles qui sont demeurées ouvertes sont généralement revendiquées par les associations de propriétaires avec à terme un risque accru de fermeture. On peut même considérer que le linéaire de voirie privée tend à s'accroître puisque la quasi-totalité des programmes immobiliers récents définissent un usage privé aux équipements communs. Cette résistance des acteurs privés est une dimension essentielle expliquant la difficile évolution de la limite public / privé attachée aux voies. Un autre aspect est l'attitude de la communauté urbaine qui par ses refus répétés d'intégration mais aussi par une gestion flottante, des incohérences… reproduit certaines situations.

3. Gestion publique du socle de voies privées, une politique d'intégration défaillante

La thématique des voies privées est gérée de façon passive par la communauté urbaine qui attend généralement une démarche des propriétaires avant d'apprécier l'intérêt d'une intégration. Cette posture adaptée du temps de la gestion municipale est en décalage avec la situation présente marquée par une tendance généralisée à l'appropriation et à la fermeture des voies privées. Nous allons voir que les refus d'intégration sont fréquents et pour des motifs divers, ce qui ne contribue pas à une réduction du linéaire de voies privées à Marseille. Il s'agit généralement de voies faisant partie d'ensembles anciens (copropriétés, lotissements…) et dont les propriétaires réclament le transfert. La question des critères d'intégration joue ici un rôle central et plus spécifiquement celle de l'état physique des voies. Nous verrons quels sont les enjeux territoriaux attachés à cette thématique. Ensuite, bien que les cas soient rares, la communauté urbaine tente même de se défaire d'une partie de son domaine public de voirie ou d'en « marchander » l'usage. Enfin, une partie des transferts non effectués de voies privées s'explique par des incohérences, des erreurs. Cette situation désigne davantage des voies faisant partie d'ensembles résidentiels créés au cours des deux dernières décennies et dont le tracé a été imposé par la Collectivité. Pour diverses raisons, les transferts ne sont pas finalisés, ce qui interroge les modes de production de la ville et notamment le recours aux partenariats public-

privé ainsi que la qualité du suivi imposé par la puissance publique. Un contexte est essentiel à rappeler, celui du partage de compétences. Depuis 2002, Ville et communauté urbaine se partagent les compétences d'urbanisme sur le territoire marseillais, ce qui génère de nombreuses problématiques de suivi voire même le blocage de certains pans essentiels de la politique de voirie. Tous ces aspects rendent particulièrement difficile l'apurement de la problématique des limites public / privé floues à Marseille.

3.1 Les refus de classement communautaires sur des voies anciennes, des discours affichés aux critères officieux

A plus d'un titre, le passage à la gestion communautaire marque une évolution de la politique d'intégration publique des voies. Celle-ci porte davantage sur sa « philosophie » que sur ses critères stricts. Auparavant, les demandes de transfert souffraient parfois quelques refus, ceux-ci n'étaient en rien définitifs, la plupart des voies privées étant destinées à terme à rejoindre le domaine public, ce que confirme l'entretien régulier dont elles faisaient généralement l'objet. Désormais on observe une volonté de clarifier la limite public / privé en faisant un tri définitif entre les voies susceptibles d'être intégrées et les autres. Chacune doit faire l'objet d'une réflexion en suivant les critères d'intégration officiels. Soit les voies sont intégrées, soit leur vocation privative est assumée.

Technicien : « *La devise est très simple, est-ce que ça répond ou pas aux critères d'intégration ? C'est très simple. Après on rentre dans des considérations politiques qui me dépassent mais globalement, est-ce que c'est une voie maillante ? Si ce n'est pas une voie maillante, ça doit être une voie qui dessert un équipement public. Une crèche associative ce n'est pas à mon sens un équipement public par exemple. Le troisième point est-ce que c'est une voie qui se situe dans un secteur social ? ANRU, CUCS etc. là on trouve un enjeu particulier car on veut éviter les recoins sombres. Après un autre critère peut intervenir, est-ce que c'est une voie qui figure au PLU ? Si quelqu'un est propriétaire d'une voie privée frappée d'un emplacement réservé au PLU et qui nous dit « voulez-vous l'acheter ? » On a plutôt intérêt à le faire*.

JD : *Que pouvez-vous me dire sur ce critère de « maillance »* ?

Technicien : *Pour nous globalement vous avez des voies structurantes, si la voie est une impasse elle ne représente pas vraiment d'intérêt mais si la voie est maillante, la communauté que je représente va peut-être s'y intéresser un peu plus. Une voie qui part du point A et qui arrive au point « A' » 2 mètres plus loin, ça ne nous intéresse pas. Le fait que ce type de voie se ferme n'est pas vraiment un problème. Ça devient une problématique quand il s'agit de fermetures de voies qui bénéficient à la circulation générale.* » (communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014) (entretien n°1)

Technicien : « *Avant même de parler de coût on a déjà la question de savoir si ça répond ou non aux critères, si ça répond aux critères, l'argument qui va arriver derrière c'est qu'est-ce qu'on va prendre ? c'est dans quel état ? Est-ce que les gens vont nous demander… à partir du moment où ce sera à nous… est-ce qu'ils ne vont pas nous tomber sur le « râble » en nous demandant de tout refaire ? Car ça c'est un grand classique.*

JD : *Ça arrive souvent ?*

Technicien : *Ah oui bien sûr !*

JD : *Qu'est-ce qui se passe dans des cas similaires ?*

Technicien : *Eh bien ça va dépendre de ce qui est prévu, de ce qu'on peut faire et si besoin, les gens attendent. Leurs critères de voie défoncée et les nôtres ne sont pas identiques non plus.*

JD : *Et ça arrive que vous demandiez au propriétaire d'abord de refaire la voie avant de la reprendre ?*

Technicien : *Oui c'est arrivé, en règle générale c'est quand on ne veut pas dire non. On indique le coût, on n'a plus trop de nouvelles après…*

JD : *Et c'est sur quel type de voie ce genre de chose ?*

Technicien : *C'est sur des voies qui ne sont pas des voies primaires, ce sont des voies qui éventuellement pourraient rentrer dans les critères mais qui présentent un intérêt communautaire proche de 0 et pour lesquelles on n'a pas trop envie de mettre les doigts dedans.* » (communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015) (entretien n°2)

Après avoir observé les critères « de base », ceux énoncés notamment dans la délibération du 27 Juin 2003[550] (entretien n°1), une grille plus fine est appliquée pour déterminer si l'intégration peut être envisagée (entretien n°2). Depuis l'abandon de l'entretien « informel » des voies par MPM, la question de leur état se pose fortement. Il n'est pas rare que les demandes d'intégration interviennent lorsque les propriétaires observent leur dégradation et anticipent des coûts de réfaction importants. Pour la Collectivité, l'enjeu est surtout budgétaire car en intégrant une voie, elle en devient responsable. Si la structure est très endommagée et n'assure pas des conditions de viabilité satisfaisantes, d'importantes sommes doivent être envisagées pour la reprise. Etant donné le budget peu extensible alloué à la voirie, ce critère est donc observé avec une très grande minutie. Cette tension oblige selon nous à prendre en compte la variable coût avant l'intérêt de la voie en termes de maillance, de desserte d'équipement public… Une voie trop dégradée, malgré son utilité potentielle peut donc être refusée. Généralement, la communauté urbaine demande à ce que la voie soit remise en état aux frais des propriétaires avant intégration. Notons que la démarche relativement classique en urbanisme a pour seul objet ici de décourager les requérants. Le but indirect de la demande des propriétaires étant précisément la prise en charge des travaux par la Collectivité, l'intégration perd de son intérêt s'ils doivent en assumer eux-mêmes le coût.

Cette posture, dictée par le caractère limité des fonds publics alloués à la politique de voirie réduit drastiquement le spectre des voies susceptibles d'être intégrées. Pour résumer, il faut donc qu'elles jouent un rôle significatif dans le fonctionnement urbain ou se trouver dans le périmètre d'un projet stratégique, ce qui est une première contrainte. Ensuite, leur état ne doit pas engager des frais démesurés pour la Collectivité. Enfin, la demande doit provenir des propriétaires, la communauté urbaine ne prenant que rarement l'initiative du premier contact. On peut se demander dans quelle mesure la posture des pouvoirs publics est particulière à Marseille. Remarquons que dans la plupart des autres villes le bon état de viabilité et l'ouverture à la circulation sont des critères communément retenus en matière d'intégration (JOINET, 2000). A Nantes par exemple, la municipalité a imposé une lecture relativement « dure » des critères d'intégration avant que le passage à la gestion communautaire (2001) ne modère cette posture (LE GALLIC & MADORE, 2008). Reconnaissons enfin qu'à Marseille, sans doute comme ailleurs, la plupart des voies faisant l'objet d'une demande d'intégration ne sont pas celles dont l'intérêt est le plus évident pour la collectivité. Il est au contraire plus intéressant pour les propriétaires de

[550] Voir note n°339

fermer une voie recevant du passage puisque le trafic est alors réduit, ce qui n'est pas le cas si la voie est versée dans le domaine public et donc ouverte à l'usage général. Les refus d'intégration peuvent donc aussi se justifier par ce biais. Le point véritablement saillant à Marseille est cet attentisme, cette difficulté à prendre l'initiative dans le processus de transfert, c'est sans conteste ce qui différencie Marseille de villes comme Paris, Bordeaux, Grenoble…

> Technicien : « *Pour nous le maillage est intéressant mais le problème c'est que ce n'est pas sur les voies maillantes que les gens nous demandent une intégration, c'est sur les voies en impasse. Sur les voies maillantes, les gens se disent, « si jamais on les ouvre, tout le monde va circuler par-là ». Attendez c'est ça ! Les gens ont l'impression que l'on va faire passer toute la circulation de Marseille par leur rue, je vous donne leur ressenti !* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014)

Le contexte de la fermeture, cette volonté désormais commune des propriétaires de conserver les voies privées doivent aussi être prises en compte. Il y a à Marseille un décalage entre la somme de critères officiels ou officieux nécessaires à l'intégration des voies, et la dynamique très restreinte de mise à disposition des voies.

3.1.1 Une mise en pratique des critères d'intégration communautaires – le cas du lotissement château Vento

Loin d'intégrer en masse les anciennes voies privées, la communauté urbaine refuse régulièrement de les classer. Certains critères officiels sont invoqués mais d'autres plus officieux (liés notamment à l'état des voies et au coût de réfaction) jouent un rôle premier. Clairement, les considérations budgétaires prennent le dessus sur la question du maillage.

Le lotissement dispose de deux voies privées (avenues Barbarin et Marigny) goudronnées dans les années 1960 par la municipalité (cf. chap. 4, 7.2.1) mais dont l'entretien ponctuel jusqu'à la fin des années 1990 n'a pas empêché une large dégradation. Afin de remédier à cette situation, le collectif de propriétaires réclame une intégration des voies. La demande est dans un premier temps évaluée en suivant les critères classiques d'intégration.

Extrait d'archives[551] – Une évaluation divergente de l'intérêt des voies du lotissement Château Vento (2005-2014)

1/ La posture tranchée des services communautaires[552]

« Les avenues de Barbarin et Marigny sont doublées par le boulevard du Verdon qui est une voie publique. […] *De plus, la jonction entre la cité de « la Citadelle » et le Village du Merlan ne peut se faire par l'avenue du Général Brissac puisque celle-ci est fermée à son extrémité. En conséquence, au vu de ces éléments, il apparaît que ces voies privées ne présentent pas les critères de sélection requis en matière de voirie. »*

2/ L'argumentaire des propriétaires pour appuyer le transfert (première partie)[553]

« *Nous insistons (depuis bien longtemps) sur le fait que le lotissement château Vento crée en 1942 composé en partie des avenues Verdon, Brissac, Marigny, Barbarin a toujours été inclus dans le maillage de voies publiques du quartier du Merlan : divers établissements publics (Poste, Maison des Filles mères, SEM, toutes les servitudes importantes liées à l'adduction d'eau depuis le bassin du Merlan…)* »

3/ L'argumentaire des propriétaires pour appuyer le transfert (deuxième partie)[554]

« *Je me demande bien comment vous faites pour calculer un trafic mais je vous signale que les clients de la poste, de la maison de l'enfance (ils se garent devant chez moi) ainsi que ceux du magasin « Destock tout » ne se gênent pas pour passer par l'avenue de Barbarin et Marigny.* »

4/ Un modèle de refus des voies du lotissement Château Vento à l'intention du président de la commission voirie de MPM[555]

« *Depuis de nombreuses années, vous (présidence de la commission voirie de MPM) êtes régulièrement sollicité par les propriétaires riverains des avenues de Barbarin et Marigny, situées dans le 14ème arrondissement, afin que leurs voies soient classées dans le domaine public routier communautaire. Comme ces voies ne présentent aucun intérêt général, la réponse est invariablement négative.*

Modèle de réponse aux demandeurs : Par courrier du …… , vous me demandez le classement dans le domaine public routier communautaire de la voie (des voies) de votre lotissement.»

5/ La fermeture « conseillée » par les services communautaires[556]

« *Je vous informe que s'agissant de voies privées, vous avez toute latitude au sein de l'association ou du syndic gérant les copropriétés et donc l'assiette des voies de vous clore par les moyens que vous jugerez adaptés, sous réserves qu'ils soient conformes aux normes de voirie.* »

6/ Les critères de refus officieux des voies du lotissement Château Vento[557]

« *Ces voies ne forment pas réellement maillage, en effet leur rôle est essentiellement de la desserte locale. De plus, la remise en état de ces voies et des réseaux est probablement de l'ordre de 2 millions d'euros* ».

---

[551] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

[552] 27 Juillet 2009 – ref. n°09-3281 – courrier du DGA Déplacement et aménagement des espaces (communauté urbaine MPM à un habitant du lotissement château Vento (CIQ du Merlan)

[553] 30 Octobre 2013 – ref. n°2013-11-88911 – courrier du collectif des résidents des avenues Marigny et Barbarin à Eugène Caselli, président de la communauté urbaine MPM

[554] 30 Juillet 2009 – ref. n° 09-3281 – courrier d'un habitant du lotissement château Vento au DGA Déplacement et aménagement des espaces (communauté urbaine MPM

[555] cette note à l'intention du président de la commission voirie de MPM a été rédigée par les services gestionnaires de la voirie qui préparent le travail effectué par la commission – base des courriers informatisés - Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

[556] 27 Juillet 2005 – sans ref. - courrier du président de la commission voirie (MPM) à un habitant du lotissement château Vento

[557] 21 Juillet 2014 – mail d'une technicienne du service voirie (communauté urbaine MPM) au DGA services urbains de proximité (communauté urbaine MPM

La desserte du lotissement est déjà assurée par deux voies publiques parallèles (avenue du Verdon et Général Brissac), Barbarin et Marigny ne constituent donc pas la seule option de traversée. Par ailleurs, cette même traversée est d'un intérêt très relatif depuis la fermeture de l'ensemble de la Citadelle (continuité de l'avenue Général Brissac, carte 107 ci-dessous). C'est un « effet à distance » de la fermeture (cf. chap. 7, 1.9) : les voies de Château Vento sont originellement traversantes mais la fermeture de leur débouché en fait des impasses. Reste le critère de desserte d'équipements publics[558], qui ne fait l'objet d'aucun commentaire dans les courriers communautaires mais de mentions répétées dans ceux des propriétaires. On évoque l'accès à certains équipements et surtout la proximité du magasin « Destock-Tout », véritable institution du quartier du Merlan[559] générant important un stationnement anarchique (doc n°3). Ces arguments ne semblent pas influer sur la position communautaire qui souligne un intérêt non pas inexistant mais insuffisant pour envisager l'intégration (doc n°1). Les demandes des habitants sont à ce point répétées qu'un modèle de courrier de refus à usage interne est même conçu (doc n°4). Nous avions d'ailleurs été surpris d'observer ce document lors de notre revue d'archives. Les services communautaires, enjoignent même les propriétaires à fermer pour régler le problème de la dégradation des voies (doc n°5). Il est surprenant de voir une Collectivité enjoindre les habitants à se fermer. C'est finalement assez logique si l'on se remet dans la perspective de la délibération du 27 Juin 2003[560]. Si les services communautaires concluent au peu d'intérêt de la voie, sa vocation privative est alors assumée.

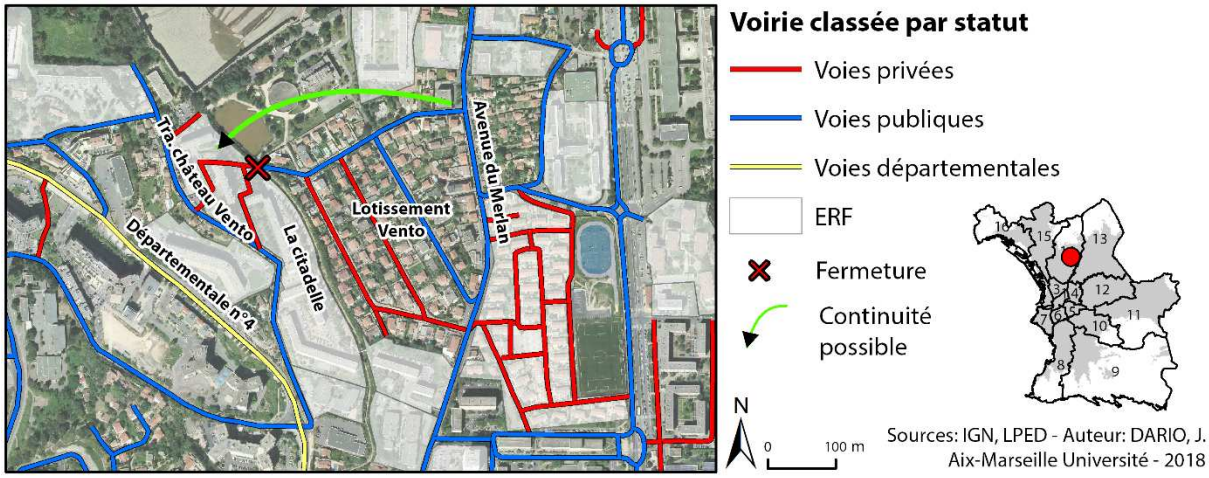
Si les critères de maillance, de desserte, tiennent une place centrale dans l'argumentaire communautaire vis-à-vis des propriétaires, en interne on évoque d'autres raisons plus « officieuses » mais non moins centrales. L'état très dégradé des deux voies suppose une reprise totale. Le coût total pour leur remise en état (environ 2 millions d'euros) (doc n°6) enterre définitivement le projet de classement. Plus que le manque d'intérêt affiché des voies, c'est à n'en pas douter la raison véritable du refus communautaire. L'état physique des voies s'affirme comme un point essentiel, c'est d'ailleurs tout l'enjeu derrière la question de l'intégration. Lorsque les propriétaires sollicitent la Collectivité, c'est généralement parce que l'état très dégradé des voies nécessite une intervention, dont on désire se défaire, ou au moins partager le coût[561].

En-dehors des quelques cas où la Collectivité réagit suite à un projet de fermeture (cf. chap. 6, 2.4.1) ou accueille favorablement une demande de classement (cf. chap. 6, 1.1) ce sont plutôt les refus d'intégration qui constituent la norme. Les critères déjà restrictifs de la délibération du 27 Juin 2003[562] le sont en fait encore plus dans la pratique. La maillance seule ne suffit pas pour justifier du classement d'une voie. Il n'y a par ailleurs aucune réflexion sur leur « potentiel ». On peut ainsi comparer les arguments communautaires avec une analyse simple du contexte géographique. « L'inutilité » des voies résulte de la fermeture de l'itinéraire passant par l'ensemble de la Citadelle. Or, les services communautaires observent les usages au moment où la demande est faite et ne considèrent pas l'impact des fermetures alentours. L'option de récupérer les voies du lotissement Vento puis celles de la Citadelle pour créer un itinéraire, par

[558] Présence de la maison de l'enfance
[559] Le magasin vend des produits divers à prix de gros
[560] Voir note n°339
[561] Nous avions décrit une situation similaire dans le cas du lotissement Leï Roure où la question de l'intégration des voies n'avait été avancé par les propriétaires qu'après que la Communauté Urbaine a refusé de les entretenir.
[562] Voir note n°339

ailleurs intéressant, en direction de la départementale n°4 n'est à aucun moment envisagée. Il n'y a donc pas de réflexion sur la trame, son évolution potentielle et moins encore sur les usages piétons.

Un itinéraire possible à travers les voies du lotissement Château Vento?



Carte 107 Un itinéraire possible à travers les voies du lotissement Château Vento ?

*Les **refus répétés d'intégration publics** peuvent se lire comme une volonté de **limiter** au maximum les **coûts** liés à la gestion des voies. Seuls les tronçons les plus stratégiques sont ciblés, les autres sont vus comme une charge supplémentaire. En cela, la gestion communautaire **poursuit** la philosophie d'**action municipale**.*

3.2 Le déclassement des voies publiques, outil ponctuel ou tendance à venir ?

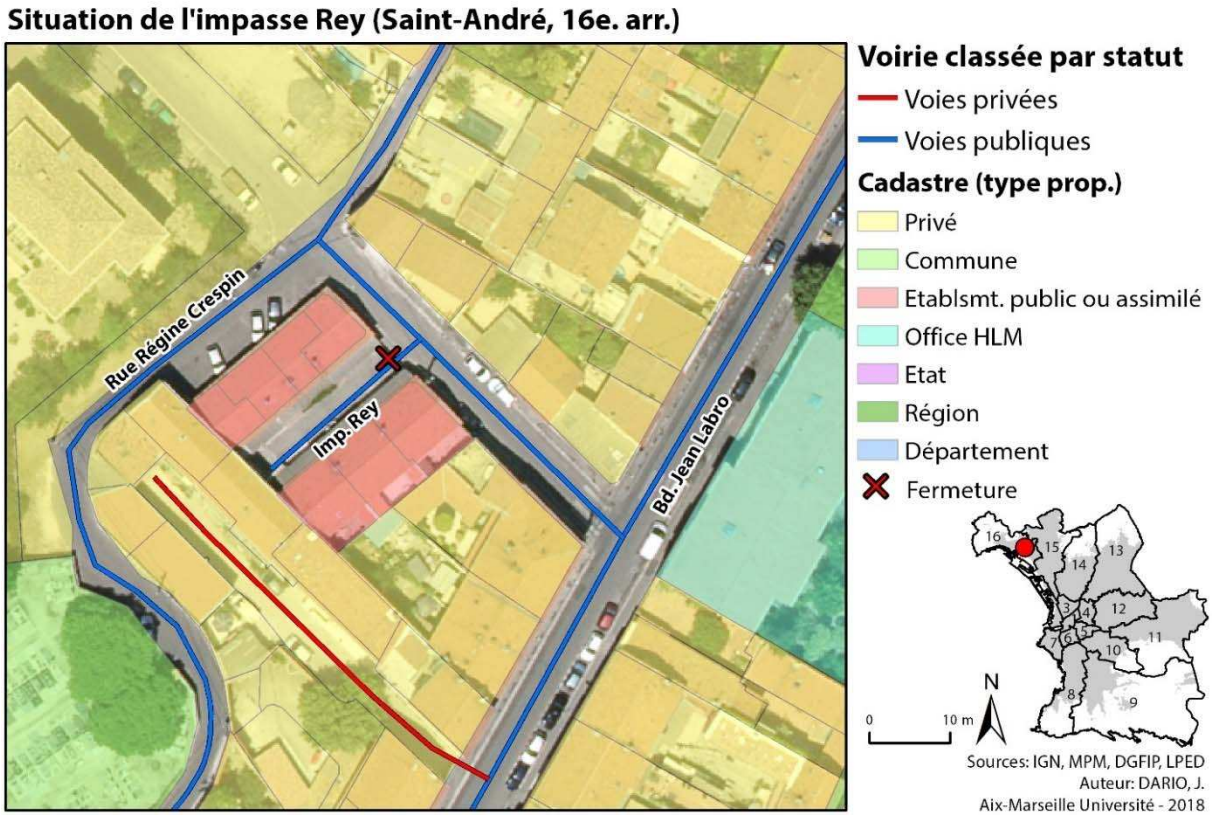
Loin d'activer les transferts, la communauté urbaine a même tendance à se défaire d'une partie de son domaine public de voirie ou y consentir des usages privés par convention.

Le déclassement d'une voie publique est une procédure prévue de longue date, notamment à l'article L. 141-3 du code de la voirie routière. Le CG3P a apporté plusieurs précisions sur la procédure[563]. Le déclassement doit être précédé d'une désaffection, qui est la constatation d'une absence d'usage public. Dans le cas contraire, le bien est inaliénable. Si le principe n'est pas nécessairement nouveau, certains auteurs soulignent un contexte national et même international allant dans le sens d'une réduction progressif du domaine public (YOLKA, 1997). Cette « cure de minceur » (*Ibid.*) a plusieurs objectifs, officiellement il s'agit de se défaire des biens jugés sans utilité et restreindre l'action publique sur un « tronc commun » essentiel. Mais la finalité est surtout de limiter le parc public et donc les dépenses. Dans une ville comme Marseille l'enjeu est de taille. Le territoire très étendu dispose d'un réseau important. Son entretien met à mal des finances publiques déjà en délicatesse. Bien que la tendance ne soit qu'embryonnaire, on observe des tentatives de déclassement sur certains tronçons de voirie, dont le seul but est de limiter le réseau entretenu.

[563] Articles L. 2141-1 et L. 2141-2 notamment

3.2.1 Le déclassement de voies publiques – le cas de l'impasse Rey

Si la fermeture des voies privées est un cas de figure bien connu, celui de la privatisation des voies publiques (évolution du statut public au statut privé) se présente aussi depuis quelques années. Dans de rares cas, la Collectivité engage le déclassement de voies publiques pour en laisser la gestion (et l'usage) aux associations de propriétaires. Ces situations concernent principalement des voies de faible importance mais on peut se demander s'il ne s'agit pas d'une tendance à venir et surtout, où sera placé le curseur de « l'utilité » de la voie.



Carte 108 Situation de l'impasse Rey

Dans le quartier Saint-André (16ème arr.), l'impasse Rey est une portion de voirie transmise par la Ville à MPM lors du transfert de compétence. Sa seule fonction est la desserte d'un ensemble de 7 logements. En plus d'une référence au filaire sous la mention « voie communautaire », la parcelle n'est pas matérialisée au cadastre, le caractère public de l'impasse est donc avéré. En 2012, les propriétaires de l'ensemble réclamant une fermeture, le principe du déclassement est envisagé.

Extrait d'archives[564] - L'opportunité du déclassement de l'impasse Rey (2013-2014)

1/ De l'évocation en interne du déclassement…[565]

« *Je suis sollicité par la société L. B. Développement Immobilier qui avait exprimé le souhait d'acquérir l'impasse Rey auprès de vos services en 2012. Je vous avais alors informé que cette voie présentait peu d'intérêt pour la trame circulatoire du quartier. Cependant, il apparaissait délicat de prononcer la désaffectation de la voie, suivie d'un déclassement car l'impasse Rey desservait des habitations. Aujourd'hui, il s'avère que les habitations desservies par l'impasse appartiennent à un seul et même propriétaire. Ce dernier prendrait en charge la fermeture de l'impasse, au moyen d'une clôture, avec un portillon réservé à l'accès des seuls riverains qui sont les locataires de L. B. Développement Immobilier. Aussi, je suis favorable à la cession de l'impasse Rey et je vous demande d'indiquer à L. B. Développement Immobilier le prix du foncier à céder, comme indiqué sur le plan de déclassement joint, soit 177 m² environ.* »

2/ …à la décision officielle de désaffection[566]

« *L'impasse Rey, située dans le 16ème arrondissement à Marseille, est une voie transférée à la communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour une longueur d'environ 25 mètres. D'une largeur réelle d'environ 3,50 mètres, elle est fermée à la circulation publique et n'a aucune utilité publique, ni de desserte, ni de maillage de la trame circulatoire du quartier. Sur le Plan Local d'Urbanisme de Marseille, elle n'a aucune destination publique future. Il a donc été décidé de déclasser du domaine public routier communautaire la totalité de l'impasse Rey, comme représentée sur le plan de déclassement au 1/500ème joint, pour une superficie d'environ 177m². En effet, conformément au Code de la Voirie Routière, les voies désaffectées peuvent être déclassées sans enquête publique lorsque l'opération ne porte pas atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation de ces voies.* »

Technicien : « *La question est qu'une voie publique est une voie publique, c'est classé et pour pouvoir s'en séparer, il faut la déclasser et qui dit déclassement dit désaffectation et qui dit désaffectation dit contrôle total de la circulation. Moi je connais peu d'endroits où les gens accepteront de rentrer chez eux pendant un mois ou deux en hélicoptère pour pouvoir montrer que plus personne ne circule sur cette voie. Ce n'est pas tant que plus aucune circulation n'est possible mais plutôt qu'il faut constater le non-usage de cette voie. Ça limite quand même pas mal les possibilités, il y a tout un tas d'endroits où les gens nous disent "regardez cette voie, elle fait 2m50, il y a deux tondus et un pelé à l'intérieur ", oui nous on serait d'accord mais si on ne peut pas fermer cette chose-là sans que cela ne crée des nuisances aux personnes... Si les gens ont un autre accès à la limite on peut fermer la partie centrale et les gens rentrent par l'autre côté mais si la voie est en impasse, la désaffectation est impossible. On déclasse encore mais par exemple des portions de trottoir, des fonds d'impasse... on va déclasser en faisant des échanges en montrant que l'on va récupérer telle ou telle autre partie... ça limite énormément.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014)

Avant de nous pencher sur la logique de l'opération, il s'agit dans un premier temps de comprendre la problématique de la désaffection. Pour être valable, la procédure de déclassement doit être précédée d'une désaffection, or dans le cas d'une impasse, qui plus est desservant des habitations, celle-ci peut être difficile à constater. Dire qu'une voie n'a qu'un rôle limité dans la trame locale n'est pas suffisant, encore faut-il pouvoir prouver qu'elle est

[564] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[565] 30 Octobre 2013 – ref. n°2013-10-83362 – courrier du DGA services urbains de proximité (communauté urbaine MPM) au Directeur de pôle aménagement urbain (communauté urbaine MPM)
[566] Délibération du conseil communautaire de MPM du 26 Juin 2014 - ref n° DAEP 14/11492/BC

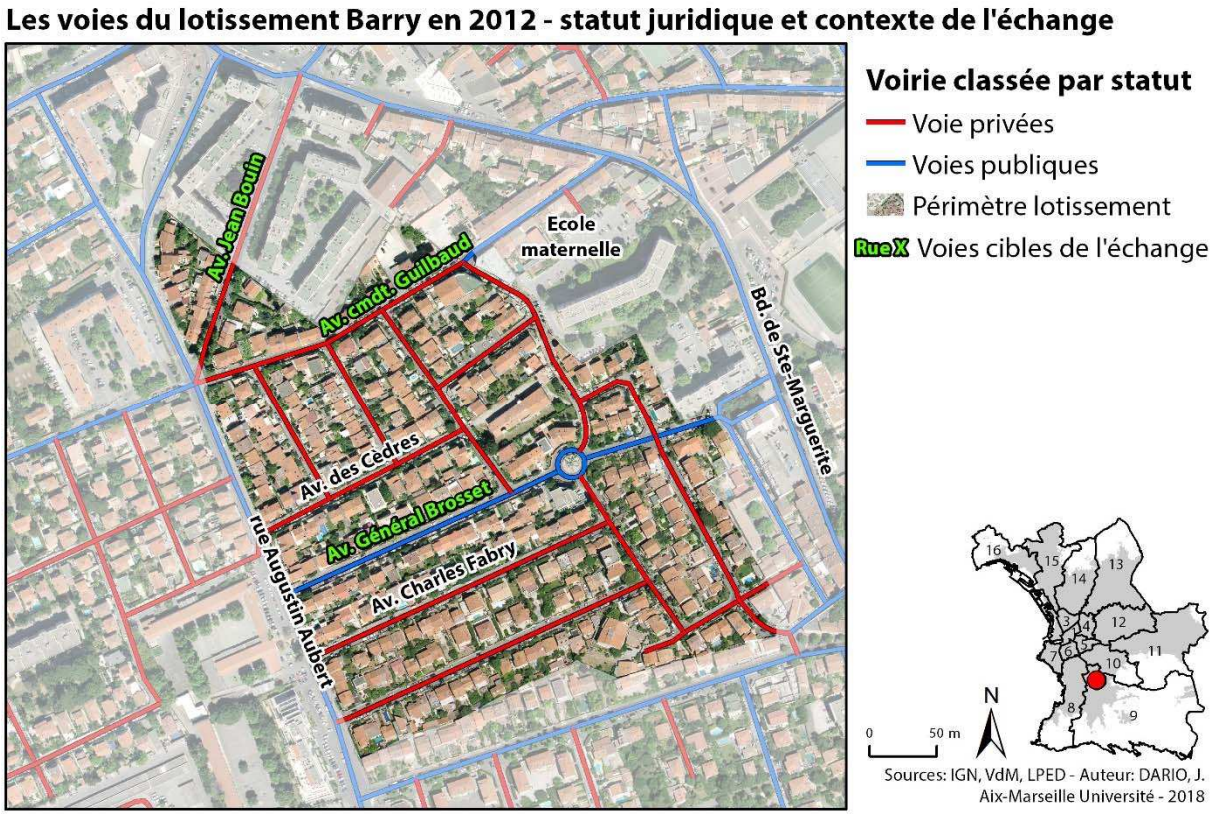
désaffectée, c'est-à-dire sans usage. Afin de constater cette situation, des barrières sont généralement posées par les services responsables. Dans des cas similaires à l'impasse Rey il y a forcément un usage, celui de desservir les habitations. La pose de barrières fixes peut donc constituer un problème si elle a pour effet de gêner le passage des riverains. La solution est en revanche toute trouvée si la barrière est à l'initiative des propriétaires comme c'est le cas ici. La désaffection peut donc être constatée et le déclassement effectué.

Selon nous, il s'agit ni plus ni moins que d'un détournement de la procédure, celle-ci étant supposée concerner des délaissés, des espaces véritablement désaffectés (impasses sans habitation etc.), ce qui n'est à l'évidence pas le cas ici puisque la voie dessert des logements. Il apparaît clairement dans l'échange interne que les services communautaires saisissent l'opportunité du portail posé par les propriétaires pour « constater » la désaffection. L'intérêt est partagé, pour les propriétaires il est possible de s'approprier l'impasse et de la fermer. Pour la Collectivité, il s'agit de réaliser un petit profit en vendant le terrain mais surtout de sortir la voie de son référentiel, l'entretien sera à l'avenir assuré par les propriétaires. Cette voie en impasse de 25m de long a certes une utilité relative et la fermeture n'est finalement qu'un surplus.

Dans quelle mesure la communauté urbaine aura tendance à ***l'avenir*** *à recourir à des procédures de* ***déclassement*** *pour se défaire d'une partie de son linéaire ? On peut se demander où la Collectivité placerait le curseur pour définir une voie comme « inutile ». On imagine dans le contexte actuel marqué par une* ***tendance à la fermeture****, la* ***marge*** *de progression de la démarche.*

3.2.2 La procédure « d'échange » des voies – le cas du lotissement Barry

Procédure plus rare que le déclassement simple, « l'échange » (voies privées contre voies publiques) est parfois mobilisé par la Collectivité pour récupérer la gestion de voies privées d'usage général. Si la procédure est prévue par le code de l'urbanisme, dans certains cas, cet échange s'apparente à un marchandage forcé avec les associations de propriétaires. L'ampleur de la trame privée offre des leviers à ces dernières dans la gouvernance locale.



Carte 109 Les voies du lotissement Barry en 2012 – statut juridique et contexte de l'échange

Nous avions évoqué le lotissement Barry et ses voies, notamment l'avenue du Général Brosset, l'axe central du lotissement, classée dans les années 1950 afin de donner corps à un projet de ligne de bus jamais finalisé. Si certaines voies ne constituent pas un intérêt particulier (avenue Charles Fabry, Avenue des Cèdres…), d'autres sont le support d'usages très importants (Avenue Jean Bouin conduisant au stade Vélodrome, avenue du Commandant Guilbaud desservant une école maternelle…). Pendant des décennies, l'association syndicale ne se préoccupe pas du statut (privé) des voies, celui-ci fait l'objet d'interrogation au tournant des années 2000 avant que ne soit formulé un projet complet de fermeture au début des années 2010. Mais le projet est contrarié par la présence de la voie publique centrale. L'association syndicale propose donc à la Collectivité de la déclasser, non sans avoir menacé auparavant de fermer les avenues du Commandant Guilbaud et Jean Bouin en cas de refus. Afin d'éviter un tel scénario, la communauté urbaine formule l'idée d'un échange[567], l'avenue du général Brosset contre les deux voies privées. La procédure de déclassement s'annonce complexe puisque la voie est intégrée à la trame du quartier mais est quand même lancée. Le projet ayant pour conséquence

[567] Ce type d'opération est prévue par le droit de l'urbanisme, notamment à l'article L. 2141-3 du CG3P

d'affecter les conditions de desserte de la voie, une enquête publique est tenue en Avril 2012, recueillant près de 600 observations.

Extrait d'archives[568] – Vers un déclassement de l'avenue du Général Brosset (2012)

1/ Un résumé du projet d'échange/déclassement par le commissaire enquêteur[569]

« *Le déclassement permettra l'échange de l'avenue du général Brosset avec les avenues Jean Bouin et Commandant Guilbaud appartenant toutes les deux au domaine privé de l'ASA. Au terme de cet échange :*

La CUMPM aura mis son domaine public routier en adéquation avec les besoins réels de la circulation. L'ASA pourra clore le périmètre du lotissement de manière cohérente et économique tout en favorisant une utilisation « douce » de ses voiries. »

2/ L'intérêt limité de l'avenue du Général Brosset selon le conseil communautaire[570]

« *L'avenue du Général Brosset est une voie en sens unique comportant un trafic routier peu important d'environ 300 véhicules par jour.* »

Effectivement, la fermeture permettra une utilisation « douce » des voies, mais surtout « exclusive ». La « mise en adéquation avec les besoins réels de la circulation » laisse aussi songeur. Si on conçoit que l'intégration des deux voies périphériques réponde à un certain besoin, on saisit mal l'intérêt que peut représenter la fermeture d'une voie urbaine, même dans le cas où elle ne supporte pas un trafic important. Pour faire aboutir le projet, la communauté urbaine tente par tous les moyens possibles de prouver que la voie est sans intérêt pour la circulation publique. Une enquête de circulation est même menée par les services de MPM qui ne relèvent que quatre cent véhicules par jour. Notons que des panneaux sens interdit posés par les propriétaires sont présents aux deux extrémités de la voie, ce qui explique pour partie la faiblesse du trafic... Du reste, les chiffres ne prennent pas en compte les usages piétons, pourtant présents sur la voie.

Interrogé sur ce cas, un de nos contacts du service voirie évoquait un arrangement « gagnant-gagnant » satisfaisant chaque partie. Petit bonus, la négociation s'est accompagnée d'un accord pour maintenir la voie centrale du lotissement accessible aux piétons (par la pose de chicanes). Mais sans servitude ou tout autre document contractuel, l'arrangement reste informel et donc révocable par les propriétaires. Pour justifier la disparition d'une voie publique, les gestionnaires communautaires mettent en avant un « principe de réalité », l'abandon de la voie centrale étant le seul moyen pour éviter une fermeture aux effets désastreux. La récupération à titre gratuit de ces deux voies (avenues Jean Bouin et Guilbaud) est certes une avancée permettant d'apurer ce socle de voies privées d'utilité générale. En revanche, l'abandon d'une voie publique s'apparente selon nous à un chantage gagnant des colotis. De nombreuses observations au sein de l'enquête publique soulignent d'ailleurs l'importance de cette voie dans la liaison proche du noyau villageois de Sainte-Marguerite (cf. chap. 8, 2.1.2). Les services communautaires sont conscients des soucis de procédure qu'auraient engendré une posture plus rigide. A côté d'un échange rapide (un an), une expropriation aurait été plus longue et plus onéreuse, sans compter

[568] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[569] Enquête publique relative au projet de déclassement du domaine public routier communautaire de l'avenue Général Brosset 2012 – 13009 Marseille – p. 5
[570] Délibération du conseil communautaire de MPM du 22 Mars 2013 – ref. n°DAEP 13/9303/BC

que les propriétaires auraient pu fermer les voies, sans aucun recours à court terme pour la Collectivité[571]. L'intérêt public se trouve donc dans la facilité de la procédure et l'inutilité de la voie n'est qu'un élément monté de toute pièce pour donner le change aux propriétaires. Seule spécificité intéressante, l'enquête publique a permis un débat local sur la fermeture, ce qui est suffisamment rare à Marseille pour être souligné. A la suite de l'enquête, la communauté urbaine engage le déclassement de la rue en 2012. La désaffection nécessaire à la procédure est rendue possible par la pose d'obstacles physiques sur les voies pendant un à deux mois. Un constat d'huissier sanctionne la désaffection de la voie, une fois le rapport envoyé au bureau de la Communauté, celui-ci prononce le déclassement par délibération[572].

La démarche pose question, sur les motivations du projet d'abord. La Collectivité se contente surtout d'éviter le « pire » et se trouve prise dans l'engrenage des exigences des propriétaires. Le legs d'une limite public privé aux contours flous[573] constitue sur ce point une difficulté. La municipalité s'est comportée en propriétaire sur l'ensemble de ces voies pendant des décennies sans jamais en prendre le titre, et c'est cette situation dont hérite la communauté urbaine, plus ou moins forcée de composer. D'autre part on peut se demander dans quelle mesure le procédé pourrait se reproduire. Pour l'instant, ce cas est le seul répertorié à Marseille, mais le responsable de la voirie reconnaissait qu'il pourrait être amené à le répéter selon les situations. En dépit du fait que la voie forme une maille, son déclassement a été relativement aisé, il peut s'agir pour la Collectivité d'une manière de se défaire du domaine public dont l'utilité serait jugée accessoire.

L'héritage d'une importante ***trame de voirie privée*** *fournit des* ***leviers*** *aux associations de propriétaires pour amener la Collectivité à se* ***défaire*** *d'une partie de son* ***domaine public****. Toutefois, le procédé pourrait être mobilisé par les pouvoirs publics.*

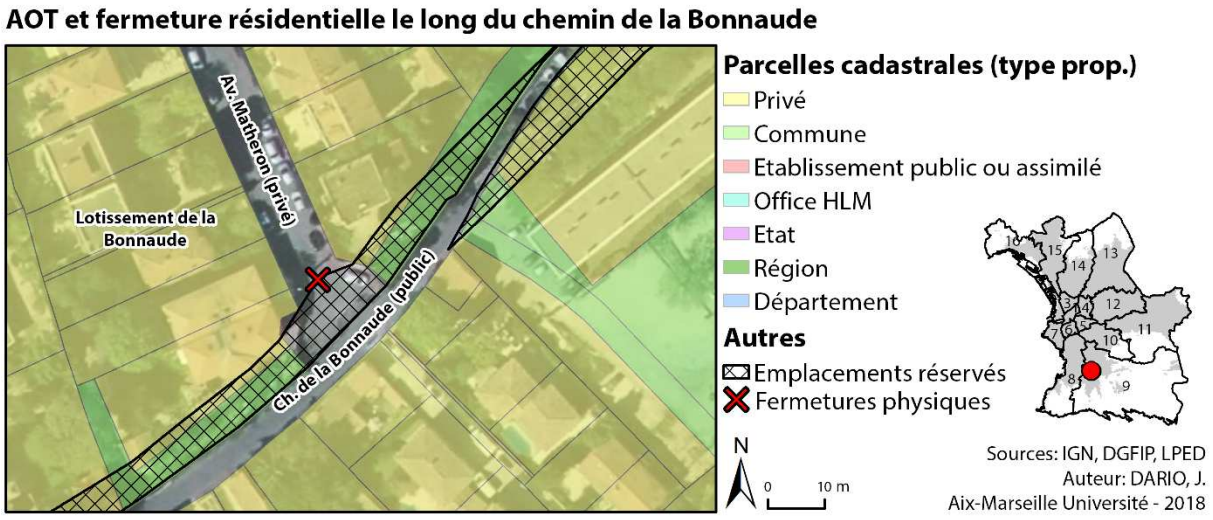
3.3 Les AOT, une tendance embryonnaire en hausse ?

Ultime facette de cette dynamique visant à légitimer des usages privés sur des espaces publics, celle des Autorisations d'Occupation Temporaires (AOT). Dans les cas précédents, il s'agissait d'une affectation du statut de l'espace public afin de rendre possible son acquisition par des privés. Les AOT sont un procédé distinct en ce qu'elles n'altèrent pas le statut mais l'usage. La démarche permet de reconnaître de façon contractuelle des usages privés sur un espace public[574]. Par définition, l'occupation est temporaire, précaire et révocable, elle fait l'objet d'une convention avec les pétitionnaires. Si on retrouve communément ce genre de convention dans le cas des places publiques, occupées par des terrasses de café, sur le littoral… elles ont parfois été passées à Marseille afin de permettre la pose de portails en bordure d'ensembles résidentiels.

[571] Les pouvoirs de police s'appliquent sur les voies privées ouvertes, ce à quoi les propriétaires peuvent remédier à tout instant
[572] Délibération du conseil communautaire de MPM du 22 Mars 2013, ref. n°DAEP 13/9303/BC
[573] Les vois Guilbaud et Jean Bouin notamment n'ont ni l'apparence ni l'usage de voies privées, leur non-intégration pose question
[574] Suivant les articles L. 2122-6 et L. 2122-9 du CG3P

3.3.1 La fermeture conventionnée – le lotissement de la Bonnaude

La communauté urbaine assume parfois la pose de fermetures sur des parties du domaine public lorsque l'intérêt public n'est pas évident. Si les cas semblent ponctuels, on peut se demander dans quelle mesure ils peuvent être amenés à se généraliser.



Carte 110 AOT et fermeture résidentielle le long du chemin de la Bonnaude

Planche 31 L'évolution de la fermeture dans le périmètre du lotissement de la Bonnaude

Photo 31-1 Fermeture improvisée, lotissement de la Bonnaude (2014), 9ème arr.
Photo 31-2 Fermeture complète, lotissement de la Bonnaude (2017), 9ème arr.
Photos : LPED, google street view

Dans le quartier de Mazargues (9ème arr.), le lotissement de la Bonnaude est un ensemble des années 1930 dont la voirie n'a jamais été récupérée par la municipalité malgré les demandes répétées des propriétaires au cours des années 1950 à 70. Dans le courant des années 2000, les colotis décident de fermer la totalité du lotissement. Le débouché de l'avenue Philippe Matheron pose toutefois problème puisque d'une part, il s'agit d'une parcelle du domaine public de voirie (assiette du chemin de la Bonnaude), d'autre part un emplacement réservé pour l'élargissement de la voie publique y figure et couvre le périmètre prévu pour le dispositif. Cette situation n'avait pas empêché les colotis de poser un premier dispositif. Le projet de 2014 est résolument plus étanche.

Extrait d'archives – la fermeture « précaire » de l'avenue Philippe Matheron[575] (2014)

« *Nous déposons une demande précaire de travaux pour réaliser la pose de cette clôture sachant qu'il existe déjà à cet endroit une rangée de rochers et une barrière levante fermée par un cadenas dont la clé est utilisée par le service du nettoiement qui quitte le lotissement par l'extrémité Matheron. Malheureusement cette barrière laisse passer de nombreuses personnes étrangères au lotissement (cambriolages, prostitution). Nous souhaitons faire enlever la barrière de rochers et remplacer la barrière levante (vétuste et dangereuse) par une clôture barreaudée équipée d'un portail à ouverture manuelle dont l'ouverture sera exclusivement utilisée par le service du nettoiement. Cette clôture sera équipée d'un portillon fermé à clé qui permettra l'entrée ou la sortie des colotis piétons. Sachant que cette clôture sera posée à l'extrémité de l'avenue Philippe Matheron sur une parcelle déjà propriété de la Ville de Marseille, nous nous engageons à son démontage sur simple demande de la Ville et ce, à nos frais exclusifs*. »

La fermeture étanche du lotissement est motivée par des problèmes par ailleurs bien connus de prostitution le long du boulevard Michelet et ses voies latérales. L'ancien dispositif doit être remplacé par une grille fixe, il est d'ailleurs surprenant que les colotis mettent en avant la dangerosité d'un dispositif dont ils sont eux-mêmes à l'origine. Autre originalité, la fermeture totale du lotissement n'empêche pas les propriétaires de réclamer des services publics sur les voies et notamment le ramassage public des ordures ménagères.

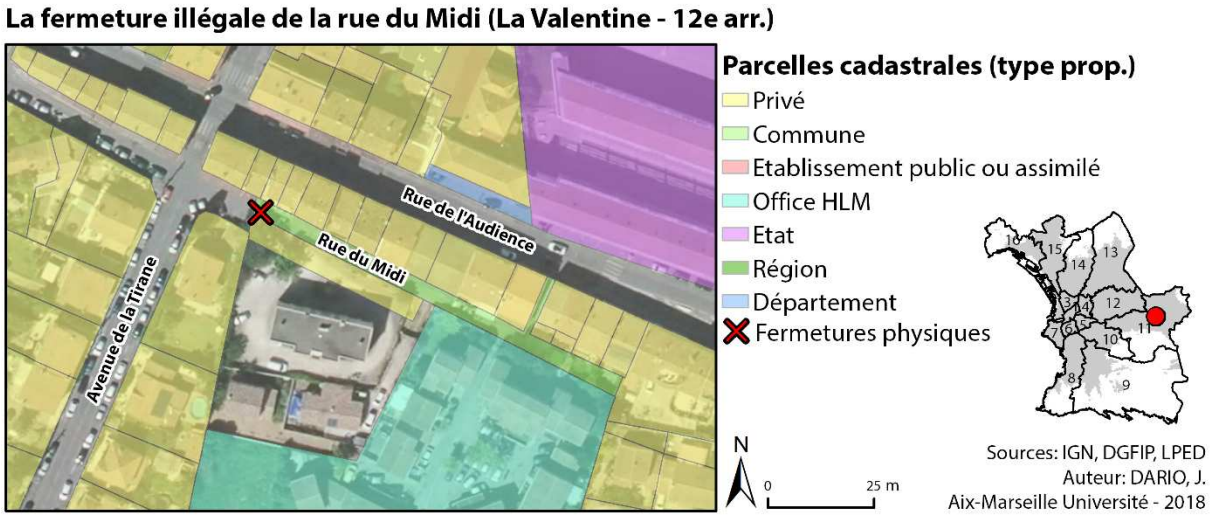
Pour assurer leur projet, les colotis interrogent d'abord les services communautaires sur l'actualité du projet d'élargissement du chemin de la Bonnaude. Ceux-ci répondent par courrier « *qu'à ce jour, l'élargissement n'est pas programmé*[576] ». L'emplacement réservé n'est pas menacé de disparaître sans pour autant faire l'objet d'un intérêt particulier pour les services communautaires. Le projet de fermeture conventionné par AOT est observé par l'ensemble des services de la Ville (pour la partie autorisation) et de MPM (pour la partie voirie et emplacement réservé). Le bataillon des marins-pompiers ne s'oppose pas à la réalisation de la fermeture, pourvu qu'elle soit équipée d'une clé de déverrouillage[577]. Après validation de l'AOT, le portail est donc réalisé courant 2014 par les colotis qui s'engagent sur première réquisition à le démonter. Remarquons qu'étant donné la qualité (et donc sans doute le prix) du dispositif, les propriétaires semblent assurés de sa pérennité. Le seul élément pouvant remettre en cause l'équipement serait la réalisation de l'élargissement, visiblement pas à l'ordre du jour.

*Le **conventionnement** de la fermeture par une autorisation d'occupation temporaire est une des évolutions possibles du phénomène de **fermeture**. Dans ce cas, les voies resteraient publiques mais fermées.*

[575] 19 Mars 2014 – ref. n°13055-07 – courrier de l'ASA Bonneaude à la direction des autorisations de construire (Ville de Marseille)
[576] Courrier du 24 Mai 2005 – ref. n°05-3055 – courrier de jacques Reynal (directeur service voirie MPM) à Claude Pérenne (habitant lotissement Bonnaude)
[577] Courrier du 7 mai 2004 – ref. n°1742 – courrier du bataillon des marins pompiers de Marseille au service voirie de MPM

3.3.2 Une marchandisation à venir de l'espace public de voirie ? Le cas de la rue du midi

Si l'exemple qui suit est en soi anecdotique, l'échange qu'il suscite en interne pose la question des dangers que comporte un usage généralisé des autorisations d'occupation temporaires (AOT) pour justifier une clôture des voies publiques.



Carte 111 La fermeture illégale de la rue du Midi

La rue du midi dans le quartier de la Valentine (12ème arr.) est une petite traverse, essentiellement utilisée par les piétons. En 2014, un dispositif de fermeture est apposé au débouché de la voie de façon totalement informelle puisque la rue est publique. La situation est signalée par des riverains, gênés par le portail mais au lieu d'engager un désencombrement de la voie, les services communautaires envisagent une autre option en interne.

Extrait d'archives[578] – Echange entre deux hauts responsables communautaires sur l'opportunité d'un conventionnement des fermetures sur voies publiques[579] (2015)

« M. le président de la CUMPM a été sollicité pour une demande de recours liée à un procès-verbal d'infraction dressé par la Ville de Marseille et portant sur la rue citée en objet du fait de son appropriation par certains riverains (installation de portail). Cette affaire simple dans les faits présente des difficultés dans la réponse à y apporter, en raison de l'usage de cet espace et de l'historique de ce dernier.

En effet la rue du Midi ramifiée a fait l'objet du PV de transfert des voies initial de la Ville de Marseille à la communauté urbaine. Elle ne forme pas parcelle au cadastre. Physiquement, elle ne pourrait pas être ouverte à la circulation automobile et ne présente que peu d'intérêt pour MPM, mais trois immeubles font l'objet d'une desserte piétonne. Si l'on se limite à ces observations, deux types de réponses sont possibles.

Soit en s'en tenant strictement au PV et au cadastre il est considéré que l'occupation est illégale et il faut faire procéder à la dépose du portail, du ressort du pouvoir de police du maire et à la remise en état de la voie du ressort de la compétence de conservation du domaine. Soit compte tenu du peu d'intérêt pour la circulation la notion d'une AOT pour cette occupation est acceptable. Auquel cas il faut prévoir la fixation d'un prix pour la redevance par m² (prix non encore défini).

Cette solution a l'avantage de satisfaire à la demande spécifique ; toutefois elle présente deux écueils. Tout d'abord il s'agit d'un précédent dans l'usage de la voirie et il conviendra de fixer des tarifs dissuasifs pour en limiter l'utilisation. Un tarif trop bas, bien qu'intéressant dans ce cas donnerait lieu à d'incessantes demandes appuyées, difficiles à contrer.

La teneur de cet échange est à prendre au sérieux, les interlocuteurs étant particulièrement haut placés dans l'organigramme de la communauté urbaine. Il s'agit ni plus ni moins du numéro un communautaire sur la question des mobilités et son supérieur direct chargé de la coordination des services. L'enjeu de cet échange est la définition même de l'espace public par les services communautaires.

Une voie publique est *a priori* affectée perpétuellement à la circulation publique. Pourtant, leur appropriation en échange d'une « taxe à la fermeture » est clairement envisagée. Notons qu'en désirant instaurer un tarif haut, le système favoriserait surtout les secteurs socialement aisés, faisant de la fermeture des voies publiques essentiellement une « affaire de riches ». Le projet s'apparente très clairement à une marchandisation de l'espace public, qui est une thématique très actuelle (YOLKA, 2007, ACH, 2012). L'expéditeur est toutefois bien conscient des conséquences possibles puisqu'admettre ce fonctionnement même une fois, c'est créer un précédent. La dynamique engagée pourrait rapidement sortir du contrôle public et les demandes se multiplier. Après la fermeture de masse des voies privées, de tels dispositifs permettraient la fermeture des voies publiques en toute légalité. C'est d'ailleurs une des suites possibles de la dynamique de fermeture résidentielle. Si rien ne laisse pour l'instant supposer que la Métropole ne s'engage sur une pente aussi glissante, elles constituent de par leur intérêt économique une tentation pour une Collectivité marquée par les difficultés budgétaires.

[578] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

[579] 19 Mars 2015 – ref. n°2015-03-18606 – courrier du DGA mobilité (communauté urbaine MPM) au directeur général des services (communauté urbaine MPM : Poste de coordinateur des DGA, échelon le plus élevé en dessous de l'échelon des élus communautaires

Conclusion : une posture publique ambigüe

Dans tous les exemples qui précèdent, on note une même tendance. Il y a d'une part la volonté de limiter au maximum l'intégration des anciennes voies privées, notamment celles dont l'utilité n'est pas manifeste et surtout celles dont les coûts de reprise constituent une charge trop importante. Cette volonté d'économie est palpable à travers les cas rares mais bien présents de déclassements. Les AOT, si elles ne mènent pas à un changement de propriétaire, font planer le spectre d'une marchandisation de l'espace public. Comme les baux que contractent les cafetiers sur une place publique ou les plagistes sur le littoral, on peut envisager une redevance pour les propriétaires désirant se ménager un espace apaisé, coupé de l'usage public le long de voies publiques. Il semble évident qu'à la lumière de tous ces exemples, le socle ancien des voies privées héritées de l'époque municipale n'est pas en passe de se réduire. Les modes de production de la ville, basés sur un recours peu judicieux aux aménageurs privés dans la conception de voies destinées à un usage public montrent ici toutes leurs limites.

3.4 La « ligne de vie brisée » des emplacements réservés

L'étude de nombreux cas récents montre que la Collectivité a toujours massivement recours aux aménageurs privés pour réaliser tout ou partie des voies à vocation publique. La logique est similaire à celle adoptée par la municipalité à l'époque (cf. chap. 5, 1.2.1). Les constructeurs sont tenus de réorienter une partie de la marge générée par leur opération pour décharger les acteurs publics de la majeure partie des coûts d'équipements. Sur impulsion de l'Etat et depuis maintenant une vingtaine d'années[580], une abondante législation ayant trait aux « partenariats public-privé » a multiplié les dispositifs afin d'en généraliser l'usage tout en offrant un cadre plus strict aux relations entre acteurs publics et privés. Le tracé des voies à créer est de même mieux défini puisqu'au lieu de figurer seulement dans l'arrêté de permis de construire, comme c'était principalement le cas avant, il fait désormais l'objet d'un emplacement réservé matérialisé au PLU, ce qui apporte un surcroît de transparence. Marseille est à la fois un cas très commun et très exceptionnel. La participation d'acteurs privés dans la production d'équipements publics est une constante. Ce qui est plus particulier au terrain marseillais est d'une part le caractère banal des « raccourcis », des irrégularités et du défaut de suivi ainsi que la diversification (récente) des acteurs en charge de l'aménagement, ce qui génère un cadre nouveau. Si à l'époque la municipalité était seule gestionnaire de toute la chaîne, depuis la définition de l'équipement commun à créer jusqu'à sa réception en passant par la délivrance du permis de construire et le suivi des aménagements, ces tâches se répartissent depuis 2000 sur deux entités distinctes. La municipalité est toujours responsable de la délivrance des permis de construire, de leur suivi et de leur conformité. La communauté urbaine gère les aménagements de voirie, c'est donc elle qui les réceptionne *in fine*. La question des emplacements réservés est plus complexe. Si les nouveaux sont posés à l'initiative des services communautaires, de nombreux autres datent de la période de gestion municipale. Dans tous les cas, la communauté urbaine en est la bénéficiaire puisqu'elle réceptionne les voies en bout de ligne. Ce qui s'apparentait à une chaîne unie est donc aujourd'hui fractionné sur plusieurs entités.

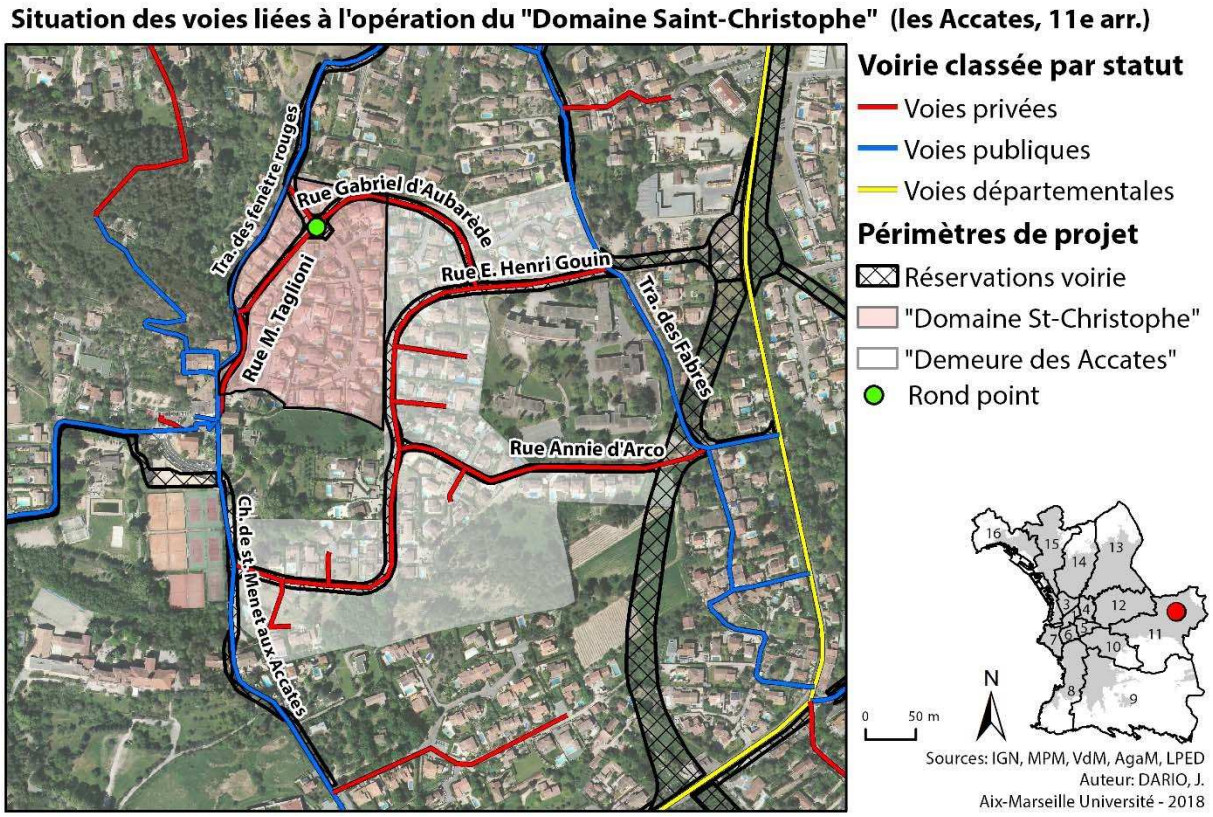
Sur certains points donc, le fonctionnement est dans la parfaite continuité de l'époque de gestion municipale (recours aux aménageurs privés) et en rupture sur d'autres (cadrage législatif

[580] Notamment l'acte « fondateur » de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat

des PPP plus important, dédoublement des entités publiques responsables de l'aménagement). Nous allons voir quel jeu d'acteurs publics, privés… expliquent ce qui s'apparente pour nous à un paradoxe : des voies faisant l'objet d'une réflexion a priori avec définition d'un emplacement réservé, réalisées par des aménageurs privés, finalement refusées par l'autorité publique pour diverses raisons. Nous verrons que le défaut de transfert peut aussi résulter non pas d'un refus, mais d'un manque de continuité de l'action publique. La question des voies privées (accessoirement fermées) révèle une problématique vis-à-vis des modes de production de la ville.

3.4.1 Le paradoxe des voies à vocation publique (restées) privées – le cas du lotissement Saint-Christophe

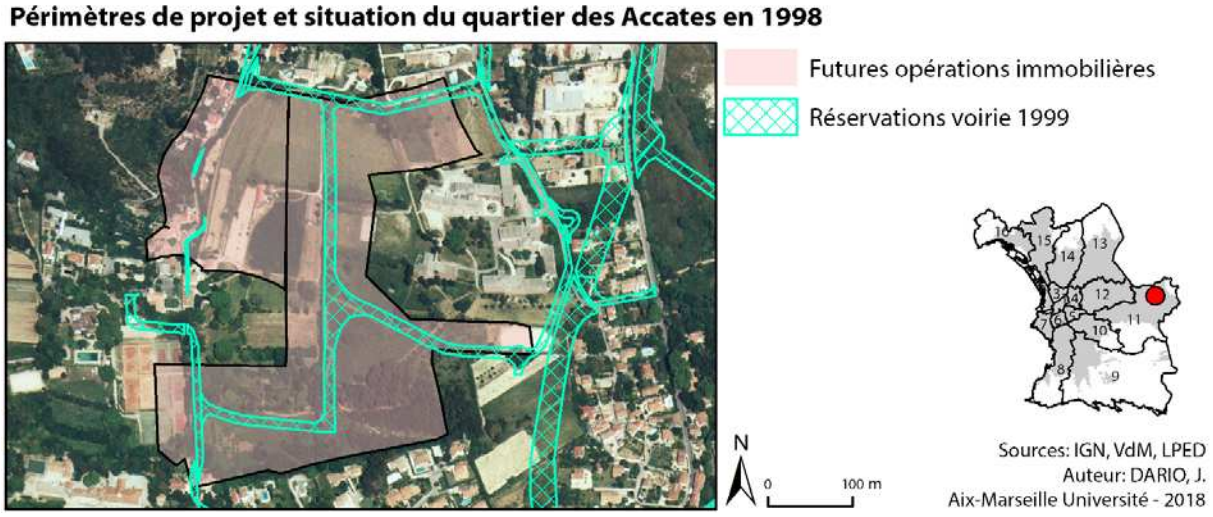
Le cas des voies planifiées par les pouvoirs publics (avec pose d'emplacement réservé au PLU) réalisé par des aménageurs privés dans le cadre de programmes immobilier, pose régulièrement problème. Les défauts de réalisation et la non-conformité bloquent le transfert. L'articulation entre initiative privée et cadrage public semble plus que jamais problématique à Marseille avec in fine, une densification accrue sans desserte publique adaptée.



Carte 112 Situation des voies liées à l'opération du « Domaine Saint-Christophe »

Le quartier des Accates dans le 11ème arrondissement est proche de la zone commerciale de la Valentine, cette zone périphérique très excentrée s'est fortement densifiée dans le dernier quart du 20ème siècle et plus récemment au cours des années 2000-2010. Les principales voies sont d'anciennes traverses, à peine élargies (chemin de Saint-Menet aux Accates, traverse Fabres…). L'urbanisation est encore très incomplète à la fin des années 1990, l'extrême faiblesse de la trame viaire empêche alors tout essai de densification, notamment dans la partie située entre la

traverse des fenêtres rouges et la traverse Fabres[581]. Les aménageurs privés se sont pour la plupart contentés de raccrocher les ensembles pavillonnaires à la voie principale, l'immense majorité du filaire créé est d'ailleurs privé et/ou en impasse.



Carte 113 Périmètres de projet et situation du quartier des Accates en 1998

Pour générer de la constructibilité, il est nécessaire de prévoir une desserte suffisante aux ensembles nouveaux[582]. Pour cette raison, le POS prévoit un élargissement des traverses existantes (chemin des Accates, traverse des Fenêtres Rouges…) mais aussi des voies nouvelles, dont le tracé rectiligne est visible sur la réservation de 1999 (carte 113). Lors de la deuxième révision du POS en 1996-2000[583], le tracé des voies à créer est précisé (carte 112), ce sont les futures rues Gabriel d'Aubarède, Marianne Taglioni, Etienne Henri Gouin et Annie d'Arco. La municipalité puis la communauté urbaine ne réalise pas ces axes, pourtant stratégiques. Des aménageurs privés s'en chargent dans le cadre de deux opérations de lotissement, celle de la « Demeure des Accates »[584] (pour les voies Etienne Henri Gouin et Annie d'Arco) et celle qui nous occupe ici, le « Domaine Saint-Christophe ».

L'opération fait l'objet d'un permis de construire délivré en Juillet 2003[585] à la SARL Yemaa Novagest, pour un ensemble de 37 logements individuels et une voie interne. Constituée de deux portions (celle de la rue Marianne Taglioni et celle de la rue Gabriel d'Aubarède) elle fait la liaison entre l'axe chemin de Saint-Menet aux Accates / traverse des Fenêtres Rouges et la rue Etienne Henri Gouin dont la société Kaufman & Broad finalise la construction à cette période. L'autorité publique encadre deux opérations privées, qui en plus de générer des logements, sont supposées fournir une liaison nouvelle dans un quartier où les besoins de ce point de vue sont considérables. A part la planification des axes, la Collectivité ne s'occupe à aucun moment de la réalisation. L'ensemble des prescriptions imposées au constructeur, sont inscrites dans le permis de construire mais ne font pas l'objet d'un PPP régulier. Presque sans surprise, les travaux qui démarrent en 2004 rencontrent rapidement plusieurs problèmes.

[581] Celle-ci conserve dans sa partie nord une largeur n'excédant pas les 3m et la situation n'est guère meilleure sur toute une partie du tracé de la traverse des fenêtres rouges
[582] Article *R111-5 du code de l'urbanisme
[583] Le POS originel date de 1978, sa première révision de 1989-1993
[584] Kaufman & Broad – 83 logements – livraison du programme en 2004
[585] ref. n°03J0006

Extrait d'archives[586] – Malfaçons et problématique d'intégration des voies du « Domaine Saint-Christophe » (2004-2011)

1/ La réalisation non conforme de la rue Marianne Taglioni assumée par le promoteur[587]

« *Nous avons fait procéder hier au relevé par notre géomètre du confortement réalisé par vos services. Si l'enrochement précédemment mis en œuvre empêchait vu son importance la réalisation même du mur de soutènement de la voie Ville, il s'avère que votre ouvrage nous permet aujourd'hui de créer une voie qui ne saurait être que provisoire. Celle-ci présente effectivement au droit de l'ouvrage incriminé une largeur de 2,83m au lieu des 4 mètres prévus au projet et sa non-conformité risque de nous pénaliser gravement au niveau de la délivrance des permis de construire en cours d'instruction dans le dit lotissement.* »

2/ Un aménagement jugé irrécupérable

2-1/ 28 Mars 2007 – ref. n°07-1691 – courrier du directeur adjoint aménagement et gestion de l'espace (communauté urbaine MPM) au président de la commission voirie (communauté urbaine MPM)

« *Il reste toutefois des problèmes concernant cette voie : Le corps de chaussée s'est affaissé, ceci étant dû semble-t-il à un mauvais compactage de la chaussée. La voie n'est pas conforme à la Réglementation en vigueur concernant les PMR. L'assise de la voie ne correspond pas au permis de construire. La direction de la voirie émet donc un avis défavorable sur l'incorporation de cette voie dans le domaine communautaire.* »

2-2/ 21 Novembre 2007 - ref. n°07-6140 - courrier du président de la commission voirie (communauté urbaine MPM) à Roland Blum (maire des 11ème et 12ème arrondissements)

« *Cette voie présente des défauts de structure et d'implantation tellement importants que la mise en conformité pour les personnes à mobilité réduite ne sera pas suffisante pour autoriser son intégration. En effet le mauvais compactage de la chaussée ainsi que le problème de localisation de cette voie non conforme au permis de construire sont à mon avis rédhibitoires.* »

3/ Qui pour assumer les coûts de réfaction de la rue Gabriel d'Aubarède ?

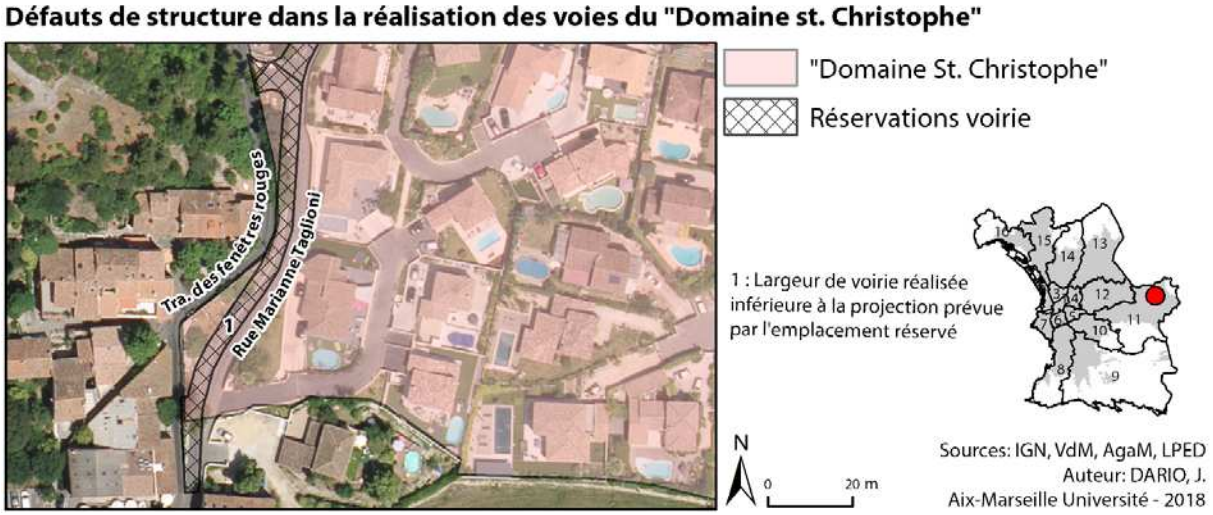
3-1/ 30 Avril 2010 – ref. n°DEPVCDIVFO/2010-04-14114 – courrier du directeur des services (communauté urbaine MPM) à Robert Assante (maire des 11ème et 12ème arrondissements)

« *Des habitants du quartier des Accates sollicitent l'intégration des voies du Domaine Saint-Christophe dans le domaine public routier communautaire. Aussi, je vous informe que, pour prétendre à l'intégration dans le domaine public routier communautaire, ces voies doivent répondre aux critères qui ont été définis par délibération du Conseil de Communauté du 27 juin 2003. La voie du Domaine Saint Christophe et la rue Gabriel d'Aubarède, forment maillage. Toutefois, avant de procéder à l'acquisition des terrains d'assiette de ses voies principales, il sera nécessaire que ces dernières soient remises en état conforme, aux frais des lotissements. (Cheminement piéton aux normes de sécurité, réseaux, éclairage, etc.). Sous réserve de l'approbation des copropriétaires pour les travaux et la cession, rien ne s'opposera alors à l'intégration de ces voies. Après acquisition, ces dernières entreront alors ipso facto dans le domaine public routier communautaire.* »

[586] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[587] 12 Octobre 2004 – sans ref. – courrier du représentant de la maîtrise d'ouvrage YEMAA NOVAGEST à la direction de la voirie (communauté urbaine MPM)

3-2/ Délibération du conseil communautaire de MPM du 8 juillet 2011 – ref. n°VOI 011-456/11/CC

« *Le coût de réfection générale de ces emprises, avec reprise de la chaussée et création de deux trottoirs, hors assainissement et acquisition, a été estimé à 500 000 euros. Cette réfection ne pourra intervenir qu'après l'acquisition de la voie.* […] *En effet, cette voie forme maillage avec le chemin de Saint-Menet aux Accates et la traverse des Fenêtres Rouges qui sont deux voies communautaires. Cette voie permettrait de modifier la trame circulatoire en instaurant une circulation à sens unique sur la traverse des Fenêtres Rouges, très étroite à cet endroit. Le sens retour serait alors assuré par cette voie à intégrer, qui serait également mise en sens unique, pour le tronçon nord-est sud-ouest situé entre le nouveau rond-point aménagé et la traverse. Le principe d'intégration de cette voie a été retenu, sous réserve de l'approbation par l'ensemble des propriétaires de la cession des terrains d'assiette à la communauté urbaine.* »



Carte 114 Défauts de structure dans la réalisation des voies du « Domaine Saint-Christophe »

La partie dont il est fait mention (doc n°1) correspond à la rue Marianne Taglioni. La présence d'enrochements, non prévus par le constructeur réduit la largeur de la chaussée de plus d'1 mètre, le tracé n'est donc pas conforme à la réservation inscrite au PLU ainsi qu'aux prescriptions contenues dans l'arrêté de permis de construire. Cela n'empêche toutefois pas l'opération d'être livrée en 2007, et mettre les lots en vente, d'autres problèmes se révélant alors. La portion correspondant à la rue Gabriel d'Aubarède, bien que conforme au niveau des largeurs de chaussée ne dispose pas de réseau d'éclairage et son enrobé de mauvaise qualité se dégrade rapidement. La situation est aggravée par l'intense circulation que la voie reçoit dès son ouverture, ce qui génère d'ailleurs des plaintes des récents acheteurs auprès des élus locaux. Dans un embarras manifeste, la communauté urbaine évalue l'intégration de ces voies, qui on le rappelle ont fait l'objet d'une réservation spécifique. Très rapidement, la portion correspondant à la rue Marianne Taglioni est jugée irrécupérable (doc n°2-1 et 2-2).

En plus du problème de largeur insuffisante déjà mis en avant, la rue Marianne Taglioni subit une dégradation accélérée, la faute à de nombreuses malfaçons, et les trottoirs ne sont pas conformes à la réglementation sur l'accès aux personnes à mobilité réduite. Si le maire de secteur de l'époque réclame aux services communautaires une intégration, le président de la commission voirie enterre définitivement le projet (doc n°1). Dans le courant de l'année 2011, des travaux d'élargissement de la chaussée sont menés, notamment pour mettre la voie aux

normes d'accès PMR, insuffisant cependant pour permettre son intégration. Sur la partie correspondant à la rue Gabriel d'Aubarède, la communauté urbaine reconnait après observation des critères que les voies créées forment un maillage (doc n°2-1), ce qui est évident puisque le tracé a été imposé dès l'origine par la Collectivité. En revanche, on appréhende le transfert de ces voies dont il faudra à terme reprendre tout ou partie de la structure. L'objectif est donc dans un premier temps de reporter ce coût sur les récents acheteurs (doc n°3-1). Dans le courant de l'année 2010, ces derniers multiplient les démarches auprès des élus et apposent même des enrochements au débouché de l'avenue Gabriel d'Aubarède afin de détourner la circulation et mettre une pression supplémentaire à la Collectivité. La stratégie semble gagnante puisque « *afin de ne pas pénaliser davantage les copropriétaires du lotissement Domaine Saint-Christophe*[588] », la communauté urbaine envisage en 2011 l'intégration de la rue Gabriel d'Aubarède et même des travaux palliant aux nombreuses négligences du lotisseur (doc n°3-2).

La partie de la rue Gabriel d'Aubarède située entre le rond-point et la traverse des Fenêtres Rouges (carte 114 ci-dessus) permet de doubler la traverse, chaque voie étant mise en sens unique. Pour le reste, des travaux de réfaction doivent être entrepris en échange de l'accord de l'ensemble des propriétaires pour céder la voie. On le rappelle, mais la communauté urbaine n'a pas vocation à intervenir sur du domaine privé, on attend donc un accord des propriétaires pour le transfert effectif de la voie, qui n'est d'ailleurs jamais intervenu. Et même s'il aboutissait un jour, ce projet d'intégration ne serait qu'une maigre compensation puisqu'il ne concerne qu'une partie de la rue Gabriel d'Aubarède, la portion située entre le rond-point et la rue Etienne-Henri Gouin n'étant pas comprise dans l'accord, rien n'indique donc qu'elle soit transférée. Or c'est précisément cette partie qui capte le plus gros du trafic puisqu'en dehors de la Départementale, il n'existe aucune autre option de traversée est-ouest. Il faut dire que son débouché, la rue Etienne-Henri Gouin n'a pas été transférée non plus (cf. chap. 6, 2.3.2), la voie a fait l'objet de nombreuses réserves de la part des services communautaires qui ne désirent pas récupérer un équipement qui n'est pas aux normes. C'est donc l'ensemble de la liaison qui, au moment où nous écrivons, est encore privée, en dépit d'une circulation déjà intense. Rien n'assure donc que l'accord portant sur la reprise des équipements défectueux par la Collectivité aboutisse. La délibération communautaire en acte le principe mais rien ne confirme qu'elle ait été suivie d'effets. Il n'est d'ailleurs pas garanti que l'accord de la part des propriétaires intervienne, ceux-ci pouvant estimer que la fermeture serait plus profitable. Sur des versions récentes du cadastre (2015), l'emprise correspondant à l'ensemble des voies du lotissement demeure privée, ce que confirme aussi le filaire. La voie n'aurait donc toujours pas été transférée. Nous avions d'ailleurs abordé le cas lors de notre stage au sein du service voirie afin d'actualiser nos informations et le discours tenu en « off » diverge de celui exprimé dans la délibération.

[588] 18 Juillet 2011 – ref. n°11-3902 – courrier du président de la commission voirie (communauté urbaine MPM) à Robert Assante (maire des 11ème et 12ème arrondissements)

Technicien : « *Vous avez des voies qui ne méritent pas d'être reprises, c'est notamment le cas de la rue Gabriel d'Aubarède, enfin toute la liaison en fait.*

JD : *Pour quelles raisons ?*

Technicien : *Ce sont des voies qui n'ont pas été réalisées aux normes et donc il y a des petits problèmes pour accepter de les reprendre, elles sont d'ailleurs toujours privées.*

JD : *Que s'est-il passé ?*

Technicien : *La société* (de construction) *est venue nous trouver pour nous demander qu'on les intègre sans attendre et nous ça fait un petit moment qu'on ne veut pas car ils ont travaillé comme des « gâche-empègue », pas tellement au niveau des largeurs de voies mais sur les structures et les soutènements, par rapport aux maisons à côté.*

JD : *Ça arrive souvent ?*

Technicien : *Il y a des sagouins oui, il y a des petits entrepreneurs honnêtes, des grands entrepreneurs honnêtes et puis l'inverse... il y a de tout.*

JD : *Ça a été sciemment voulu dans ce cas, je veux dire de « bâcler » la réalisation ?*

Technicien : *Sciemment je ne sais pas mais il s'est bien gardé de venir nous voir avant de travailler, les trois-quarts ne viennent pas nous voir en fait, ça c'est une constante. Ensuite ils sont venus oui, mais après c'est trop tard, c'est plus la peine.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

La principale problématique dans ce cas est le non-respect des normes de voirie imposées par la communauté urbaine. Celles-ci sont contenues dans un « règlement de voirie[589] », qui est le document de cadrage technique pour toutes les réalisations de voie à échelle communautaire. Par méconnaissance ou par volonté d'économie, de rapidité… nombre de constructeurs ne suivent pas les prescriptions et sollicitent après coup la communauté urbaine qui, sur la base de ce document ne peut que refuser la réception de l'aménagement. Remarquons au passage que ce cas est loin d'être isolé. Il n'est même qu'une situation sélectionnée parmi une multitude d'autres. Dans une veine similaire, la voie centrale du lotissement des hauts de la Martine[590] dans le quartier de la Valentine (12ème arr.) illustre très bien ce problème de suivi. La voie a fait l'objet d'une réservation au PLU puis de nombreuses malfaçons ont par la suite bloqué le transfert. La voie créée par la société « Stock France » en 1998 s'effondre sur toute sa partie nord et n'est à ce jour entretenue par personne. L'éclairage n'a pas été transféré à la Ville et est tombé définitivement en panne. Les propriétaires ont barré l'accès avec des barrières de béton cimentées au sol. Des élus de secteur se sont mobilisés pour débloquer la situation, en vain. La voie qui devait constituer une liaison intéressante dans ce secteur très fréquenté est finalement impraticable au point de provoquer des accidents physiques. La communauté urbaine freine le transfert afin de ne pas être responsable de l'aménagement et surtout, gérer les coûts considérables de réfaction.

[589] http://www.marseille-provence.fr/index.php/documents/competences/voirie/420-reglement-de-voirie-2006-new-charte-bd/file

[590] Faisant la liaison entre la traverse de la Martine et la traverse de la montre

Planche 32 Les malfaçons dans la réalisation des voies des Hauts de la Martine

Photo 32-1 Voie des hauts de la Martine partiellement neutralisée (effondrement latéral), 12ème arr.
Photo 32-2 Voie des hauts de la Martine barrée, 12ème arr.
Photos : LPED

La succession de cas révèle un fonctionnement dont nous voulons souligner les effets secondaires. Comme à l'époque de la gestion municipale, la communauté urbaine impose des aménagements d'intérêt général à des opérateurs privés afin de réduire les coûts liés à l'urbanisation d'un secteur où la desserte fait cruellement défaut. Bien que l'opération ne fasse pas l'objet d'un contrat partenarial prévu dans le cadre de la législation sur les PPP[591], ce type de participation n'a rien d'exceptionnel en aménagement. Seul problème, n'étant pas responsable de la réalisation, la Collectivité est tributaire d'un privé. A cela s'ajoute un manque de sérieux et sans doute de compétence dans la direction des travaux. Le résultat obtenu est surprenant puisque la communauté urbaine refuse *in fine* l'intégration d'une voie qu'elle avait elle-même ciblée comme un aménagement prioritaire. En voulant à tout prix économiser le coût de l'aménagement, c'est la nature juridique et même physique de la voie qui est remise en question.

Le caractère privé de la voie, associé à l'intense trafic qu'elle reçoit fait planer le risque d'une fermeture, ce qui contredirait encore un peu plus la vocation initiale de l'équipement. D'autres éléments peuvent aussi enjoindre les propriétaires à fermer. La responsabilité des malfaçons incombe au constructeur mais une fois la propriété des voies transmise, elle se reporte sur les propriétaires, surtout si un accident survient. Si l'autorité publique a consenti un premier entretien elle sera aussi responsable, mais si comme c'est le cas désormais, elle n'intervient pas dès le début, le risque se concentre exclusivement sur les propriétaires. Du reste, si la chaussée ouverte à la circulation publique est dans un très mauvais état, le maire ou l'EPCI, à travers ses pouvoirs de police, peut imposer des travaux aux frais des propriétaires (cf. annexes I.4.2). Pour des questions de responsabilité, il est donc de l'intérêt de ces derniers de fermer l'ensemble, comme cela a été le cas un temps au domaine Saint-Christophe (rue Gabriel d'Aubarède), la demeure des Accates (rue E. H. Gouin) et de façon plus durable sur les hauts de la Martine dans le 12ème arrondissement. Indirectement, la situation favorise, impose même la fermeture résidentielle.

Le principal objectif d'un aménageur privé n'est pas de réaliser un équipement à vocation publique mais de retirer un maximum de marge de l'opération. Certains peuvent donc être

[591] Voir note n°409

tentés de réaliser des aménagements « au rabais », le problème se reportant ensuite soit sur les propriétaires, soit sur la Collectivité. Ce problème du non-respect des normes de voirie, bien qu'il touche principalement les réalisations privées, concerne aussi parfois, et c'est plus surprenant, les aménagements avec portage public.

> « *Il y a quelques documents qui pourraient être contraignants et opposables tels que le règlement de voirie mais il n'est pas respecté par nous-mêmes. Ce cahier prescriptif opposable aux tiers, qui n'est même pas respecté par nos équipes, c'est un document réglementaire que l'on cite dans tous les marchés publics que l'on passe. Celui qui a le marché public a le cahier des charges et doit de toute manière respecter le règlement de voirie. La pente, le trottoir etc. Mais tout le monde s'en fiche ! On ne fait pas respecter aux tiers nos propres règlements. Et ça c'est pour du très petit, vous imaginez ce que cela donne pour des schémas où on prévoit de relier tel quartier à tel quartier alors qu'on laisse se fermer des dizaines de liaisons*… » (Réunion communauté urbaine MPM – direction de l'environnement – 20/02/2014)

Il est fréquent que des voies réalisées par la SEM, un organisme parapublic tel qu'Euromed… ne soient pas réceptionnées par les services communautaires à cause de la non-conformité au règlement de voirie. Remarquons toutefois que malgré les réserves émises et les blocages ponctuels sur la réception de voies publiques[592], les défauts de réalisation n'atteignent pas l'ampleur de certaines réalisations privées.

3.5 La constructibilité sans la « qualité »

Nous avons ciblé des situations avec présence d'emplacement réservé. Ce choix n'est pas anodin puisque la matérialisation sur le plan permet plus facilement de comparer les modalités de planification d'une voie avec ses conditions effectives de réalisation. Ces emprises constituent le révélateur d'une problématique, celle de ces équipements, planifiés, projetés, dont la réalisation et/ou la transmission sont finalement entravées. La nature et la consistance même du projet urbain sont ici en question, avec en filigrane, la problématique du manque de cohérence et de continuité de l'action publique. Que le défaut d'intégration résulte d'un refus communautaire ou d'une négligence, ne fait d'ailleurs pas de réelle différence puisqu'au bout de la chaîne la nature du projet public en pâtit.

Quelle que soit la chaîne de responsabilités à l'origine de cette situation très commune à Marseille, ce sont davantage ses conséquences que nous désirons souligner. Ce système génère certes de la constructibilité mais pas véritablement de la « ville », en d'autres termes la densité sans « l'intensité » qui est, toutes choses égales par ailleurs, une problématique commune des grandes villes des suds. Une densité supérieure nécessite une desserte adéquate. D'un point de vue plus technique, l'emplacement réservé, l'aménagement de l'équipement à vocation publique, sont un prérequis pour urbaniser un secteur[593]. C'est sur cette base qu'un zonage peut par exemple évoluer dans le sens d'une plus grande densité. Le principal problème à Marseille est qu'une fois l'ensemble livré, la qualité de l'aménagement ainsi que son statut passent au second plan. Or ce point est essentiel pour assurer un usage public de l'équipement, si une voie reste privée, il est aussi possible qu'elle ferme. Dans le cas où elle reste ouverte et que des malfaçons ont été détectées à la livraison, elle sera condamnée à se dégrader. La communauté

[592] Bien que le transfert soit dans un premier temps bloqué, une solution en interne est généralement trouvée, ce qui n'est pas le cas des voies aménagées par des privés qui peuvent ne jamais être intégrées
[593] Article *R111-5 du code de l'urbanisme

urbaine ne consent plus à effectuer d'entretien ponctuel, on sait par ailleurs qu'elle n'intègre ces voies qu'avec d'infinies réticences. Si la municipalité pouvait agir de façon similaire en ne récupérant pas la propriété de ces voies, il était aussi fréquent qu'elle assumât une prise en charge au moins partielle, pour garantir un bon état de viabilité et une ouverture pérenne. La posture introduite par la nouvelle entité gestionnaire constitue selon nous une régression.

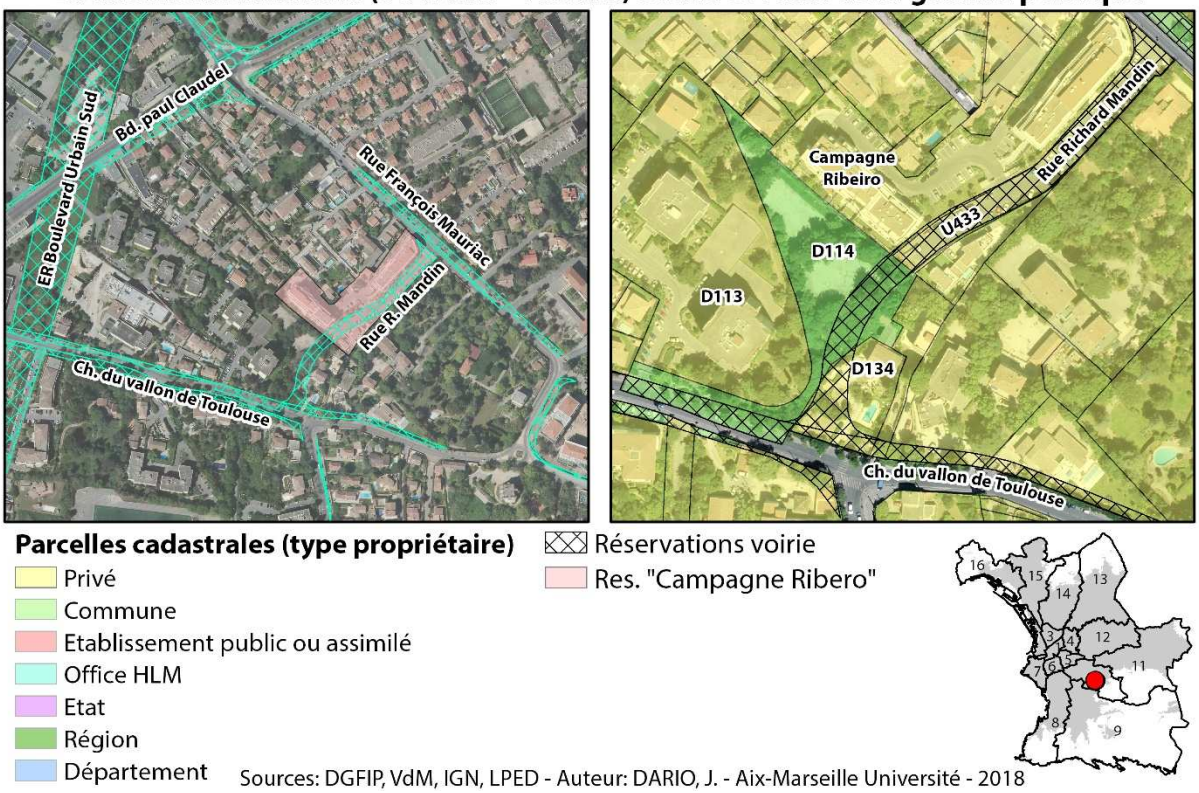
L'association entre construction et desserte, supposée garantir un développement urbain pérenne et « durable » est donc résolument dévoyée puisque la desserte disparaît alors que la constructibilité demeure. Cette situation lorsqu'elle se présente, n'est bien sûr pas voulue par les services communautaires puisqu'ils en subissent une partie des conséquences. Cela ne change toutefois rien à notre constat, sachant du reste que les effets les plus néfastes sont sans doute à venir, lorsque des densités plus grandes seront imposées sur ces parties de la ville.

3.5.1 Oublis et ratés de la gestion publique – la U433 sur le bord de la route

Le défaut de transfert de voies destinées à un usage public aménagées par des opérateurs privés peut être lié à des défauts de réalisation (cas précédent) ou à une mauvaise articulation entre services de collectivités différentes (Ville / communauté urbaine). Ces problèmes génèrent des coûts indirects sur le plan financier ainsi que sur le projet urbain d'ensemble.

L'exemple que nous développons ici a ceci de particulier qu'il nous a été remonté par un chargé de mission du Service Etude Expertise Connaissance (SEEC) de la Ville de Marseille, dont le but est de « valoriser » le patrimoine foncier de la commune.

La rue Richard Mandin (St. Tronc - 10e arr.) oublis et ratés de la gestion publique



Carte 115 La rue Richard Mandin, oublis et ratés de la gestion publique

Planche 33 La rue Richard Mandin et l'ensemble « Campagne Ribero »

Photo 33-1 L'ensemble « Campagne Ribero », 10ème arr.
Photo 33-2 Le tracé interrompu de la rue Richard Mandin, 10ème arr.
Photos : LPED, Google street view

Le quartier de Saint-Tronc dans le 10ème arrondissement s'est massivement urbanisé dans l'après-guerre et dispose de ce fait d'une trame relativement dense mais manquant de cohérence. Son fonctionnement devrait à terme être bouleversé par l'arrivée du Boulevard Urbain sud (U501), qui aura pour effet de désenclaver le quartier et réorganiser le trafic en profondeur. Dans la perspective de ces mutations, des élargissements sont envisagés sur plusieurs voies existantes (boulevard Paul Claudel, chemin du Vallon de Toulouse) et que d'autres à créer sont planifiées (carte 115 cadrage gauche). La U433 correspondant à la partie aménagée de l'avenue Richard Mandin fait partie de cette seconde catégorie. La voie doit constituer une liaison importante entre la rue François Mauriac et le chemin du vallon de Toulouse, qui sont des axes très empruntés. Mais plutôt que de réaliser elle-même l'aménagement, la communauté urbaine le reporte sur un constructeur dans le cadre d'une opération privée. En 2006, la société Urbat démarre les travaux pour un programme collectif de 88 logements (La résidence (fermée) « Campagne Ribero[594] »). La voie est réalisée selon les normes inscrites dans le permis de construire[595] et l'ensemble livré en 2009.

La première moitié de la U433 est donc créée sans surcoût pour la communauté urbaine (dans l'attente, la voie reste une impasse), la seconde pourra l'être dans le cadre d'une autre opération à venir. La commune dispose en effet d'un terrain (la parcelle D114, de près d'un demi hectare) pour l'instant vierge et susceptible de recevoir un autre ensemble d'habitation. C'est d'ailleurs dans ce cadre que le SEEC s'interrogeait sur l'opération puisqu'à la clé le terrain municipal devait être cédé à un promoteur. Notre contact dans le service nous faisait remarquer à ce titre que le tracé de la U433 mord sur une parcelle appartenant à un particulier dont l'expropriation serait envisageable (la parcelle D134). La voie peut aussi être reportée plus à l'ouest (sur la parcelle D113) qui appartient à la copropriété de la Verboise. Sous réserve d'une expropriation de faible ampleur, il serait donc possible de vendre le terrain municipal à un aménageur privé qui réaliserait la partie manquante de la U433 avec une liaison complète totalement gratuite pour la Collectivité et au passage une belle opération foncière pour la Ville.

[594] Dont l'accès est fermé
[595] PC n°06J0786

La situation *a priori* claire se complique sensiblement en 2009 lors de la livraison de l'opération « Campagne Ribero ». Afin de procéder à la vente des appartements, le programme doit être déclaré conforme aux prescriptions du permis de construire délivré en mairie. Ce dernier stipulait que l'emprise de la voie nouvelle serait cédée gratuitement à la communauté urbaine une fois l'aménagement terminé. Si la qualité technique des équipements n'est pas en cause, c'est plutôt la mise à disposition qui reste en suspens. Les services instructeurs de la Ville de Marseille ne se préoccupent manifestement pas de cette question et délivrent la conformité au constructeur qui vend ses lots. Or, la communauté urbaine, une fois le document de conformité délivré ne peut plus contraindre le constructeur et encore moins les copropriétaires de procéder à la cession de l'emprise[596]. Le premier était tenu par un document contractuel mais ces derniers n'en étant pas signataires n'ont ainsi aucune obligation vis-à-vis de la Collectivité, la voie reste donc privée et en impasse. En outre, l'expropriation de la parcelle D134 ou D113, nécessaire à la réalisation de la seconde partie de la voie se complique car comment justifier l'intérêt public d'une expropriation pour créer une voie dont la partie nord est privée (et à terme potentiellement fermée) ?

> Technicien : « *En se basant sur l'emplacement réservé qui datait déjà du POS, l'arrêté du permis de construire stipulait que le constructeur érigerait la voie en bordure du programme immobilier et qu'il devrait la céder gratuitement à la CUM sur première réquisition. Donc on avait tout : une réservation PLU, une clause dans le PC, un constructeur d'accord... Sauf qu'en l'état ce bout de voie est une impasse et le constructeur a fermé son programme en limite d'accès, conformément au plan du PC et comme la voie est restée privée, rien n'empêche les gens de conserver leur caractère d'impasse et même fermer au bout. Nous de l'autre côté on a un terrain qu'on aurait pu valoriser, là on a un magnifique programme en « L », le constructeur aurait pu faire la 2ème moitié de la voie, il aurait fallu exproprier la parcelle D0134 ou D0113 mais il y avait un vrai intérêt à cela car derrière on vendait près de 5000m² à un constructeur qui en plus réalisait pour nous un barreau inscrit au PLU, donc tout le monde était content. Sauf que maintenant, même si on expropriait et vendait le terrain et même si le constructeur se connectait à la voie derrière, les habitants du nouvel ensemble n'auraient aucun droit de passage sur la voie privée construite par URBAT. Il faudrait réclamer une servitude de passage mais là encore on n'a aucun moyen de l'imposer aux copropriétaires, tous les papiers sont en règle, la conformité, tout ! Et surtout, le plus important, la voie leur appartient. Le service voirie de MPM était vraiment pessimiste là-dessus car selon eux rien ne peut forcer les propriétaires à nous céder gratuitement la voie, même à prix coûtant, enfin à l'amiable en tout cas. En plus, si demain ils font la demande de se fermer rien ne pourra non plus nous autoriser à leur dire non.*
>
> […]
>
> *On est tributaire du bon vouloir des gens, s'ils ne veulent pas céder leur voie à l'amiable, on passe par une DUP etc. vous imaginez la machine pour un truc qui aurait dû se faire de lui-même et gratuitement en plus ? En plus, il est très probable que les gens voudront garder un caractère d'impasse pour leur ensemble. Dans la perspective du Boulevard Urbain sud, leur voie récupérerait tout une partie du trafic nord sud du Cabot à Saint-Tronc, d'autant que le BUS n'existe pas… franchement je ne vois pas pourquoi ils nous céderaient ça à vil prix, mais voilà on aurait dû finaliser avec le constructeur. Son but à lui c'était de vendre, peu importe l'environnement autour, l'intérêt public… il avait besoin de son certificat, il l'a eu et si MPM et la Ville ne se sont pas réveillés assez tôt, tant pis… enfin leur beurre est déjà fait et rien ne les rend responsables juridiquement. Maintenant, au lieu d'avoir affaire à un constructeur*

[596] La propriété a été automatiquement transférée aux copropriétaires, ce qui se lit sur le relevé cadastral

conciliant surtout soucieux d'obtenir son permis de construire avec un minimum de correctifs, on doit se débrouiller avec des copropriétaires et là, ce sera pas pareil.

[…]

*Pour l'instant ce terrain (*la parcelle D114*), il est paumé, on n'en fait rien, voilà… J'ai l'impression que ce genre de chose ça n'embête que moi. Ce cas c'est vraiment préjudiciable, c'est plusieurs dizaines voire centaines de milliers d'euros qui actuellement partent en fumée, car ce terrain en l'état n'est pas vendable, son accès potentiel est trop étroit pour faire une voie.* » (Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 27/02/2015)

Le constructeur n'a aucun intérêt financier à activer le transfert des voies puisque c'est de la marge de l'opération qu'il tire son revenu. La responsabilité en incombe aux services municipaux et communautaires qui doivent fonctionner en synergie. Il est possible de contraindre les propriétaires à céder la portion aménagée de voie, mais la procédure qui se dessine (l'expropriation) est plus lourde et aléatoire que la cession gratuite originellement prévue. Face à ces obstacles, la réalisation complète de ce barreau de liaison semble compromise. Pour la Ville de Marseille, les effets financiers sont conséquents, la vente du terrain correspondant à la parcelle D114 étant fortement compromise. La bande reliant la partie principale à la voie publique est en effet insuffisante pour créer une desserte minimale[597]. L'expropriation d'une des deux parcelles latérales serait nécessaire pour ménager une assise suffisante. L'intérêt public est donc remis en question sous de multiples angles : d'abord la Ville ne peut valoriser une partie de son domaine privé, ensuite, la liaison prévue au PLU risque de ne jamais voir le jour.

Loin d'être isolé, ce cas est un exemple type des ***problèmes de suivi et de planification*** *à Marseille. Le recours aux aménageurs privés pour la réalisation d'équipement destinés à un usage public suppose un* ***suivi****, que rend parfois* ***difficile*** *le* ***partage de compétences*** *entre entités publiques (autorisations d'urbanisme, planification urbaine…)*

3.6 Problématiques techniques et manque de continuité de l'action publique

Nous pensons intéressant d'analyser les causes du dysfonctionnement identifié sur la rue Richard Mandin (la U433) pour en tirer des conséquences plus larges sur l'aménagement à Marseille.

3.6.1 La conformité délivrée en mairie, une procédure vidée de son sens ?

La responsabilité principale du dysfonctionnement incombe principalement à la Ville de Marseille et en particulier au service des autorisations d'urbanisme. Celui-ci a délivré la conformité rapidement, sans s'assurer que le transfert inscrit dans le permis avait bien été effectué et sans informer la voirie communautaire de la livraison. Si le suivi a manifestement été déficient, d'autres raisons plus structurelles expliquent en partie ce raté. La réforme des

[597] Dans sa partie la plus étroite, la parcelle a une largeur de moins de 4m, or une voie avec trottoirs c'est au bas mot 5-6 mètres, le double si l'on désire réaliser une structure de boulevard urbain telle que la rue Richard Mandin. En cas de reprise publique de la voie, son agencement serait profondément revu, le constructeur a dans tous les cas réalisé la structure prévue.

autorisations d'urbanisme de 2005[598] a introduit plusieurs changements avec des conséquences indirectes néfastes.

> « *Depuis la réforme des autorisations d'urbanisme, le certificat est tacite, ce n'est pas la Ville qui va sur le terrain et dit si c'est conforme ou non, c'est le constructeur qui met en place le document, donc autant dire qu'ils ne vont pas dire que leurs aménagements ne sont pas conformes ! La Ville a 3 mois pour réagir sauf que quand tu vois les effectifs du SAU[599], tu comprendras que personne n'a physiquement le temps de se rendre sur place. Le constructeur a réclamé le document pour démarrer la vente de son programme. Le SAU, sans vérifier quoi que ce soit physiquement l'a délivré en 3 clics. Sauf que le document est ensuite passé chez le notaire et qu'il a une vraie valeur juridique. Le document aurait dû en fait être délivré après la cession de la voie, ça aurait dû « tilter » chez le SAU, d'autant qu'il y avait une réservation PLU, enfin tu ne peux pas aller plus loin en termes de planification ! Si les instructeurs après ne suivent pas tu ne peux rien faire. Enfin, personne n'a rien vérifié, c'est sans doute aussi la faute de la Ville qui n'a jamais vraiment mis en place de service de conformité. A Toulon par exemple, c'est ce que nous a dit une instructrice du SAU qui a travaillé là-bas, la mairie est là au début et à la fin du chantier, systématiquement, leur service est très développé et ils n'ont pas ce genre de problème. Nous le SAU est en tout constitué de 35 personnes, effectif fixe pour une ville de 800 000 habitants, ce qui n'est rien du tout, donc humainement ils n'ont pas les moyens de vérifier correctement tous les dossiers. C'est un peu pour ça que je suis parti du SAU, auparavant j'avais plus l'opportunité d'aller sur le terrain, m'occuper de la conformité, contribuer vraiment à de la qualité urbaine, mais depuis quelques années, le SAU est devenu très administratif, ça m'a lassé et ce qui s'est passé sur Richard Mandin en est la parfaite illustration, on ne fait pas de la qualité urbaine, on ne gère rien du tout*… » (Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 27/02/2015)

Ce constat fort mérite quelques précisions. D'un côté, le service en charge de la conformité ne semble pas avoir les effectifs suffisants pour vérifier sur place la conformité des opérations. La réforme des autorisations d'urbanisme a aussi introduit un certain nombre de changements qui fluidifient certes les pratiques mais les rendent aussi plus aléatoires. La conformité était avant la réforme générée par l'administration qui était donc responsable en cas de malfaçon, cette charge porte désormais sur le constructeur qui envoie lui-même le document. L'administration ne fait ensuite que constater la conformité, son silence vaut d'ailleurs tacite acceptation. Elle peut se rendre sur place pour évaluer la situation mais la démarche n'est pas obligatoire. La conformité a donc été vidée d'une partie de son sens. A Marseille, étant donné les moyens du service en charge, ces tâches ne sont effectuées que sur des périmètres à enjeux (monuments historiques etc.) mais peu sur des opérations immobilières courantes, ce qui explique que des cas tels que celui de la rue Richard Mandin passent régulièrement sous les radars. En plus de ce cadre ne favorisant pas vraiment un suivi efficace des aménagements, s'ajoute un manque de communication évident avec les services communautaires (notamment la voirie) pour s'assurer que l'emprise leur soit bien cédée. L'éclatement des responsabilités entre divers services de diverses entités publiques, ayant chacun des priorités et un calendrier différent, favorise ce type de situation, si les services ne fonctionnent pas en synergie, de tels cas sont amenés à se reproduire. Cette situation produit un manque de fluidité et de continuité de l'action publique préjudiciable au développement urbain.

[598] Ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005 et son décret d'application n° 2007-18 du 5 janvier 2007
[599] Service Autorisations d'Urbanisme

3.6.2 L'emplacement réservé de voirie, symbole d'un manque de continuité du projet public

La fragmentation de la chaîne de décision a un rôle néfaste sur la mise en pratique des emplacements réservés et la teneur des projets publics liés à la voirie, la desserte… Sans évoquer les rapports entre Ville et communauté urbaine, sur la cohérence projet de voirie / conformité et transfert effectif, on peut observer de profondes fractures au sein même des services communautaires, notamment entre l'échelon définissant le projet, l'emplacement réservé… et celui prévoyant l'acquisition effective. En résumé, la voie est bien créée. Le coût est reporté sur les aménageurs privés mais rien ne garantit son statut public. Sur ce point, nous avions assisté à un échange assez vif dans les locaux de la Métropole. Nous avions précisément lancé la conversation sur cette problématique des emplacements réservés dont l'emprise était aménagée mais finalement pas transférée.

Contexte : la réunion se tient dans les locaux de la communauté urbaine. L'extrait oppose un responsable de la voirie communautaire, attaché à la gestion du domaine public et une autre, responsable de la planification urbaine. *A priori* complémentaires, les deux bords se sont vivement opposés en notre présence. Technicien 1 : communauté urbaine MPM – service voirie ; technicien 2 : communauté urbaine MPM – service planification urbaine

Technicien 2 : « *Mais bon quand même si une construction sur un ER (emplacement réservé) est faite au profit de la Métropole elle doit donner son avis lorsque l'intégration arrive sur la table quand même !*

Technicien 1 : *Oui mais quand tu donnes un avis c'est consultatif, tu ne délivres pas le permis que je sache*[600]

Technicien 2 : *Et s'il y a un permis avec un emplacement réservé au bénéfice de la Métropole, vous déclenchez l'acquisition des voies inscrites au PLU ?*

Technicien 1 : *Non*

Technicien 2 : (silence) *Ce n'est pas normal ça…*

Technicien 1 : *Je le répète, on donne un avis, on ne délivre pas le permis, déjà on ne sait pas s'il sera délivré ou pas ce n'est pas notre responsabilité et par ailleurs la Ville de Marseille ne nous informe pas.*

Technicien 2 : *Alors là je comprends que ça ne marche pas dans ces conditions… enfin, tu donnes ton avis sur le permis et tu vois que sur l'emplacement réservé qui t'est dédié, tu vois qu'il y a une voie, bon, si elle est inscrite au PLU elle n'est pas supposée rester privée quand même…*

Technicien 1 : *Si personne ne nous donne l'information et si personne ne se rapproche de nous pour engager le processus, ça ne se fait pas.*

Technicien 2 : *Oui mais le problème c'est que si le promoteur réalise la voie c'est une chose, le transfert va se faire à l'euro symbolique ou autre, mais si la propriété passe aux copropriétaires justement, ils ne vont pas demander le transfert de la voie, enfin tu sais que c'est pas la tendance ! Donc nous on est bloqués et ton engagement de départ il ne vaut plus rien. Moi ce que je ne comprends pas c'est qu'il y a des emplacements réservés, enfin je veux bien qu'ils ne soient pas suivis tout de suite de… enfin que ce soit compliqué à certains moments d'acquérir car il peut y avoir des oppositions, mais après on engage des expropriations, ça peut prendre vingt ans, c'est un peu long, plutôt un certain nombre d'années on va dire mais à la fin ça nous revient. Enfin je veux dire que l'utilité publique elle a été déterminée quand*

[600] Les permis de construire dépendent du service des autorisations d'urbanisme de la Ville de Marseille et non de la Métropole

on a mis l'emplacement réservé. Parce que sinon ça ne sert à rien ce que l'on fait, donc il y a une enquête publique et c'est bon, pour moi l'utilité publique elle a été démontrée à ce moment-là. Après vient si nécessaire l'expropriation, le PLU peut aussi être remis en cause sur son caractère d'utilité publique dans le détail mais c'est compliqué, je veux dire en théorie on a des billes. Enfin, tout ça pour dire que je ne comprends pas pourquoi personne n'active le transfert d'une voie qui est quand même inscrite au PLU !

Technicien 1 : *Et qui va prendre la responsabilité en l'état de prendre en charge cette voie ? Sachant que derrière tu mets deux, trois millions d'euros pour la refaire en profondeur ? Parce qu'il faut voir dans quel état ça nous est proposé aussi !*

Technicien 2 : *Qui a mis un emplacement réservé sur cette voie ?*

Technicien 1 : *Mais la voie n'existait pas quand l'ER a été placé ! On a dit au lotisseur de réaliser et ça a été fait comme on sait…*

Technicien 2 : *Mais il y a un défaut de suivi de la réalisation de l'équipement public alors, enfin je sais pas, ça me semble évident. Il y a un défaut de prise en compte des projets urbains et de la construction de la ville, c'est un système global, ce n'est pas seulement de la promotion, et si ce système n'est pas géré c'est normal que ça parte en vrille. Les villes qui sont à peu près bien gérées, elles ont pris en compte cette globalité de gestion du territoire. Elles ne passent leur temps à se renvoyer la balle entre services ou elles ne font pas des accords boiteux avec des constructeurs qui te livrent des équipements théoriquement publics dans un état irrécupérable. Ça sert à rien de faire des projets, on perd notre temps.* » (Réunion communauté urbaine MPM – multiple – 01/02/2017)

Cet échange résume tout le décalage qui existe à Marseille entre la ville projetée et une réalité de terrain beaucoup plus contrastée. Plusieurs points nécessitent quelques éclaircissements. Lorsqu'un permis est délivré par la Ville pour une opération de logements, le service voirie ou d'autres peuvent être sollicités pour donner un avis sur la qualité de la desserte, les enjeux de circulation etc. mais cet avis n'est que consultatif et la Ville de Marseille a le dernier mot en matière de délivrance. La seconde étape est l'observation des obligations inscrites notamment dans le PLU. Si un emplacement réservé figure sur l'emprise du terrain à bâtir, trois solutions sont proposées : soit la communauté urbaine réalise elle-même l'aménagement de voirie, soit le constructeur la réalise dans le cadre d'un partenariat public privé conventionné, soit l'obligation est seulement inscrite dans le permis de construire. Dans ce dernier cas qui est de loin le plus fréquent à Marseille, les seules obligations contractuelles du constructeur sont observées par les services municipaux dans le cadre du suivi des permis. C'est généralement à ce stade que les problèmes apparaissent puisque la Ville ne vérifie que rarement la qualité des aménagements sur place et encore moins la finalisation du transfert. La communauté urbaine n'est d'ailleurs pas toujours mise au courant tant par la Ville que par le constructeur, de la livraison. On sait par ailleurs qu'il est rare que les services communautaires prennent directement attache avec le constructeur ou les propriétaires, sauf s'ils sont sollicités. Ce fonctionnement très particulier où aucun acteur ne fait sienne la question du transfert explique cette situation presque incompréhensible pour un œil extérieur : nombre de voies marquées au PLU, réalisées par des aménageurs privés, souffrent de nombreuses malfaçons et ne sont pour la plupart jamais intégrées.

On conçoit la gêne éprouvée par certains responsables de la planification qui observent impuissants une réalisation en total décalage avec le projet formulé. La situation mérite toutefois quelque nuance. Il arrive que des constructeurs prennent attache avec la communauté urbaine pour transférer les équipements. C'est fréquent lorsque l'opération a fait l'objet d'un PPP

conventionné (PVR, PAE…[601]) et que les relations public / privé ont été cadrées dès le début, un peu moins lorsque l'obligation est seulement inscrite dans le permis de construire, ce que nous avons déjà présenté comme un procédé « semi-informel » (cf. chap. 5, 1.2.1). Dans un cas comme dans l'autre, le seul recours vraiment contraignant pour se prémunir d'une mauvaise réalisation est la non-délivrance par les services municipaux[602] de la conformité. Le constructeur est alors bloqué puisque la vente des lots ne peut se faire. Mais il est rare que les services soient assez réactifs pour cibler un problème dans l'aménagement. Une fois les lots vendus, et même si des malfaçons apparaissent, le constructeur n'a pas vraiment d'intérêt à s'assurer du transfert. Les propriétaires pour leur part ont plutôt tendance à vouloir conserver les voies. Il y a donc une chaîne de conséquences faite de renoncements publics et d'intérêts divergents qui justifie la reproduction du linéaire privé. Il y a pourtant un fort besoin d'amélioration de la desserte publique, dans une ville en plein développement immobilier.

Cette situation questionne la capacité des pouvoirs publics locaux à rester maîtres de la production urbaine. Même dans le cas où des acteurs publics ont mené une réflexion sur un secteur, imposé des servitudes, désigné des aménagements… la finition rencontre d'importants problèmes. Les équipements peuvent ne pas être conformes, souffrir de malfaçons… ce qui va gêner leur transmission et engendrer d'éventuels coûts de reprise. La réalisation peut être correcte, mais dans ce cas, c'est la cession qui pose problème, la faute à un manque de communication entre différentes entités, différents services ainsi qu'au peu d'initiative pris par les gestionnaires de la voirie. Clairement la qualité du suivi des aménagements s'est dégradée depuis l'époque de gestion municipale. Bien qu'il ne s'agisse que d'exemples, nous pouvons comparer le cas de Richard Mandin à celui du Parc Sévigné (cf. chap. 4, 5.7), 50 ans en arrière. La plupart des arrangements étaient certes irréguliers avec un flottement notable au moment de la transmission de l'assiette des voies. Le système avait toutefois pour principal intérêt d'être géré de bout en bout par la municipalité, qui ne partageait pas ses compétences d'urbanisme avec une entité de rang supérieur. Il est évident que le dédoublement des acteurs dans le suivi et la gestion de ces opérations a largement contribué à multiplier les problèmes de suivi et de transmission sur les opérations nouvelles.

De façon plus structurelle, le problème réside selon nous dans le recours excessif aux aménageurs privés pour la réalisation d'équipements à vocation publique. Si sur le principe, tout semble justifier cette démarche, elle comporte en fait de nombreux effets pervers. Promouvoir la réalisation privée d'équipements destinés à un usage public, c'est déjà assumer le risque d'une réalisation déficiente et/ou d'un transfert jamais effectué. Le risque est encore plus grand si comme à Marseille, les obligations de réalisation ne font l'objet que d'une inscription dans le permis de construire, qui est un fonctionnement irrégulier, comportant de nombreux écueils. Il n'est pas question de nier l'intérêt d'un fonctionnement public privé dans l'aménagement urbain, y compris pour des équipements à vocation publique. Mais reconnaissons que ce rapport ne fonctionne que lorsqu'un suivi optimal est imposé. La législation en constante mutation sur les PPP offre d'ailleurs de nombreuses options de cadrage. Le PUP par exemple empêche désormais les contributions privées sous forme de travaux, ces derniers devant être effectués par la Collectivité qui récolte une participation uniquement financière de la part des constructeurs. C'est la garantie que l'aménagement ne reste pas privé. Une garantie

[601] Voir note n°409

[602] Auquel peuvent contribuer les avis de divers services communautaires

supplémentaire, malgré son coût plus important est un portage public (délégué généralement à une SEM), qui est l'option préférentielle de nombreuses villes en France, notamment Lyon, Bordeaux… Si la démarche ne garantit pas l'absence de malfaçons ou de surcoûts, elle assure au moins le statut public et donc à terme, l'ouverture générale de l'équipement. Peu optimal et atteignant finalement le but inverse de celui fixé originellement, ce système mal maîtrisé engage des coûts divers.

3.6.3 Coûts indirects et conséquences de la planification défaillante

Dans le cas de la demeure des Accates, la communauté urbaine consent à reprendre entièrement les aménagements pour un prix équivalent à celui qu'elle aurait mis pour réaliser la voie en propre. La participation privée perd donc ici tout son intérêt, sans compter les problèmes engendrés. Dans le cas de la rue Richard Mandin, les services se gênent mutuellement et *in fine*, la municipalité rate une opportunité de vendre un terrain dans un périmètre à haute plus-value. Le manque de suivi, les dysfonctionnements génèrent donc des coûts cachés, certes difficiles à chiffrer mais considérables.

> Technicien : « *Si tu écoutes le directeur du service des autorisations d'urbanisme* (Ville de Marseille)*, il va te dire qu'il n'a pas les moyens, je le comprends, donc ça passe par de la volonté politique d'avoir un système de contrôle efficace. Parce qu'en plus, on croit qu'on fait des économies mais on se trompe, le service contentieux ici est d'autant plus sollicité que les contrôles sont défaillants et ils ne font qu'embaucher depuis plusieurs années, sans compter les pertes sèches en termes de valorisation des terrains. Donc voilà on préfère, et quand je dis on préfère c'est un grand mot car derrière il n'y a aucun plan d'ensemble, on préfère avoir un service de contrôle réduit et un grand service des contentieux, je ne pense pas que ça aille dans le bon sens.* » (Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 27/02/2015)

Une gestion imparfaite avec des statuts flottants, des problématiques de transmission… a des conséquences néfastes. Finalement, la Collectivité se trouve prise dans un cercle vicieux où les services ne font que répondre aux urgences, font des erreurs, ce qui génère des contentieux et en définitive des coûts, l'efficacité en moins. On peut en outre observer d'autres effets plus difficilement chiffrables mais réels. La somme des renoncements, des aménagements prévus mais abandonnés, des voies destinées à être publiques qui finalement restent privées, pour finalement fermer… n'assurent pas un développement optimal de la ville. Nous évoquions précédemment la « bombe à retardement » que représente la croissance de la constructibilité, comparée à la stagnation de la qualité de desserte (cf. chap. 6, 3.5). En se densifiant, la ville génère aussi plus de nuisances et à terme, le manque de desserte bloquera aussi la constructibilité de certains secteurs. C'est ce qui se passe déjà dans certains périmètres tels que la ZAC de Sainte-Marthe dans le 14ème arr. (cf. chap. 5, 1.2.2). Les aménagements de voirie n'y suivent pas le rythme effréné des constructions de logements, qui finalement ont été bloquées en attendant que les infrastructures « rattrapent » l'urbanisation. Cette incompatibilité entre la densification et la qualité de desserte est très régulièrement mise en avant tant par les habitants que par les experts. La thématique ressort très régulièrement lors d'entretiens habitants. Au cours de l'enquête publique du PLU en 2012 de nombreux commentaires avaient directement évoqué

le problème[603]. Enfin, de nombreux recours déposés par des associations de riverains ont mené au cours des dernières années au blocage de plusieurs projets de logement[604].

Extrait de presse – L'articulation de la politique municipale de logement et la production de la desserte par la communauté urbaine[605]

« En gros ils construisent, puis ils (la Ville de Marseille) viennent nous voir pour les réseaux, se plaint un cadre de MPM. Derrière on a des pressions pour assurer le pluvial, l'assainissement, la gestion de la voirie, les espaces publics. C'est une sorte de rouleau compresseur qui nous met devant le fait accompli. »

Habitant : « *On continue encore et encore à construire, à densifier alors que les infrastructures ne sont pas faites pour accueillir un tel trafic* […] *On a 2 lignes de bus pour desservir un territoire immense, on double tram et métro dans le centre alors que dans cette partie de Marseille on n'a ni BHNS, ni boulevard urbain ni tram ni rien du tout. Du coup la voiture est un prérequis.* […] *la densification n'est pas une nécessité, c'est un choix d'urbanisme. On est devant un parti pris d'urbanisme visant à considérer la densification comme quelque chose de très bien*. […] *Un permis de construire à Légré Mante a été annulé par le tribunal administratif sur le motif entre autres d'une sur-urbanisation des lieux qui mènerait à encore plus de problèmes de circulation mais cela ne fait que déplacer le problème. D'autant qu'avec un élu « imbécile » (sic) comme M. Tian[606], je crois qu'il ne faut pas attendre beaucoup mieux, c'est un grand partisan de la densification mais il ne se rend peut-être pas compte que les quartiers sont au bord de l'asphyxie.* » (Habitant 4 (Homme 60-70 ans) – 24/07/2013)

Cette situation à laquelle s'ajoute comme un effet aggravant la fermeture résidentielle est un frein à la conception d'une ville durable et « passante » (MANGIN, 2004), elle contribue à faire de certains secteurs, des zones hostiles aux piétons et par opposition, le lieu privilégié du « tout-voiture » dont tous les plans, à Marseille comme ailleurs tentent aujourd'hui de sortir. La problématique n'est pas uniquement technique puisque l'action des services, les moyens dont ils disposent… sont l'émanation d'une volonté politique. L'objectif n'est pas ici de charger l'actuelle magistrature puisque les défauts de gestions mis en avant sont une constante de ces dernières décennies. Pour autant, certains élus, y compris dans la majorité, soulignent les défauts de la planification et ses enjeux territoriaux.

JD : « *Quel est votre positionnement par rapport au nouveau PLU ?*

Robert Assante : *Déjà vous me posez une question un peu embarrassante car je fais partie de la majorité et je suis un des seuls à ne pas avoir voté le PLU. Ce que je reproche au PLU est de faire la part trop belle à la densité au détriment de la qualité de vie. Je pense qu'au lieu de faire un PLU avec une vision stratégique lourde etc. enfin, un PLU « pour l'image » on aurait mieux fait de faire un PLU pour les Marseillais, ce qui n'est pas le cas. C'est très bien de mettre des emplacements réservés de partout pour faire des voies, mais encore faut-il avoir le courage politique de les faire. Mais à Marseille on préfère d'abord construire à tour de bras et ensuite réfléchir à l'infrastructure nécessaire. Ça donne des cas complètements fous de gens*

[603] L'enquête publique et les requêtes des habitants ont fait l'objet d'un référencement SIG. Les problème de densification et d'insuffisance de la trame viaire reviennent très régulièrement

[604] Projet de 285 logements sur le site de l'ancienne usine de Légré Mante (la Madrague de Montredon, 8ème arr.) annulé suite au recours de riverains : https://marsactu.fr/a-legre-mante-la-justice-enterre-pour-de-bon-le-projet-de-285-logements/

[605] « Comment Jean-Claude Gaudin a vendu Marseille aux promoteurs » Le Ravi et Médiapart – 6 Mars 2014 – URL : : https://www.mediapart.fr/journal/france/060314/comment-jean-claude-gaudin-vendu-marseille-aux-promoteurs?utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_campaign=Sharing&xtor=CS3-66&fbclid=IwAR2whB8HLAsIB_zVZYXdlVZqImrCygFIUbzgsx2XDH34IpwJM5Gg3vIyF2M

[606] Dominique Tian : maire du VIIème secteur (6ème – 7ème arr.) entre 1995 et 2013

qui ont construit à des emplacements stratégiques puis lorsque l'on se réveille vingt ans plus tard, on ne peut plus faire de voies pour desservir le quartier. Par exemple, prenez le terrain de la SBM, on veut faire une surface commerciale[607] *de plusieurs milliers de m², mais tout ça va drainer des milliers de voitures en plus, vous imaginez les conséquences. Après M. Gaudin me dit « Robert, tu es contre le rayonnement de Marseille », ce à quoi je dis non, car je pense que les choses doivent se faire dans un certain ordre. A la Valbarelle par exemple, on a des milieux populaires, de gens qui ont besoin de se retrouver dans des espaces et la structure actuelle de la ville fait que les espaces publics sont mal agencés, l'environnement direct est répulsif etc. Au niveau des voies, regardez le quartier de la Milière, les voies sont affreusement mal faites, les gens n'ont pas d'aires de retournement, c'est impossible de se croiser et on continue à construire encore et toujours, ça ne peut plus durer.*

JD : *La planification urbaine ne joue pas son rôle ?*

Robert Assante : *Des exemples j'en ai plein, on a eu plein de cas d'emplacements réservés qui sont tombés car « papi » et « mamie » ont mis en demeure la Ville d'acheter leur parcelle car ils voulaient rentabiliser leur bien pour les enfants sauf que la Ville n'a rien acheté par contre je peux vous dire que la construction elle, s'est faite et désormais c'est impossible de faire une voie à la place. Pas très loin sur Valvert, au fur et à mesure, les gens ont grignoté sur l'espace urbain, on a laissé faire et maintenant que l'on veut étendre le tramway vers l'est ça devient impossible, ça fait partie de ce problème de planification dont je vous parlais, du courage politique de vraiment porter les projets, pas juste faire des plans et puis basta.* » (Robert Assante – maire 11ème – 12ème arrondissements ; adjoint au maire de Marseille ; conseiller municipal ville de Marseille – 24/07/2013)

Ce type de parole est naturellement à prendre sous certaines réserves dans la mesure où elle provient d'un élu qui relaye la parole d'une partie de ses administrés, pour qui la densification constitue un problème en soi. Aussi, avancer que le PLU privilégie la densité au détriment de la qualité de vie et par conséquent qu'il n'a pas véritablement été pensé « pour » les habitants de la ville, est un raccourci qui n'engage que notre interlocuteur. Une précision importante est toutefois apportée au fil de l'entretien, le problème n'est pas tant l'esprit du PLU que sa mise en pratique effective. Il est étonnant d'observer que même dans les cas où les périmètres font l'objet d'une réflexion *a priori*, le projet public n'est pas assuré d'aboutir. C'est un point sur lequel nous rejoignons le constat de l'élu. L'intérêt de ce commentaire est qu'il provient d'un élu de la majorité[608], moins surprenant mais finalement assez similaire est le constat d'un autre élu de l'opposition (PS), par ailleurs président de 13 Habitat[609], interrogé sur ces mêmes thématiques de développement urbain.

SH/JD[610] : « *Quel est votre positionnement pas rapport au PLU ?*

Christophe Masse : *Au conseil municipal on a voté contre, je pense que pas mal de problèmes sont visibles et ils ont leurs racines dans le passé et l'actuelle gestion Gaudin*[611]. […] *On reste dans ce système clientéliste qui certes apaise les territoires et c'était bien le but de M. Gaudin mais dans le même temps on se coupe toute possibilité de projet. Le territoire reste un tissu désorganisé et auquel l'actuel PLU*[612]

[607] Au sud de la zone commerciale de la Valentine se trouve une emprise de près de 9 ha entièrement désaffectée et sur laquelle sont prévus des projets mêlant habitat et extension de la zone commerciale (pour une surface estimée à environ 50 000m²), il s'agirait d'un bouleversement majeur pour cette zone déjà très fréquentée

[608] Cette parole « libre » a d'ailleurs eu des répercussions sur la carrière de l'élu, « lâché » par ses collègues de la majorité : http://www.lamarseillaise.fr/marseille/politique/49465-lache-a-amp-robert-assante-grimpe-a-la-rtm

[609] 13 Habitat, ancien OPAC sud, est le premier Office HLM de la région sud, Lionel Royer-Perreaut (LR) a succédé à Christophe Masse (PS) la tête de l'OPH depuis 2015

[610] Entretien mené avec Sophie Hoornaert (LPED)

[611] Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille depuis 1995

[612] Le plan local d'urbanisme approuvé en 2013

n'apportera sans doute pas les réponses. […] *Particulièrement dans le 11ème 12ème on a eu et on a encore une urbanisation explosive qui en soit pourrait être une bonne chose si elle n'était pas aussi désorganisée et là on va vers la catastrophe. Quand on pense que l'on continue encore et encore de stocker des gens sans rien faire sur les équipements. Il manque des écoles, il manque des espaces verts, il manque de la voirie pour que le territoire fonctionne. Du coup on laisse la main aux promoteurs, les Kaufman & Broad, les Bouygues, Nexity et autres à qui ce nouveau PLU - et c'est mon avis- fait une part trop belle. En cela on ne rompt pas avec la logique qui a prévalu jusque-là.* […] *C'est un peu la politique de remplissage des espaces vides, dès que l'on a un espace libre, au lieu de le réserver ou le préréserver même si l'on n'est pas encore sûr du projet, mais pour une crèche, une école, un espace vert… qui de toute manière sera utile, on s'en débarrasse pour le plus grand profit des promoteurs. Ensuite on met l'aménageur devant le fait accompli et vos projets tombent à l'eau. Honnêtement, cela est lié à mon sens à l'administration Gaudin, on reste dans un urbanisme d'un autre âge alors que lui, en tant que maire devrait se réveiller tous les matins avec « l'œil du tigre » pour rechercher les investisseurs.*

SH/JD : *Penseriez-vous que le mode de production de la ville est à changer ?*

Christophe Masse : *Oui, c'est pour ça que je serais favorable à un moratoire sur les permis de construire, alors évidemment pas celui des particuliers, la personne qui veut construire une maison au fond d'une allée ne va pas changer radicalement le visage de Marseille, mais un Bouygues ou un Nexity qui arriverait avec un 80-100 logements, je le refuserais, du moins jusqu'à ce que l'on ait effectué un rattrapage des infrastructures de voirie, des équipements publics etc. Alors je sais ce que certaines personnes disent « Masse il ne veut pas que Marseille se développe », moi je pense qu'il faut arrêter de se moquer des gens qui sont pris entre deux positions. D'un côté ceux qui vivent déjà dans l'endroit en question et qui voient leur quartier s'asphyxier un peu plus chaque jour et ceux qui arrivent et à qui les promoteurs promettent monts et merveille et qui au final se trouvent dans un espace qui n'est manifestement pas fini. Alors évidemment si l'on prenait une décision pareille il y aurait moins d'argent dans les caisses mais on est face à un vrai questionnement de courage politique, de cap ou de virage à ne pas rater.* » (Christophe Masse – conseiller général des BDR ; conseiller municipal ville de Marseille ; président de l'OPH 13 Habitat – 25/11/2013)

Le statut d'opposant à la majorité LR de Jean-Claude Gaudin (LR) peut expliquer la « causticité » du constat fait sur la politique de développement urbain à Marseille. Soulignons toutefois que des élus de la majorité et un nombre important de techniciens, chefs de service… rencontrés au cours de ce travail, partagent cette lecture. Une phrase est d'ailleurs révélatrice d'un certain état d'esprit à Marseille : « (Christophe) *Masse il ne veut pas que Marseille se développe* ». Dans l'entretien précédent, Robert Assante évoquait le même argument sur le même mode narratif. Plus qu'une coïncidence, nous pensons qu'il y a, dans le discours de certains politiques de la majorité une vision sous-jacente faisant de la construction de logements, le sésame du développement urbain à Marseille. Nos deux interlocuteurs partagent un positionnement similaire, c'est-à-dire conditionner ce développement à un « rattrapage » des infrastructures, qui est du reste une analyse que nous partageons.

Loin de se réduire, le socle de voies privées tend même ponctuellement à s'accroître. Cette situation est le résultat d'un jeu d'acteurs complexe avec en premier lieu, un manque de cohérence de l'action publique, avec des services d'entités différentes (Ville, Métropole) qui se gênent mutuellement ou n'ont pas le même calendrier. Les promoteurs de leur côté, ne s'investissent pas nécessairement sur cette question des équipements à vocation publique. Enfin les propriétaires sont plus qu'avant enclins à conserver la propriété des voies nouvellement créées. Dans le point qui suit nous voulons que d'autres éléments expliquent la persistance et

même la reproduction de ce socle. Pour régler le problème de la voirie privée, des statuts flous… à Marseille, encore faut-il que les deux principales entités compétentes sur la question (Ville et communauté urbaine, désormais Métropole) soient d'accord sur la nature de ce qui a été transféré en matière de linéaire public ou de compétence voirie. Nous allons voir que d'importants blocages publico-public liés à des interprétations divergentes du domaine public de voirie, entravent la conception d'un véritable plan d'action destiné à clarifier le flou qui règne sur la limite public /privée des voies.

4. La ville durable sans les voies. Problématiques liées au partage de compétences (Ville / communauté urbaine)

Les divergences entre entités publiques différentes (notamment municipalité et EPCI) s'expriment dans divers contextes français (VANIER, 1997, RICHER, 2008) mais l'ampleur des problèmes ainsi que les points sur lesquels ils s'expriment sont très particuliers au contexte marseillais. Cette situation a émergé au fil d'entretiens croisés, menés avec des personnels de la communauté urbaine et de la municipalité, la comparaison des discours donne comme nous le verrons des résultats parfois surprenants.

Nous voulons montrer ici toute la difficulté éprouvée par les pouvoirs publics à résorber le socle de statuts privés, flous… à Marseille. Un premier problème de taille est la définition de ce qui a été transmis en matière de linéaire de voirie au moment du transfert de compétence de 2002. Si la communauté urbaine a bien reçu l'immense majorité des voies publiques anciennement gérées par la Ville, un litige subsiste sur un reliquat (non négligeable) de voies publiques, mais qu'aucune des deux entités ne désire gérer. Pour nuancer, soulignons que la plupart des cas font l'objet d'arbitrages en interne, mais un flou considérable subsiste. Or comment mener une politique d'intégration des voies privées si même les contours du domaine public de voirie sont mal définis ?

Le second problème, sans doute plus grave porte sur la définition même des compétences transmises en matière de voirie. Dans l'esprit commun, la « voirie » désigne principalement le linéaire ouvert aux voitures, une ville comporte toutefois des tronçons ouverts seulement aux piétons. Si la Ville estime qu'elle a transmis le « paquet » circulation voiture / circulation piétonne et les équipements qui lui sont associés, la communauté urbaine considère que seule la première catégorie est de sa responsabilité. Ici encore, comment définir une politique d'intégration cohérente de toutes les voies utiles au fonctionnement urbain, imposer la réalisation de cheminements piétonniers à des aménageurs privés… si l'identité du gestionnaire public n'est pas définie en amont ?

4.1 Flou des statuts hérités de la voirie, un point de litige entre collectivités

La problématique des défauts de transmission entre la Ville et la communauté urbaine porte sur deux grands types de situation mais avant de les présenter, il est nécessaire de revenir au principe du transfert de compétences. Lors de la création d'une communauté urbaine, les communes membres mettent automatiquement et gratuitement à disposition les propriétés attachées aux compétences transférées[613]. L'opération est par la suite constatée par un procès-verbal établi contradictoirement. Son absence n'ayant aucune incidence sur le transfert effectif de propriété, le document est dressé à titre principalement indicatif. Quand la communauté urbaine Marseille Provence Métropole apparaît en 2000, chaque commune transmet sa liste de voies classées pour servir de base au PV de transfert communautaire du 8 Mars 2002[614].

4.1.1 Des voies « réputées » publiques transmises sans réel fondement

Ce référencement fait l'objet de nombreuses approximations à Marseille et dans d'autres communes membres de l'EPCI. Nombre de voies classées ne se basent sur aucun acte authentique (cf. chap. 2, 3.6), certaines ont même été rentrées dans le procès-verbal sans qu'aucune décision officielle (délibération, classement…) ne les mentionne jusque-là.

> Technicien : « *Je vous rappelle que le filaire est basé sur le PV de transfert, donc au moment où les communes nous ont transmis les voies, nous n'avions aucune raison de douter de leur bonne foi.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

> Technicien : « *Pour le PV de transfert, vu le nombre de voies qui étaient concernées, on n'est pas allé jusqu'au titre, c'est quand il y a eu une contestation de quelqu'un qui revendiquait quelque chose avec un titre contraire, c'est là que l'on voit ressortir un problème de statut de la voie.* » (Réunion Ville de Marseille – (service juridique) multiple – 17/03/2015)

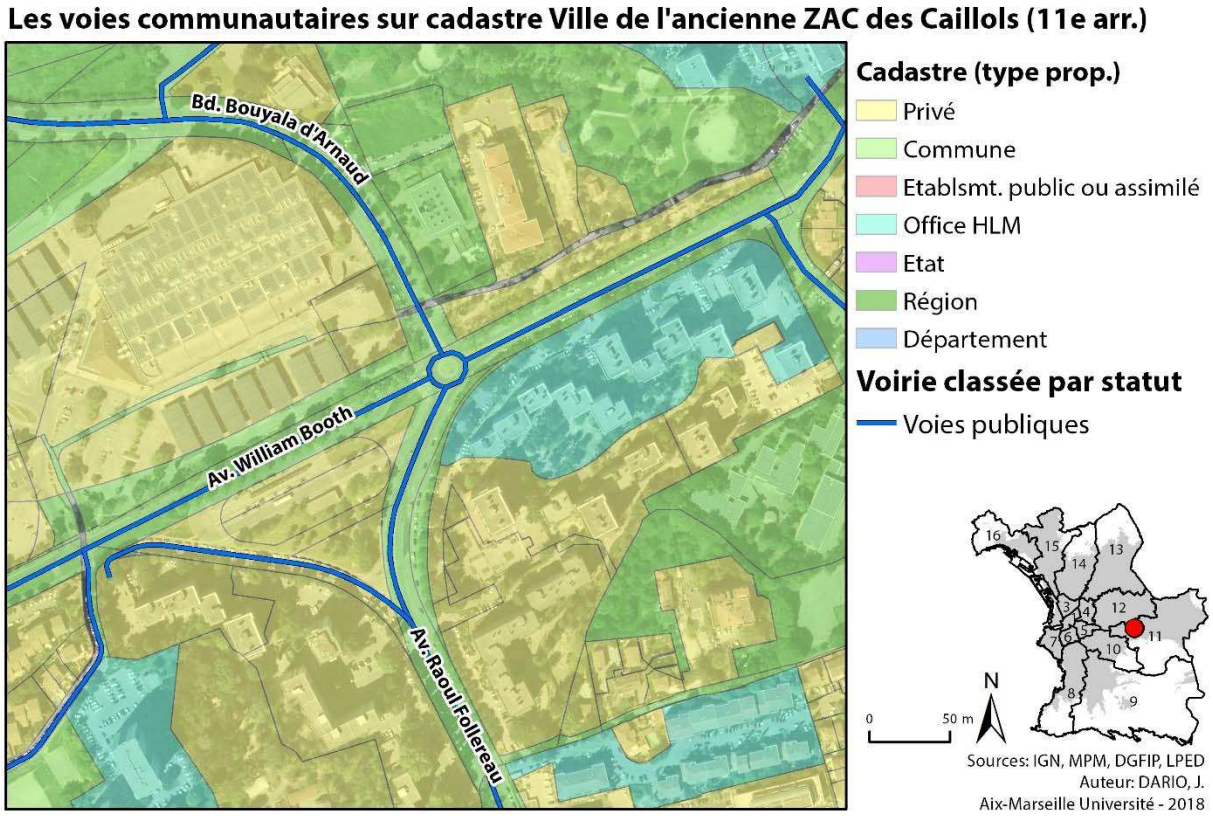
Si de son côté la communauté urbaine reçoit « en toute bonne foi » la liste de voies publiques à gérer, la Ville n'a pas davantage saisi l'occasion de ce transfert pour remettre à plat et vérifier le statut réel des voies[615]. Les corrections du référentiel de voirie s'effectuent au fur et à mesure, dans le cas notamment où des particuliers parviennent à faire la preuve que l'emprise concernée est bien privée, faisant peser un doute constant sur la réalité du statut de nombreuses voies « réputées » publiques jusqu'à preuve du contraire.

4.1.2 Les voies publiques propriété de la commune, des cas irréguliers

Le versement dans le domaine public de voirie suppose que l'emprise de la voie ne soit pas cadastrée, y compris si le propriétaire est une collectivité (cf. chap. 2, 1.3). Il est donc incorrect qu'une voie censée gérée par la communauté urbaine appartienne en propre à une commune. C'est d'autant plus le cas depuis le transfert de compétences. A l'échelle de Marseille, ces situations sont pour ainsi dire innombrables (plus de 1300 tronçons identifiés en 2011[616]). Les

[613] Article L. 1321-1 et suivants du CGCT
[614] Voir note n°82
[615] Si la situation à Marseille est marquée par un certain flou, ce n'est rien comparé à d'autres communes membres de l'EPCI dans lesquelles la définition d'une liste de voies publiques à transférer a donné lieu à quelques « morceaux de bravoure ». A Carnoux par exemple, aucune liste des voies classées n'existait. Les voies publiques mentionnées sur le PV ont été déterminées à partir du témoignage du…cantonnier, selon les endroits où il se rendait ou non.
[616] A rapporter aux 10 000 tronçons publics – Voir note n°11

parcelles en question ont généralement fait l'objet d'acquisitions anciennes (cessions gratuites, à l'amiable…) destinées à conforter un élargissement ou une création de voie. Le classement aurait dû mener au versement de la totalité de l'emprise dans le domaine public, ce qui n'a pas été rigoureusement effectué. Pour autant, cette situation ne posait pas de réel problème à l'époque, dans la mesure où la municipalité était seule gestionnaire. Ce qui passait jusque-là inaperçu, se révèle lors du passage à la gestion communautaire. C'est le cas par exemple dans de nombreuses ZAC anciennes où les voies ont été aménagées à l'époque par la commune mais jamais versées dans le domaine public. La situation est assez fréquente sur de nombreuses voies d'échelle plus restreinte où la commune s'est cantonnée à acquérir l'emprise (privée) sans la verser dans le domaine public.



Carte 116 Les voies communautaires sur cadastre Ville de l'ancienne ZAC des Caillols

La plupart de ces voies cadastrées Ville de Marseille ont été rentrées dans le PV de transfert, d'autres non. Ces dernières apparaissent généralement au filaire des voies géré par MPM, sous la mention de « voies communautaires non classées ». Au dire des services communautaires, ces cas ne posent que rarement problème.

JD. « *Donc les voies non classées sont celles qui n'ont pas bénéficié d'un PV de transfert ?*

Technicien : *Oui mais honnêtement ça concerne vraiment les puristes. Franchement ça ne changera pas grand-chose même en cas d'aménagement, de redressement de la voie…* » (communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014)

JD : « *Le référencement non conforme au cadastre peut-il poser un problème ?*

Technicien : *Les seuls problèmes que cela pose c'est quand la propriété apparente au cadastre n'est pas communauté urbaine, ça pose ce problème dans le cas de déclassements, le cadastre dans ce cas ne*

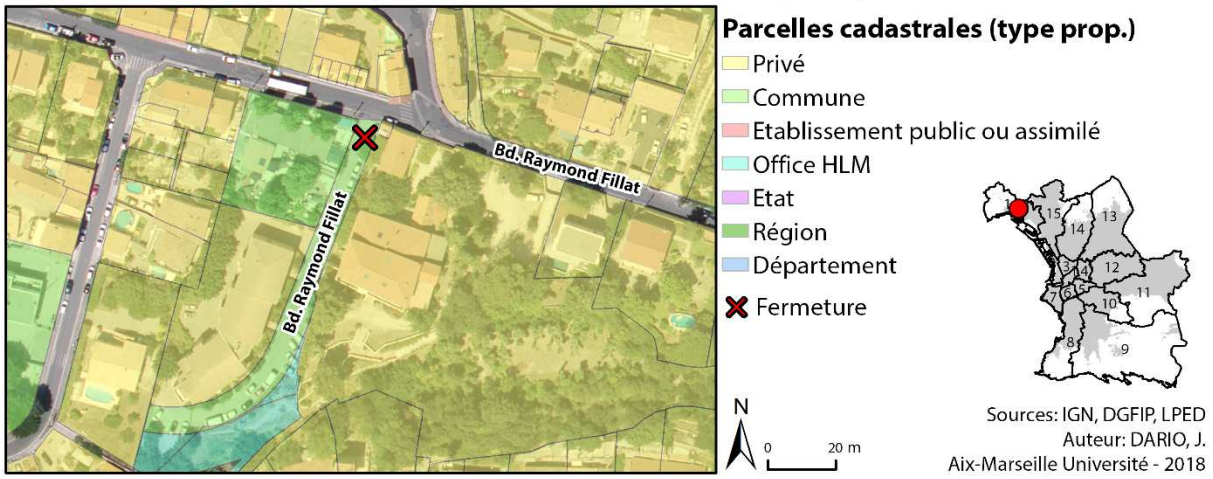
comprendra pas car ils vont nous dire "attendez, vous déclassez mais vous n'en êtes pas propriétaires". C'est le seul cas, les déclassements c'est quelque chose de très particulier, ce qu'on fait dans ces cas-là c'est de demander à la commune en question qui est propriétaire de décadastrer. C'est souvent à ma demande ce genre de chose en fait. Si c'est cadastré Ville ça ne posera aucun problème de principe. Si les collectivités travaillent bien, au moment où l'acquisition se fait, au moment où le boulevard est calibré, réalisé… la parcelle devrait être découpée, emprise dans voirie, emprise hors voirie et l'emprise dans voirie devrait être versée dans le domaine public. Là on est en train de faire des choses qui auraient dû être faites il y a vingt, trente ou quarante ans. » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Si le gestionnaire désigné par le cadastre était privé, le problème aurait été différent et l'entretien de la voie n'aurait pas été assuré par la Collectivité. Mais puisque rien ne laisse supposer que ces voies ne soient pas publiques et malgré l'absence de classement, la communauté urbaine en assure la gestion. En-dehors du cas très précis des déclassements, ce référencement ne pose pas de problème majeur. Depuis plusieurs années d'ailleurs, les services fonciers tant de la Ville que de la communauté urbaine rectifient ces irrégularités et versent ces parcelles dans le domaine public, c'est d'ailleurs une thématique que nous avions abordée sur la question des sources (cf. chap. 2, 3.3). Toutefois, nous allons voir que ce statut imprécis motive de nombreux conflits entre entités gestionnaires.

4.1.2.a La problématique des voies publiques « Ville » – le cas du boulevard Raymond Fillat ?

Le partage de compétences entre Ville et communauté urbaine a produit sur certains points une importante confusion. Le statut des voies était géré de façon assez aléatoire par la municipalité, ainsi, au moment de définir le domaine public de voirie à transmettre à la nouvelle entité gestionnaire, des tronçons ont été omis. Ces espaces font l'objet d'un contentieux et illustrent l'absence de remise à plat du statut des voies lors de l'apparition de la communauté urbaine. Les arrangements entre l'échelon municipal et celui des propriétaires semblent avoir fait place à des marchandages entre collectivités.

Le Bd. Raymond Fillat (L'Estaque, 16e arr.), flou de statut et litige de gestion



Carte 117 Le boulevard Raymond Fillat, flou de statut et litige de gestion

Si pour les voies les plus importantes dont l'emprise est restée communale, la gestion communautaire ne fait l'objet d'aucune discussion, ce n'est pas le cas de certaines voies plus « confidentielles ». Celles-ci ont pour point commun d'être cadastrées au nom de la Ville de Marseille et de n'avoir pas fait l'objet d'une procédure de classement, elles ne figurent donc pas

sur le PV de transfert. Or, la communauté urbaine utilise régulièrement cet argument pour estimer que ces voies ne font pas partie de son champ de compétences. C'est le cas par exemple d'une partie du boulevard Raymond Fillat dans le quartier de l'estaque (16ème arr.)

Extrait d'archives[617] – La gestion incertaine du boulevard Raymond Fillat (2014)

1/ La sollicitation de la Ville de Marseille aux services communautaires[618]

« *Par courrier du 19 Mai dernier, le syndic de la copropriété « Aux 4 vents » nous sollicite pour l'obtention d'une autorisation permettant la conservation d'une barrière sur la parcelle cadastrée Ville de Marseille n°N0122. Cette parcelle correspondant à une voie et un parking public, sa gestion est de votre compétence. Aussi je vous transfère la demande ainsi que notre réponse. En parallèle, je vous propose que soit régularisé le transfert à la CUMPM de cette voie selon la procédure correspondante*. »

2/ La réponse tranchée des services communautaires[619]

« *En réponse, je vous informe que cet accès ne répond pas aux critères d'intégration définis par la délibération communautaire du 27 Juin 2003. En effet, en impasse, il ne dessert pas d'équipement public et ne forme pas maillage. De plus il ne se situe pas dans un ensemble immobilier en difficulté ni dans un périmètre éligible au titre de la politique de la ville. Par conséquent, son classement dans le domaine public routier ne peut être envisagé. Aussi vous avez toute latitude pour délivrer l'autorisation permettant la conservation de la barrière sur votre parcelle*. »

L'emprise de cette petite voie en impasse, desservant un groupe d'habitation appartient dans sa totalité à la commune. Suite à une réclamation des riverains pour la pose d'une barrière, les services municipaux prennent attache avec leurs homologues communautaires pour régulariser le cas. Les deux courriers laissent apparaître une différence de termes intéressante. Dans le premier on évoque une « voie » alors que dans le second on parle d'un « accès », qui désigne pour les services communautaires un objet plus restreint[620] . En bref, la voie n'ayant pas été reportée dans la liste des ensembles transférées, la communauté urbaine considère qu'elle est entièrement étrangère à son domaine et refuse d'en prendre la gestion. Or la Ville qui possède l'assiette n'a plus vocation à gérer des voies urbaines depuis le transfert de compétences, la situation est donc bloquée.

[617] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

[618] 27 Juin 2014 – ref. n°0649540 – courrier du chef de la Direction du Développement Urbain (Ville de Marseille) au DGA services urbains de proximité (communauté urbaine MPM)

[619] 24 Juillet 2014 – ref. n°2014-07-53477 – courrier du DGA services urbains de proximité Communauté Urbaine MPM au chef de la Direction du Développement Urbain (Ville de Marseille)

[620] Interrogés sur la question, les gestionnaires de la voirie nous répondaient : « *il y a des choses qui sont des accès donc ce ne sont pas des voies. Je connais de très grands accès mais ce sont des accès, ils ne sont donc pas comptabilisés comme des voies chez nous. C'est ce qui permet d'aller du domaine public à une propriété privée*. » (Communauté Urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014) (cf. annexes I.2.3.1)

Technicien : « *Raymond Fillat dans le nord de Marseille, c'est une impasse de statut public dont personne ne veut.*

JD : *C'est-à-dire ?*

Technicien : *ÇA fait partie des fameuses voies publiques sans gestionnaire, je vous rassure ce sont en général seulement des impasses mais il y a une vraie problématique sur ces voies. N'ayant pas fait l'objet d'un PV de transfert, MPM considère que ces voies ne lui appartiennent pas et qu'ils n'en sont donc pas gestionnaires. Sauf que la Ville n'a comme vous le savez pas de compétence voirie au sens de MPM, donc pas de compétence, pas de service associé ni marché dévolu, aucun service à la Ville n'est en charge de ce genre de chose.*

JD : *Donc cette voie est laissée à l'abandon ?*

Technicien : *Oui, certaines sont d'ailleurs dans un état déplorable, s'il y a un accident sur ces voies, le juge condamnera très probablement MPM d'ailleurs puisque le service voirie est passé tel quel de la Ville à MPM, ce sont les mêmes avec les mêmes archives, documents etc. donc si ces voies étaient Ville, je ne vois pas pourquoi elles ne seraient pas MPM.*

JD : *En plus visiblement au bout de cette rue les gens ont fermé…*

Technicien : *Ah oui… bon on n'en est plus à ça près... On est désormais dans une impasse sur ce genre de question, si l'on voulait faire les choses bien, et si on partait du principe que la propriété est restée Ville, ce qui me paraît aberrant mais bon… il faudrait désaffecter la rue, la déclasser, ce qui est impossible car vous ne pouvez pas empêcher les gens de rentrer chez eux. Donc vous voyez le genre de cas que l'on doit gérer, donc là-dessus il faudra attendre un arbitrage, ce qui me semble le plus simple pour sortir de l'impasse administrative.*

JD : *En attendant elles restent en l'état donc, vous ne risquez pas d'avoir des problèmes de responsabilité civile en cas d'accident ?*

Technicien : *Bien sûr, je crois même que l'on avait eu le cas d'une personne qui avait abîmé sa voiture sur une chaîne mais c'était une voie privée, elle nous avait cependant demandé quel était le propriétaire de la voie pour se retourner contre nous, ça peut évidemment se représenter mais sur une voie publique.* »
(Ville de Marseille – service action foncière – 19/02/2015)

L'impasse semble donc totale, les services municipaux estiment que la voie a été transférée automatiquement en même temps que la compétence. La communauté urbaine elle, considère que l'absence de mention au PV exclut la voie de son domaine d'intervention. Ces espaces sont donc « vides » et sans gestionnaire attitré. La Ville supposée dans l'attente gérer ces espaces ne dispose d'ailleurs plus de service compétent, celui-ci étant passé à la communauté urbaine. Au passage, ce flou a été instrumenté par les riverains pour clôturer une partie de la voie. Bien que ces situations ne touchent généralement que des voies très secondaires, la situation constitue un enjeu et témoigne surtout des divergences importantes pouvant intervenir entre la Ville et la communauté urbaine.

Pourtant, la communauté urbaine gère nombre de voies non classées cadastrées Ville de Marseille. Comment donc expliquer cette différence de traitement ? Ponctuellement, la communauté urbaine utilise l'argument de l'absence de la voie au PV de transfert[621] pour ne pas récupérer la gestion de voies jugées sans utilité. Pour l'ensemble de ces voies non classées, un

[621] Voir note n°82

choix « à la carte » est effectué selon des modalités assez opaques. Le but sous-jacent est de limiter le linéaire sous gestion publique. Le nombre de cas concernés à l'échelle de Marseille est difficile à chiffrer mais d'autres exemples auraient pu être avancés[622].

Selon nous, le cas de ces voies n'est qu'un pion d'un échiquier plus complexe, dont la logique est finalement simple. En achoppant sur de telles situations, la communauté urbaine génère un problème pour les services municipaux. Sans service attitré, la Ville ne peut en effet garder la gestion de ces voies et tentera de négocier leur transfert auprès des services communautaires. De leur côté, les services municipaux achoppent aussi régulièrement sur d'autres types de problèmes liés à une lecture divergente du partage de compétences. Les points de litige sont très importants et ce n'est pas notre objet ici que de les lister[623]. Chacune de ces situations constitue une « monnaie d'échange » dans le cadre d'arbitrages entre collectivités. C'est ce qu'ont révélé plusieurs entretiens menés tant avec des personnels communautaires que municipaux.

JD : *Vous me parliez de cas où la Ville et la communauté urbaine sont en désaccord, comment pensez-vous qu'ils seront réglés ?*

Technicien : *Une décision politique à haut niveau avec analyse technique et financière derrière.*

JD : *C'est-à-dire ?*

Technicien : *Ça va être une discussion à haut niveau entre les deux partis, Ville et communauté urbaine.*

JD : *Une « discussion », vous voulez dire une divergence ?*

Technicien : (silence) *Je ne parlerais pas de « bisbille » mais enfin… d'analyse différentielle disons. En ce moment, on cherche à retrouver un peu de cohérence et d'accord sur l'analyse de certains espaces.*

JD : *Et là actuellement, en attendant une décision, comment faites-vous pour trier ces cas ?*

Technicien : *Il y a une commission qui se réunit une fois par semaine grosso modo, à laquelle participent plusieurs personnes de la communauté urbaine et de la Ville. On a pour l'instant sorti certains éléments qui sont connus, qui servent à se faire une idée de principe sur ces espaces. Ces fameuses voies cadastrées Ville dont on ne veut pas, enfin de leur côté ils ont aussi des trucs pour nous « embêter ». Je ne sais pas, on a évoqué 60– 80 cas à réunir en grandes thématiques et sur lesquels on va essayer d'avancer. Le but est surtout de définir la règle qui prévaudra derrière.*

JD : *Donc pour l'instant en gros c'est bloqué ?*

Technicien : *Je vous dis, ce sera un arbitrage, des décisions à plus haut niveau… Ça a des conséquences sur ce que cela va entraîner en termes de coûts, au niveau juridique, donc il y aura un arbitrage qui sera fait. Si l'on arrive à distinguer quelques thématiques propres déjà, on aura les outils pour très rapidement dire ça c'est une erreur, on le sort, ça c'est une erreur on le rentre etc.* (communauté urbaine MPM – service voirie – 12/04/2011) (entretien n°1)

[622] Notamment l'impasse Belle Fontaine dans le quartier du Cabot (9ème arr.) où des problématiques similaires se sont posées

[623] Evoquons par exemple les « pieds d'arbre » que la Communauté Urbaine refuse d'entretenir au motif que les portions en terre constituent des espaces verts, sous responsabilité…municipale. Idem pour les « surlargeurs » de voies telles que les parvis d'école.

> Technicien : « *Quand je suis arrivé à la Ville au début j'ai cru que j'étais sur une autre planète, parce que franchement quand tu assistais le mardi aux CTU*[624] *avec des arrangements « donnant-donnant » de voirie du genre « tu fais le trottoir au bout de la rue, je fais l'escalier » entre MPM et la Ville, tu te demandes où tu es tombé. « Et c'est à qui ça ? » Personne ne savait, je n'ai jamais vu une carte. Et moi j'étais persuadé que c'était tout à fait volontaire. Moins les gens en savent, moins il y a de cartes, plus tu peux renvoyer aux calendes grecques… Personne n'a intérêt à ce qu'un arbitrage soit fait parce que trancher c'est risquer d'être perdant au bout du compte.* » (Réunion Ville de Marseille – multiple – 17/03/2015) (entretien n°2)

Si la seconde analyse est sans concession, la première révèle une lecture plus « pudique » de la situation. Les « lectures différentielles » portant sur certains espaces en litige doivent recevoir un arbitrage d'ensemble, qui pour l'instant ne semble pas être intervenu[625]. L'échelon des hauts responsables communautaires et municipaux est le seul à même de trancher puisqu'un arbitrage n'est pas un acte anodin. L'enjeu est principalement juridique et budgétaire car la gestion constitue une charge à planifier, d'autant plus dans un périmètre aussi large que Marseille. Dans l'attente, des commissions se réunissent régulièrement pour trancher certains problèmes au cas par cas. Bien que les deux acteurs publics « avancent » sur ces questions, il va de soi que sans une remise à plat, les solutions trouvées ne sauraient être que partielles et provisoires. Il y a donc un différentiel, généré par le transfert de qui empêche de clarifier le socle ancien.

4.2 Le contentieux des cheminements piétonniers, la « ville passante » sans les piétons

Définir une politique de voirie cohérente passe par une bonne définition du domaine public de voirie. Aux voies « oubliées » lors du transfert de compétence s'ajoutent les cheminements piétonniers, qui ont fait l'objet d'un contentieux entre collectivités lors du transfert de compétences.

Planche 34 Les cheminements piétonniers

Photo 34-1 Cheminement proche du petit Séminaire, 12ème arr.
Photo 34-2 Cheminement sur l'emplacement du futur Boulevard Urbain sud, 9ème arr.
Photos : LPED

[624] Comité Technique Urbanisme : réunions qui rassemblent techniciens, chefs de services, architectes… pour trancher sur des questions d'urbanisme
[625] Le premier entretien date de 2011, le second de 2015, la Métropole n'existait pas à cette époque, on peut donc se demander quelle lecture ou changement de cap sera impulsée par le nouvel EPCI, qui remplace depuis 2016 l'échelon communautaire

Si depuis sa création, la Communauté urbaine affirme une volonté de clarifier la limite public privé ainsi que le cadre de son action envers les particuliers, la dynamique semble bloquée lorsqu'il s'agit d'arbitrages avec d'autres acteurs publics, notamment l'échelon municipal. Le cas des voies « Ville » refusées par MPM pose question mais n'est finalement qu'une thématique à la marge, surtout si on considère le rôle et les caractéristiques des voies concernées. C'est précisément parce que leur utilité n'est pas avérée que la communauté urbaine tente de se dégager de leur gestion. L'enjeu est d'une toute autre ampleur pour les cheminements piétonniers. Dans une ville comme Marseille, il existe un nombre considérable de voies ouvertes seulement aux piétons. Si une partie a été récupérée par la communauté urbaine lors du transfert, une autre reste sans gestionnaire. En résumé, lors du transfert de compétence la Ville a considéré qu'elle a transmis les équipements liés à tous les types de circulation, piétonne et véhicule. Or la communauté urbaine n'a décidé que de retenir cette dernière catégorie. Un doute subsiste donc sur de nombreux espaces publics certes, mais qu'aucune des deux entités ne tient à assumer. Le lien avec notre thématique des voies privées est évident puisqu'en l'absence de lecture claire des compétences, les pouvoirs publics sont dans l'incapacité de mener une politique d'intégration claire des voies piétonnes ou de développer le réseau. Nous verrons d'ailleurs que dans une ville où le piéton éprouve autant de difficulté à « exister », la problématique constitue un enjeu de premier ordre. Le cas étant complexe, nous présentons dans un premier temps le cadre juridique avant de comparer à la pratique et aux discours croisés.

4.2.1 Transfert de la compétence voirie et cheminements piétons

La compétence voirie fait partie des éléments obligatoires transférés des communes aux communautés urbaine. D'un point de vue fonctionnel, elle comprend le triptyque « création » « aménagement » « entretien » avec potentiellement l'ensemble des pouvoirs de police associés[626]. Sur la nature des objets transférés, il s'agit de l'ensemble des voies faisant partie du domaine public, ce qui désigne la chaussée centrale et toutes ses « dépendances »[627]. Une notion est toutefois problématique, celle de « circulation terrestre ». La doctrine considère les espaces dédiés aux usages piétons, vélo… comme faisant partie de la voie publique[628] seulement dans la mesure où elles sont des dépendances de la voie roulante. Qu'en est-il donc des nombreux chemins, escaliers, promenades… intra-urbains, dédiés au seul usage des piétons ou des vélos ? Certaines Communautés Urbaines ou Métropoles ont fait le choix de considérer la circulation terrestre dans son sens large et de ne pas distinguer les voies ouvertes aux véhicules des tracés indépendants d'une voie, praticables uniquement par les « modes doux » (Grenoble[629], Lyon…). Notons toutefois que la définition imposée par le Législateur manque de clarté et c'est à partir de cette imprécision que la problématique se développe à Marseille.

[626] Article L5211-9-2 DU CGCT : sauf opposition des maires, la compétence de police attachée à la voirie est transférée automatiquement aux EPCI

[627] L'article L. 2111-2 du CG3P définit les dépendances comme des biens qui font également partie du domaine public et qui en constituent un accessoire indissociable (trottoirs, accotements, talus, pistes cyclables, réseaux sous-terrain…).

[628] CE, 19 juin 2002, Commune de Beausoleil, n° 219647 ; CE 14 mai 1975, Sieur Chatard, req. n°90899

[629] Sur ce point voir : http://www.meylan.fr/uploads/Document/f9/WEB_CHEMIN_15112_1418283576.pdf avec matérialisation concrète des éléments transférés à Grenoble-Alpes-Métropole

4.2.2 La « guerre des mots » sur la question des cheminements

De nombreux entretiens ont été menés tant avec des personnels de MPM que de la Ville sur la question, la confrontation brute des discours nous a semblé dans un premier temps intéressante avant de produire une analyse croisée. Nous rentrerons ensuite dans des cas concrets et sur le lien à faire avec des problématiques de planification urbaine.

Posture des personnels de la communauté urbaine

JD : « *Comment expliquer la situation actuelle sur les cheminements piétonniers ?*

Technicien : *En termes de fondement il y a plusieurs raisons, déjà personne ne s'en occupe, c'est en plus incompatible avec la compétence voirie telle qu'elle est définie par exemple pour la communauté urbaine. On ne peut traiter de cheminements doux indépendants des voies circulées. Il faut que ce soit une annexe de la voirie. La compétence cheminement piéton n'a pas été transmise de la commune à la communauté urbaine, ce qui a été transmis c'est la compétence voirie et ses annexes.* » (Réunion communauté urbaine MPM – direction de l'environnement – 20/02/2015) (entretien n°1)

Contexte : la réunion a lieu dans les locaux de la communauté urbaine, elle réunit une responsable des données urbaines, un autre de la voirie, un dernier de la planification urbaine, (n'intervient pas dans cet extrait). Technicien 1 : communauté urbaine MPM – service voirie ; Technicien 2 : communauté urbaine MPM – service de l'information géographique.

Technicien 2 : « *Et la communauté urbaine justement, ça lui arrive de négocier une ouverture piétonne sur une voie ?*

Technicien 1 : *Je te rappelle que jusqu'à preuve du contraire et jusqu'à arbitrage politique, la question des cheminements piétonniers est du ressort de la Ville. Si vous nous dites que cette voie va fermer et provoquer des détours piétons moi je vous réponds que ça concerne la Ville de Marseille. On a une discussion avec la Ville où on n'est pas d'accord sur le partage des compétences. Il y a une analyse différente entre la Ville et la communauté urbaine. Cette dernière considère que les voies qui ont été transférées sont ouvertes à la circulation publique sous-entendue automobile et la Ville dit qu'en transférant la voie ils ont tout transféré.*

JD. : *Pourtant le PDU comprend ces questions de modes doux…*

Technicien 1 : *Vous avez le projet d'un côté, l'infrastructure de l'autre, c'est pas pareil.*

JD : *Mais si on pense aux trottoirs, ils sont par nature dévolus aux piétons, d'une certaine façon les cheminements piétonniers sont « un peu » le problème de MPM non ?*

Technicien 1 : *Le trottoir est une dépendance de la voie, il fait partie de la voie. Vous mélangez deux choses, des arguties juridiques entre la ville et la communauté urbaine d'un côté et de l'autre on va parler de cheminement, de plan de déplacement… Tant qu'il n'y aura pas d'accord de principe et un champ d'action identique pour tout le monde on va rentrer systématiquement dans des problèmes de compétence. Ce n'est pas parce que quelqu'un a dit que telle ou telle chose est de la compétence de la communauté urbaine que ça va se réaliser comme ça, par enchantement, pour que ce soit possible, encore faut-il que les moyens suivent derrière.*

JD : *Donc ça concerne qui cette perméabilité piétonne ?*

Technicien 1 : *Personne puisque la Ville considère que c'est une compétence de la communauté urbaine et nous on considère que ce n'est pas notre problème, on boucle la boucle*

Technicien 2 : *Ce serait limite à mettre dans le Canard enchaîné ça…* (Réunion communauté urbaine MPM – multiple – 01/02/2017) (entretien n°2)

Posture des personnels de la Ville de Marseille

Technicien : *On n'est pas compétent sur les cheminements piétonniers, je ne sais même pas si c'est légal. Les circulations, on n'est pas compétent, on n'a pas le droit de les gérer.*

JD : *Même piétonnes ?*

Technicien : *Non, piétonne ou véhicule c'est exactement pareil, on a le droit de gérer des promenades ou des accès à des équipements publics qui sont de notre compétence donc si on a un accès exclusif à un espace vert c'est géré par nous. On dit alors que c'est un « accessoire indispensable à l'exercice du service public ». Effectivement si on modifie l'accès on impacte directement le service public donc c'est normal que ce soit nous qui le gérions. Enfin le souci est que la plupart des cheminements qui font l'objet de ce litige on ne peut honnêtement pas les appeler des promenades. Les gens n'empruntent pas ces cheminements pour accéder à un espace vert ou autre. Ils circulent car ils ont besoin d'aller d'un point A à un point B, c'est tout, et donc à ce titre c'est de la voirie publique.*

JD : *C'est drôle car à MPM on me dit que la compétence circulation ça ne concerne que les véhicules*

Technicien : *Et les trottoirs alors ? Ils ne sont pas à eux les trottoirs ?*

JD : *C'est une dépendance de la voirie*

Technicien : *Si on se restreint à ça alors, le service public de circulation tourné vers les véhicules peut parfaitement se concevoir sans les trottoirs. S'ils prennent les trottoirs c'est qu'ils prennent les circulations piétonnes. Et toutes les voies piétonnes, il y en a.*

JD : *Ce que je ne comprends pas c'est que le problème semble clair en théorie mais très compliqué en réalité, c'est dû à quoi à votre avis ?*

Technicien : *C'est au niveau financier apparemment, il y a aussi une volonté politique de garder un maximum de compétences au niveau de la Ville*

JD : *C'est quand même étrange que cela ait achoppé sur cette question des cheminements non ?*

Technicien : *Apparemment au niveau financier il y a des problèmes. La communauté urbaine gère déjà difficilement l'existant et puis voilà. Le service voirie dit qu'il n'y a pas l'argent pour et c'est la même chose pour les voies qui ne sont pas sur le PV de transfert. Le PV de transfert a prévu l'argent pour les voies qui y figurent, ils ont eu l'argent pour ces voies mais rien de plus. Du coup ils sont dans l'incapacité de gérer tout ce qui sortirait de ce cadre et la municipalité doit se débrouiller avec ça. Après ces choses évoluent, je ne sais pas si cela date de la période où les deux entités n'étaient pas du même bord politique. Enfin concrètement, la communauté urbaine accepte difficilement de récupérer des voies qui n'étaient pas au PV de transfert et il en reste quand même un certain nombre, de voies publiques non inscrites.*

JD : *Et elles sont gérées par qui alors ? Par la ville de Marseille ?*

Technicien : *Non, on n'a pas de service voirie, on ne fait pas d'enrobés nous. Ce n'est pas géré, et elles sont dans un état…catastrophique.* » (Ville de Marseille – service action foncière – 19/02/2015) (entretien n°3)

JD : *Est-ce que la ville réalise et gère des cheminements piétonniers ?*

Technicien : *La Ville gère des cheminements piétonniers, le long de l'Huveaune par exemple, tout ce qu'elle aménage en général elle le gère. Mais c'est vrai qu'il y a encore des discussions pour savoir si c'est de la promenade, est-ce que c'est de la voirie ? Et la communauté urbaine est très réticente à créer et gérer des cheminements piétonniers. Pour eux, s'ils jugent que ce n'est pas des dépendances de la voirie, ils ne le font pas.*

JD : *Mais la circulation c'est quand même une compétence MPM non ?*

Technicien : *Oui la circulation mais pas la promenade, eux ils disent que ce sont des promenades, pas des circulations, c'est pour « faire joli ». Or je veux bien croire que sur le bord de l'Huveaune ou sur les plages ce soit de la promenade mais pour le reste c'est très important, certains tronçons peuvent représenter des liaisons de raccourci pour les gamins qui vont à l'école etc. c'est quand même pas négligeable. Je trouve que ça devrait être de la compétence MPM, très franchement. Peut-être qu'avec la Métropole on va réfléchir et le problème se règlera, je ne sais pas. Il y aura un seul domaine viaire et il y aura de la voie circulée et de la voie piétonne, des pistes cyclables etc.*

JD : *Et le transfert en 2002 ne disait pas des choses claires là-dessus ?*

Technicien : *Non non non, la Ville et la communauté urbaine en ont fait ce qu'ils voulaient et comme ils ne se sont pas entendus, on est dans cette situation. Pour nous on a tout transmis, la voirie, y compris la voirie piétonne, pour la communauté urbaine on a transmis la voirie circulée, voiture. Jamais ils ne sont arrivés à s'entendre sur le domaine transféré. Donc ils ont dit, les chemins piétonniers, les escaliers présents dans le 7ème arrondissement avec 50m d'impasse en voiture puis après c'est des escaliers, la communauté urbaine a dit ok on les prend, c'était dans le procès-verbal mais maintenant tous les nouveaux on n'en veut pas. Par exemple sur la Joliette, là où on a fait le Mucem, les buttes de la major etc. tout le bas toute l'esplanade, c'est la communauté urbaine, en haut, la place et la rue Robert Schumann, c'est eux, il y a des escaliers entre les deux et ils ne veulent pas les prendre. Ce n'est pas que de la promenade, il y a quand même une fonction de traversée pour les gens qui habitent le Panier et vont travailler au Mucem...*

JD : *Et qui les entretient ?*

Technicien : *Sur certains endroits emblématiques il y a des accords, la ville dit ok, on ne devrait pas les prendre mais on les garde et on les entretient, à d'autres endroits c'est la communauté urbaine qui a lâché, c'est au coup par coup.* (Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 26/02/2015) (entretien n°4)

Technicien : « *Ah oui, les cheminements piétonniers, vous avez sans doute entendu parler du débat sur le sexe des anges, voilà on est sur cet ordre-là. On n'arrête pas de trouver des arguments contradictoires… c'est lamentable…* » (Ville de Marseille – direction du développement urbain – 13/01/2015) (entretien n°5)

Si la compétence voirie a bien été transférée à la communauté urbaine, encore faut-il tomber d'accord sur la définition retenue des voies. L'opposition des discours révèle sur ce point une « guerre des mots ». L'ensemble des acteurs interrogés confirment, parfois déplorent cette différence d'interprétation. Il s'agit pour les services communautaires seulement des voies ouvertes à l'automobile et pour la Ville, de l'ensemble des voies circulées sans distinction. L'entretien n°2 parle d'ailleurs de « *voies* […] *sous-entendu, ouvertes à l'automobile* », ce qui renvoie bien à l'imprécision originelle des textes de loi. Un doute subsistant sur ce point, chaque collectivité « en a fait ce qu'elle voulait » (entretien n°4).

Chaque acteur a donc une définition technique distincte du cheminement et de la voie, les termes utilisés sont d'ailleurs signifiants. Pour les services municipaux le trottoir n'est pas qu'une dépendance de la voie principale, c'est un cheminement au sens plein (entretien n°3), ce qui est une manière d'insinuer que les cheminements dans leur ensemble sont de la compétence de MPM. Côté communautaire, on insiste sur la notion « d'annexe » (entretien n°1) ou de « dépendance » (entretien n°2). A aucun moment le trottoir est identifié comme un

cheminement, au contraire le terme de « cheminement » n'est utilisé que pour désigner les voies piétonnes détachées de la voirie roulante, en-dehors de la gestion communautaire.

L'opposition terminologique apparaît très clairement dans les entretiens n°3 et 4 où les responsables municipaux insistent sur le terme de « promenade ». Le terme se veut la traduction exagérée de la perception qu'ont les personnels communautaires des voies piétonnes. Notons d'ailleurs que ces derniers n'évoquent ce terme à aucun moment. Le but est donc bien d'introduire un euphémisme dépréciatif, comme pour mieux souligner l'irrégularité de la position défendue par la communauté urbaine, accusée de ne pas remplir pleinement sa mission.

Les discours se rejoignent toutefois sur certains points. D'une part, tous s'accordent à reconnaître que la problématique dépasse leur échelle d'intervention. « L'accord de principe » en suspens, évoqué dans l'entretien n°2 se situe potentiellement à l'échelle des DGA[630] ou de la présidence respective de chaque entité. La différence de bord politique est évoquée comme une cause possible (entretien n°3) mais constitue une hypothèse peu probable[631]. Dans l'attente, la situation est bloquée et les situations arbitrées uniquement au cas par cas, sans vision d'ensemble (entretien n°4). Tous espèrent d'ailleurs une remise à plat avec le passage à la Métropole (entretien n°4), mais la tâche s'annonce ardue car elle suppose de faire un point en amont sur le statut flou de nombreuses voies, on retombe des problématiques communes.

La solution à la problématique des cheminements passe par un arbitrage au plus haut niveau car les implications budgétaires sont importantes, et c'est là sans doute le véritable facteur bloquant Le débat « philosophique » sur ce qu'est ou n'est pas une voie n'est finalement qu'une conséquence. Le transfert de compétence s'accompagne nécessairement du budget correspondant. La Ville considère que les circulations piétonnes font partie du « paquet » transmis, celle-ci n'a d'ailleurs plus aucun service dédié. Au contraire, les services communautaires considèrent que le transfert de compétence ne concerne pas ce point, aucun budget ne saurait donc être affecté aux équipements correspondants. Les cheminements sont ainsi considérés comme un surplus impossible à assumer. Bien qu'elle ait accepté la plupart des cheminements figurant au PV de transfert des voies[632], la communauté urbaine refuse donc tout élément nouveau.

La position soutenue par la communauté urbaine traduit toutefois une certaine confusion, que nous avons tenté de mettre en lumière au cours de l'entretien n°2 et que le responsable municipal (entretien n°3) souligne très explicitement. Affirmer que MPM ne gère pas la question des cheminements est à plus d'un titre impropre. Les trottoirs ne sont pas uniquement une dépendance de la voie roulante, ce sont des cheminements au sens propre. Le règlement de voirie introduit d'ailleurs de nombreuses normes, par exemple en matière d'accessibilité aux personnes handicapées, de pente des voies, de largeur des trottoirs etc. Or ces points concernent les piétons, les personnes en fauteuil roulant voire même les vélos puisque la

[630] Directeurs généraux adjoints : responsables métropolitains répartis par pôle de compétence, c'est l'avant-dernier échelon avant celle de la présidence de la structure

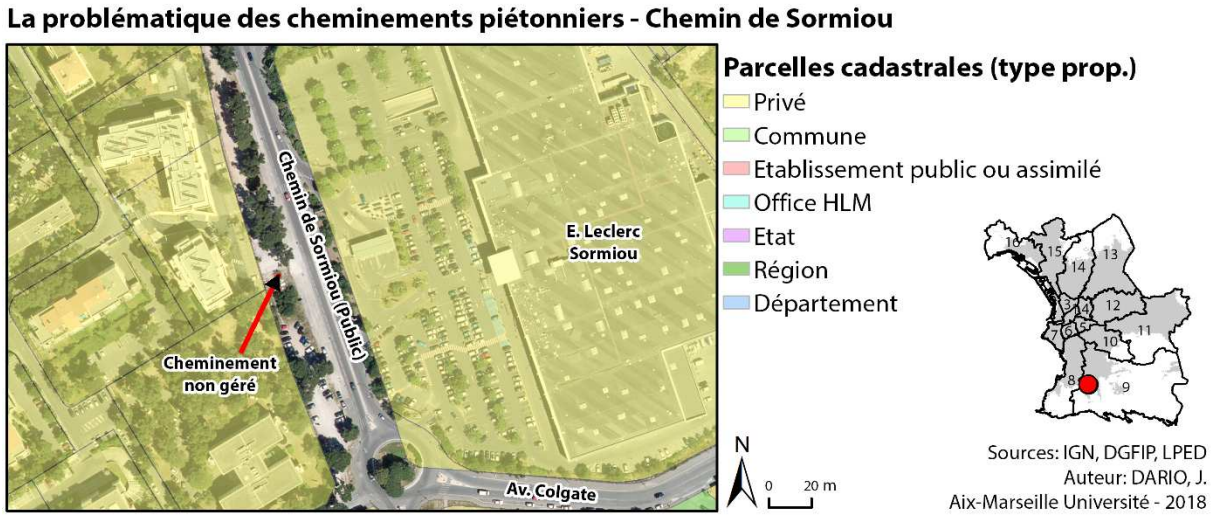
[631] La divergence sur la question des cheminements s'affirme dès la création de la Communauté Urbaine, or jusqu'en 2008, la problématique de la couleur politique ne se pose pas puisque c'est Jean-Claude Gaudin (LR), le maire de Marseille qui dirige aussi la CUM. Le problème ne s'est pas réglé sous la présidence PS (E. Caselli : 2008-2014) mais pas davantage lorsqu'elle est revenue à la Droite républicaine (G. Teissier : 2014-15)

[632] Voir note n°82

législation impose la création de pistes cyclables sur les voies nouvelles[633]. Il semble enfin illogique d'accepter les cheminements lors du transfert en 2002 puis affirmer que les circulations piétonnes ne sont pas de la responsabilité communautaire. La contradiction est d'autant plus flagrante si on considère que la communauté urbaine est compétente en matière de planification des déplacements. Cela se traduit par exemple par le PDU (2013) ainsi que divers schémas et réflexions publiques (Schéma Directeur des Modes Doux en 2013 etc.). Nous reviendrons sur cette question de l'impact sur le projet urbain mais il semble peu pertinent d'opposer le fond et la forme, le projet urbain et l'infrastructure qui est censée lui donner corps comme dans ce passage de l'entretien n°2 : « *vous avez le projet d'un côté, l'infrastructure de l'autre.* ».

4.2.2.a Quelle définition pour un cheminement ? Le cas du chemin de Sormiou

Ce cas illustre la divergence d'interprétation entre Ville et communauté urbaine sur la définition des cheminements hors dépendance de voirie. Ceci pour comprendre la complexité dont souffre des pans entiers de la politique de voirie publique à Marseille.



Carte 118 La problématique des cheminements piétonniers – le chemin de Sormiou

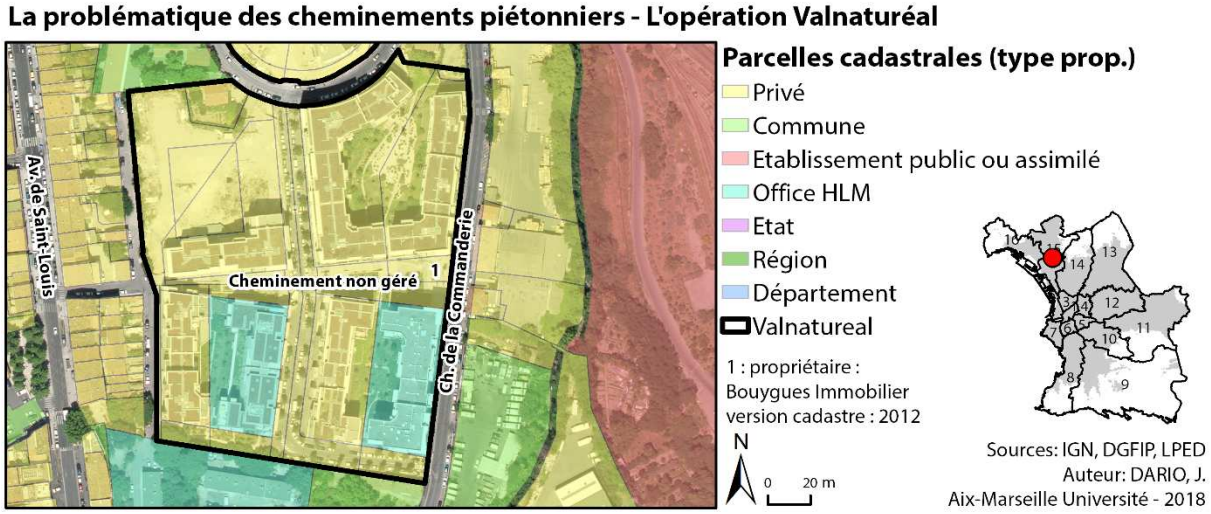
Dans le quartier de Sormiou (9ème arr.), non loin de la cité de la Cayolle, se trouve un cheminement piétonnier décalé du chemin de Sormiou. Depuis le passage à la gestion communautaire, l'entretien du sentier a été abandonné, ce dernier se transforme donc régulièrement en dépotoir, suscitant des plaintes des riverains. L'emprise est hors cadastre, ce qui suppose un versement dans le domaine public, pour autant, la communauté urbaine considère que cet espace, n'étant pas une dépendance directe de la voie roulante, ne fait pas partie des éléments transférés. On peut se demander à partir de quelle distance, un cheminement peut être considéré comme « détaché », celui-ci longe la voie principale et est écarté d'environ 15m. Ce cas, bien que simpliste illustre l'ampleur de la problématique de tels aménagements auxquels on peut rajouter les escaliers et autres traverses piétonnières étant innombrables à l'échelle d'une ville comme Marseille. Si la communauté urbaine en a récupéré une partie *via* le PV de transfert originel, tout ajout fait l'objet d'un arbitrage au cas par cas.

[633] Art. L. 228-2 du code de l'environnement

*Le **partage de compétences** a généré d'importants différents sur la définition du domaine public routier. Des cas en apparence simple se muent en véritables « **casse-tête** » avec au final, un vide laissé dans l'entretien de certains espaces.*

4.2.2.b Des projets de cheminements publics sans gestionnaires ? Le cas du cheminement piétonnier de l'ensemble Valnaturéal

Dans certains projets de valorisation foncière, les services municipaux tentent d'imposer aux aménageurs privés certaines règles de composition. Dans l'ensemble Valnaturéal, que nous avons suivi depuis sa création jusqu'à sa livraison, un cheminement piétonnier a ainsi été défini dans le plan de masse pour soigner la perméabilité du secteur. L'absence de gestionnaire public attitré pour ces équipements, associée aux défauts de réalisation de la structure ont considérablement entravé le transfert. Ce cas illustre la fracture parfois importante entre l'échelon de la planification et celui de la mise en œuvre / gestion effective.



Carte 119 La problématique des cheminements piétonniers – l'opération Valnaturéal

Planche 35 Les voies de l'opération Valnaturéal

Photo 35-1 Cheminement piétonnier de l'opération Valnaturéal, 15ème arr.
Photo 35-2 Voie centrale (nord/sud) de l'opération Valnaturéal, 15ème arr.
Photos : LPED

Dans le quartier Saint-Louis (15ème arr.), un terrain de près de 3,5ha a fait l'objet en 2009 d'une importante opération immobilière. Les enjeux en termes de renouvellement urbain et de mixité sociale étaient importants puisqu'il s'agissait de dépolluer l'ancien site des tréfileries Péchiney et y introduire un programme d'environ 800 logements[634]. Le projet est porté par la mairie centrale[635] et par la mairie de secteur[636] qui y voit l'opportunité de densifier et mailler une zone située non loin du noyau villageois de Saint-Louis. L'ensemble est réalisé par la société Bouygues Immobilier dans le cadre 5 permis de construire (pour autant d'îlots) entre 2007 et 2009. Le projet prévoit l'aménagement d'une voie roulante dans le sens nord-sud[637] et d'un cheminement piétonnier large (entre 7 et 12m selon le profil) dans le sens est-ouest afin de ménager un accès facilité à la nouvelle ligne de BHNS[638] situé le long de l'avenue de Saint-Louis. Aucune de ces voies n'est supposée rester privée, la communauté urbaine devant les réceptionner dès la livraison.

> (Sur la potentialité que l'emprise des voies créées reste privée et qu'elles ferment à terme) : « *Ah non ça c'est impossible, cela supposerait que la gestion revienne aux habitants, et dans la mesure où leurs revenus sont plutôt modestes, ça me semble infaisable, par ailleurs on est quand même en pourparlers depuis longtemps avec MPM, c'est un des engagements de Mme le Maire, on ne veut pas d'un ensemble social dégradé derrière le noyau de Saint-Louis et on ne veut pas non plus d'un ensemble fermé alors que se posent toutes les questions de l'accès au BHNS, non c'est impossible que les voies restent privées*. » (Mairie de secteur 15ème – 16ème arr. – voirie propreté – 16/12/2013)
>
> Contexte : dans le cadre du projet urbain « Valnaturéal » porté par Bouygues Immobilier, avec un important suivi des services municipaux, la mairie de secteur a tenu plusieurs réunions auxquelles nous avons assisté. Celle-ci rassemble des habitants du quartier, un représentant du promoteur et surtout, la maire du secteur, Samia Ghali (PS).
>
> Samia Ghali : « *Si l'ensemble se ferme, il ressemblera alors vraiment à une cité, il faut qu'il reste ouvert !* » (Réunion mairie de secteur 15ème – 16ème arr. – 28/06/2013)

Notons que la mairie de secteur n'a aucun pouvoir en matière de gestion de la voirie, ce qui n'empêche pas une implication très forte dans la communication auprès des habitants du quartier et des futurs propriétaires. Bien que la cession semble évidente aux yeux de l'équipe de la mairie de secteur, la cession de la voie centrale prend du retard. Celle-ci se dégrade assez rapidement (présence de nids de poule, défaut d'éclairage). Bouygues Immobilier engage ponctuellement des frais pour y remédier mais tente au plus vite de se défaire de la gestion des espaces communs en les transférant en totalité à l'ASL, nouvellement constituée[639]. De son côté, la communauté urbaine semble à ce point peu concernée par la question qu'aucun responsable n'est présent lors des différentes réunions auxquelles nous avions assisté[640], ce qui n'a pas manqué d'étonner les participants. En plus de la voie centrale, la problématique du

634 La partie en accession a finalement été réduite au profit des logements sociaux, provoquant de nombreuses réactions
635 La zone fait l'objet d'une classification spéciale au PLU, c'est un secteur à plan de masse (ref. UPML au PLU de 2012) avec de nombreuses prescriptions
636 Mairie du 8ème secteur (15ème – 16ème arr.) : Samia Ghali (PS)
637 L'avenue Maurice Chevance-Bertin, faisant la liaison entre la rue le Chatelier et le chemin de la Commanderie
638 Bus à Haut Niveau de Service, ici la ligne B2
639 Lors d'une réunion dans les locaux de Bouygues Immobiliers à laquelle nous avions assisté en 2013, le responsable du programme se plaignant du temps mis pour transférer la gestion des voies à MPM ou à défaut aux propriétaires. Lors d'une autre réunion organisée par le CIQ de Saint-Louis, ce même responsable affirmait que la gestion de ces espaces était très onéreuse et qu'une solution devait rapidement être trouvée
640 Réunions à la mairie de secteur du 25 et du 28 Juin 2013, réunion au CIQ de Saint-Louis 13 Septembre 2013

cheminement ne tarde pas à émerger. La communauté urbaine refuse d'emblée de récupérer la gestion du cheminement mais avance un autre argument pour justifier son refus, la présence d'irrégularités rédhibitoires dans la réalisation.

JD : « *Le transfert des voies sur Valnaturéal bloque à cause de la présence de cheminements ?*

Technicien : *Le problème de Valnaturéal c'est qu'en pratique les gens ont fait n'importe quoi donc on se retrouve avec des voies qui ne répondent pas aux critères demandés. Si je ne m'abuse à un endroit donné vous marchez sur le trottoir et votre tête touche le plafond du premier. Voilà… je ne rentrerais même plus ça dans de l'incompétence. Ça montre que ce n'est pas parce qu'on est de grands constructeurs qu'on ne fait pas n'importe quoi...* » (communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014)

Technicien : « *Sur Valnaturéal, on a de la voirie circulée et de la voirie piétonne, ils ne sont pas très « chauds » à la communauté urbaine pour reprendre la traversée piétonne, la perméabilité du site dans le sens est-ouest, ça, ça ne les intéresse pas vraiment. Du coup ce sont les services de la Ville qui se sont engagés pour le prendre mais bon, on ne sait pas… on se dit finalement que ce serait peut-être mieux si c'était totalement privé et puis basta...* » (Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 26/02/2015)

Technicien : « *Vous savez personnellement je n'étais pas favorable à l'intégration du cheminement de Valnaturéal, je trouve qu'on a été trop loin là.*

JD : *Comment cela ?*

Technicien : *Moi je crois que ç'a été conçu comme des voies résidentielles, avec des balcons qui sortent etc. il y a des restanques, des « jolies jardinières » etc. enfin je mets des guillemets, je ne dis pas qu'elles sont jolies, elles le seront sans doute moins dans 5 ans. Enfin il y a des choses qui n'ont pas forcément été très bien réalisées et je ne pense pas que c'est à la Collectivité de gérer ça. Que l'on prenne les voies circulées ok, mais pour le reste…il va falloir tout refaire. Il va falloir qu'on leur demande de boucher sous les balcons, on va prendre l'espace tel qu'il est j'imagine et on va devoir tout refaire dans 5 ans. Bouygues, malgré les grandes déclarations qu'ils peuvent faire, leur boulot c'est de vendre.* » (Ville de Marseille – direction du développement urbain – 13/01/2015)

La mauvaise réalisation et les normes de sécurité non respectées constituent des arguments détournés car la communauté urbaine refuse par principe la reprise des cheminements piétonniers indépendants de la voirie. Il n'est d'ailleurs pas anodin que la voie piétonne (est-ouest) ne soit pas matérialisée au filaire de MPM alors que la rue ouverte aux voitures[641] (sens nord-sud) a été tracée. Le cheminement n'est pas considéré comme une voie au sens strict par le service de la voirie, ce qui confirme au passage le caractère « politique » de la donnée du filaire (cf. chap. 2, 1.2).

Suite à un arrangement, la Ville consent à récupérer la gestion du cheminement, non sans réticence. La fracture entre l'échelle de définition du projet et sa mise en pratique concrète semble ici consommée. En dépit de quelques défauts de réalisation, l'aménagement des voies est réalisé tel que défini dans les plans d'origine. C'est davantage l'identité du gestionnaire (public) qui pose question. Le fait que les voies (piétonnes et roulantes) demeurent privées fait courir le risque d'une fermeture de l'ensemble, ce qui diverge fortement du projet initial tout en constituant un motif de crainte pour la mairie de secteur. Même dans le cas d'une réflexion en amont, d'une concertation avec le constructeur… ce dont a bénéficié depuis le début ce projet, présenté par la mairie centrale et la mairie de secteur comme un enjeu de renouvellement urbain, il semble difficile d'assurer son aboutissement.

[641] L'avenue Maurice Chevance-Bertin

*Une mauvaise définition du domaine public routier tend à **décourager** la création de nouveaux **aménagements piétonniers**, notamment dans le cadre de projets de renouvellement urbain. Si l'identité du gestionnaire public est inconnue, il semble aléatoire d'imposer aux aménageurs privés la conception d'un **cheminement** à vocation publique. La planification a priori des ensembles peut s'accompagner d'une mise en pratique plus aléatoire. C'est un des problèmes importants de l'aménagement à Marseille.*

4.2.3 Une tendance à la suppression des cheminements piétonniers ? La résidentialisation de l'ensemble HLM de la Soude

L'absence de définition d'un gestionnaire public attitré pour les cheminements piétonniers pousse indirectement à en limiter la création. Dans des opérations récentes de résidentialisation d'ensembles HLM, certains tracés sont ainsi supprimés, ce qui répond au double intérêt de « mettre en sécurité » ces lieux tout en réglant le problème de l'identité du gestionnaire.

La « Soude » est un des rares ensembles HLM des quartiers sud de Marseille. Le groupe[642] géré par Habitat Marseille Provence (HMP) fait l'objet d'un programme global de rénovation urbaine acté par la municipalité[643], soutenu par l'ANRU[644]. Le réaménagement suit les principes phares de la résidentialisation, à savoir une revalorisation du bâti et une redéfinition de la limite public/privé afin de clarifier les usages et la gestion pratique de ces espaces. Le projet s'accompagne du déclassement de nombreuses emprises et notamment de cheminements piétons. Dans un document interne que nous avons pu nous fournir, un profond réaménagement des cheminements piétonniers a été réfléchi ainsi que le montrent ces quelques extraits.

[642] Groupe des Cyclamens, Myosotis et Ajoncs
[643] Délibération du conseil municipal de Marseille du 27 Juin 2011, ref n°11/0664/DEVD
[644] Convention du 10 Octobre 2011

LES MYOSOTIS : Emprises à céder et circulations piétonnes

Annexe 2B

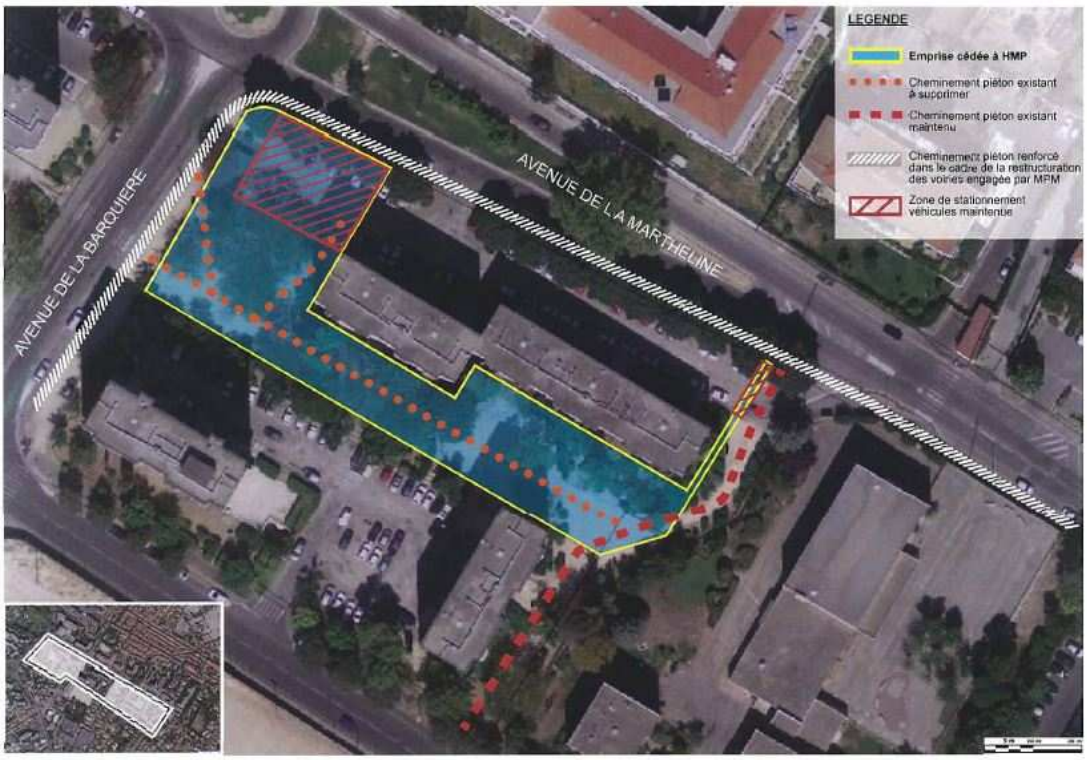


Figure 9 L'opération de résidentialisation de l'ensemble de la Soude, une disparition programmée des cheminements piétonniers

Source : enquête publique sur la résidentialisation des groupes d'habitat Marseille Provence site de la Soude, projet de déclassement d'emprises du domaine public municipal situées en cœur d'îlot des résidences Cyclamens, Myosotis et Ajoncs, 2011

Certains tracés sont maintenus mais une réflexion a clairement été menée pour limiter la présence des cheminements dans l'ensemble réaménagé. Rien dans les documents ne laisse

toutefois penser que la problématique de non-gestion de ces équipements par la communauté urbaine a directement provoqué cette série de suppressions. Ajoutons que cette manière de réaménager l'espace suit de façon assez classique les principes de la résidentialisation (CHARMES, 2007). Il s'agit en effet d'utiliser la grille, la clôture comme un mode de redéfinition des pratiques (usages habitants, entretien par les services compétents). Les passages informels sont tout particulièrement ciblés puisqu'ils constituent le réceptacle d'usages potentiellement « déviants ». Le processus se lit donc comme une « neutralisation » des lieux interstitiels et plus globalement de la rue, qui devient le seul espace de la circulation (SOULIER, 2012). Le piéton dans ce cas est principalement rejeté sur le long des voies roulantes.

Reconnaissons que la suppression de ces tracés règle d'emblée la question du gestionnaire. Pourquoi créer des cheminements si le gestionnaire public n'est pas défini avec certitude ? Le bailleur HLM n'est pas supposé les gérer[645], la Ville, n'est plus censée s'occuper des cheminements et la communauté urbaine estime qu'ils ne sont pas de sa compétence. Pour « sécuriser » le lieu mais aussi pour ne pas ajouter des points de litige, tout semble justifier la suppression des cheminements, si ce n'est bien sûr l'intérêt des habitants. Au cours des concertations accompagnant le projet en 2012, de nombreuses familles avaient d'ailleurs souligné l'importance des cheminements pour accompagner les enfants à l'école, accéder aux arrêts de bus, au noyau villageois de Mazargues...

*La **suppression des cheminements** est assez commune dans les opérations de **résidentialisation**. Cette démarche d'ailleurs est d'autant plus discutable que c'est précisément dans ces espaces au revenu faible que les habitants disposent le moins d'une voiture et ont besoin d'un maillage complet de voies praticables à pied. A **Marseille**, la dynamique est **amplifiée** par l'incapacité publique à désigner un responsable (public) pour gérer les cheminements.*

4.3 Le différend sur les cheminements et ses impacts sur le projet urbain

Les conséquences sur la qualité et la teneur des projets urbains sont considérables. La communauté urbaine compétente en matière de voirie a automatiquement récupéré le volet déplacements d'une planification urbaine encore largement sous l'égide de la Ville[646]. Dans ce cadre, la communauté urbaine a produit en 2013 un Plan de Déplacement Urbain à l'échelle communautaire. Le document se place dans la lignée des réflexions sur la ville durable, la transition écologique…[647] largement imposées dans la plupart des documents d'urbanisme depuis une vingtaine d'années (EMELIANOFF, 2007). Le piéton y tient une place centrale comme alternative à la voiture.

[645] Les espaces communs gérés par les bailleurs sont le plus souvent laissés à l'abandon, par manque de moyens, ce qui a pour effet de dégrader encore davantage l'apparence de l'ensemble. Pour cette raison, la Collectivité récupère-t-elle régulièrement ces espaces dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain

[646] Depuis l'apparition de la Métropole au 1er Janvier 2016, la compétence planification lui est automatiquement revenue mais la municipalité a longtemps gardé des compétences élargies en matière de planification avec par exemple l'élaboration du PLU en 2012

[647] Plan de Déplacement Urbain de la communauté urbaine MPM (2013), p.6

Extrait d'archives[648] – Projet urbain et déplacements durables

1/ Le Plan de Déplacement Urbain communautaire (2013) et la place du piéton[649]

« *Le diagnostic de voirie réalisé a permis d'illustrer comment et dans quelle mesure l'aménagement des espaces publics se fait trop souvent en faveur de la fonction circulatoire et au détriment des autres usages et des autres modes de déplacements (TC et modes actifs).* […] *Actuellement, la voiture reste omniprésente dans les modes de déplacement, tandis que la marche et le vélo ont fortement reculé depuis l'après-guerre.* […] *Le présent PDU se donne comme objectif majeur le développement des modes alternatifs (+16% de part modale en 10 ans pour atteindre 57 %) et la baisse des trafics VP sur l'agglomération (-8% en volume). La question de la voirie émerge dès lors comme un des leviers à mobiliser pour faire évoluer les comportements modaux et atteindre ces objectifs, et une nouvelle façon de considérer la voirie comme un espace multimodal apparaît possible.* »

2/ Le « 7ème V » du classement des voies à aménager – la définition des « voies tranquilles »[650]

« *Des voies dont le support pourra être basé sur les traverses existantes (à valoriser), elles revêtent une importance primordiale en termes de déplacements des modes actifs, puisqu'elles leur sont exclusivement dédiées* »

La multimodalité des voies est un point essentiel. Elle consiste à produire un partage différent des voies, avec une place réduite de la voiture et une autre plus conséquente pour les modes actifs et le transport en commun. C'est le principe retenu notamment dans les « boulevard urbains multimodaux ». Les cheminements indépendants, détachés de la voirie roulante ne sont pas absents de la réflexion. Dans la partie dédiée aux moyens retenus pour la mise en œuvre de cette politique, 7 niveaux de voiries à créer, conforter… sont évoqués. La dernière catégorie des « voies tranquilles », c'est-à-dire ouverte seulement aux modes actifs, bénéficie d'une attention soutenue. Au sens strict il s'agit donc de cheminements. Leur principal intérêt par rapport aux autres voies est leur capacité à offrir des raccourcis coupés de la voiture, ils donnent donc l'avantage au piéton dans les déplacements intra-urbains. C'est un des leviers ciblés par le PDU pour favoriser un report modal de la voiture vers la marche. Il y a donc une fracture entre l'échelle du projet qui considère le cheminement comme un objet essentiel et l'échelle (communautaire) de la gestion courante qui n'en reconnait pas l'existence, ou du moins, considère qu'ils ne sont pas de sa responsabilité. Or un projet n'a d'intérêt que s'il est opérationnel. Cette contradiction évidente, les acteurs communautaires en sont d'ailleurs bien conscients.

> Contexte : la réunion se tient dans les locaux de la communauté urbaine, nos deux interlocuteurs font partie de la direction de l'environnement, l'un est davantage spécialisé sur les questions d'espace vert, l'autre des projets liés à la promotion des « modes actifs ». Int 1 : communauté urbaine MPM – direction de l'environnement – aménagements durables ; Int 2 : communauté urbaine MPM – direction de l'environnement – écologie urbaine
>
> Int 1 : « *On est donc cantonné à des aménagements sur de la voirie existante. On en reste à de l'aménagement sans jamais atteindre ce niveau supérieur qu'est la réflexion sur la trame, la trame est déjà imposée. La seule solution qu'on aurait pour recréer de la trame ce serait d'imaginer une limitation*

[648] Plan de Déplacement Urbain de la communauté urbaine MPM (2013) http://www.marseille-provence.fr/index.php/editions/les-documents-d-urbanisme/1331-pdu-approuve-2013-2023?path=

[649] Plan de Déplacement Urbain de la communauté urbaine MPM (2013) - Axe stratégique 2 : une armature organisée autour de pôles stratégiques de transport, pp. 99-100

[650] Plan de Déplacement Urbain de la communauté urbaine MPM, p. 101

de circulation ou une fermeture aux modes motorisés sur des voies qui ont déjà un statut communautaire, des voies déjà existantes quoi.

Int 2 : *Ou alors de sortir de notre compétence, c'est le cas par exemple de voies qui traversent un jardin public, on se dit là on peut créer une voie piétonne mais on n'est plus « chez nous ». On se retrouve avec un schéma des modes doux pertinent sauf que l'on passe chez les autres*[651]*. On n'a même pas le droit de faire des travaux, c'est un truc de fou ! Donc vous avez les voies départementales, communales, communautaires, privées pour le même schéma. On s'est retrouvés piégés dans notre fonctionnement initial, afin de ne pas brusquer les communes quand notre structure s'est créée, on leur a demandé de nous dire ce que l'on devait gérer pour elles, alors que la loi le disait. A partir de là c'était foutu car vous avez celles qui vous ont donné des choses que l'on n'aurait pas dû prendre mais que l'on a prises et celles qui nous ont pas donné ce que l'on aurait dû prendre et maintenant elles leur restent sur les bras. Le seul moyen de s'en sortir c'est de faire de la cartographie, de mettre tout à plat, c'est de dire, « ça c'est à nous il n'y a pas de contestation, ça, ça devrait être à nous mais ça ne l'est pas, etc. ».*

Int 1 : *Juste pour revenir sur cette question des cheminements piétons, je voulais rajouter que lorsque l'on a tenté d'élaborer le schéma directeur des modes doux, on se gargarisait beaucoup de dire « c'est pas que le vélo, c'est aussi les piétons ! » En fait on a complètement perdu la partie cheminement piéton. Je veux dire par là que si on voulait vraiment intégrer une trame alternative dans le schéma cela prendrait des proportions incroyables. Ce sur quoi on travaille actuellement c'est la connexion des trottoirs des routes circulées, c'est ce qu'il nous reste finalement. Ce qu'il faut c'est étudier des itinéraires piétons sans en faire de suite des projets comme une coulée verte, un cheminement qui passe entre deux copros... En fait on a perdu ça, on n'a pas pu aller jusqu'au bout. On a ces problèmes de compétence qui sont vraiment bloquants. Je veux dire, ça va être compliqué de favoriser les déplacements piétons si on ne se donne pas la possibilité de faire des aménagements juste pour eux. C'est bien les projets, mais si on se bat avec une main dans le dos, on va vite en trouver la limite...* »

Int 1 : *Le schéma des modes doux est une vision idéale de ce que l'on veut à terme et on n'a aucun moyen de passer de cette projection intellectuelle à une pratique au quotidien*. » (Réunion communauté urbaine MPM – direction de l'environnement – 20/02/2015)

Le message est d'autant plus fort que nos deux interlocuteurs sont deux personnels de la communauté urbaine, agissant dans des services chargés de planification stratégique. Le fonctionnement mis en lumière s'apparente selon nous à une forme de « schizophrénie » de l'aménagement : La réflexion stratégique cible les usages piétons comme prioritaires, dans ce cadre les cheminements potentiellement détachés d'une voie roulante apparaissent comme un outil central. Dans le même temps, en annonçant ne pas s'occuper des circulations piétonnes, la communauté urbaine s'empêche d'y intervenir ou d'en planifier de nouveaux. Avant même que le PDU ait été suivi d'effets, un des 7 niveaux de voirie reconnus est d'ores et déjà condamné. Si les services municipaux, qui subissent les effets de cette divergence expriment souvent un avis des plus tranchés, les personnels communautaires soulignent volontiers en interne ses conséquences néfastes et l'obsolescence programmée des plans. *De facto*, La politique de promotion des modes doux est amputée d'une partie de son contenu. Elle est à l'heure actuelle condamnée à rester incomplète ou imprécise. Le « Schéma Directeur des Modes Doux » évoqué dans l'entretien en est un fort bon exemple.

[651] « Chez les autres » fait référence à la Ville de Marseille qui dispose de la compétence sur les espaces verts, évoque aussi le fait que les circulations piétonnes soient aux yeux de la communauté urbaine de la responsabilité de la Ville

A partir de 2007 et après la première version du PDU (2006), MPM mène conjointement avec l'AgaM[652] une réflexion sur la trame piétonne et cyclable nécessaire à la promotion des modes doux. Le plan délivré en 2013 matérialise des tracés continus, classés selon plusieurs niveaux d'importance. La base associée versée dans l'open data régional[653], reste très imprécise dans la définition des équipements à créer, leur temporalité d'exécution… Si la démarche a été présentée à la presse comme un « bon début[654] » avant une mise en œuvre effective, des collectifs d'usagers (notamment cyclistes) n'ont pas manqué d'épingler de façon plus « fleurie » l'imprécision du plan[655]. Ce flou dans la définition des équipements n'est pas un hasard, il résulte d'une forme d'impuissance des services responsables de la réflexion. Sans possibilité faire du plan une réalité de terrain, l'action publique semble limitée. Notons que cette difficulté touche davantage les cheminements piétonniers que les aménagements cyclables dont la réalisation est désormais une obligation dans tout nouveau projet de voirie[656]. La question des continuités, des aménagements nouveaux dédiés aux piétons est donc considérée favorablement par la planification urbaine, mais complètement laissée de côté dans les faits, ce que nous avons observé à maintes reprises au cours de réunions.

> Contexte : locaux de la direction de l'urbanisme – Ville de Marseille – Date : 26 Septembre 2018 – Organisateur : Agence d'urbanisme (AgaM) Principe des ateliers de territoire : dans le cadre des réflexions sur des grands projets publics ou en lien avec la préparation de documents de planification (PLUi par exemple), des ateliers de territoire sont organisés pour identifier des problématiques territoriales ou des options d'aménagements. Ces réunions réunissent un panel assez large d'acteurs publics ou para-publics (Agence d'Urbanisme, services municipaux, Métropole) ainsi que des intervenants extérieurs (architectes conseils, experts sur des thématiques diverses). Les ateliers sont généralement structurés autour de territoires limités, ils peuvent concerner une diversité de thématiques ou une seule.
>
> L'atelier du 26 Septembre 2018 auquel nous avons assisté portait spécifiquement sur la question du maillage viaire dans les quartiers sud. Il était organisé par l'agence d'urbanisme avec la présence de plusieurs personnels de la Métropole (Direction de la circulation, planification urbaine), de la Ville (pôle développement urbain durable) ou de l'agence d'urbanisme (pôle mobilité).
>
> Une diapositive concernant la planification des « modes doux » a particulièrement attiré notre attention. Elle préconise la conception de voies dédiées uniquement au piéton (en vert foncé avec pointillés et pictogramme de piéton)

[652] L'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise
[653] http://opendata.regionpaca.fr/donnees/detail/schema-directeur-2013-des-modes-doux-sur-mpm.html
[654] https://marsactu.fr/une-carte-revee-pour-les-cyclistes-marseillais/
[655] http://collectifcyclistesenragees.over-blog.com/article-le-schema-directeur-des-modes-doux-de-la-cu-mpm-c-etait-donc-a-120138356.html
[656] Les aménagements cyclables doivent nécessairement être annexés aux voies nouvelles ou réaménagées (Article L. 228-2 du code de l'environnement), ils sont donc *de facto* de compétence communautaire

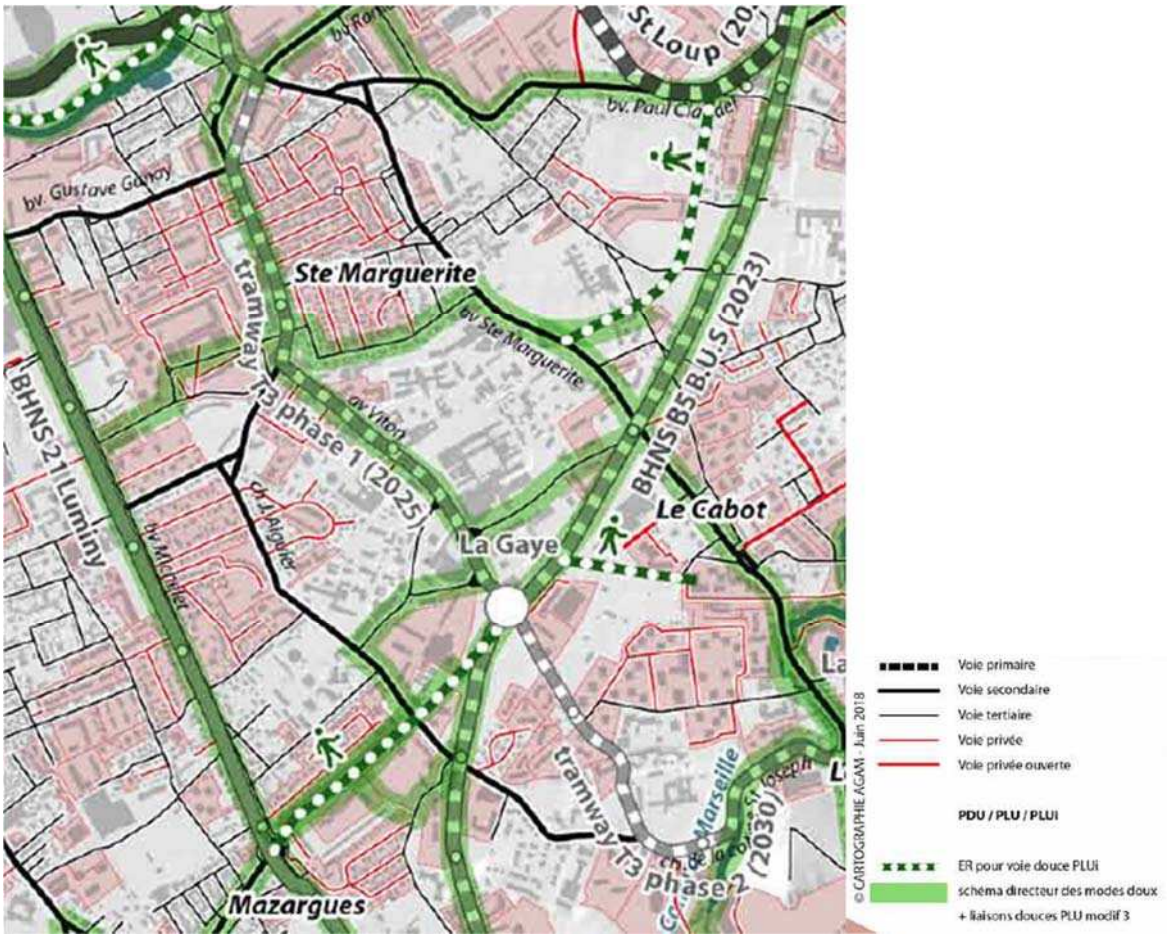


Figure 10 Les projets liés à la promotion des modes doux dans le secteur Michelet
Source : AgaM - Présentation 26 Septembre 2018

Technicien 1 : AgaM ; Technicien 2 : communauté urbaine MPM – service circulation ; Technicien 3 : Ville de Marseille – direction du développement urbain ; Technicien 4 : Architecte conseil Ville de Marseille

Technicien 1 : « *Il y a pas mal de voies qui ont été identifiées au schéma directeur des modes doux (en vert fluo), la plupart reprennent des tracés existants, on aura bien sûr le Boulevard Urbain sud (BUS) qui va traverser et désenclaver plusieurs quartiers mais les modes doux c'est pas que le BUS, c'est un maillage complet du secteur, or on sait qu'il est très touché par les problèmes de fermeture, ce qui est un vrai enjeu. Après, en plus de ces voies qui constituent une maille primaire pour les piétons, il y a quelques liaisons, pas beaucoup, qui n'existent pas forcément aujourd'hui mais qu'il faudra créer. Prenez celle que l'on voir sur le secteur du Cabot, elle mènera au secteur de la Gaye qui à terme deviendra un pôle d'échange très important avec le passage du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et la ligne de tramway sud. Enfin, les voies c'est pas que la voiture, le piéton doit avoir toute sa place. Les grands projets de TC et d'infrastructure vont bouleverser le fonctionnement de ces quartiers et il faut prendre en compte toutes les variables.*

JD : *Pour les routes qui existent déjà, que vous avez en vert fluo, il y a déjà un propriétaire public, la Métropole en l'occurrence, mais pour ces nouveaux tracés que vous proposez, qui en sera le gestionnaire ?*

(Silence)

Technicien 2 : *(sourire) Ça c'est une bonne question… pas nous en tout cas, ça ne fait pas partie de nos compétences !*

Technicien 3 : *Je te rappelle aux dernières nouvelles d'il y a plus de 15 ans que la Ville n'a plus de service dédié à la voirie et aux déplacements, pour moi ce débat n'a pas lieu d'être*

JD : *C'est un peu étrange non ? De planifier des équipements en propre pour les piétons alors que personne ne s'en déclare gestionnaire. Comment du coup imposer de tels tracés ?*

Technicien 4 : *Généralement c'est imposé à des constructeurs privés dans le cadre d'opérations immobilières, pour créer de la continuité, des cheminements… sauf que le problème est le même, si aucune entité publique ne récupère l'assise ça reste privé, et quand ça reste privé, on sait ce que ça devient…les gens ferment presque instantanément !* » (Réunion Ville de Marseille / AgaM – multiple – 26/09/2018)

4.4 L'impact de la controverse liée aux cheminements sur la politique d'intégration des voies

Si l'aménagement de nouveaux tracés semble condamnée d'emblée, cette problématique des cheminements a aussi des conséquences sur les choix en matière d'intégration des voies existantes. La « maillance » qui est l'un des critères fondamentaux pour juger de l'utilité d'une voie dans l'optique d'un classement, n'est considérée que du point de vue des usages motorisés. L'utilité piétonne sort entièrement de l'équation. C'est en tout cas le constat qui ressort de plusieurs entretiens et observations réalisés auprès du service voirie, chargé de la gestion et de la politique d'intégration des voies.

Comme évoqué plus en amont, l'intégration de l'avenue Ferdinand Flotte dans le quartier Périer (7ème arr.) a un temps été envisagée par les services communautaire avant d'être abandonnée (cf. chap. 2, 2.1.3.c). L'opposition potentielle de riverains motivés, au capital financier, culturel… important a semble-t-il achevé de condamner le projet. Ces données de contexte n'ont pas empêché toutefois une évaluation de la voie du point de vue de son « utilité » pour la circulation.

Technicien : « *Cette voie, vu sa forme, ne présente quand même pas un intérêt maillant extraordinaire.*

JD : *Ça débouche sur le chemin piétonnier donnant accès au Prado et plus loin aux plages*

Technicien : *Ça maille d'un point de vue piétonnier mais rien du tout pour la voiture, et nous on a comme compétence la voirie automobile, donc intérêt qui n'est pas extraordinaire.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015)

Le maillage piéton apparaît comme une thématique majeure du PDU, ce n'est visiblement pas le cas pour le service en charge de la gestion des voies qui n'apprécie la situation que du point de vue des circulations voiture. Dans ce cas précis, la voie débouche sur un cheminement, qui mène directement au secteur des plages. L'utilité piétonne ne constitue pas un motif d'intégration valable, ce qui est préjudiciable puisque dans ce cas très précis, le caractère privé de la voie justifie aussi sa fermeture[657]. Il arrive toutefois que les usages piétons soient considérés dans la gestion communautaire, mais ceux-ci ne sont qu'une conséquence.

[657] Les propriétaires de l'avenue Flotte ne verrouillent généralement pas le portillon, la voie est donc empruntable par celles et ceux qui ont connaissance de la situation. Rien n'empêche toutefois de verrouiller définitivement le portillon, ces usages (limités) ne sont donc que consentis.

Nous évoquions précédemment le cas du lotissement Barry dans le quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.). Dans le cadre de l'échange de voies (cf. chap. 6, 3.2.2) les services communautaires négocient une ouverture piétonne sur l'avenue du Général Brosset. Si l'association syndicale désirait originellement apposer des dispositifs étanches sur l'ensemble des voies, elle tempère sa position lorsque les services communautaires rappellent la présence d'éclairage public. Si les voies étaient entièrement fermées, le système leur serait rétrocédé avec un (léger) coût supplémentaire à la clé[658]. C'est grâce à cette mince compensation que les services communautaires parviennent à obtenir le maintien d'une ouverture piétonne.

> JD : « *Sur le lotissement Barry par exemple, je crois savoir que dans le cadre de l'échange de voies vous avez négocié une ouverture piétonne sur l'avenue du Général Brosset, pourquoi l'avoir fait si ce n'est pas le problème de la communauté urbaine[659] ?*
>
> Technicien : *On a amélioré globalement le maillage public, en faisant cet échange et en plus on est tombés sur des gens « intelligents » avec qui on a pu s'entendre. Moyennant un certain nombre de travaux Ils se sont engagés à maintenir un passage piéton qui permet une perméabilité piétonne, donc on est allé au-delà de la compétence stricte qui nous est dévolue mais bon de temps en temps il faut éviter d'avoir des œillères. Après si on me demande pour moi il y a deux domaines, le privé et le public et nous on n'a rien à faire sur du privé.*
>
> JD : *Si les propriétaires avaient envie de revenir sur cet accord comment ça se passerait ?*
>
> Technicien : *Ils seraient pris par l'accord passé avec nous au moment de l'échange mais MPM n'a de toute façon jamais eu la compétence pour défendre la traversabilité piétonne. Ce genre d'opération, ce n'est pas la règle.* » (Communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014)

Cet arrangement, bien que basé sur un système supposément « gagnant-gagnant », rien ne garantit sa pérennité. Rien n'empêche l'association syndicale de revenir dessus et d'apposer un système plus étanche. La Ville se retirerait alors entièrement de la gestion de l'éclairage mais la perméabilité piétonne du secteur serait affectée. L'action de la communauté urbaine sur la question des cheminements, si elle n'est pas entièrement inexistante n'est pas menée pour « elle-même ». Dans ce cas, c'est la procédure d'échange qui conduit à négocier une traversée piétonne, celle-ci n'est donc qu'un « bonus », dont rien ne garantit la durabilité. Clairement, en intervenant sur des cheminements, les services communautaires sortent de ce qu'ils estiment être leur compétence. La différence entre la « priorité » donnée aux déplacements et la politique concrètement menée sur le terrain semble ici immense. Pourtant, le caractère très incomplet de la trame, auquel s'ajoutent désormais les effets de la fermeture résidentielle devraient motiver une prise en main plus conséquente de la question des cheminements. Sans arbitrage et surtout, une prise de conscience du problème (et de ses effets), la fracture entre le projet et la réalité restera béante.

[658] Comme expliqué en 2.3.1.b l'éclairage des rues n'est pas un poste très coûteux, même pour un petit lotissement urbain.
[659] MPM a mené un échange de voies avec l'association syndicale du lotissement Barry. La voie centrale (Avenue du général Brosset), à l'origine publique a été déclassée et cédée par l'association. En contrepartie, deux autres voies privées (avenue Jean Bouin et Commandant Guilbaud) ont été cédée à la CUM. Sur la voie centrale, le service voirie a négocié une ouverture piétonne, dont rien ne garantit toutefois la pérennité, l'arrangement étant entièrement informel

Conclusion du chapitre 6

La question originelle de ce chapitre était de mesurer les évolutions de la répartition de la limite public privé des voies depuis le passage à la gestion communautaire. Si de nombreux cas ont été clarifiés, le socle de voies privées n'a que peu évolué, on peut même dire qu'il a progressé avec l'ajout de segments nouveaux dont le transfert n'a pas abouti. Au mieux donc, la situation stagne, ce qui s'explique par une conjonction de facteurs.

D'un côté, la Collectivité émet des critères d'intégration supposés cadrer sa politique, mais dans les faits, elle adopte une posture plutôt attentiste, dans la continuité de celle de la municipalité. On attend généralement une mise à disposition des voies par les propriétaires pour s'assurer une procédure simple (l'intégration d'office) et pour un coût minime. Quand ces demandes interviennent, il est fréquent que la communauté urbaine émette des refus. Le critère (officieux) observé avec une grande attention est l'état physique des voies plus que leur intérêt. Si la réfaction est jugée trop coûteuse, le transfert est généralement abandonné. Reconnaissons cependant que la majorité des demandes portent sur des voies particulièrement dégradées et/ou en impasse.

Ensuite, il est clair que la tendance depuis vingt, trente ans au sein des associations de propriétaires n'est plus vraiment à la mise à disposition des voies. Bien loin de militer pour leur transfert, elles tendent plutôt à en revendiquer la propriété, souvent pour en fermer l'accès. L'absence de démarche *a priori*, les critères d'intégration stricts côté communautaire associés à la rareté des sollicitations côté propriétaires expliquent la lenteur avec laquelle s'opère l'intégration des anciennes voies privées. La situation revêt pourtant un caractère d'urgence si on considère que dans le même temps, la fermeture résidentielle a suivi une courbe exponentielle. D'un point de vue réglementaire, la fermeture rend impossible l'utilisation d'une procédure d'intégration facilitée. Les voies privées déjà fermées sont pour ainsi dire « verrouillées » car leur acquisition suppose l'usage de moyens plus coercitifs (expropriation) que la Collectivité répugne généralement à engager. De fait, nous n'avons observé aucune intégration forcée de voies privées déjà fermées, le phénomène est donc pour l'instant irréversible. On peut même affirmer que cette tendance à la fermeture a été indirectement favorisée par certaines décisions communautaires. L'abandon de l'entretien public des voies privées ouvertes a sonné pour de nombreuses associations de propriétaires comme une incitation à en fermer l'accès, la réduction des usages provoquant logiquement un ralentissement de l'usure. L'introduction de nouvelles pratiques supposément plus vertueuses rompt un « écosystème » qui, pour être marqué par une certaine opacité, avait au moins le mérite de ménager un équilibre.

Plus préoccupant, ce socle de voies privées a même tendance à s'accroître. C'est parfois le résultat de déclassements ponctuellement prononcés par la communauté urbaine. Pour l'instant, la démarche concerne surtout des voies confidentielles mais on peut se demander dans quelle mesure la Collectivité ne sera pas tentée de « dégraisser » une partie de son domaine public, y compris des voies maillantes dont l'utilité serait jugée « accessoire ». Cet accroissement résulte surtout d'un encadrement déficient des nouveaux programmes immobiliers. Il est fréquent, comme la municipalité dans le passé, comme dans de nombreuses villes en France et dans le monde… que les pouvoirs publics se fondent sur l'initiative privée pour réaliser une partie des voies d'intérêt public. Ces dernières font généralement l'objet d'emplacements

réservés au PLU. Les pouvoirs publics se contentent ensuite d'imposer la réalisation du tracé dans le cadre d'une opération immobilière. Le problème dans le cas marseillais, est que cette obligation n'est que rarement cadrée et encore moins conventionnée avec un partenariat public privé approprié[660]. Il est commun que les pouvoirs publics persistent comme auparavant à imposer cette charge à travers des mentions semi-informelles[661] inscrites généralement dans le permis de construire. A cause de la négligence des constructeurs, autant que par manque de suivi public, nombre de ces voies restent privées. Soit leur état empêche toute intégration, soit l'emprise n'est simplement pas mise à disposition, ce qu'exploitent souvent les nouveaux propriétaires pour s'en réserver l'usage. La ville tend donc à se densifier mais sans desserte associée. Cette insistance à suivre un mode de développement économe des deniers publics a des effets contraires car *in fine*, soit la Collectivité reprend à ses frais les équipements, soit elle assume la privatisation des voies, dont certaines ciblées comme des axes prioritaires.

En butte avec des constructeurs peu investis par la volonté d'assurer une destination publique aux voies, aux velléités privatives des propriétaires, dans l'incapacité à faire fonctionner tous les services publics en synergie[662]… il semble compliqué d'assurer aux voies nouvellement créées une destination publique. Mais la difficulté à organiser une politique de voirie cohérente tient aussi à d'autres causes plus inextricables encore, liées notamment au partage de compétences entre la municipalité et la communauté urbaine. Cette dernière éprouve déjà la plus grande peine à apurer le socle des statuts flous[663] hérités de l'époque municipale, c'est un premier défi pour une ville qui compte près de 1250 km de linéaire de voirie. Ensuite, les deux entités rentrent régulièrement en conflit sur la nature des équipements et des compétences transmises. Un certain nombre de voies publiques sont pour l'instant sans gestionnaire attitré et surtout, un désaccord profond les partage sur la question des cheminements sur fond d'enjeux budgétaires et politiques.

L'incapacité à trancher ces problématiques, associée à tous les autres éléments de contexte (défaut de suivi des nouveaux aménagements, tendance à la fermeture…) laisse songeur quant à la capacité publique à mener une réelle politique d'intégration des voies privées. Elle questionne aussi la pertinence du projet public, notamment les politiques liées au confortement des modes actifs. Sans la maîtrise foncière ni même une définition arrêtée du domaine public de voirie, la mise en œuvre d'un projet lié au développement durable des territoires semble illusoire (DONZEL, 2014).

[660] PVR, PAE, PUP… (Voir note n°409)
[661] « Semi-informel » car si l'inscription dans un permis a une valeur réglementaire, imposer des obligations sortant du cadre de l'intérêt propre à l'opération est *a priori* illégal.
[662] Avec notamment une fracture entre l'échelon municipal et l'échelon communautaire
[663] Voies réputées publiques qui ne le sont en fait pas, remembrements sur le plan cadastral jamais effectués, voies classées dont l'assiette appartient toujours à la commune…

Conclusion de la partie III

Une question centrale dans cette partie est la comparaison de la période contemporaine avec celle de gestion municipale et l'identification de rupture ou de continuités politiques, administratives… liées à la gestion des voies urbaines. Nous évoquions un « modèle » municipal marqué par l'omniprésence des arrangements et la rupture d'échelle imposée par le passage à la communauté urbaine, cette idée est toutefois à nuancer. Décréter la fin des arrangements locaux avec le passage à la gestion communautaire est une affirmation trop tranchée, si ce n'est « angélique ». Les raisons qui poussent à cette évolution sont certes clairement inspirées de directives nationales appelant à une normalisation des pratiques de gestion. Elles sont surtout dictées par une volonté d'économie dans un contexte budgétaire tendu. Si les communes doivent avoir transmis à la fois les équipements à gérer (les voies en l'occurrence) et le budget correspondant, les enjeux financiers ne sont pas les mêmes à l'échelle d'une commune ou d'une communauté urbaine telle que MPM. En abandonnant l'entretien ponctuel ou les services publics sur les voies privées, ce sont certains postes de dépense jugés « inutiles » qui disparaissent aussi. Ensuite, nous pensons que les arrangements ne disparaissent pas mais changent simplement d'échelle (MATTINA, 2016). Il faut d'ailleurs souligner que cette période de la gestion communautaire est un « morceau d'histoire », un intermède entre la gestion municipale (jusqu'à 2000) et celle de la Métropole à partir de 2016. L'hypothèse de la fin (temporaire ?) des arrangements ou de leur recomposition reste donc entièrement à vérifier dans les années à venir.

Ensuite, plus qu'une rupture, c'est davantage à une série de continuités que nous assistons. D'une part, le statut des voies n'est pas remis à plat lors du passage à la gestion communautaire, ce qui explique la transmission de certains problèmes de délimitation, de l'époque municipale à aujourd'hui. Ensuite, malgré les évolutions du contexte historique, des outils de planification… on peut dire que les modes de production urbains ont une continuité étonnante. Il y a une certaine similitude entre la logique décrite par Marcel Roncayolo (1996) sur la ville du 19ème siècle, et celle d'aujourd'hui. Nous avons largement évoqué un fonctionnement libéral à Marseille défini entre autres par une intervention limitée des pouvoirs publics et un recours massif au secteur privé dans l'aménagement. Le fait qu'une voie urbaine soit le fruit de la promotion privée et pas d'un aménagement public n'est pas un problème en soi. Ça l'est en revanche plus si le suivi des constructions et la question de la transmission ne font pas l'objet d'un encadrement public fort. Or ces réalisations souffrent parfois de défauts tels qu'ils remettent en question l'ouverture à la circulation, y compris dans des opérations récentes. Ensuite, la question de la délimitation du domaine public de voirie n'a jamais fait l'objet d'une politique stricte. La production privée des voies ouvre donc (trop) souvent sur une propriété privée et de plus en plus même sur un usage exclusif. Il serait maladroit de comparer Marseille aux grandes villes des suds où la croissance à deux chiffres s'opère dans un chaos difficile à maîtriser par les pouvoirs publics locaux. Il serait tout aussi impropre de suggérer un fonctionnement ultra-planifié présent dans la plupart des villes du nord de l'Europe[664] ou d'Amérique du nord, où les pouvoirs publics aménagent la maille d'échelle large et laissent les constructeurs privés « remplir les carrés ». Il y a cependant un ferme diagnostic à mener pour supprimer les effets secondaires les plus néfastes

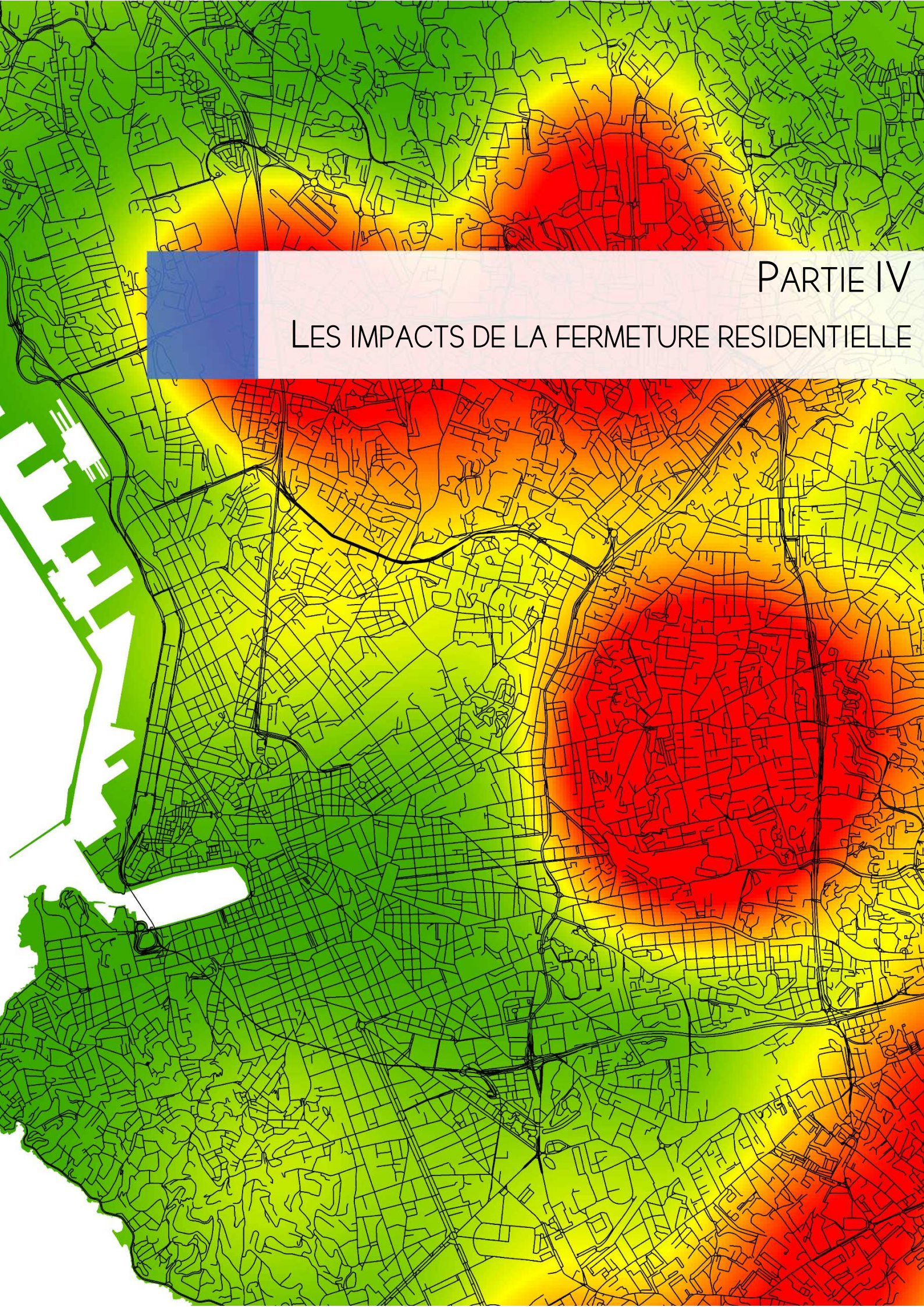
[664] Prenons par exemple le plan très cadré de villes telles qu'Amsterdam, Copenhague…

de ce fonctionnement jamais remis en cause, c'est d'ailleurs un enjeu pour la toute récente Métropole Aix-Marseille Provence (2016).

La volonté d'introduire des pratiques plus normées ne suffit pas, car lorsque la communauté urbaine décide d'appliquer une telle démarche dans la gestion des voies, elle brûle certaines étapes essentielles. De nombreuses voies privées étant utiles et potentiellement intégrables, l'abandon de leur entretien est une claire incitation à les fermer, ce qui va à l'inverse de la politique affichée[665]. Les pouvoirs publics n'ont certes pas (plus) vocation à intervenir sur du domaine privé, mais dans ce cas, la limite doit être clairement établie avec une remise à plat du statut et de l'utilité des voies en amont. Cela suppose à Marseille de clarifier les limites floues (remembrements jamais effectués, vérification du statut effectif de certaines voies « réputées » publiques…) et mener une véritable politique d'intégration des voies privées jugées utiles au fonctionnement urbain. Or les ressources humaines et financières ne sont à l'évidence pas mises pour assurer une telle tâche. Le désir de normativité ne peut prendre corps sans les moyens correspondants. Si la Collectivité doit d'abord surmonter certains blocages internes, elle doit ensuite considérer l'obstacle « exogène » que constitue la fermeture résidentielle. Quelle qu'en soit la forme et l'ampleur, la politique d'intégration est affectée par la tendance à la fermeture résidentielle, en croissance constante depuis une vingtaine d'années. Si ce travail s'inscrit dans une stricte dynamique de recherche, l'analyse que nous menons suggère des pistes de réflexion pour l'action publique.

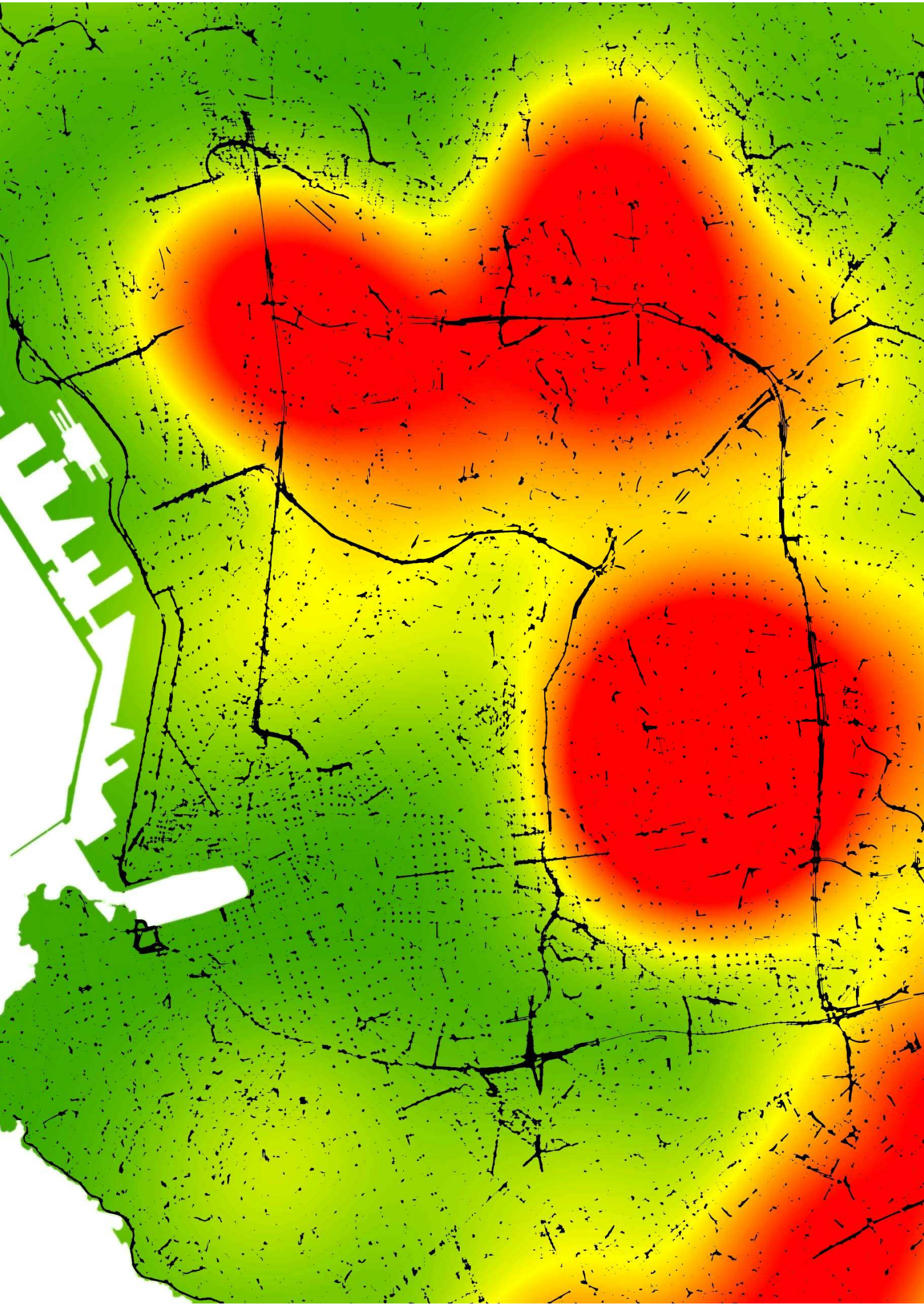
Dans un premier temps, la politique d'intégration doit tenir compte de l'ensemble des circulations. Il est surprenant de voir que dans une ville comme Marseille, la question du piéton n'est considérée qu'à l'échelon de la planification et pas de façon opérationnelle. Cette grave discordance doit faire l'objet d'un arbitrage à plus haut niveau. Ensuite, la politique d'intégration devrait cibler des voies privées ouvertes pour lesquelles des procédures simplifiées de transfert sont possibles. Pour toutes les autres déjà fermées, il est possible, d'engager une acquisition après avoir ciblé les plus importantes, celles dont la fermeture génère le plus d'impacts. La lourdeur de la tâche suppose une action sur le temps long mais dans l'attente, des solutions alternatives existent. Par la négociation, la Collectivité peut poser des servitudes de passage, ce qui aurait l'avantage de ménager une perméabilité piétonne. De nombreux leviers sont disponibles, l'entretien conventionné des voies, la prise en charge publique des réseaux… ou tout autre « intéressement » pour les propriétaires, dans tous les cas moins coûteux et conflictuels qu'une expropriation. Il existe des modèles de cette « voie contractuelle », notamment sur le terrain lyonnais où des dispositifs tripartites, associant Ville, communauté urbaine et propriétaires fixent les modalités d'usage et de gestion de nombreuses voies privées (JOINET, 2000). Naturellement, le dispositif n'est pas évident à mettre en place mais les retours d'expérience et les outils juridiques existent. D'un point de vue fonctionnel, la démarche permettrait de « donner l'avantage au piéton » (GENRE-GRANDPIERRE, 2001), par un réseau de voies accessibles à pied plus diffus que celui ouvert aux véhicules. Cette démarche d'ensemble suppose d'une part un diagnostic interne des éléments bloquants (héritage de statuts flous, divergences liées au partage de compétences) et une prise de conscience des effets de la fermeture, qui occupe l'ensemble de la partie qui suit

[665] Notamment celle qui transparait dans la délibération du 27 Juin 2003 : faire le tri parmi les voies ouvertes entre les voies « utiles » et celles dont la privatisation peut être assumée. La dynamique de fermeture raccourcit ce « temps » de décision



PARTIE IV

LES IMPACTS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE



Introduction partie IV

Après avoir évoqué l'extension spatiale et les principaux traits du phénomène de fermeture résidentielle (cf. partie I) ainsi que divers facteurs géohistoriques expliquant son développement, depuis la création des voies privées jusqu'à leur fermeture (parties II et III), cette partie traite des impacts socio-spatiaux. La question des conséquences apparaît naturellement lorsqu'on décrit le phénomène de fermeture résidentielle, c'est aussi celle qui produit le plus de fantasmes notamment sur le plan sociétal : « entre-soi », « sécessionnisme », caractère « anti-urbain » de ces formes, accentuant des processus de fragmentation intra-urbains… Notre but n'est pas de les infirmer mais d'en interroger certains à la lumière de nos résultats concrets. Pour autant, cette étude ne prétend pas épuiser le vaste champ des impacts mesurables. On peut évoquer dans les points non traités ici et qui font partie des prolongements possibles : les impacts en matière de composition sociale des quartiers (à partir des indicateurs de l'INSEE notamment), sur le vote à échelle locale, sur le prix du foncier, sur les chiffres de l'insécurité… Evaluer un ou plusieurs impacts résulte donc d'un choix à opérer en amont. Il s'est porté pour nous sur la voie, la rue, prise dans une perspective multidimensionnelle (juridique, symbolique, fonctionnelle). Nous traitons principalement des impacts sur la forme urbaine (plan du réseau) et sur certaines pratiques ou perceptions citadines, notamment celles liées aux déplacements intra-urbains, à la lecture de la rue en tant qu'espace public...

La mesure d'un impact suppose la description d'une situation initiale puis d'une situation modifiée par un ou plusieurs phénomènes. On peut alors le considérer comme la signification et l'intensité du changement au regard d'une problématique (ou enjeu) spécifique (WAAUB et *al*., 2017). Caractériser l'impact, notamment dans son intensité renvoie à une échelle de valeur, celle-ci résultant de la méthodologie et des indicateurs choisis. Dans notre cas, la situation initiale est celle du réseau de voirie marseillais considéré *a priori*. La variable modificatrice est la fermeture résidentielle. La problématique enfin, est celle du réseau, de sa structure élémentaire, de sa cohérence… appréciés grâce à des indicateurs pour la plupart dérivés de la « théorie des graphes ». Sur le plan conceptuel, la notion essentielle est celle de « continuité / discontinuité ».

Il s'agit de cibler des indicateurs afin d'identifier et de hiérarchiser les continuités du réseau viaire tout en indiquant ses principales faiblesses. Un des enjeux est donc de déterminer des seuils pour définir un réseau comme plus ou moins efficient avant de prendre en compte les effets de la fermeture résidentielle dont on évaluera l'effet « aggravant ». L'intérêt de notre approche est précisément de ne pas considérer uniformément la fermeture comme un facteur de discontinuité mais de distinguer des nuances, des niveaux d'impact différenciés. Il s'agit en somme de mettre le paradigme de la fragmentation sociale, spatiale… à l'épreuve d'une étude chiffrée. L'échelle de valeur enfin nécessite d'adopter au moins en partie une démarche nourrie de méthodes quantitatives, issues des techniques d'analyse spatiale. Le choix des indicateurs constitue une méthode adaptée à notre objet d'étude. Celle-ci ne prétend d'ailleurs pas être la plus indiquée pour mesurer le fonctionnement et la structure d'un réseau viaire[666]. La description de l'état initial du réseau (situation A) n'a d'intérêt que pour mesurer l'impact de la

[666] Les recherches liées à la théorie des graphes font l'objet de travaux fournis et très ciblés, ainsi que d'un nombre croissant d'indicateurs, notre travail n'a pas l'ambition sur ce point d'être novateur

fermeture résidentielle (situation A'). Le choix des indicateurs a d'ailleurs été guidé par la possibilité de croisement avec les données sur la fermeture.

L'analyse spatiale et l'approche quantitative tiennent une place essentielle dans cette partie mais la « valeur » peut et selon nous doit aussi s'apprécier par des éléments plus qualitatifs. Pour cela les indicateurs sont-ils assortis de témoignages, d'éléments plus « sensibles » et territorialisés, afin de donner du sens aux traitements chiffrés. Nous restons dans un des *credo* de ce travail, on ne peut traiter exclusivement d'aspects quantitatifs ou qualitatifs sans amputer une part essentielle à la réflexion. Les deux approches ne sont pas opposées mais au contraire complémentaires. C'est d'autant plus vrai pour un objet tel que le réseau qui n'est pas un simple support neutre. Les détours imposés par la fermeture peuvent générer des conflits d'usage, voire même révéler des mutations dans la conception de la rue et des espaces publics urbains, ce qui est une autre forme d'impact que nous aborderons à la fin de cette partie. La méthodologie choisie est ici plus qualitative mais complète l'approche chiffrée.

Précisons enfin notre objet principal : le réseau, à ne pas confondre avec la thématique de la mobilité se définissant elle-même comme les déplacements réalisés par les personnes au cours d'une période donnée (ORFEUIL, 2000, DORMOIS, 2015). Ces déplacements se réalisent dans un environnement donné, selon des motifs sociaux, géographiques, économiques… Mesurer les effets sur la mobilité revient donc à observer des modifications de flux, ce qui dans un travail réalisé à échelle fine comme c'est le cas ici, suppose une méthodologie distincte en plus d'une donnée d'une richesse et d'une complexité dont nous ne disposons pas[667]. Toutefois, cette thématique des déplacements n'est pas totalement évacuée, elle est d'ailleurs liée et même complémentaire avec celle du réseau pour plusieurs raisons. D'abord, car il semble difficile de distinguer l'infrastructure et les pratiques qu'il supporte. Ensuite, car le réseau détermine par sa forme le choix modal (ORFEUIL, 2000). Les usages piétons notamment, encouragés par la plupart des politiques actuelles, sont très sensibles aux formes prisées par la voirie, tant dans son plan global (maillé, enclavé…) (GENRE-GRANDPIERRE, 2001) que dans la structure fine de l'équipement (présence de trottoirs, « riveraineté » de la voie etc.) (VICTOR, 2016, BRES, 2006).

Notre démonstration suit plusieurs étapes avec en premier lieu l'évaluation du réseau de base avant impact de la fermeture. Un lien évident peut être fait avec les parties précédentes. Les modes de production et de gestion de la ville, tout ce qui s'apparente à des « logiques sociales », ont nécessairement un impact sur la forme urbaine (RONCAYOLO, 1996, HILLIER & HANSON, 1984). Aussi semble-t-il naturel de retrouver des traces du fonctionnement « libéral » de Marseille dans ce que la ville a de plus pérenne et de plus visible : son plan de voies (PANERAI et *al.*, 1999). La production morcelée de la ville, le manque de planification à long terme… contribuent au déficit de voies d'échelle intermédiaire et à la multiplication de formes enclavées. C'est du reste un problème commun de la plupart des métropoles contemporaines (MANGIN, 2004, 2006). L'impact de la fermeture sera évidemment différent selon qu'elle touche des voies enclavées ou non mais aussi en fonction du plan de voirie de chaque quartier. Ce mode de production et de gestion a aussi engendré la présence de nombreuses voies privées, dont le positionnement est parfois problématique puisque le statut ne présume en rien d'usage exclusivement privatifs. Il est commun que des voies de statut privé jouent un rôle essentiel dans la desserte locale, ce que nous verrons en détail. Une de nos hypothèses est que la fermeture *a posteriori* de voies

[667] Information par exemple sur les « chaînes de déplacement » des individus dans les trajets du quotidien.

ouvertes depuis longtemps est plus pénalisante que celle qui est planifiée dès l'origine dans le plan de l'ensemble résidentiel.

On peut considérer la fermeture résidentielle comme un « élément perturbateur », un phénomène qui affecte la cohérence d'ensemble du réseau. Dans une perspective fonctionnelle, elle engage une rupture pouvant influer sur la qualité relationnelle du réseau. Les conséquences sont multiples sur le fonctionnement du territoire, dont le réseau est un des outils de maîtrise essentiels (OFFNER & PUMAIN, 1996). La richesse et l'efficience de ce dernier favorisent les usages tout en minimisant les risques de dysfonctionnement. Inversement, la fermeture résidentielle est une dynamique qui peut avoir des conséquences sur la maîtrise et l'usage du territoire. Mais à une échelle plus « sensible », il est évident qu'en atteignant la qualité relationnelle du réseau, la fermeture génère aussi des impacts sur les pratiques citadines. La voie devient alors un enjeu fonctionnel et symbolique. Nous verrons que la fermeture affecte la définition de la rue en tant que « lieu commun » de l'espace public (CHARMES, 2007) ou du moins, révèle une divergence d'appréciation en fonction des acteurs (généralement entre propriétaires et riverains).

La question est d'autant plus essentielle dans le contexte des politiques actuelles censées favoriser la ville durable. Les transports notamment ont été identifiés depuis la fin des années 1990 comme un axe essentiel (DORMOIS, 2015). A échelle locale, un réseau incomplet, provoquant de larges détours affecte le développement durable des villes, à prendre dans son sens multidimensionnel (HILLIER, 2009). Du point de vue environnemental, il engendre une survalorisation des modes motorisés au détriment des modes doux. Il influence aussi le développement résidentiel et économique de la ville. Dans le cadre du référentiel dominant de la « cohérence urbanisme-transport » (DORMOIS, 2015), l'objectif de densification suppose une certaine qualité de desserte. Enfin, soulignons qu'un réseau incomplet affecte la qualité d'usage de toutes les catégories sociales, notamment celles dans l'incapacité financière ou physique d'utiliser la voiture (LE BRETON, 2005). La dépendance automobile qui en résulte accentue les déséquilibres socio-spatiaux, contribuant à reproduire les inégalités en ville (DUPUY, 1999).

Après avoir précisé le champ conceptuel dans lequel nous nous situons ainsi que la méthodologie adoptée, le chapitre 7 aborde les impacts de la fermeture résidentielle sur la structure du réseau de voirie en mobilisant divers indicateurs. Le chapitre 8 aborde la question de « l'habiter » en traitant spécifiquement des pratiques (accessibilité, déplacements…) et des conflits engendrés par la fermeture résidentielle.

Une approche par la continuité / discontinuité des réseaux

Dans la perspective du couple conceptuel essentiel pour nous de la continuité / discontinuité, la question que nous posons se veut plus pratique : comment l'appliquer à un réseau concret ? Un large pan de la géographie, à la suite des travaux pionniers de Roger Brunet tend à individualiser certains caractères propres à la continuité ou discontinuité des réseaux. Deux concepts offrent une entrée essentielle. La **connexité** est la propriété des réseaux à établir des liaisons entre les lieux, c'est d'une certaine façon, un premier niveau de continuité. Si tous les lieux d'un espace donné peuvent être rejoints, on parlera d'espace connexe, dans le cas contraire, c'est-à-dire si des liens sont manquants, on parlera de discontinuité et d'isolats (BAVOUX et *al*., 2009). Dans ce cas et en l'absence de lien, les espaces se trouvent isolés les uns

des autres. Si l'on distingue par exemple ces mêmes espaces selon un gradient centre/périphérie, cette dernière, de par son isolement peut se définir comme « enclavée ». Dès lors que l'espace est connexe, la question de la richesse et de la diversité des liens existants se pose. La **connectivité**, peut s'observer comme la propriété d'un réseau à offrir des itinéraires alternatifs entre les lieux. On distingue généralement des réseaux dits « maillés[668] » et des réseaux dits « arborescents », ce qui mène dans le premier cas à parler d'isotropie et dans le second d'anisotropie. Un espace isotrope est par définition homogène, le caractère continu et régulier du réseau permet une distribution uniforme, sans distinction. Inversement, un espace anisotropique est « orienté », il s'ordonne selon un ou plusieurs axes, on parle d'ailleurs souvent de réseau « hiérarchisé ».

La caractérisation pratique des réseaux peut passer soit par une approche mettant en valeur les continuités ou au contraire les discontinuités. Concernant la première, soulignons qu'une recherche très active, notamment dans le champ de la géographie des transports a produit de nombreux indicateurs, la plupart dérivés de la théorie des graphes, elle-même issue des sciences mathématiques[669]. Soulignons que sa première application n'est pas géographique mais sociologique, le but étant alors de modéliser les relations entre individus ou groupes sociaux (BAVELAS, 1948, SHIMBEL, 1953). Des recherches ont par la suite reporté l'approche sur les réseaux de transport (HAGGET & CHORLAY, 1969, MATHIS, 2003). La continuité dépend naturellement de l'échelle d'observation adoptée, considérons ici une échelle unique qui serait celle de la ville ou du quartier. De nombreux indices issus de la théorie des graphes permettent de caractériser un réseau de façon élémentaire (connexité, nombre de liens rapportés au nombre de sommets…) mais sans distinguer finalement de continuité à échelle fine. Or, ce qui compte selon nous, n'est pas tant l'existence de lien que l'importance relationnelle de chacun d'entre eux. En ce sens, le traitement intégré des concepts de centralité et de continuité, tel qu'il est mené notamment dans la *space syntax*, s'avère essentiel (HILLIER, 2009). L'idée phare de la syntaxe spatiale est qu'il existe des lois récurrentes, une forme de « grammaire » des réseaux, permettant de différencier des liens plus ou moins « centraux », des espaces plus ou moins continus. Un des intérêts de l'approche est de lier géographie des réseaux et analyse cognitive. Ainsi, la continuité répond empiriquement à un sentiment de perspective (LAGESSE, 2015) qu'on peut lire par exemple dans les choix de déplacement des individus : la lecture spatiale des voies mène instinctivement à distinguer des itinéraires principaux et d'autres plus à la marge. La notion d'angle a ainsi été développée comme essentielle pour définir la continuité et par extension la centralité des voies (HILLIER & VAUGHAN, 2007) : « *Plus une combinaison de segments est continue et alignée, plus les tronçons routiers apparaîtront comme « centraux »* » (LAGESSE, 2015, p. 50), reste toutefois à déterminer quels seuils permettent de définir par exemple deux voies comme alignées[670]. L'objectif de la démarche est de hiérarchiser les tronçons, les uns par rapport aux autres. La notion de centralité investie par la syntaxe spatiale comporte précisément cette idée de hiérarchisation. Le concept polysémique recouvre plusieurs acceptions que l'on peut regrouper en deux grandes familles (LATORA & MARCHIORI, 2004) : c'est d'une part le fait d'être

[668] On peut substituer à la métaphore textile du « maillage », celle plus végétale du « treillage » (BRUNET, 1993), sans doute moins usitée

[669] Le raisonnement à l'origine de la théorie des graphes remonte aux travaux d'Euler qui étudiait alors la possibilité de parcourir la ville de Königsberg en utilisant une seule fois seulement chacun de ses sept ponts.

[670] PORTA et *al.* 2006 pour parler de tronçons continument alignés, évoquent un angle ne devant pas excéder 30°, des recherches récentes affinent cette approche, en produisant des indices plus complexes d'une part (LAGESSE, 2015) ou en différenciant des profils d'individus dont les choix d'itinéraires dépendent de nombreux facteurs (DEGOUYS, 2016)

« le moins éloigné des autres », ce qui renvoie à un modèle gravitaire d'accessibilité, ou « être au milieu des autres ». Dans ce cas, on parle généralement de centralité « intermédiaire » ou « intercalaire ». Un lien est d'autant plus central qu'il est intensément utilisé, ce qui s'explique par un positionnement plus ou moins « stratégique » (BAVELAS, 1948, FREEMAN, 1977).

Cette question des seuils d'intensité, des niveaux de centralité nous mène à aborder une autre approche de la continuité, qui vise à la définir non par ce qu'elle est mais plutôt par ce qu'elle n'est pas. Caractériser la discontinuité permet d'identifier les faiblesses structurelles du réseau, ce qui renvoie d'ailleurs à une dimension plus appliquée. Soulignons d'ailleurs que notre objectif n'est pas de préciser la notion de continuité par la production d'indicateurs originaux et d'analyses[671]. Cette approche théorique ferait du territoire seulement un intermédiaire, un champ d'expérimentation de la notion. Or le territoire reste pour nous le point d'ancrage essentiel. Son analyse (critique) semble d'ailleurs plus évidente si on le prend par l'entrée de ses faiblesses structurelles. On lira donc la discontinuité dans un réseau comme le résultat de trois états ou processus distincts :

- Lorsqu'il y a présence de voies mais qu'elles ne forment pas maillage. Ce sont toutes les formes caractéristiques de l'enclavement (impasses, boucles, raquettes…) mises en avant dans plusieurs études en France (LOUDIER-MALGOUYRES, 2010) et en Amérique du nord (SOUTHWORTH & BEN-JOSEPH, 2003, HAWKINS & FRANK, 2008). La problématique est ici l'absence de liaison, la fonction des voies se limitant ici à la desserte. La finalité première de tout réseau étant la mise en relation d'un maximum de points, on peut considérer ces voies comme des formes incomplètes.
- Lorsque le maillage est bien existant mais que les îlots[672] atteignent une taille trop importante. Il ne s'agit pas ici d'absence de liaison mais d'insuffisance, ce qui rejoint là-encore le concept d'enclavement. Celui-ci se définit comme l'isolement ou la fermeture d'un espace dans un système temps-distance (DEBRIE, 2005). Le réseau étant un outil « d'intermédiation et d'interconnexion » (CURRIEN, 1992), l'éloignement voire l'impossibilité d'accéder à un espace contribuent à son isolement. Cette forme de discontinuité est plus complexe à mettre en lumière puisqu'elle suppose de définir des seuils. On ne peut d'ailleurs définir un espace enclavé qu'en comparaison à d'autres mieux desservis (VARLET, 1997).
- Enfin, et de façon plus simple, la discontinuité peut résulter de la rupture d'itinéraires existants. La « dis-continuité » rime ici avec disparition des continuités. Le concept clé est ici celui de « fragmentation » dont la racine latine « *frangere* » (casser) suppose un processus dynamique de rupture. La fermeture résidentielle constitue un paradigme à interroger, dans quelle mesure contribue-t-elle à produire de la discontinuité ?

On peut donc distinguer une discontinuité endogène, inhérente à la structure du réseau pour peu qu'on en définisse les seuils, et une discontinuité exogène, c'est-à-dire issue d'une

[671] Dans la plupart des recherches liées à la *space syntax*, la réflexion sur les indicateurs et la conception de nouveaux précise du même coup la notion de continuité (LAGESSE, 2015). Il s'agit en somme d'une approche « ontologique », l'indice croisé à l'observation de terrain permettant de redéfinir le concept. Ce n'est évidemment pas l'ambition de ce travail

[672] L'îlot se définit comme l'espace circonscrit par les voies connectées. Toutes les formes et toutes les tailles sont envisageables, on retiendra toutefois le « bloc » carré ou rectangulaire caractéristique du plan en damier

perturbation extérieure (BRUNET, 1965, 1997), que constitue dans notre cas la fermeture résidentielle. Le concept de « coupure » recouvre de façon transversale cette diversité d'acceptions. « L'effet de coupure » (HERAN, 2009, 2011) pourra être provoqué par un éloignement anormal entre deux lieux, on parle alors de détour par rapport à une distance de référence, qui est la distance rectiligne, euclidienne. Il a été montré que des îlots de grande taille pénalisent les usages, notamment piétons (*Ibid*. GENRE-GRANDPIERRE, 2003), certaines études évoquent aussi l'importance de la forme (DILL, 2005). Plusieurs éléments sont à l'origine de cet effet, la coupure désigne alors un objet plus qu'un processus. Ces coupures sont naturelles (hydrographie, relief), artificielles, linéaires (voies ferrées, voies rapides, fleuves…) ou surfaciques (tènements : zones commerciales, cimetières… plans d'eau…) (HERAN, 2009). Certaines sont particulièrement pérennes (c'est le cas notamment des coupures « naturelles »), d'autres résultent de processus plus ou moins récents et nouveaux. En ce sens la coupure renvoie à « l'action de couper » : la création des grandes voies de circulation dans les années 1950 ou plus récemment la dynamique de fermeture résidentielle sont des éléments qui recomposent le réseau dans sa forme. Soulignons que malgré sa remarquable stabilité dans le temps (PANERAI et *al*., 1999) celui-ci n'est pas une structure fixe et constante. Pour résumer, c'est « *autant l'excès que le défaut de voirie qui produisent la coupure* » (HERAN, 2011). Selon l'échelle considérée, la voie est un outil de liaison ou de fracture. A échelle interurbaine, une autoroute ou une voie de chemin de fer sont des liaisons, à échelle infra-urbaine, ce sont des coupures, surtout si un nombre insuffisant de passages est aménagé. Cette idée de rupture se retrouve dans l'étymologie même du mot « route » : la *via rupta*, frayée de force dans un espace vierge (GAY, 2004). A la question de l'échelle, nous pourrions ajouter celle des types d'usagers. Une pente, une margelle trop haute, une voiture garée sur le trottoir sont parfois des obstacles infranchissables pour un usager en fauteuil roulant. (BODIN, 2007).

Le défaut de continuité, la multiplication des discontinuités permettent de caractériser un réseau comme plus ou moins « vulnérable » (APPERT & CHAPELON, 2001 ; BAVOUX et *al*., 2009). Le terme désigne « *la propension d'un enjeu humain, matériel, environnemental… à subir un dommage : est vulnérable tout enjeu qui ne peut faire face à l'existence et l'occurrence d'un aléa* » (GLEYZE et *al*., 2007). Soulignons que l'enjeu n'est jamais vulnérable en soi mais vis-à-vis d'un aléa donné (*Ibid*.). Dans le cas du réseau, il s'agit de la défaillance d'une ou plusieurs de ses parties et des conséquences en termes de trafic, d'accès... On distingue notamment un endommagement « principal » : celui qui concerne strictement les parties touchées (tronçons fermés) et un endommagement « secondaire », soit les effets induits sur le reste du réseau (report de trafic, congestion etc.) (ERATH et *al*., 2009). Ces risques en chaîne constituent ce que J.-F. Gleyze nomme un « effet domino » (2007), dont est inspiré « l'effet à distance » de la fermeture (cf. chap.7, 1.9).

Un réseau peut, de par ses propriétés structurelles être plus ou moins vulnérable. On considère par exemple qu'un espace isotrope, maillé, est moins vulnérable qu'un espace « hiérarchisé », dont le fonctionnement dépend d'un nombre limité d'individus. La vulnérabilité structurelle dépend de la densité du réseau et des niveaux de centralité. Les études sur le sujet sont nombreuses, portant sur une diversité d'objets et d'échelles (métro parisien : GLEYZE, 2005, réseau routier scandinave : JENELIUS, 2009, aire urbaine de Quito : DEMORAES, 2009 etc.). Elles définissent la vulnérabilité de façon structurelle, c'est-à-dire sans privilégier de scénario particulier bien que des exemples soient régulièrement pris à titre d'illustration. Seuls quelques

travaux se basent sur un relevé et des *scenarii* concrets (BONO & GUTTIEREZ, 2011). Dans le cas de la fermeture résidentielle à Marseille, le « scénario d'endommagement » est déjà connu, reste à en déterminer la portée. Nous pouvons énoncer que les effets de la fermeture sont décuplés dans le cas où la structure du réseau est déjà vulnérable. Inversement, un réseau maillé souffrira moins des conséquences d'un endommagement partiel. Cette entrée par la vulnérabilité précise notre approche de l'impact puisqu'elle mène à comparer une situation d'arrivée (scénario post-endommagement) à une situation initiale (scénario avant endommagement).

CHAPITRE 7

IMPACTS STRUCTURELS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE SUR LA CONTINUITE DU RESEAU DE VOIRIE

Introduction du chapitre 7

Prouver l'impact d'un phénomène tel que la fermeture résidentielle à l'échelle d'une ville entière nécessite d'adopter une méthodologie rigoureuse tout en répondant à certains défis. Le premier est l'absence d'études similaires, c'est à la fois une force et une faiblesse de ce travail. Notre démarche se veut expérimentale et originale. Un des défis est la variation d'échelles. L'impact doit se prouver tant à l'échelle locale (pâté de maison, rue, résidence…) qu'intermédiaire (quartier, secteur) que générale (ville entière). Une approche trop localisée, ne saurait être que partielle. Une analyse chiffrée générale, bien qu'inédite dans les études du genre, serait trop désincarnée. Une *via media* est donc nécessaire. Tout au long de ce chapitre nous aurons à cœur de lier toutes les échelles en utilisant une diversité de sources. L'analyse quantitative, structurelle s'accompagne de témoignages afin d'illustrer mais aussi mettre à l'épreuve du « vécu » notre modèle. Nous distinguons deux étapes dans notre démonstration de l'impact de la fermeture, une sous forme de schémas, l'autre à partir d'indicateurs chiffrés.

Afin de synthétiser la thématique complexe des impacts, nous produisons d'abord un index schématisé des effets de la fermeture. L'observation des impacts du phénomène sur le réseau et les déplacements nous permet de dresser une typologie, comme une « boîte à outils » conceptuelle. Le passage aux indicateurs chiffrés se fait ensuite selon une logique « en cascade[673] ». Chaque élément (enclavement, approche par les îlots, par la centralité) se nourrit du précédent et ainsi de suite. Le but est à chaque étape de mieux cerner et illustrer un aspect différent du phénomène.

Le cœur de notre travail est la mise en forme d'une donnée optimisée pour mesurer l'impact de la fermeture résidentielle sur le réseau de voirie et accessoirement, les déplacements. Celle-ci passe d'abord par la transformation de l'information sur les ensembles résidentiels fermés en vue d'une application sur le réseau de voirie. La base des ensembles fermés, et notamment les accès sont classés par niveau de perméabilité. Certains dispositifs laissent passer les piétons mais pas les deux roues ou les véhicules (chicanes, barrières levantes, plots), d'autres ne sont laissés ouverts que le jour (pour laisser un accès aux commerce), plus fréquemment les équipements

[673] L'approche par l'enclavement apporte une information que complète celle par la centralité, que complète celle par les détours etc.

sont étanches et ne laissent passer ni les piétons ni les véhicules. Ces niveaux de perméabilité distingués en fonction de l'usage piéton ou véhicule sont ensuite reportés sur les tronçons de voirie. Il est sur ce point intéressant d'observer des configurations de fermeture. Dans certaines résidences, la fermeture étanche concerne tout le périmètre, pour d'autres, seule une voie est ouverte (pour laisser un accès aux commerces de la résidence par exemple), faisant perdre à l'ensemble son caractère traversant… D'une information surfacique et ponctuelle nous sommes passés à une information linéaire, ce qui était essentiel pour la suite des traitements, portant sur les voies.

Outre les attributs sur la fermeture (rangés selon un code de perméabilité), la table des routes a reçu de nombreuses mises à jour pour constituer une donnée réseau complète, utilisable sous une application d'analyse dédiée. Des attributs ont notamment été ajoutés sur le temps de parcours (piéton, vélo, véhicule), prenant en compte la pente pour les modes actifs, les vitesses de circulation moyennes pour les modes motorisés. Les tronçons ont été définis comme utilisables ou non en fonction des modes de déplacement (bretelles, voies sans trottoir, autoroutes… non traversables par les piétons, sentiers piétonniers, escaliers… inaccessibles aux véhicules motorisés…). La donnée, n'est pas aussi fine que dans d'autres études, ciblées notamment sur l'analyse des déplacements piétons en ville (VICTOR, 2016, CURA, 2016) mais rend possible la mesure d'un avant/après fermeture.

Après ces tâches « préparatoires » qui ont toutefois demandé plusieurs mois de travail, depuis le relevé physique des informations sur la fermeture jusqu'aux mises à jour successives de la donnée réseau, l'étape suivante, plus opérationnelle, est son exploitation pour évaluer un impact. L'objectif est de déterminer parmi les voies fermées lesquelles gênent le plus le fonctionnement urbain. Nous déterminons d'abord les voies dont l'utilité relationnelle est faible ou nulle pour mieux faire ressortir les continuités avant de classer les tronçons par niveau d'importance.

Le concept d'enclavement appliqué à la voirie urbaine est d'un grand intérêt pour désigner les segments dont l'utilité est réduite, cantonnée seulement à la desserte. Les « impasses », « raquettes » et autres « boucles » sont donc extraites par traitement informatisé. Comme dans certaines études menées en Île-de-France (LOUDIER-MALGOUYRES et *al*., 2010) nous pouvons déterminer quelle proportion de voies fermées sont en fait enclavées et donc sans utilité pour le fonctionnement d'ensemble. Les voies enclavées sont les formes les plus évidentes de discontinuité, ce qui permet de les éliminer dans les traitements suivants.

Nous nous intéressons ensuite aux continuités à travers une approche par les « îlots ». Ces derniers se définissent comme l'espace délimité par des voies non discontinues. Les « pâtés de maisons » extraits de ce traitement sont de taille plus ou moins importante. A cette situation initiale, on ajoute la variable de la fermeture résidentielle en observant dans quelle mesure cette dernière « distend » la trame de voirie.

Après avoir identifié les continuités, l'étape suivante vise à évaluer le poids relationnel de chaque segment. Des voies peuvent former un maillage ne constituant qu'un intérêt limité pour les déplacements. Tout l'enjeu est d'utiliser les outils adéquats pour mesurer ces différences. Après une revue des indicateurs majeurs de la théorie des graphes et de la syntaxe spatiale nous désignons l'indice de « centralité intermédiaire » comme le plus adapté dans notre approche. Celui-ci pondère chaque segment en fonction de son utilité potentielle. Un tronçon sera

d'autant plus central qu'un nombre important de plus courts chemins transite par lui. Certains liens ressortent comme des lignes de force, d'autres comme des éléments à l'importance relative. Les voies enclavées font partie de cette dernière catégorie, on peut ensuite distinguer toute une palette de voies classées en fonction de leur indice de centralité. Pour un usage facilité, nous avons identifié des voies primaires, secondaires et tertiaires. On peut ainsi déterminer quel type de voie est le plus touché par la fermeture résidentielle.

Prise toute seule, l'information sur l'importance relationnelle des liens reste insuffisante pour déterminer l'impact de la fermeture sur le fonctionnement d'un périmètre. Nous avons donc adapté un indicateur original en utilisant notre classement des voies afin de définir des niveaux de « vulnérabilité » par quartier. Certains ont une structure qui tend vers l'arborescence, d'autres vers la maille régulière. Un plan arborescent est par exemple marqué par la forte présence de voies tertiaires (enclavées ou avec une importance relationnelle très limitée) et le déficit de voies secondaires. Les déplacements se concentrent généralement sur un nombre limité d'axes dont l'importance sera démesurée. Au contraire, un secteur très maillé dispose d'une armature conséquente de voies secondaires (aucun itinéraire n'est privilégié) et de peu de voies de troisième niveau (enclavées, « confidentielles »). Pour simplifier à l'extrême, la fermeture n'aura pas le même impact selon qu'elle touche un secteur mal connecté ou un autre très maillé. Nous évaluons donc pour chaque quartier la distribution des voies classées en fonction de leur importance, avant et après fermeture. Dans certains cas, nous verrons que la fermeture fragilise l'échelon secondaire, dans d'autres, elle ne touche principalement que des voies enclavées, un effort de différenciation est donc nécessaire pour observer au plus près l'impact concret de la fermeture résidentielle.

Cette approche structurelle offre une donnée inédite à une telle échelle d'observation mais nous ne voulions pour autant pas « objectiver » le territoire, le réduire à une série d'indices, de valeurs abstraites... Pour cela, nous avons autant que possible agrégé des éléments ayant trait aux perceptions, aux pratiques, sur des espaces concrets, comme pour mettre à l'épreuve ces aspects théoriques.

1. Synthèse des effets de la fermeture

L'observation approfondie des dynamiques de fermeture, l'impact sur le plan de voirie et sur les déplacements nous permettent de dresser une typologie, sans doute non exhaustive des effets de la fermeture. Notre but est de synthétiser, schématiser, pour rendre plus accessible des phénomènes parfois complexes. Parler indistinctement d'impact de la fermeture résidentielle est un constat selon nous insuffisant. D'une part car l'approche chiffrée montre qu'il ne se vérifie pas toujours, d'autre part car certains effets sont parfois inattendus. Nous avons ainsi distingué 11 effets récurrents, susceptibles d'être schématisés.

1.1 Effet de surimposition / effet de coupure

Cet effet est à la fois le plus évident et le premier considéré dans notre approche des impacts. On distingue généralement les voies en fonction de leur caractère « traversant » ou « enclavé » (cf. chap. 7, 3). Une impasse n'a pas le même rôle fonctionnel qu'une voie de liaison. Ainsi, lorsque la fermeture touche des voies enclavées, on parle d'effet de « surimposition » et dans le cas de voies traversantes, d'effet de « coupure ». Le cumul de la fermeture et d'une situation d'enclavement a fait l'objet de nombreux développements sur le terrain francilien (LOUDIER-MALGOUYRES et *al*., 2010)

Figure 11 Schéma de l'effet de surimposition / coupure

1.2 Effet relatif

Dès lors que la fermeture n'est pas un effet surimposé à une situation d'enclavement, l'impact de la fermeture est forcément relatif à la forme du plan de voirie. La fermeture d'un segment sur un réseau riche et maillé a généralement moins de conséquences que sur un autre, moins complet. Dans le schéma ci-dessous on observe qu'une seule fermeture génère les mêmes effets en matière de report de déplacements dans un réseau moyennement maillé (représentation droite) que trois dans un réseau très maillé (représentation gauche). Ces chiffres ne sont naturellement qu'un ordre d'idée mais on comprend bien cette notion de contexte.

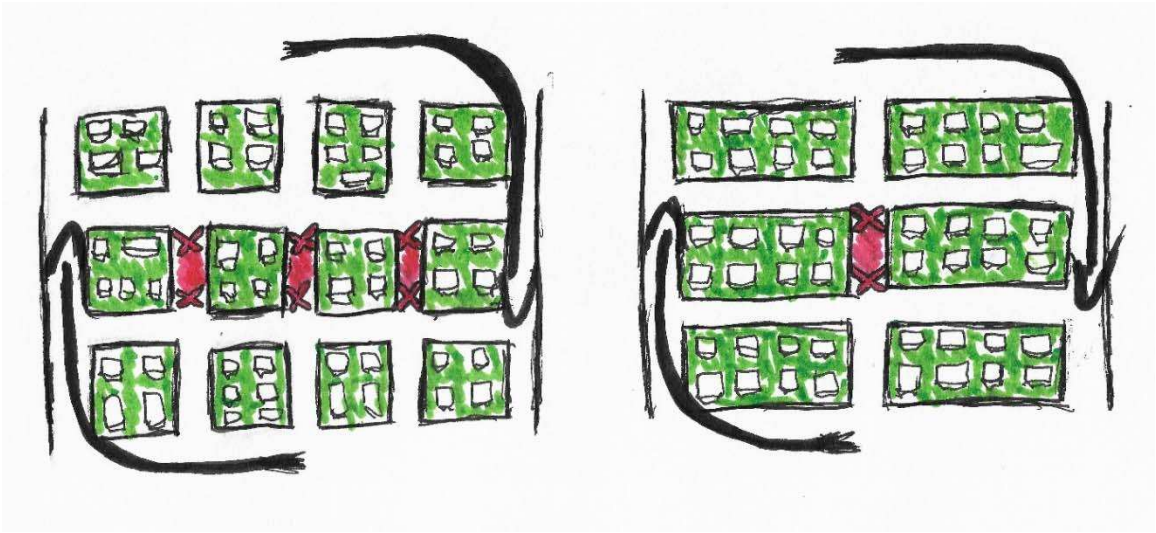


Figure 12 Schéma de l'effet relatif

1.3 Effet de durcissement

Un autre effet ressortant clairement de la comparaison entre les relevés 2010 et de 2014 est le « durcissement » temporel de certains accès. Il existe divers niveaux de « perméabilité » (cf. chap. 7, 2.1) : étanchéité totale, passage permis aux piétons, passage de jour… parfois, les associations de propriétaires estiment que le dispositif n'est pas assez restrictif. Des voies traversables par les piétons peuvent sans préavis leur être fermées.

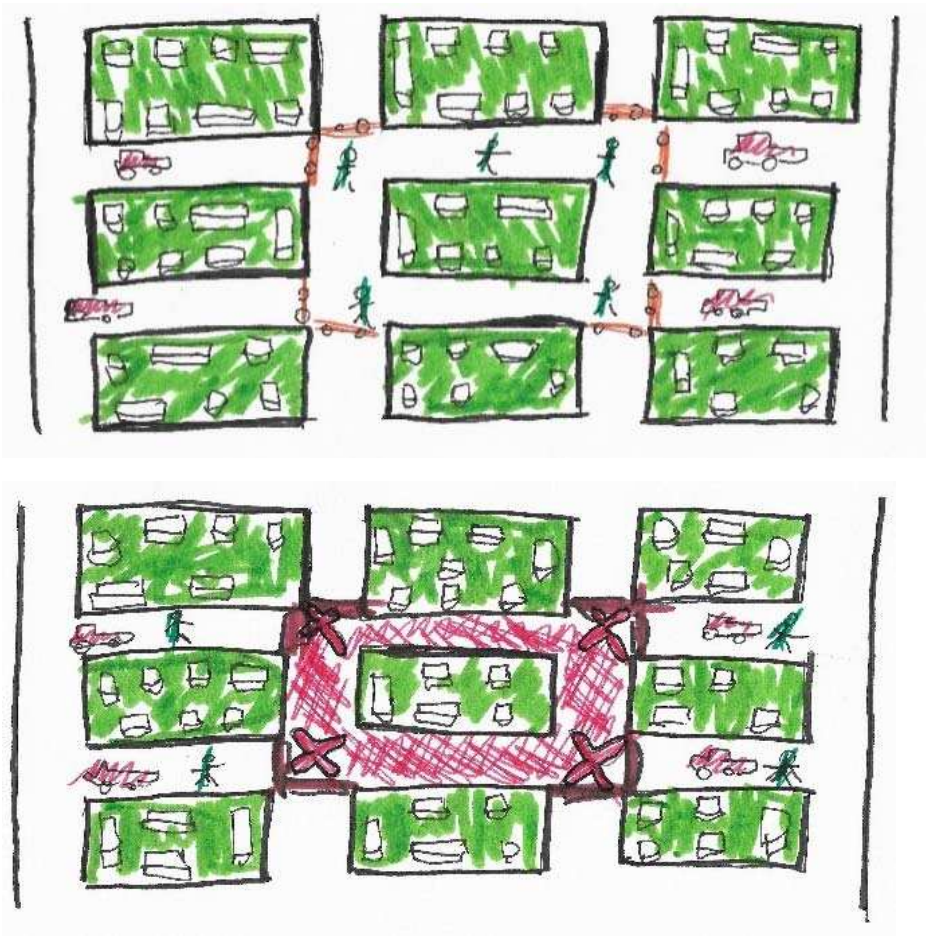


Figure 13 Schéma de l'effet de durcissement

1.4 Effet d'avantage comparatif

Paradoxalement, la fermeture résidentielle, lorsqu'elle n'est pas totalement étanche, peut « redonner l'avantage au piéton » (GENRE-GRANDPIERRE, 2001) dans les déplacements d'échelle locale. D'un point de vue fonctionnel, une voie fermée aux véhicules mais empruntable par les piétons constitue un raccourci pour ces derniers tandis que les premiers subiront un chemin nécessairement plus long. Ensuite, la suppression de l'ouverture à la circulation publique tend à en « apaiser » l'usage. L'avantage est donc à la fois métrique mais aussi qualitatif. C'est d'ailleurs la stratégie suivie dans les politiques de piétonnisation, à ceci près que l'espace dans ce cas est public et son ouverture non susceptible d'être révoquée sur simple avis d'une assemblée syndicale.

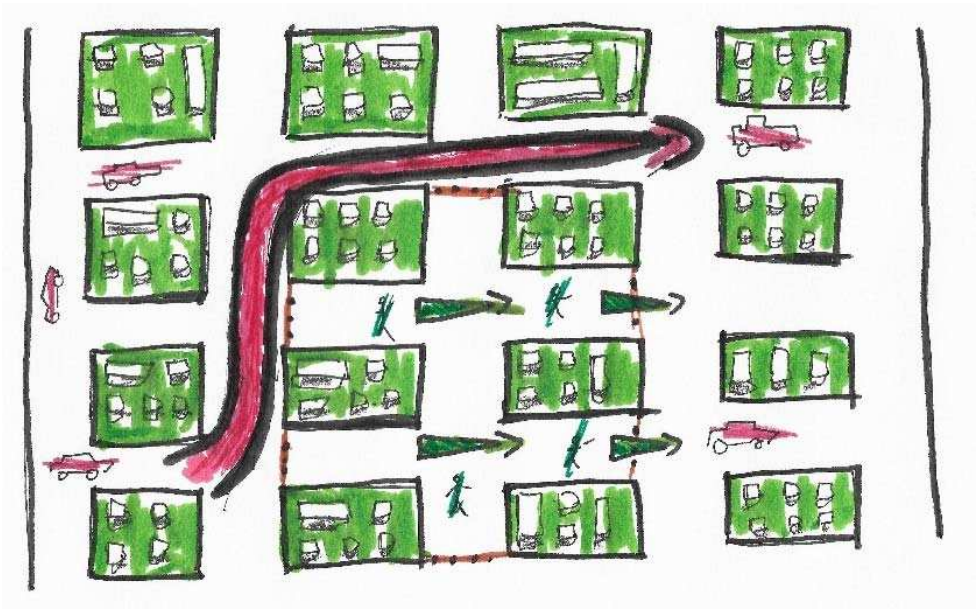


Figure 14 Schéma de l'effet d'avantage comparatif

1.5 Effet de relégation

En coupant des axes secondaires, parfois à l'écart du trafic et donc plus facilement praticables par les piétons, la fermeture résidentielle rejette souvent ces derniers sur des voies fortement empruntées. Le surtrafic joue un rôle répulsif dans la perception des déplacements piétons (ALFONZO, 2005, METHA, 2008). Les effets négatifs de la circulation se cumulent parfois avec la déficience des aménagements piétons. Il est fréquent à Marseille d'observer des trottoirs étroits, encombrés d'obstacles, parfois même absents… Le caractère « hostile » de certains environnements est d'autant plus tangible en fonction des situations personnelles. Une personne âgée, handicapée, un adulte accompagnant un enfant… sont des publics différents, très sensibles à ces difficultés. On peut dans ce cas parler de « rugosité » (BAVOUX et *al*., 2005) de la voie aux usages piétons. Les aménagements irréguliers autant que la perception d'un espace réfractaire au piéton sont autant d'éléments offrant une résistance à l'usage de la marche en ville.

Figure 15 Schéma de l'effet de relégation

1.6 L'effet de verrou

Cet effet à lui seul justifie l'approche des impacts par le linéaire de voirie plutôt que par la surface des résidences. On pourrait considérer que plus l'ensemble résidentiel est vaste, plus les effets socio-spatiaux seront conséquents. Cette hypothèse se vérifie parfois mais pas toujours. Il est tout aussi fréquent que des petits ensembles ou de simples obstacles, positionnés à des endroits clé, jouent le rôle de « verrou ». Il est donc important, pour bien mesurer les conséquences de la fermeture de considérer la forme des voies encloses (enclavées, traversantes…) et le niveau de perméabilité considéré (étanche, laisse passer les piétons, les deux-roues…). Ces effets sont très visibles dans des secteurs où la trame présente un profil incomplet (hiérarchisé, « vulnérable »…), où la moindre fermeture de voie traversante a des effets décuplés.

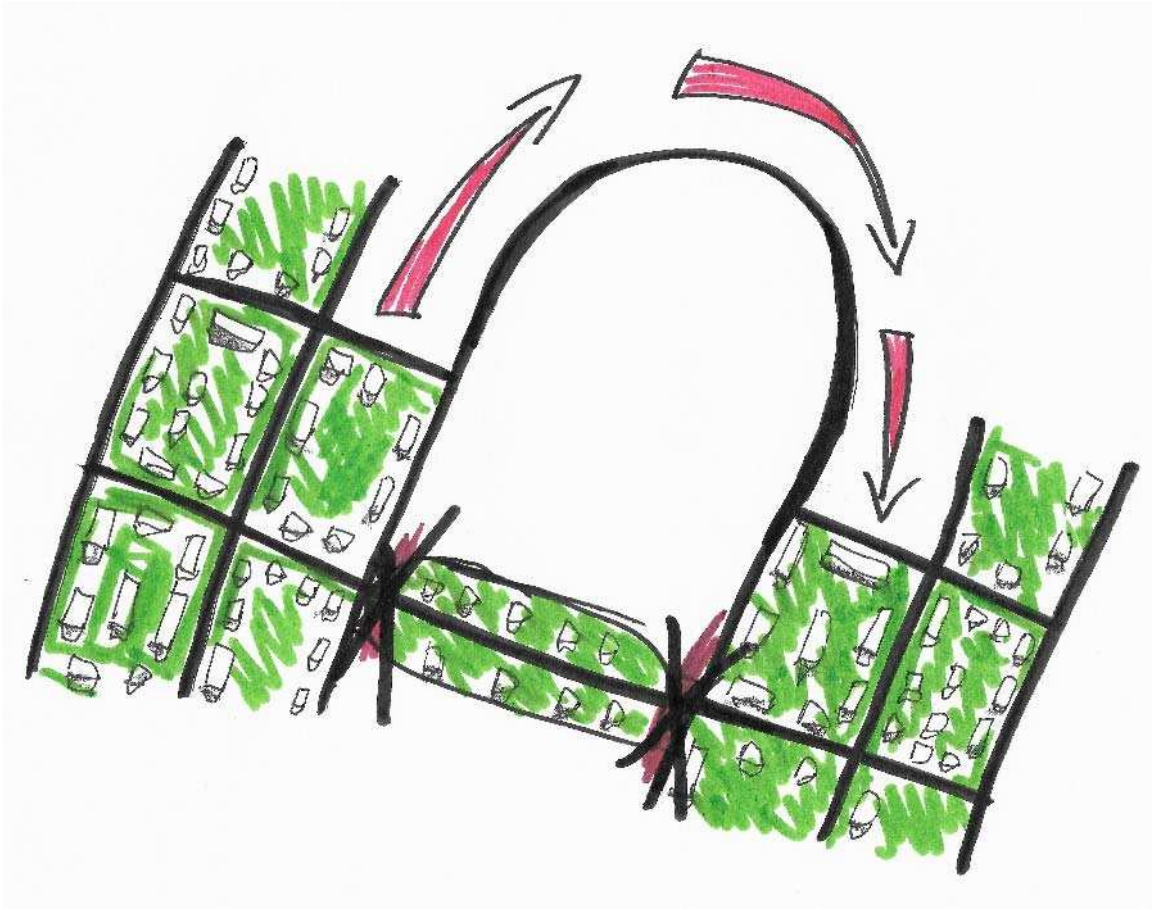


Figure 16 Schéma de l'effet de verrou

1.7 L'effet de barrière

Assez proche du précédent, « l'effet de barrière » désigne une vaste résidence ou un ensemble jointif (agrégat) fermant une série de voies. La différence entre le « verrou » et la « barrière » en fonction de critères d'échelle peut sembler floue puisqu'aucun seuil n'est défini. La distinction est pourtant assez nette dans la réalité. Il est fréquent que des ensembles résidentiels forment un obstacle continu, une coupure, forçant les usagers extérieurs à d'importants contournements. Cette situation est commune dans des périmètres de frange. Les résidences ou agrégats rendent alors difficile l'accès à certaines aménités urbaines, environnementales (parc des Calanques, littoral…). (Cf. chap. 1, 2.6.5).

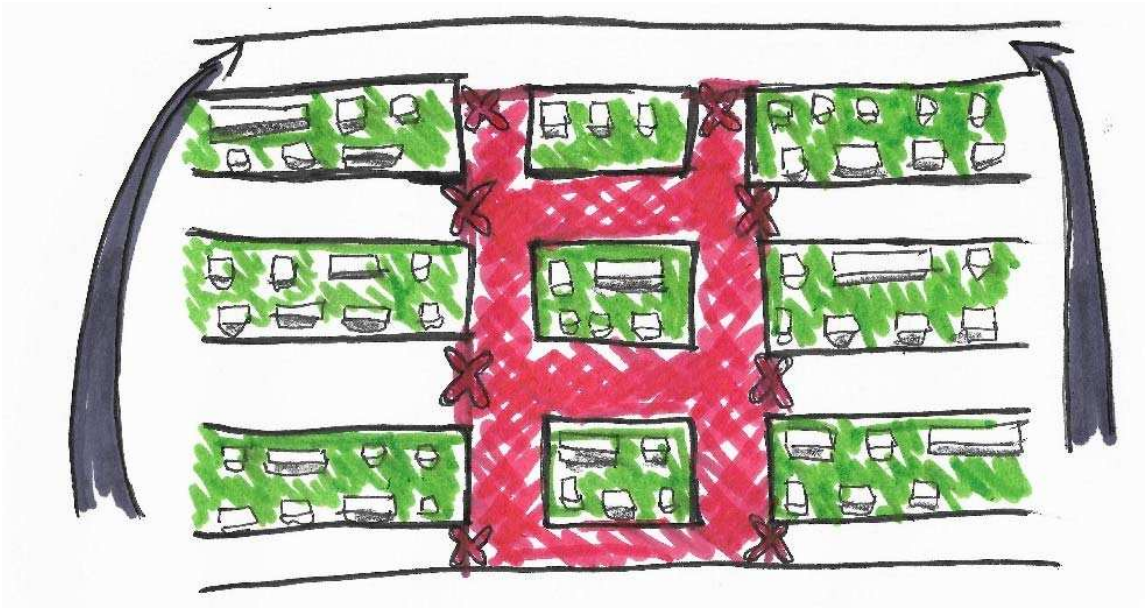


Figure 17 Schéma de l'effet de barrière

1.8 L'effet de « dénudage » et de « tunnel »

Cet effet se distingue en deux temps, le second étant la conséquence du premier. Dans la plupart des plans de voirie, une voie primaire (un grand boulevard par exemple) irrigue un territoire par le réseau de voies secondaires et tertiaires qui se connectent sur lui. La fermeture touchant surtout des voies secondaires ou tertiaires (cf. chap. 7, 5), on observe un effet de « dénudage » de certains grands axes. Les voies perpendiculaires disparaissent, ne laissant que le tracé principal. Cette situation générant une importante recomposition du plan de voirie produit à son tour un « effet tunnel » sur les déplacements. Les flux de voitures, d'individus… au lieu de se diffuser en fonction des voies perpendiculaires, parcourent davantage l'axe principal. Cette situation accentue le surtrafic et conduit à des allongements gênant les modes actifs. Le cas du boulevard Michelet dans les quartiers sud est l'exemple le plus abouti de ce double effet.

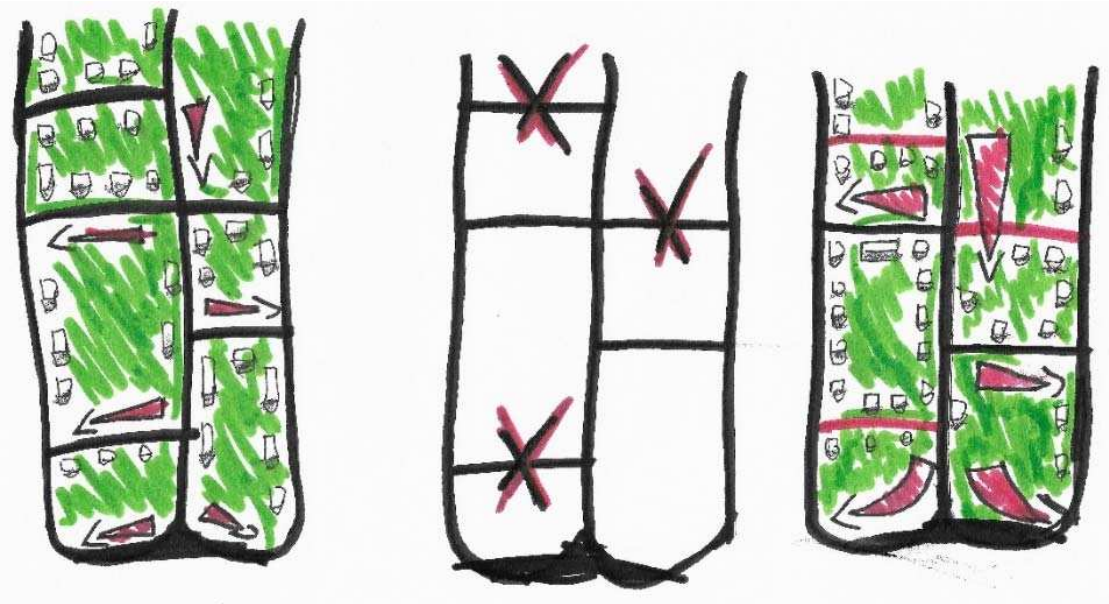


Figure 18 Schéma de l'effet de dénudage / tunnel

1.9 L'effet à distance

La pratique d'une rue se fait en fonction de ses caractéristiques fonctionnelles, une impasse ne sera ainsi pas empruntée de la même manière qu'une voie traversante. Nous le verrons, mais la fermeture résidentielle impose une recomposition dynamique de la trame viaire. Concrètement, si le débouché d'une voie traversante est fermé, celle-ci devient *de facto* une impasse. Le trafic est généralement rejeté sur les itinéraires continus restés ouverts. Les effets de la fermeture sont donc à considérer au-delà des strictes limites des ensembles clos. Nos traitements, notamment ceux sur la centralité intermédiaire prouvent de façon chiffrée la chute de la valeur relationnelle de ces voies en-dehors des résidences fermées et pourtant devenues des enclaves.

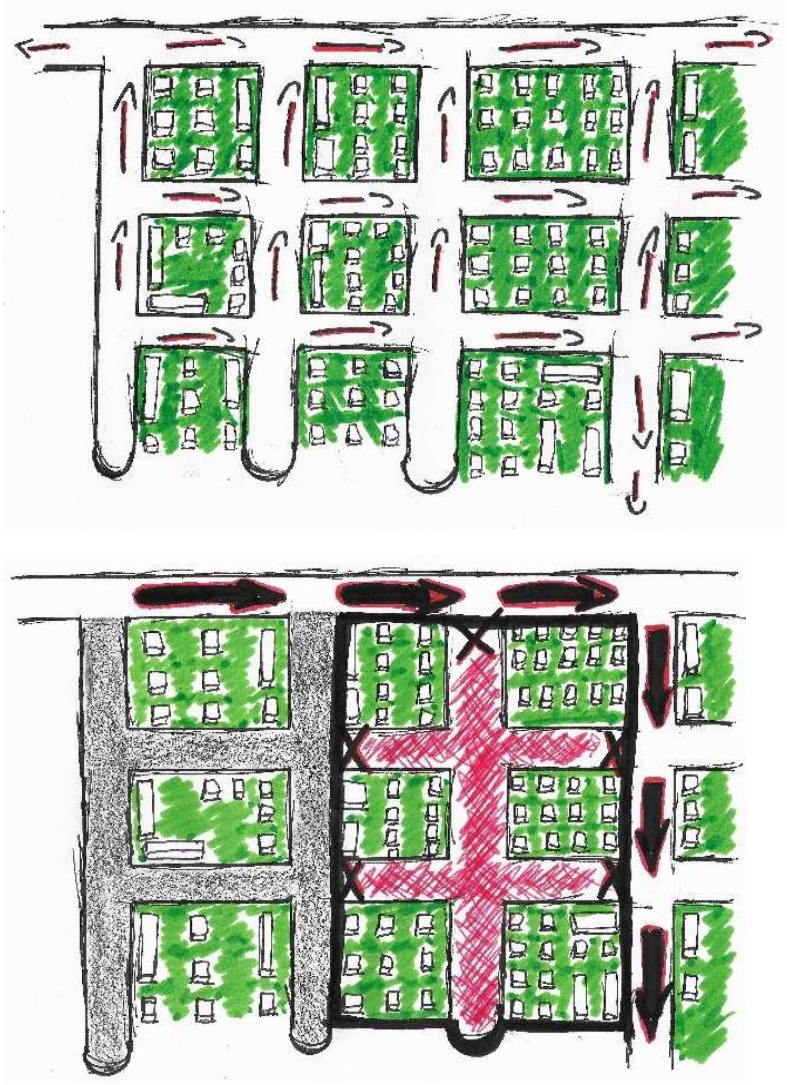


Figure 19 Schéma de l'effet à distance

1.10 Les effets emboîtés

La fermeture résidentielle étant particulièrement présente dans certains secteurs, il est fréquent que plusieurs ensembles ferment des séries de rues voisines. Chaque résidence est le plus souvent étanche et ne laisse aucun passage aux usagers extérieurs, y compris ceux d'autres résidences fermées, même si elles sont mitoyennes. Les habitants d'un ensemble peuvent donc gêner les mobilités provenant d'un point donné et être eux-mêmes gênés par une autre résidence. Ce cas a fait l'objet d'illustrations chiffrées et cartographiées (1.1.1.a). De façon plus qualitative, l'étude de 2010 (DORIER et *al*., 2010) avait évoqué la « guerre des portillons » que s'imposaient parfois des résidences voisines. Soulignons ainsi que votre fermeture ne vous prémunit pas de celle des voisins. Cet effet est très visible dans les secteurs où la fermeture résidentielle est dense, notamment dans le cas d'agrégats.

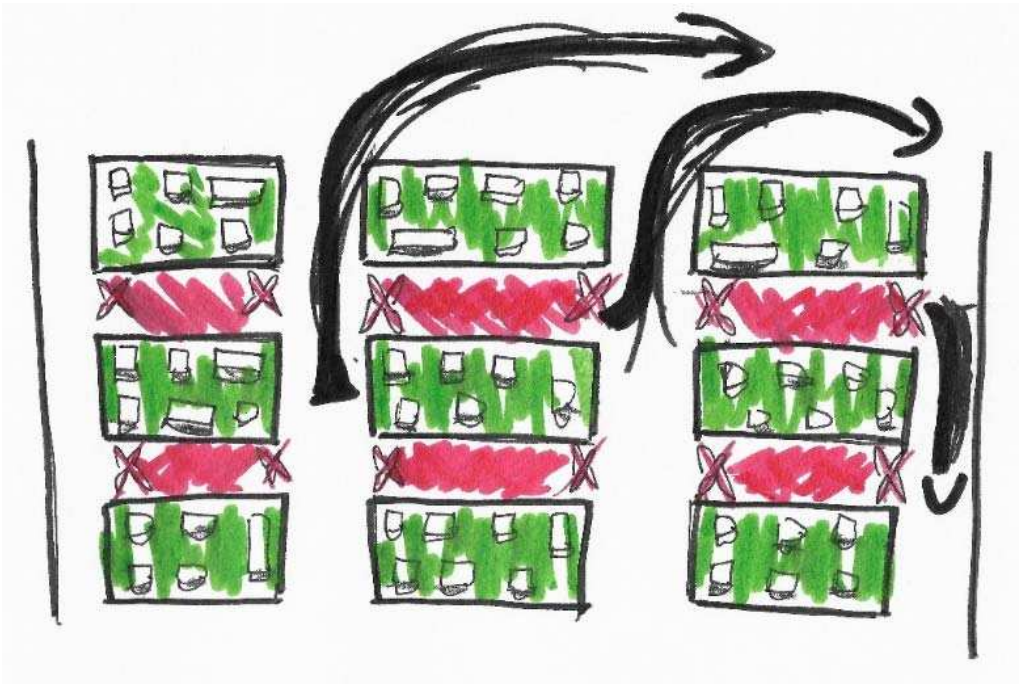


Figure 20 Schéma des effets emboîtés

1.11 L'effet de thrombose

Cet effet désigne les conséquences d'une hausse de trafic sur un territoire dont la desserte ne s'améliorerait pas. Lorsqu'elle conduit à la disparition de certains liens, la fermeture engendre un effet de report des circulations. Les voies non recalibrées accueillent un sur-trafic, ce qui produit à certaines heures de la journée, un blocage total. La fermeture joue un rôle ponctuellement décisif mais cet effet de « thrombose » s'explique par divers autres facteurs. La reprise démographique et l'importante hausse dans la production de logements depuis le début des années 2000 associée à la faiblesse de la politique de voirie (chantier de la L2 encore en cours, après l'accumulation de longs retards… rareté de la production publique de voies de liaison…) génèrent une pression supplémentaire sur l'armature viaire. On peut d'ailleurs rajouter à cette problématique la question de la qualité des aménagements. Certains quartiers ont connu une densification importante au cours des vingt dernières années mais sans évolution notable de la structure des voies. Des traverses rurales, où les croisements sont difficiles, ont vu se multiplier les passages de voiture. Au-delà du simple « effet » mis en lumière ici, la problématique très large de l'articulation desserte / densification de l'habitat a été abordée largement plus en amont (cf. chap., 6, 4)

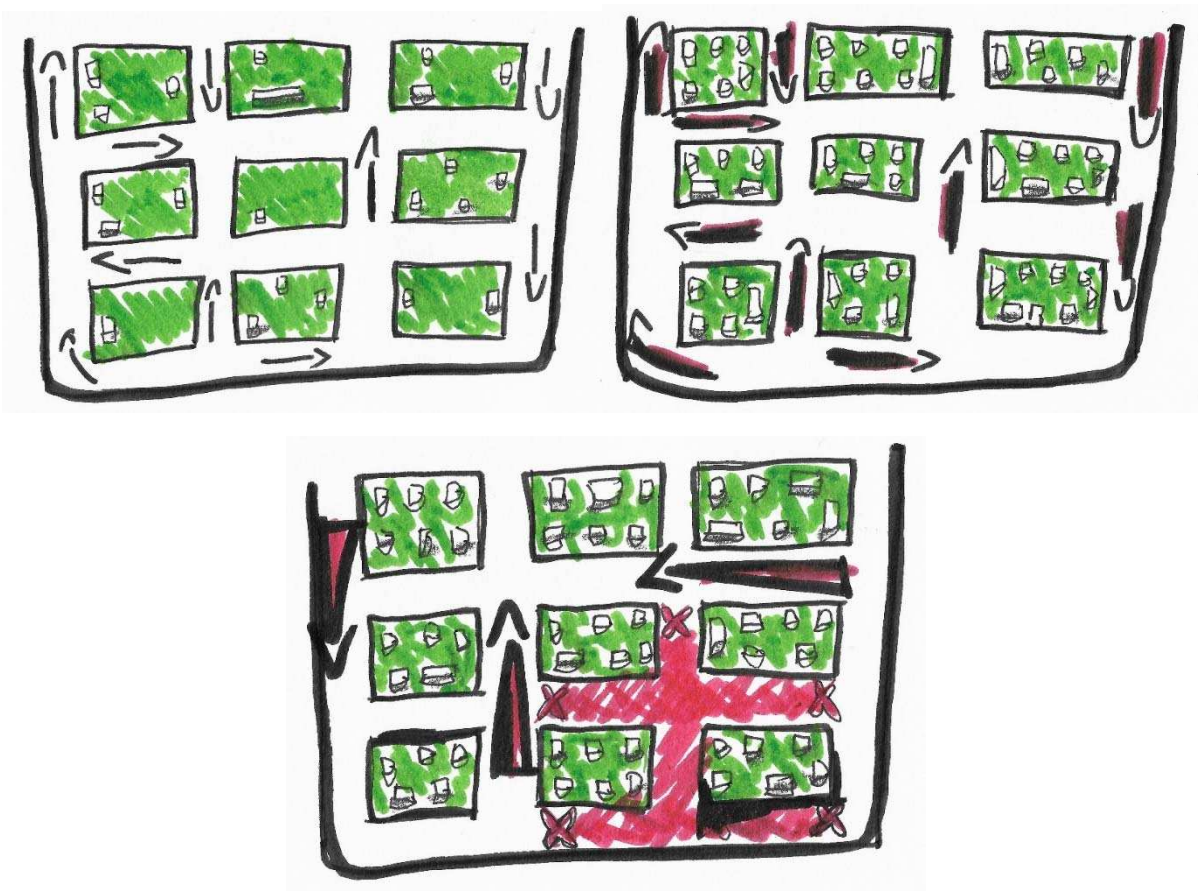


Figure 21 Schéma de l'effet de thrombose

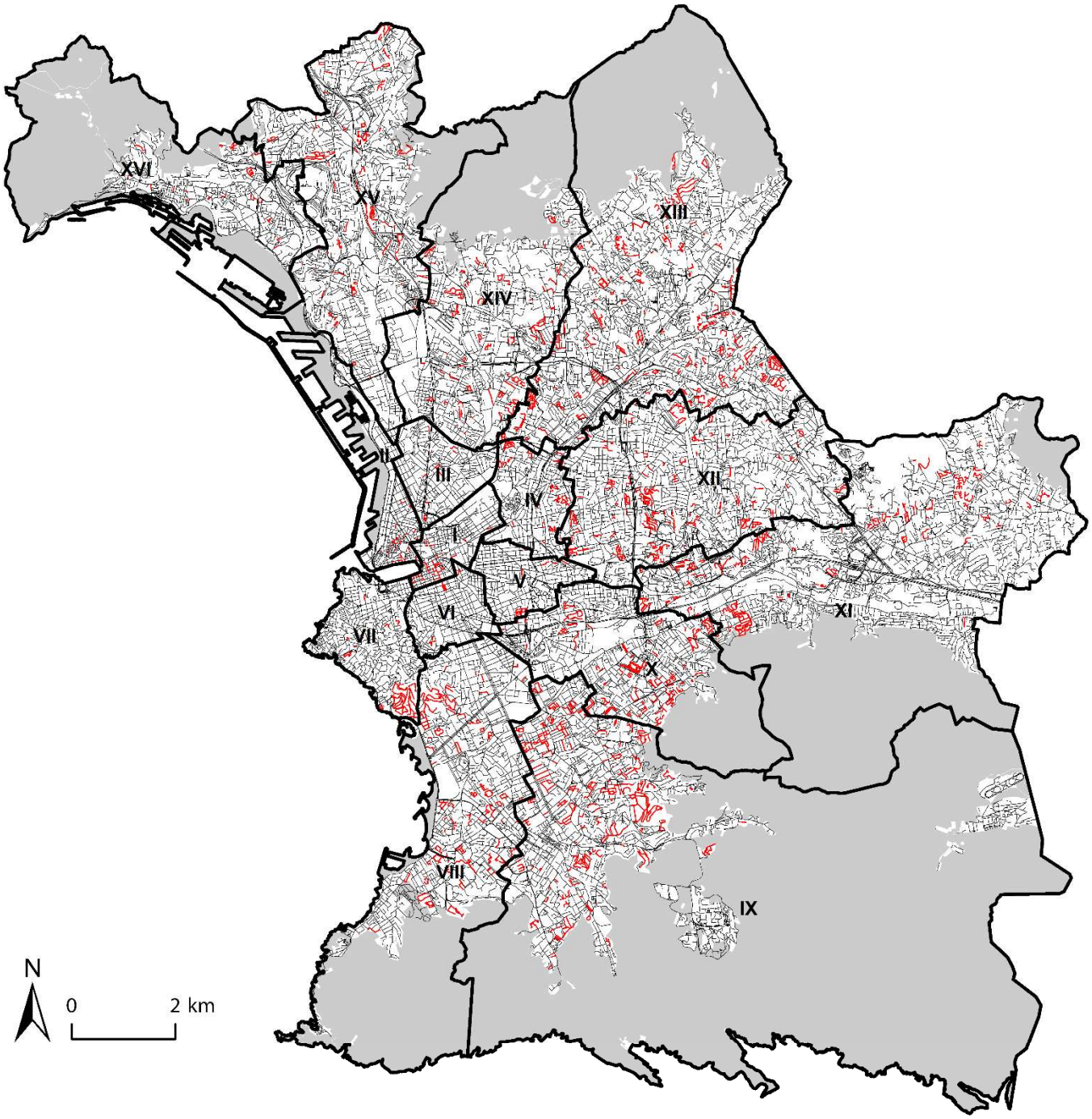
2. Fermeture résidentielle et trame viaire

Le linéaire de voirie compris dans le périmètre d'une résidence fermée ou touché par un des quelques 389 obstacles répertoriés en 2014 s'élève à près de 13,2%[674] du total communal. L'importance des chiffres nous fait évoquer une trame « décimée », plus du dixième de la voirie communale est en effet concerné par la fermeture résidentielle. Avant d'observer les différences entre quartiers, soulignons certains éléments issus du croisement avec la base des résidences fermées.

Alors que les ensembles fermés à la construction (*ex ante*) représentent près de 45% du total des résidences fermées à Marseille, elles ne contiennent que 30% du total de la voirie fermée. Inversement, les ensembles fermés après construction comprennent 70% de la voirie fermée. Cette différence s'explique par la taille moyenne plus grande des ensembles fermés *a posteriori*[675] mais pas seulement. Les résidences (récentes) où la fermeture est planifiée dès l'origine sont aussi prévues avec un minimum de linéaire. Les ensembles ne sont plus conçus comme des « morceaux de ville » maillés mais davantage comme des enclaves insérées dans le tissu urbain. Les voies, surtout, si elles sont privées ne sont plus supposées jouer un rôle dans le fonctionnement du quartier, ce qui est une évolution sensible de ces vingt, trente dernières années que l'on retrouve ailleurs en France et dans le monde (LE GOIX, 2009).

[674] Environ 379 km de long pour un total de 2874 km de linéaire sur la commune de Marseille
[675] En moyenne 0,9 ha pour les ensembles fermés à la construction contre 1,2 pour les ensembles fermés *a posteriori*

Voies touchées par la fermeture résidentielle à Marseille en 2014



Voies touchées ERF* / obstacle

- Non
- Oui

Données de cadrage

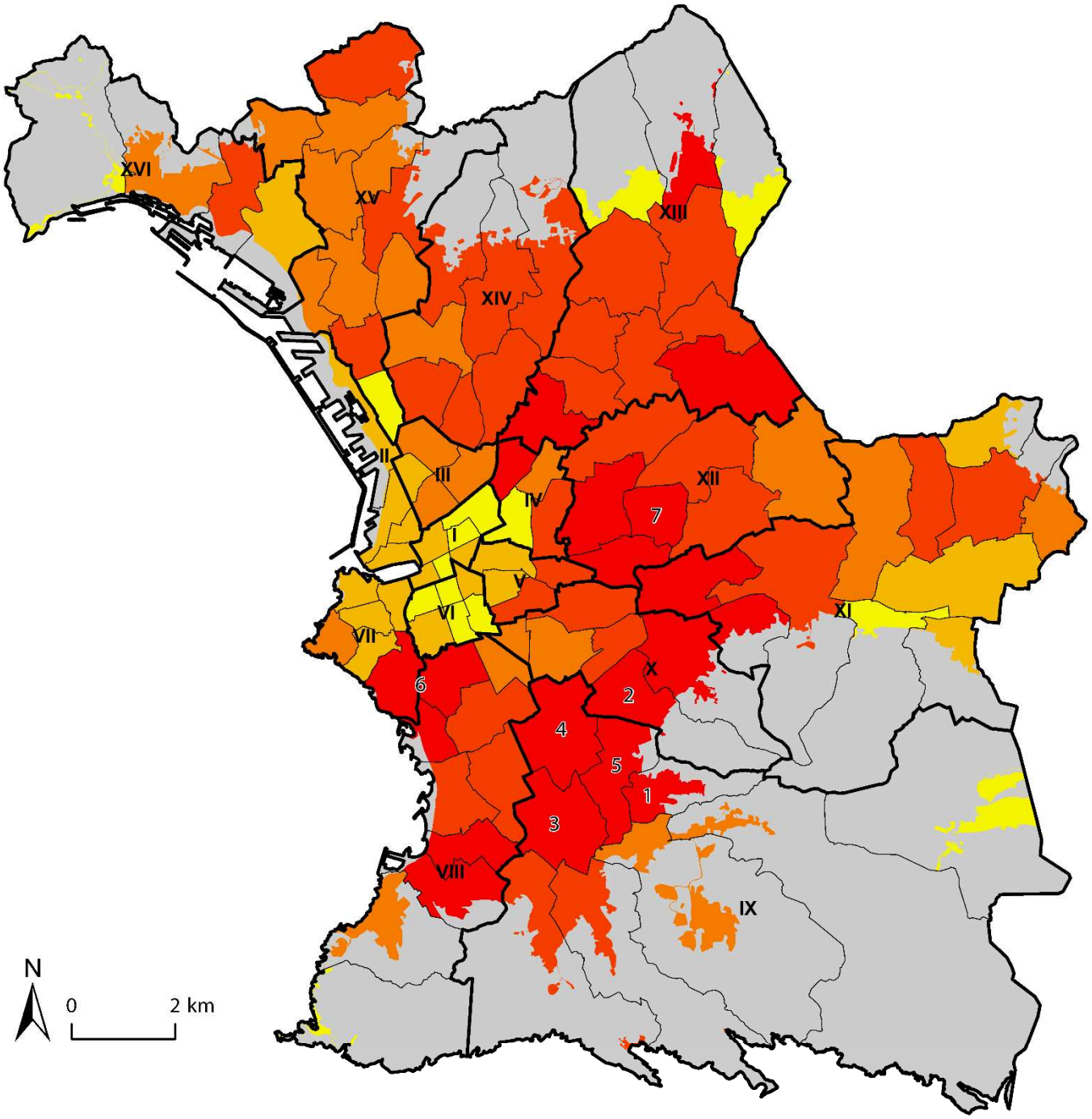
- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti

* Ensemble Résidentiel Fermé

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 120 Voies touchées par la fermeture résidentielle à Marseille en 2014

Porportion de voies touchées par les ERF* / obstacles par quartier à Marseille en 2014



Part de voies touchées (ERF + obstacles)

% du total de voirie du quartier

- 0 - 1,3
- 1,4 - 3,9
- 4,0 - 9,3
- 9,4 - 20,4
- 20,5 - 43,1

Données de cadrage

- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti

* Ensembles Résidentiels Fermés

Moyenne: 13,2
Médiane: 8,9
Ecart-type: 9,9

Méthode de discrétisation: progression géométrique

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 121 Proportion de voies touchées par les ERF / obstacles à Marseille en 2014

Tout comme pour les chiffres sur l'occupation de l'espace urbanisé, d'ailleurs très proches[676], cette proportion de 13,2% cache des situations très diverses à l'échelle des quartiers. Les valeurs les plus élevées se trouvent dans les périmètres de frange de la partie sud de la ville (la Panouse : 43% : note n°1 carte 121, St Tronc : 41% : 2) où la densité de voirie est d'ailleurs plus faible qu'ailleurs à cause de leur positionnement de frange (contact avec le massif des Calanques). L'ensemble des quartiers sud est fortement touché. Dans le 9ème arrondissement, les proportions oscillent autour des 20%, dépassant même 30% pour 3 quartiers (Mazargues : 3, Sainte-Marguerite : 4, la Cabot : 5, la Panouse : 1). De telles proportions posent question alors que des projets de TC « premium » sont formulés (extension sud du Tramway) ou déjà en service (BHNS ligne B1). La question de l'accès aux arrêts est, nous le verrons, une vraie problématique (cf. chap. 8, 1.2.2). D'autres périmètres sont affectés de manière toute aussi intense, c'est le cas de la colline Périer (6) où l'importance du linéaire occupé s'explique par la présence de grandes propriétés d'un seul tenant.

Dans la continuité géographique du sud, l'est (du 10ème au 12ème arrondissement) est particulièrement concerné, notamment dans les quartiers au contact de la seconde et de la troisième couronne d'urbanisation avec quelques points « durs » tels que le quartier de la Fourragère (7) dans le 12ème arr. où la proportion du linéaire occupée dépasse les 34%. Soulignons que cette partie de la seconde couronne à laquelle on peut ajouter le sud (8ème et 9ème arrondissements notamment) fait désormais l'objet d'une intense réflexion publique. Si elle a constitué à partir du second tiers du 20ème siècle un front d'urbanisation particulièrement intense, cette zone est aujourd'hui dans une position « intermédiaire » entre le centre et la grande périphérie. Elle représente donc un fort enjeu en matière de densification et d'extension des lignes de transport en commun (tramway, BHNS, métro…), totalement antinomique avec la forte présence de voies fermées.

Si les chiffres sont plus imposants au sud et à l'est qu'au nord, certains territoires s'y démarquent tels que le 13ème arrondissement, qui connaît depuis plusieurs années une intense dynamique de fermeture, les chiffres tendent toutefois à décroître à mesure que l'on se dirige vers le littoral (14ème, 15ème et 16ème arrondissements). Soulignons enfin la situation de l'hypercentre dont on aura remarqué des proportions certes faibles mais pas nulles. Ce sont pour les 1er et 2ème arrondissements des obstacles posés à l'initiative des pouvoirs publics pour piétonniser des voies. Pour les autres (du 3ème au 6ème) il s'agit d'ensembles résidentiels fermés très ponctuels. Bien que cette question soit traitée ultérieurement, soulignons que ces quelques résidences s'insèrent dans des quartiers pour la plupart très maillés et donc moins « vulnérables » que certaines zones plus périphériques (cf. chap. 7, 6).

[676] 13% du total de l'espace urbanisé occupé par les ERF

2.1 Fermeture résidentielle et perméabilité des voies

Avant de reporter l'information sur les voies, nous avons défini plusieurs niveaux de perméabilité à partir des accès (piétons et véhicules) relevés. De ce classement découle l'information reportée sur les voies mais la donnée de base reste pour nous les accès.

2.1.1 Perméabilité des accès piéton

Nous avons défini 5 niveaux de perméabilité pour les accès piéton en fonction du type physique des accès mais aussi de leurs modalités d'ouverture/fermeture allant du plus au moins perméable.

Niveau de perméabilité	Type d'installation	Remarques
Niveau 1	Portillons, sans équipement	Généralement portillons bloqués en position ouverte ou emplacements sans équipement
Niveau 2	Chicanes, plots	Chicanes ou plots destinés à gêner les deux-roues, affecte aussi souvent le passage des poussettes, fauteuils roulants… les piétons peuvent emprunter ces accès
Niveau 3	Portillons	Accès laissés ouverts de façon visible à des heures définies (du matin à 18-19h)
Niveau 4	Portillons	Portillons fermés de façon visible mais non verrouillés. Théoriquement traversables mais les riverains n'en ont pas toujours conscience
Niveau 5	Portillons	Fermeture étanche, empêche tout passage

Figure 22 Niveaux de perméabilité des accès piétons

Planche 36 Les différents niveaux d'accès (piétons) des ERF

Photo 36-1 barrière amovible (perméable piétons) résidence horizons clairs (7ème arr.)
Photo 36-2 Chicane (perméable piéton, anti deux roues) Parc Dessuard (11ème arr.)
Photo 36-3 Portail laissé ouvert, Résidence des Cyprès (13ème arr.)
Photo 36-4 portillon non verrouillé, Les Antémis (11ème arr.)
Photo 36-5 Portillon verrouillé, Résidence le Saint-Julien (12ème arr.)
Photo 36-6, portail verrouillé, Clos des treilles (8ème arr.)
Photos : LPED

Nous avons estimé qu'un accès de type chicane ou plots (niveau 2), était moins restrictif qu'un accès ouvert seulement de jour, car verrouillés le plus souvent à partir de 18 ou 19h, ils empêchent alors tout passage. Plus restrictifs encore, les accès fermés non verrouillé ont toutes les apparences d'un accès fermé. La pratique de terrain a montré que même des passants réguliers du quartier n'étaient pas toujours au courant de cette possibilité de passage. En conséquence l'effet est souvent proche de celui d'une fermeture « réelle ». Le dernier niveau est bien sûr celui des portillons verrouillés.

2.1.2 Perméabilité des accès véhicule

Planche 37 Les différents niveaux d'accès (véhicule) des ERF

Photo 37-1 Portail laissé ouvert (cassé), Résidence Vert Bois (14ème arr.)
Photo 37-2 barrière levante, Parc des Butris (11ème arr.)
Photo 37-3 Plots amovibles, le Burel (4ème arr.)
Photo 37-4 Portail ouvert de jour, la Rouvière (9ème arr.)
Photo 37-5 Portail fermé, les bastides de Manon (11ème arr.)
Photo 37-6 Portail fermé, le hameau Saint-Cyr (11ème arr.)
Photos : LPED

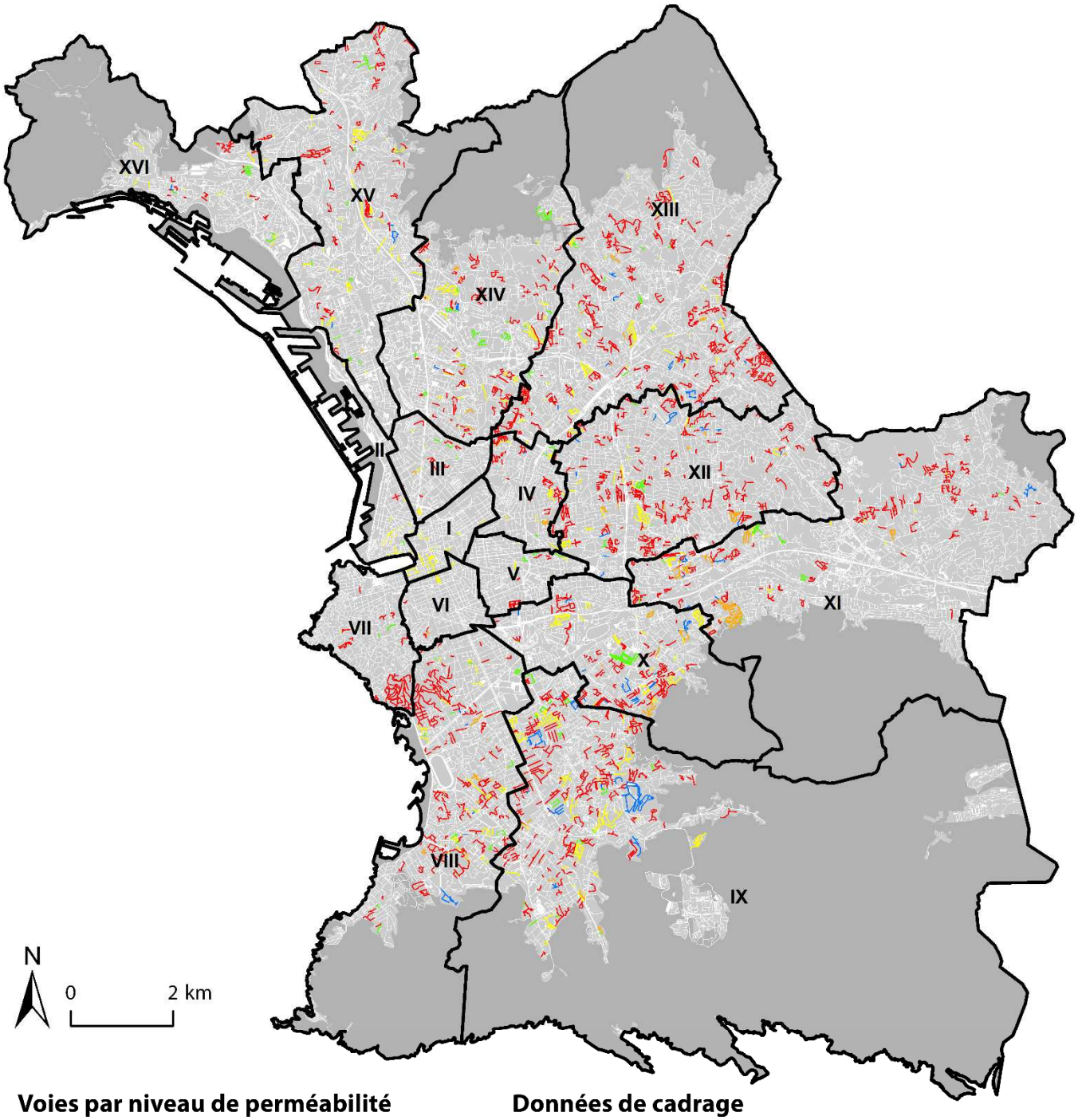
Les options étant plus restreintes pour les accès véhicule, nous avons ici distingué non pas 5 mais 3 niveaux de perméabilité.

- Le niveau 1 qui renvoie à des installations laissées volontairement ouvertes ou durablement cassées
- Le niveau 2 comporte les installations ouvertes seulement de jour (souvent à cause de la présence de commerces)
- Le niveau 3 désigne les portails, grilles, barrières, fermés de façon continue pour les véhicules et deux roues motorisés

2.1.3 Niveaux de perméabilité des voies

Les voies comprises dans le périmètre d'un ERF ou touchées par un obstacle ont été classées par niveau de perméabilité. La méthodologie de référencement des voies à partir des valeurs de perméabilité est détaillé en annexe (II.1.3.6). Nous avons conservé le même gradient que pour les accès, à 5 niveaux pour les piétons et à 3 pour les véhicules.

Perméabilité des voies à Marseille en 2014
Gradient piéton



Voies par niveau de perméabilité

Gradient piéton*

- Hors ERF / obstacle
- Ouvert
- Fermé véhicules + 2 roues / ouvert piétons
- Fermé nuit ouvert jour
- Fermé non verrouillé
- Fermé étanche

Données de cadrage

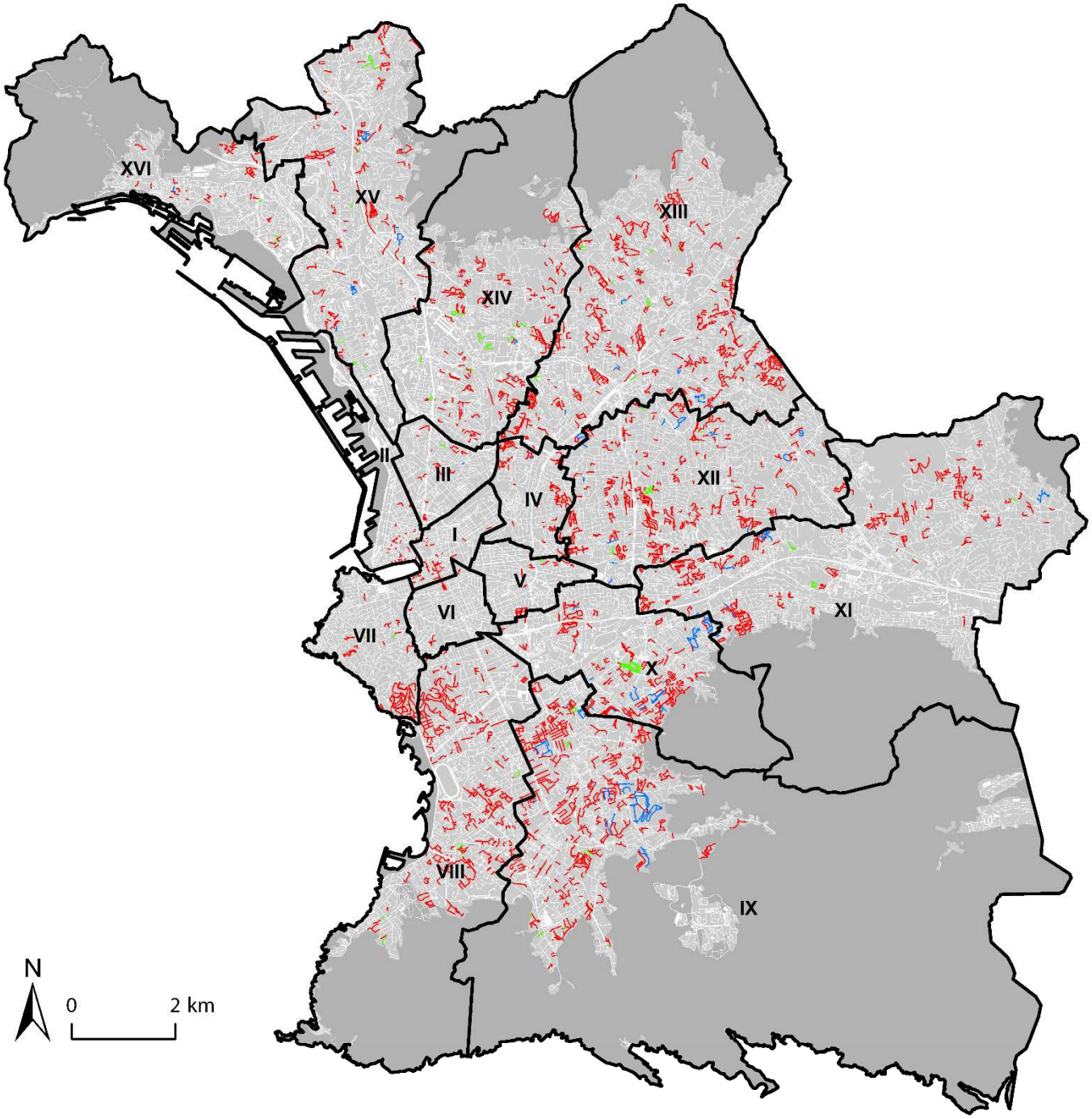
- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti

* Concerne toutes les voies touchées par la fermeture résidentielle ou les obstacles

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 122 Perméabilité des voies à Marseille en 2014 – gradient piéton

Perméabilité des voies à Marseille en 2014
Gradient véhicule



Voies par niveau de perméabilité

Gradient véhicule*

- Hors ERF / Obstacle
- Ouvert
- Fermé nuit ouvert jour
- Fermé étanche

Données de cadrage

- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti

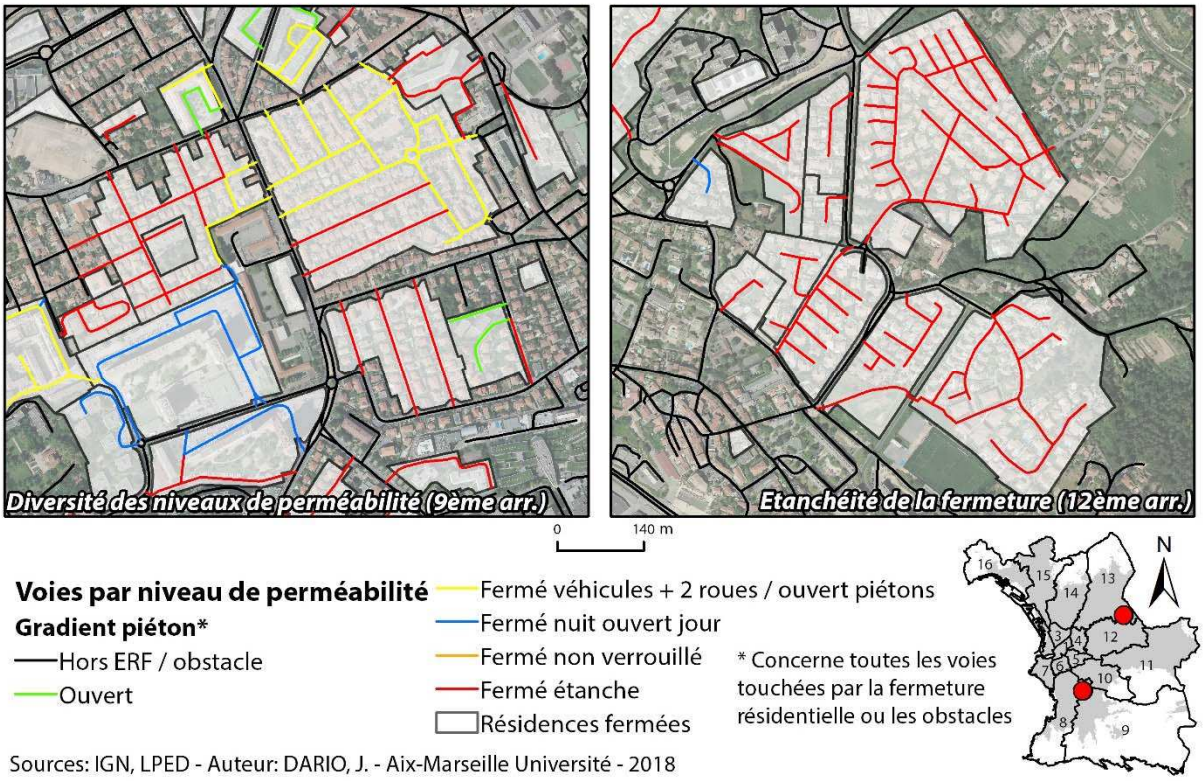
* Concerne toutes les voies touchées par la fermeture résidentielle ou les obstacles

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 123 Perméabilité des voies à Marseille en 2014 – gradient véhicule

L'observation de terrain systématisée a rendu possible ce classement détaillé mais il peut être simplifié, notamment pour le gradient piéton en distinguant deux catégories : les voies où la fermeture est restrictive (addition des niveaux 4 et 5) et celles où le piéton est admis, au moins en journée (niveau 1, 2 et 3). Parmi les voies touchées par la fermeture résidentielle ou les obstacles, 70% sont considérées comme restrictives pour les piétons, ce qui laisse un petit tiers de cas où la fermeture n'est pas si étanche. Il est difficile de déterminer si certains quartiers sont plus « fermés » que d'autres[677], on peut toutefois noter des différences entre des secteurs plus ou moins étanches.

Diversité des niveaux de fermeture selon les secteurs



Carte 124 Diversité des niveaux de fermeture selon les secteurs

[677] La comparaison des chiffres sur l'étanchéité de la fermeture ne prend sens qu'entre quartiers ayant une proportion similaire de voies touchées.

Planche 38 Une étanchéité de la fermeture différente en fonction des secteurs ? (Urbanisation récente et ancienne)

Photo 38-1 Portail étanche, Campagne Marie-Jeanne, (12ème arr.)
Photo 38-2 Grille étanche, lotissement Coin Joli, (9ème arr.)
Photo 38-3 Portail étanche, Parc des Olives, (12ème arr.)
Photo 38-4 Barrière anti-véhicule (perméable aux piétons), lotissement Leï Roure, (9ème arr.)
Photo 38-5 Portillon étanche, domaine de l'oliveraie, (12ème arr.)
Photo 38-6 Portillon avec chicanes, Nouveau Parc Sévigné, (9ème arr.)
Photos : LPED

On observe des « paysages » de la fermeture distincts en fonction des périmètres. Sur ce point, la temporalité de la fermeture est relativement signifiante. Les voies présentes à l'intérieur d'un ensemble fermé à la construction sont à 84,1% étanches contre 69,8% pour les ensembles fermés *a posteriori*. Clairement, les voies des ensembles fermés à la construction ont des niveaux de perméabilité plus restrictifs. Dans les ensembles où la fermeture est planifiée dès l'origine, la fermeture étanche fait partie d'une stratégie des promoteurs pour vendre l'ensemble comme un produit sécurisé (DORIER et *al.*, 2010).

Dans les ensembles fermés *a posteriori* en général, la principale préoccupation des propriétaires n'est pas tant liée aux passages piétons qu'au trafic routier ou au stationnement sauvage qui constituent une gêne particulièrement forte à proximité de certaines centralités urbaines (stade Vélodrome, centres commerciaux d'échelle locale, écoles…) (cf. chap. 1, 2.6.4). On note toutefois de façon ponctuelle un « effet de durcissement[678] » (cf. chap. 7, 1.3) avec une intolérance marquée vis-à-vis du passage de piétons extérieurs à la résidence. Dans d'autres cas, ces dispositifs perméables sont issus d'une concertation avec les habitants du quartier (notamment dans le cadre des CIQ[679] ou plus rarement d'une négociation avec les pouvoirs publics.

Plus « binaire », le gradient véhicule laisse observer des niveaux de restriction assez nets. 90% des voies ne ménagent aucun passage aux voitures et deux roues motorisés. Sans conteste, la fermeture est plus dirigée vers les véhicules que vers les piétons. Les voies ouvertes, très minoritaires (3,5% du total) s'expliquent souvent par la présence de dispositifs défectueux au moment de l'enquête, les voies ouvertes de jour (6,3%) donnent généralement accès à des équipements publics (écoles par exemple) ou des commerces.

En bref, la « fermeture » des résidences n'est pas uniforme, ce qui a été suggéré par des observations ailleurs en France (BILLARD, 2012). Si cette conclusion semble évidente, soulignons l'évaluation rigoureuse de cette hétérogénéité de la fermeture urbaine a nécessité un travail de terrain considérable ainsi que des mois de référencement et d'analyse. Ce classement par niveau de perméabilité est un préalable pour les traitements qui suivent, mais il n'est pas exhaustif puisqu'il ne prend en compte que la fermeture résidentielle.

3. Fermeture résidentielle et enclavement

Cette étape s'inspire des travaux réalisés en Île-de-France sur enclavement et fermeture résidentielle (LOUDIER-MALGOUYRES et *al*., 2010, LE GOIX et *al*., 2011, GOSSET, 2006). Les études dépourvues de relevé à échelle fine tendent généralement à définir indistinctement la fermeture comme une gêne à la mobilité. Une certaine nuance est toutefois nécessaire. Une voie fermée peut de par sa structure et son positionnement dans le réseau ne représenter qu'un intérêt limité pour les déplacements. Dans ce cas, la fermeture n'est qu'un effet « surimposé » à une situation d'enclavement (*Ibid*., cf. chap. 7, 1.1), ce qui minore sa portée. Evaluer l'impact de la fermeture passe donc par une approche de l'importance structurelle des voies. La première étape, qui est aussi la plus évidente est de déterminer les voies dont l'intérêt faible ou nul est avéré, ce qui renvoie à des situations d'enclavement.

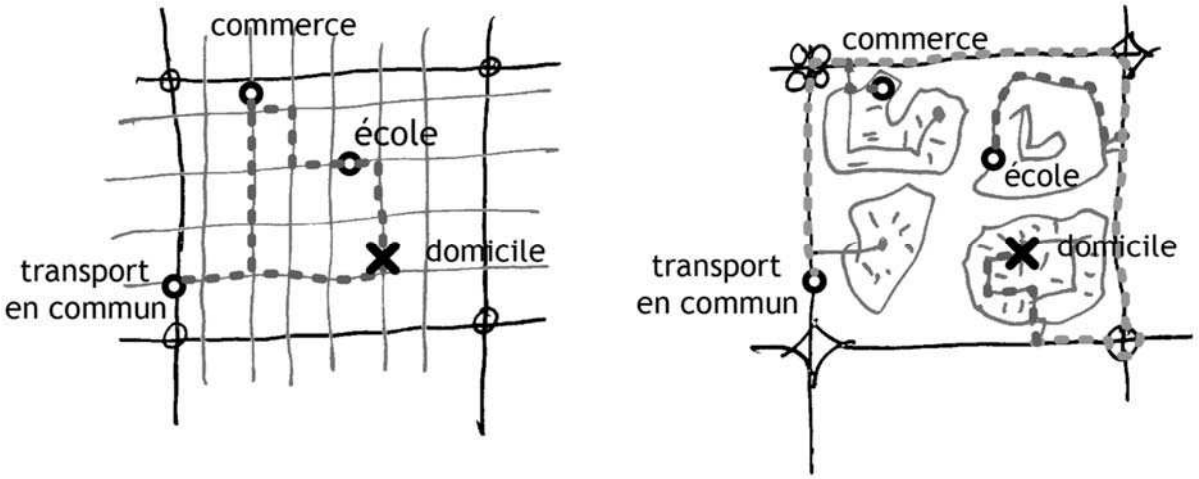
[678]Entre les deux relevés (2007-2010 / 2013-2014, il a été possible d'observer un certain nombre d'accès laissant originellement passer les piétons, remplacés par des dispositifs plus étanches.
[679] Comités d'Intérêt de Quartier

3.1 Approche structurelle de l'enclavement

3.1.1 Méthodologie

Déterminer l'impact de la fermeture résidentielle s'effectue en plusieurs étapes. Si la liste de voies touchées par la fermeture résidentielle (et selon quel niveau de perméabilité) nous est connue, il est nécessaire d'évaluer leur rôle respectif au sein du réseau global de la ville de Marseille. Pour les besoins de l'analyse, nous n'avons conservé que la trame à l'intérieur des limites communales bien que Marseille forme une aire urbaine continue avec d'autres communes.

Il semblait logique de définir un objet d'abord par ce qu'il n'est pas et préciser ensuite la démarche. La notion qui a sur ce point retenu notre attention est celle de « l'enclavement » qui peut se définir comme « *un espace fermé ou isolé dans et par rapport à un système de distance* » (DEBRIE, 2005). C'est la séparation, l'éloignement d'une entité à l'intérieur d'un système, généralement interprétée dans un rapport centre/périphérie. Soulignons que la plupart des études sur l'enclavement portent sur des échelles larges. Ce n'est que récemment que le concept a été appliqué aux réseaux d'échelle infra-urbaine dans une perspective critique ou encore de santé publique. La généralisation de la voiture en tant que mode de déplacement dominant associée à la popularisation d'un courant de pensée urbanistique mettant en avant la « *privacy* » favorisent la « ville en impasse » (PANERAI et *al*., 1999). Les ensembles enclavés se juxtaposent à des voies collectrices dans un réseau hiérarchisé à l'extrême (MANGIN, 2006). Cette multiplication des « clusters » issus des conceptions du Team X produit ce que David Mangin appelle un maillage en « cosses ». Il oppose d'ailleurs la ville « passante » et maillée (à gauche) à une organisation « postmoderne » où les îlots se tournent successivement le dos (à droite)



La « ville passante » **La « ville franchisée »**

Figure 23 La ville passante versus la ville franchisée
Source : MANGIN D., 2006, « La rue en toutes franchises » in *Pouvoirs*, Vol. 116, Num. 1, pp. 131-147.

Le second modèle favorise l'usage de la voiture au détriment des modes actifs, obligés de subir de longs détours, même pour les déplacements les plus simples. Des recherches menées en Amérique du nord ont d'ailleurs montré que cette forme avait un impact considérable sur le niveau d'obésité de la population, qui constitue un véritable problème de santé publique (FRANK et *al*., 2005, CERVERO & DUNCAN, 2003, EWING & CERVERO, 2010). Certaines formes de

voirie plus ou moins connectées, plus ou moins efficientes du point de vue des déplacements ont ainsi été identifiées dans une approche principalement architecturale, urbanistique et géohistorique.

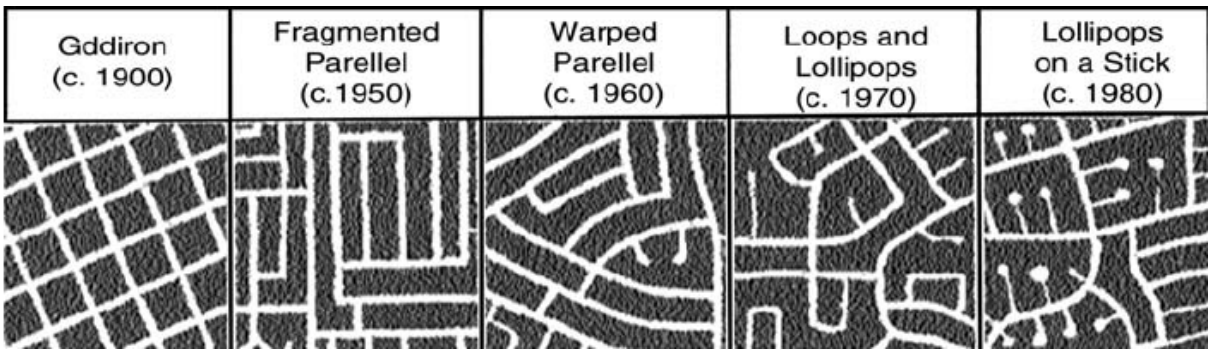


Figure 24 Les différents plans de voirie en fonction des époques
Source : SOUTHWORTH M., BEN-JOSEPH E., 2003, Streets and the Shaping of Towns and Cities, Island Press, 197 p.

Mais c'est en France que des travaux plus précis sont menés à la fin des années 2000 pour définir une méthodologie stricte dans la définition des voies enclavées[680]. Dans cette optique, l'Institut d'Aménagement d'Île-de-France (IAU), a lancé un relevé complet des ensembles enclavés (LOUDIER-MALGOUYRES et *al*., 2010). Si l'enclavement peut se lire dans diverses acceptions (distance sociale, question des coupures « symboliques », desserte en transport en commun…) l'intérêt principal de cette étude est de proposer une définition pratique, reproductible des voies enclavées. D'un point de vue morphologique, il s'agit de voies ou d'ensembles de voies sans aucune autre fonction que la desserte, leur tracé ne permet aucune traversée. 3 formes principales ont été retenues :

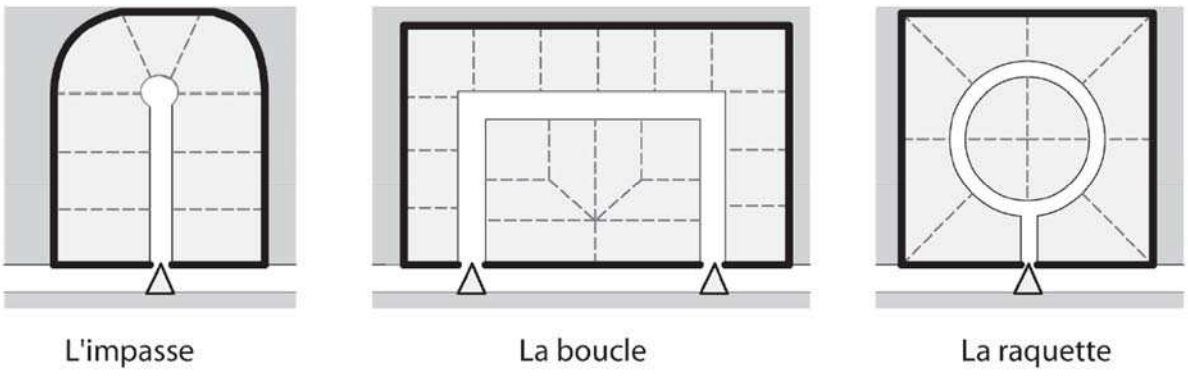


Figure 25 Le différents types de voirie enclavée
Source : GOSSET A., 2006. *L'enclavement résidentiel en Ile-de-France*, rapport de stage sous la direction de LOUDIER-MALGOUYRES C., IAURIF : Paris, 83 p.

L'impasse et la raquette renvoient à des formes relativement similaires. La boucle peut être plus difficile à cibler puisqu'elle ne finit pas en cul-de-sac mais ne propose finalement aucun intérêt en termes de traversée (mis à part un « détour »). Dès lors que la voie est raccordée au même axe principal on peut donc la considérer comme enclavée ainsi que le résume ce schéma :

[680] Dans le cadre notamment du programme IP4 financé par l'ANR, piloté par Renaud Le Goix (Géographie-Cités – Paris 7)

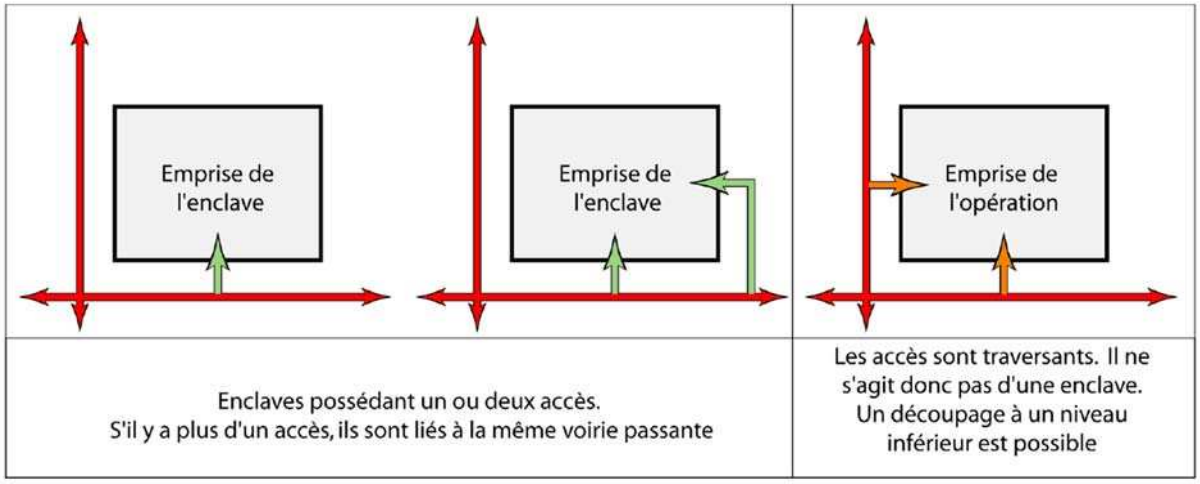


Figure 26 un essai de modélisation de l'enclavement
Source : *Ibid.*

Cette définition élargie de l'enclavement, comprenant les impasses et tout autre système sans utilité apparente est celle que nous avons retenu dans notre travail. Soulignons cependant que cette classification en apparence évidente ne l'est parfois pas dans la réalité. La définition s'applique à des ensembles simples :

Figure 27 Les formes enclavées simples
Source : LOUDIER-MALGOUYRES C., 2010, *L'enclavement et la fermeture des ensembles d'habitat individuel, première approche à partir des aspects morphologiques en Ile-de-France*, Etudes IAU îdf, 112 p.

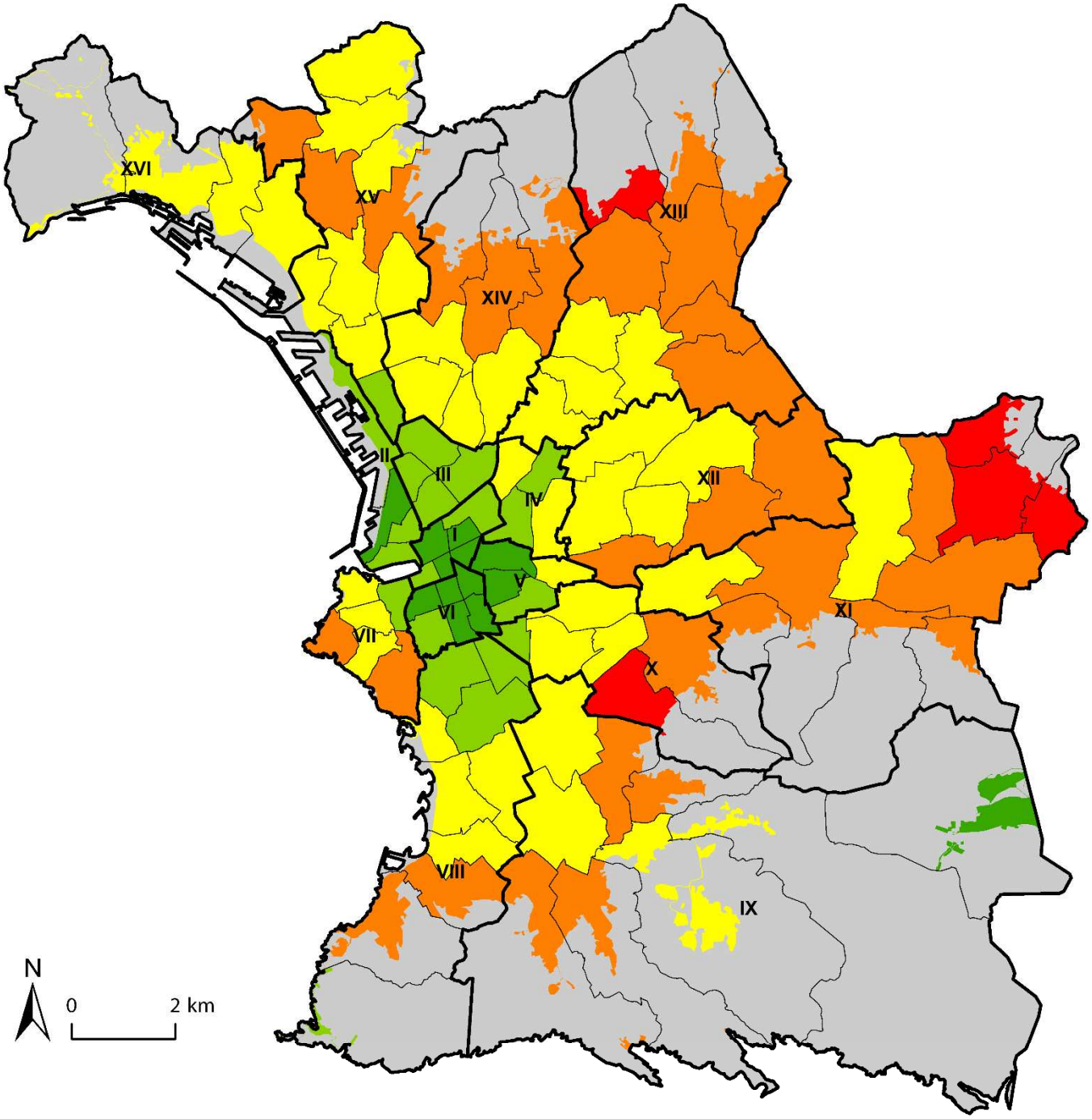
…mais parfois aussi plus complexes :

Figure 28 les formes enclavées complexes
Source : *ibid.*

Autre difficulté, l'application de la méthode sur le terrain marseillais où les morphologies urbaines sont souvent distinctes de celles d'Île-de-France. Le tissu urbain, notamment périurbain de la ville de Marseille apparaît extrêmement confus du fait de la juxtaposition sans ordre d'ensembles de morphologie et d'époques différentes. Y reconnaître des formes enclavées est donc parfois peu évident. Il n'est pas question de nier la complexité du périurbain d'Île-de-France, nous soulignons simplement les difficultés parfois éprouvées dans l'application de la méthode sur notre terrain. Le raccordement à une voie principale suppose d'identifier cette dernière, or dans le cas d'un réseau développé de façon inorganisée et empirique, c'est parfois une gageure.

Proportion de voies enclavées par quartier à Marseille en 2014

Voies accessibles aux véhicules



Part de voies enclavées / quartier

% du total voirie accessible vehic.

- 0 - 5
- 5 - 24
- 24 - 44
- 44 - 63
- 63 - 77

Données de cadrage

- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti

Moyenne: 34
Médiane: 36
Ecart-type: 20

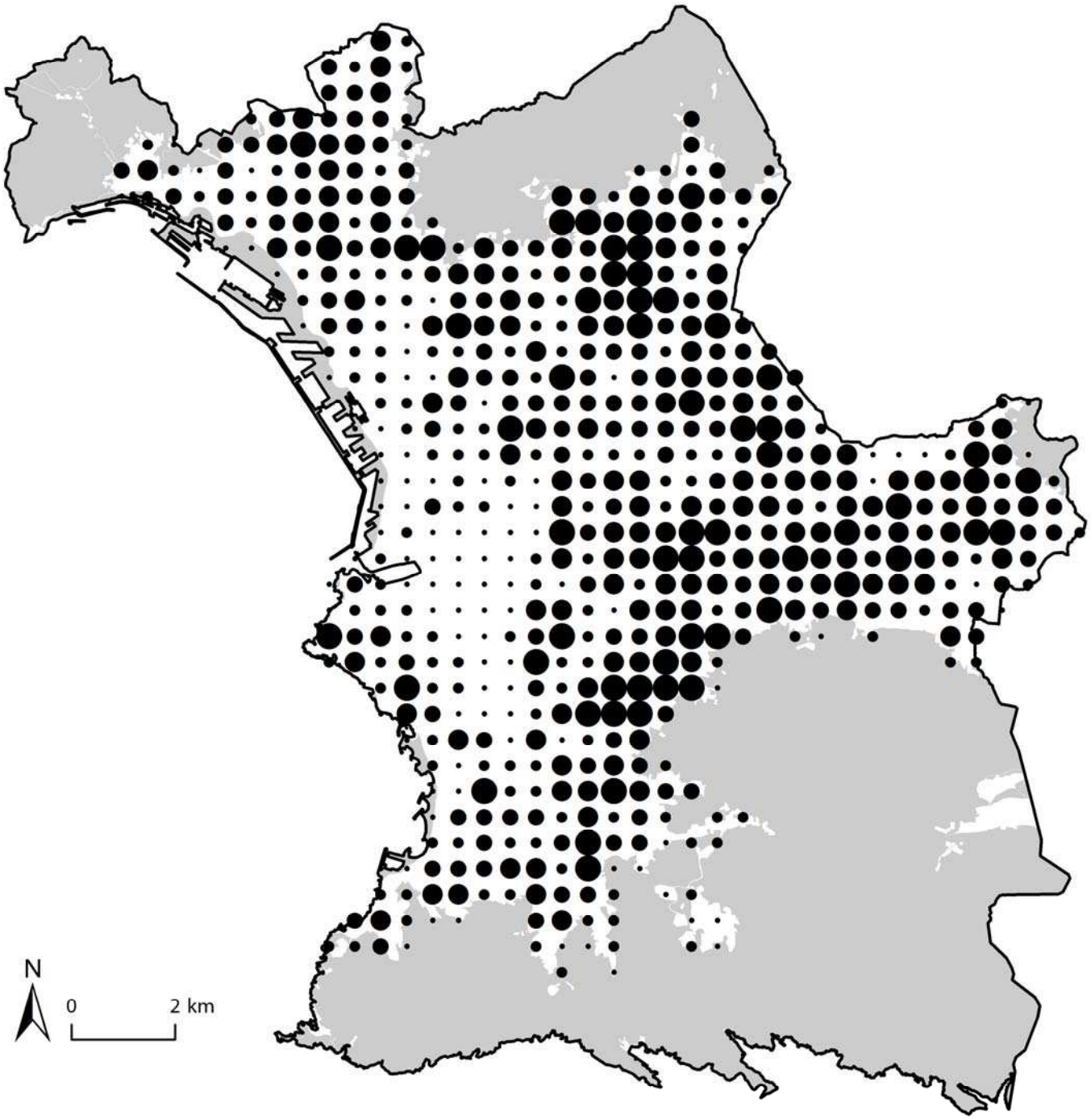
Méthode de discrétisation:
Moyenne écart-type

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 125 Proportion de voies enclavées par quartier à Marseille en 2014 – voies accessibles aux véhicules

Longueur de voies enclavées par carré de 500m à Marseille en 2014

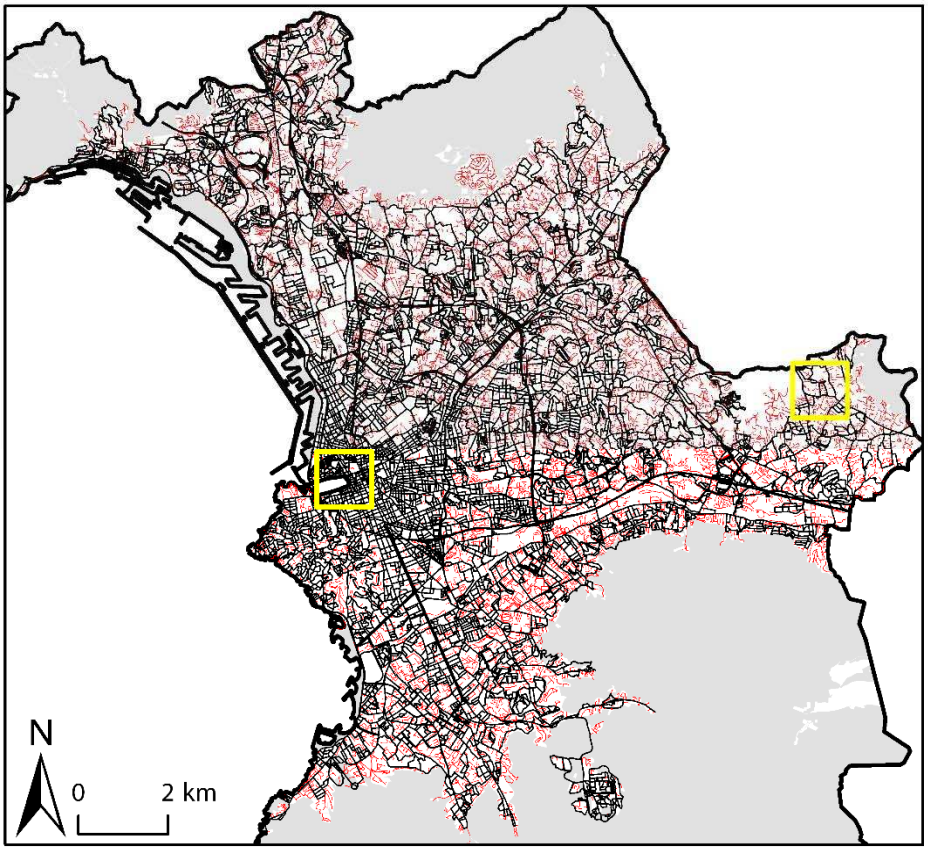
Voies accessibles aux véhicules



Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 126 Longueur de voies enclavées par carré de 500 à Marseille en 2014

L'enclavement des voies à Marseille une comparaison centre / périphérie



Voies et enclavement

Non enclavé

Enclavé

Données cadrage

Limites communales

Espace non bâti

Sources: IGN, VdM, LPED

Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 127 L'enclavement des voies à Marseille, une comparaison centre/périphérie

3.1.2 Résultats

A Marseille, la proportion de voies enclavées oscille autour de 34% pour le réseau ouvert aux véhicules (29% pour le réseau ouvert aux modes doux[681]), soit plus du tiers du linéaire total de voirie. Le chiffre semble considérable si on compare la ville à d'autres ensembles de taille similaire en France. On a coutume de dire que Marseille englobe sa périphérie, la commune est en effet l'une des plus étendues de France (240 km^2). Nous avons déterminé à partir du même traitement la part de voies enclavées sur le périmètre du grand Lyon (il est vrai deux fois plus grand que Marseille : 533 km^2) et celui de la métropole de Toulouse (465 km^2)[682]. Les chiffres qui suivent mériteraient un traitement plus fin, pour cela nous ne donnerons qu'une fourchette. Dans le cas lyonnais, la proportion de voies enclavées oscille entre 18 et 23%, et pour le grand Toulouse entre 20 et 25%, bien en deçà des 34% de Marseille.

Ce « tiers » de voies enclavées cache des situations très diverses entre les quartiers, ce qu'illustre la carte 127. A mesure qu'on s'éloigne du centre pour gagner la périphérie urbaine, les proportions de voies enclavées évoluent sensiblement à la hausse. Ce gradient dans sa forme auréolaire est clairement observable sur la carte 126. Si dans l'hypercentre les valeurs ne dépassent guère les 15-20%, la seconde couronne d'urbanisation oscille dans des valeurs entre 20 et 40% et la troisième davantage encore. Les plus hautes valeurs sont atteintes dans les quartiers à l'extrémité du 11ème arrondissement : les Camoins, la Treille, Eoures… (cadrage « périphérie » carte 127) où la proportion de voies enclavées dépasse 70%.

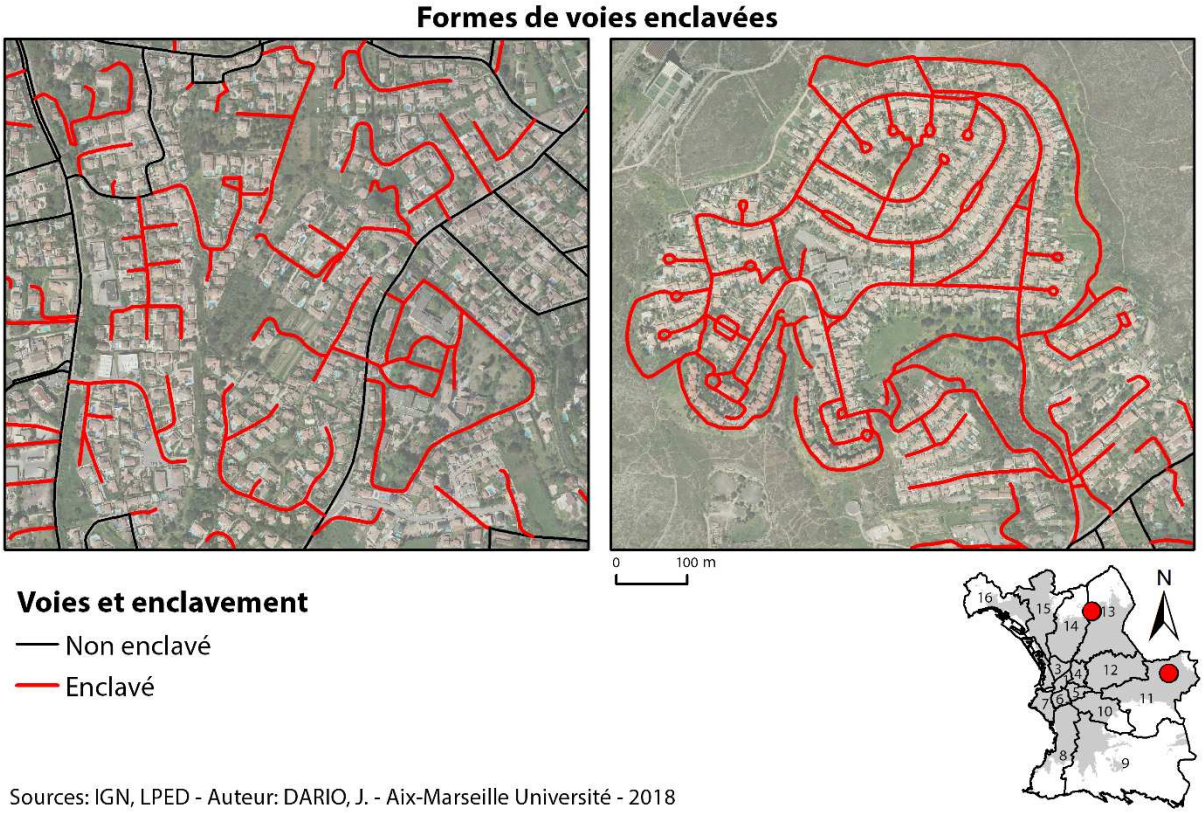
Ces chiffres sur l'enclavement rejoignent nos analyses sur l'urbanisation libérale. L'extension spatiale de la ville à partir du début du 20ème siècle ne s'accompagne pas automatiquement d'une action publique affirmée en matière d'infrastructure. La trame en majorité conçue par des aménageurs privés, suit un plan irrégulier, que la Ville ne corrige finalement qu'assez peu. Si l'on considère la trame de la frange est du 11ème arrondissement, on observera que la plupart des voies non enclavées sont d'anciennes traverses rurales, certaines à peine élargies, sur lesquelles se raccrochent des ensembles en impasse. Il y un lien évident entre les logiques d'urbanisation, la politique d'aménagement libérale « sans plan » (RONCAYOLO, 1996) et la forme urbaine très déconnectée. La municipalité n'a pas toujours imposé l'aménagement d'axes de desserte secondaires aux constructeurs privés dans le cadre de leurs opérations immobilières, elle les a encore plus rarement pris à sa charge. Ce défaut de planification est aujourd'hui nettement inscrit dans le plan de voirie ce que reconnait d'ailleurs le Plan de Déplacement Urbain (PDU) dans son état des lieux.

[681] Certaines voies finissant en impasse pour les véhicules et pas pour les piétons, il est logique que la valeur soit plus faible dans le second cas que dans le premier

[682] Retenir le périmètre de la métropole permettait de prendre en compte les périphéries. Les communes de Toulouse et de Lyon (par ailleurs plus petites que Marseille : respectivement 118 et 47 km^2) correspondent schématiquement à l'hypercentre marseillais (du 1er au 7ème arrondissement)

Extrait d'archives – le constat public d'un aménagement désordonné du plan de voirie[683] (2013)

« *Le réseau de voirie souffre actuellement d'une absence de hiérarchisation claire* […] *L'absence d'un document programmatique en matière d'infrastructures routières s'est traduite par des réalisations peu coordonnées, sans logique apparente et qui ne semblaient avoir comme seul objectif que d'améliorer localement la fluidité du trafic.* »

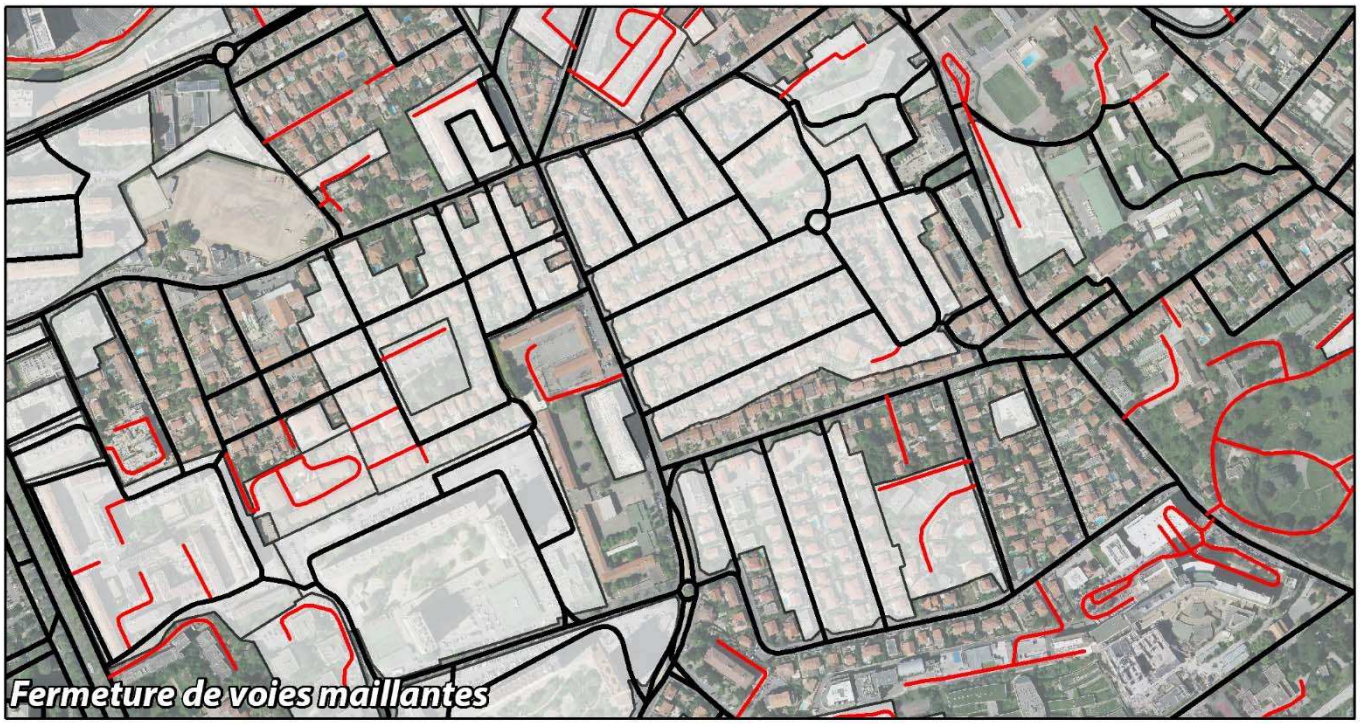


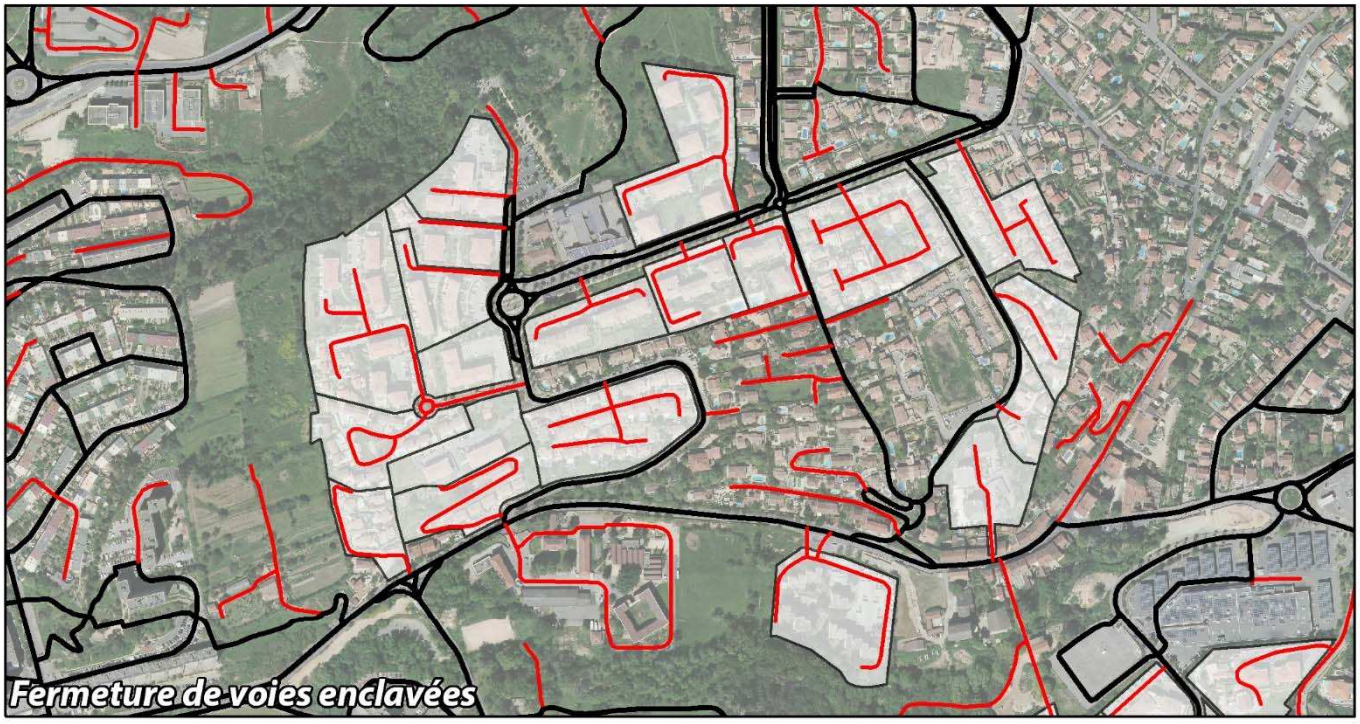
Carte 128 Formes de voies enclavées

Cette structure enclavée est parfois le résultat du fractionnement des propriétés agricoles au coup par coup, elle peut aussi être issue d'une logique architecturale sciemment mise en œuvre. C'est le cas des ensembles résidentiels créés au cours des trente quarante dernières années où le plan du lotissement enclavé « à la nord-Américaine » avec ses « *loops and lollipops*[684] » (SOUTHWORK & BEN JOSEPH, 2003) est clairement visible. La discontinuité du réseau fait ici l'objet d'une stratégie faisant de l'impasse, un lieu retiré à l'intérieur de la ville. C'est le cas sur la carte 128, ciblée sur des périmètres de frange ou de la lointaine périphérie, urbanisés au cours des dernières décennies. Les formes enclavées vont de la simple impasse ou séries d'impasses comme dans le quartier des Camoins (carte 128 cadrage gauche) au plan étendu et complexe de résidences telles que la Batarelle (cadrage droite). Ce caractère divers des formes enclavées a été largement développé en Île-de-France (GOSSET 2006, LOUDIER-MALGOUYRES et *al*., 2010)

[683] Plan de Déplacement Urbain de MPM (2013), p. 101
[684] Littéralement « boucles et sucettes »

Enclavement des voies et fermeture résidentielle, des profils distincts





Voies / enclavement

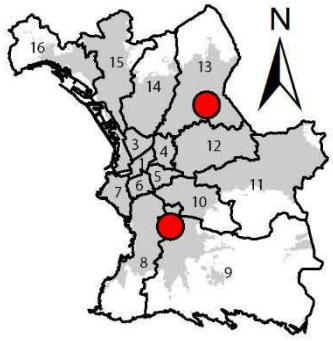
non enclavé

enclavé

Fermeture résidentielle

Résidences fermées

0 100 m



Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 129 Enclavement des voies et fermeture résidentielle, des profils distincts

3.2 Enclavement et fermeture résidentielle

Comparons maintenant les données sur l'enclavement et celle sur la fermeture. 13,2% de voies sont comprises à l'intérieur d'un ERF ou touchées par un obstacle. Sur cette proportion environ 57% sont enclavées sur le réseau piéton et 69% pour le réseau véhicules soit un peu plus de la moitié des voies dans le premier cas, un peu moins des 2/3 pour le second. Si on considère seulement les voies fermées de façon étanche, 62% des voies fermées aux piétons sont enclavées, 63% pour les voies fermées aux véhicules. Dans un peu plus du tiers des cas, la fermeture n'est pas un effet surimposé, à la différence de l'Île-de-France (LOUDIER-MALGOURES et *al*., 2010). Mais les situations sont diverses d'un secteur à l'autre.

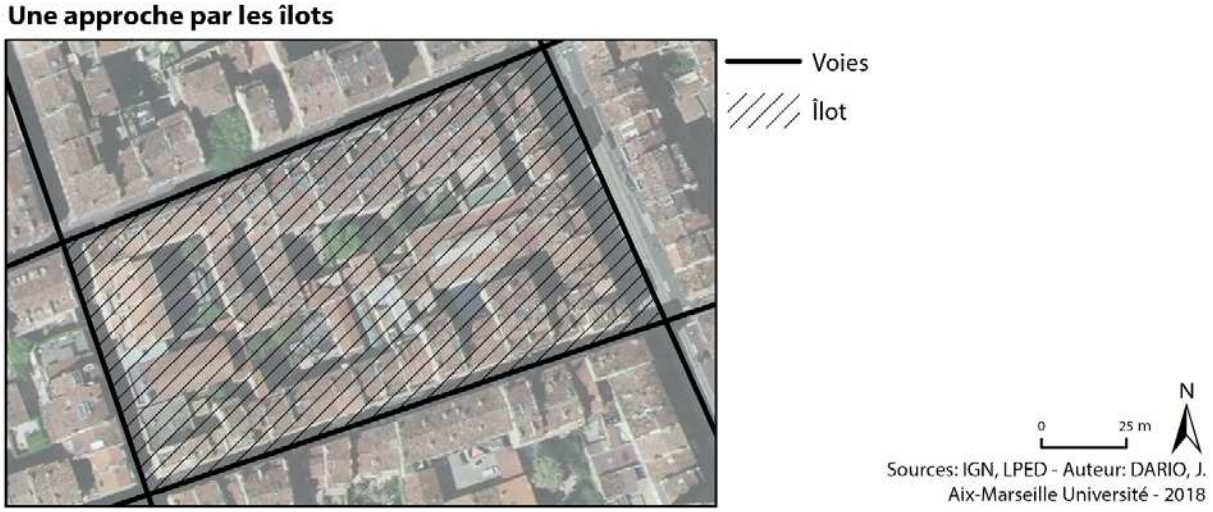
Dans le premier encadré, la fermeture résidentielle s'applique sur des voies constituant une maille, dans le second, la fermeture « contourne » les voies traversantes pour ne recouvrir que la trame enclavée. Notons qu'ici encore la variable temporelle joue un rôle important. Les ensembles du second encadré sont des résidences récentes (années 2000) alors que dans le premier, il s'agit de résidences généralement plus anciennes (lotissements des années 1930, copropriétés des années 1950-60…). La proportion de voies enclavées dans les ensembles fermés *a posteriori* atteint 68% à comparer aux 83% des ensembles fermés à la construction. Très clairement, ces dernières (pour la plupart des ensembles de ces vingt, trente dernières années, intègrent dès l'origine dans leur plan une structure enclavée. Dans ce type d'ensemble, il y a une certaine convergence entre faiblesse du nombre d'accès (cf. chap. 1, 2.1), fermeture étanche, et enclavement. Les formes discontinues du réseau étant identifiées, nous pouvons maintenant approcher ses continuités.

4. Fermeture résidentielle et continuité viaire, l'approche par les îlots

4.1 Approche structurelle des îlots

4.1.1 Méthodologie

L'approche par l'enclavement permet de cibler un premier type de discontinuité, le plus évident en somme. Il s'agit désormais d'approcher la discontinuité issue d'un maillage « insuffisant », ce qui s'avère plus complexe. L'unité élémentaire de la maille est « l'îlot », que l'on peut définir comme l'espace délimité par des voies non discontinues. Ce « pâté de maison », « block », « cuadra »… est la plus petite unité de mesure de l'espace urbain (MERLIN & CHOAY, 1988). L'espace intérieur est considéré comme impénétrable et seules ses périphéries sont circulables, ce qui rejoint bien l'idée « d'île » (HERAN, 2009).



Carte 130 Une approche par les îlots

« L'îlot » est utilisé dans nombre d'études pour mesurer la connectivité d'un réseau (FRANK et *al*., 2000). Leur superficie moyenne transmet une information essentielle, on peut ainsi considérer que plus un îlot est grand, plus les distances à parcourir sont élevées, ce qui dans le cadre d'une promotion des modes actifs peut s'avérer problématique. Certaines études ou institutions préconisent ainsi une taille maximum pour les îlots, c'est le cas de la Ville de Fort Collins dans le Colorado qui impose des îlots n'excédant pas les 3 à 5 hectares (DILL, 2005). Frédéric Héran (2009) préconise des îlots ne dépassant pas les 20 à 65 hectares (selon leur forme) pour permettre des usages au moins vélo. Précisons à ce titre que la forme joue un rôle important. En effet des îlots de taille similaire mais de forme différente peuvent générer un impact différent.

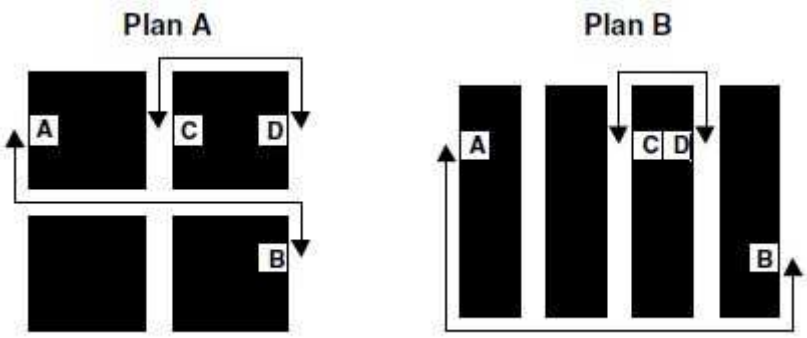


Figure 29 l'impact de la formes et de la taille des îlot sur les déplacements
Source : DILL J., 2005, « Measuring Network Connectivity for Bicycling and Walking », [en ligne], 20 p. Url: http://reconnectingamerica.org/assets/Uploads/TRB2004-001550.pdf.

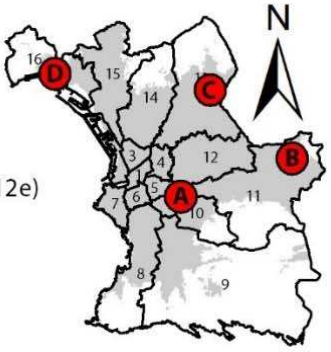
Mais cette donnée sur la forme reste particulièrement difficile à approcher *via* un indicateur synthétique. C'est le cas pour des îlots de forme géométrique (carré ou rectangle) mais que dire d'îlots dont la forme est complètement irrégulière ? Nous avons donc conservé l'indicateur le plus simple qui est celui de la superficie des îlots. On peut toutefois se demander quel seuil utiliser pour définir qu'un îlot est « trop » grand. Les auteurs précédemment cités évoquent des tailles de référence, celles-ci dépendent grandement de la forme. Par ailleurs, il semble difficile d'affirmer qu'un îlot excédant x hectares décourage les modes actifs. La problématique résidant dans la difficulté à déterminer avec certitude la valeur de ce « x ». De façon empirique il est possible d'identifier des îlots dont la taille particulièrement grande constitue un obstacle considérable pour les modes actifs mais l'approche n'a rien de chiffré. Aussi, plutôt que de prendre une valeur absolue, un mètre étalon universel permettant de déterminer un îlot comme étant trop ou pas assez grand, nous avons adopté une approche davantage ciblée sur notre objet d'étude. Nous considérons que la fermeture « retire » des liens du réseau ouvert à la circulation générale. En supprimant ces connexions, la fermeture « distend » la maille circulable. Nous avons ainsi mesuré la variation de taille des îlots par quartier avant/après fermeture. Pour le traitement qui suit, nous n'avons considéré que le réseau utilisable par les modes piétons[685] pour lesquels la taille des îlots est un enjeu plus que pour les véhicules. Précisons enfin que la méthodologie de définition des îlots est en annexe. (Cf. annexes II.1.4.2)

[685] Excluant donc les bretelles, les autoroutes…

Une maille circulable inégale

Îlots de voirie

0 300 m

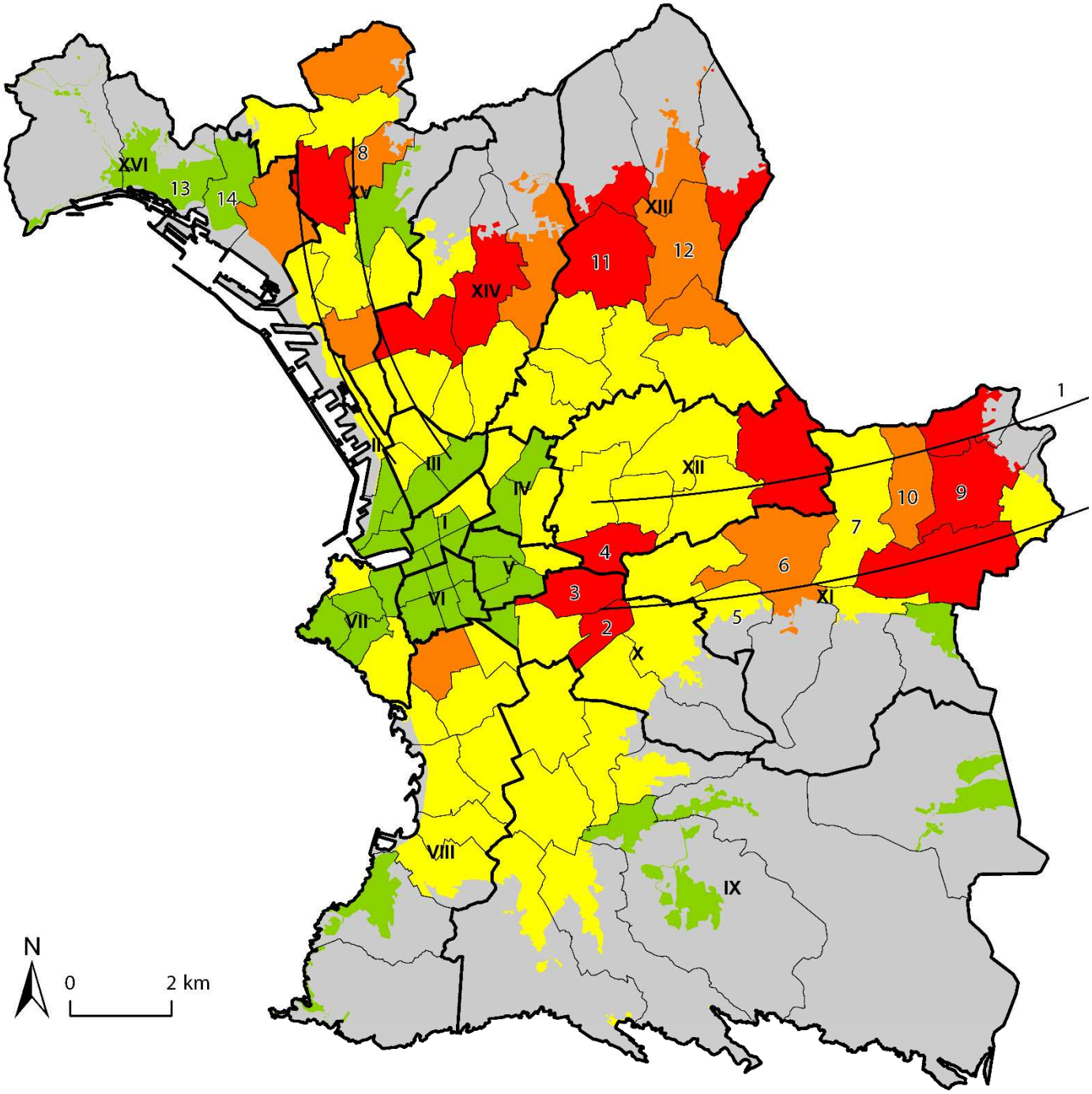


A : St Jean du Désert - Pont de Vivaux - Timone (10e/12e)
B : Les Camoins - Les Accates (11e)
C : St Mitre - Château Gombert (13e)
D : St Henri - l'Estaque (16e)

Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 131 une maille circulable inégale

Taille moyenne des îlots de voirie par quartier à Marseille en 2014



Taille moyenne des îlots (m^2)

Îlots voirie piétons

- 1200 - 14345
- 14345 - 27610
- 27610 - 40875
- 40875 - 68962

Données de cadrage

- Arrondissements
- Espace non bâti

Moyenne: 21 000
Médiane: 18 000
Ecart-type: 13 000

Méthode de discrétisation:
Moyenne écart-type

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 132 Taille moyenne des îlots de voirie par quartier à Marseille en 2014

4.1.2 Résultats

A Marseille, les îlots font en moyenne 2,1 hectares. Comme pour l'enclavement on peut observer un gradient centre / périphérie, la maille ayant tendance à s'agrandir à mesure que l'on s'éloigne du centre. Si dans les quartiers proches du Vieux-Port (1er, 2ème … arr.), les îlots n'excèdent généralement pas 0,5 hectares, la moyenne peut dépasser les 4 ou 5 hectares en périphérie nord et est. Mais la logique auréolaire n'explique pas totalement cette répartition.

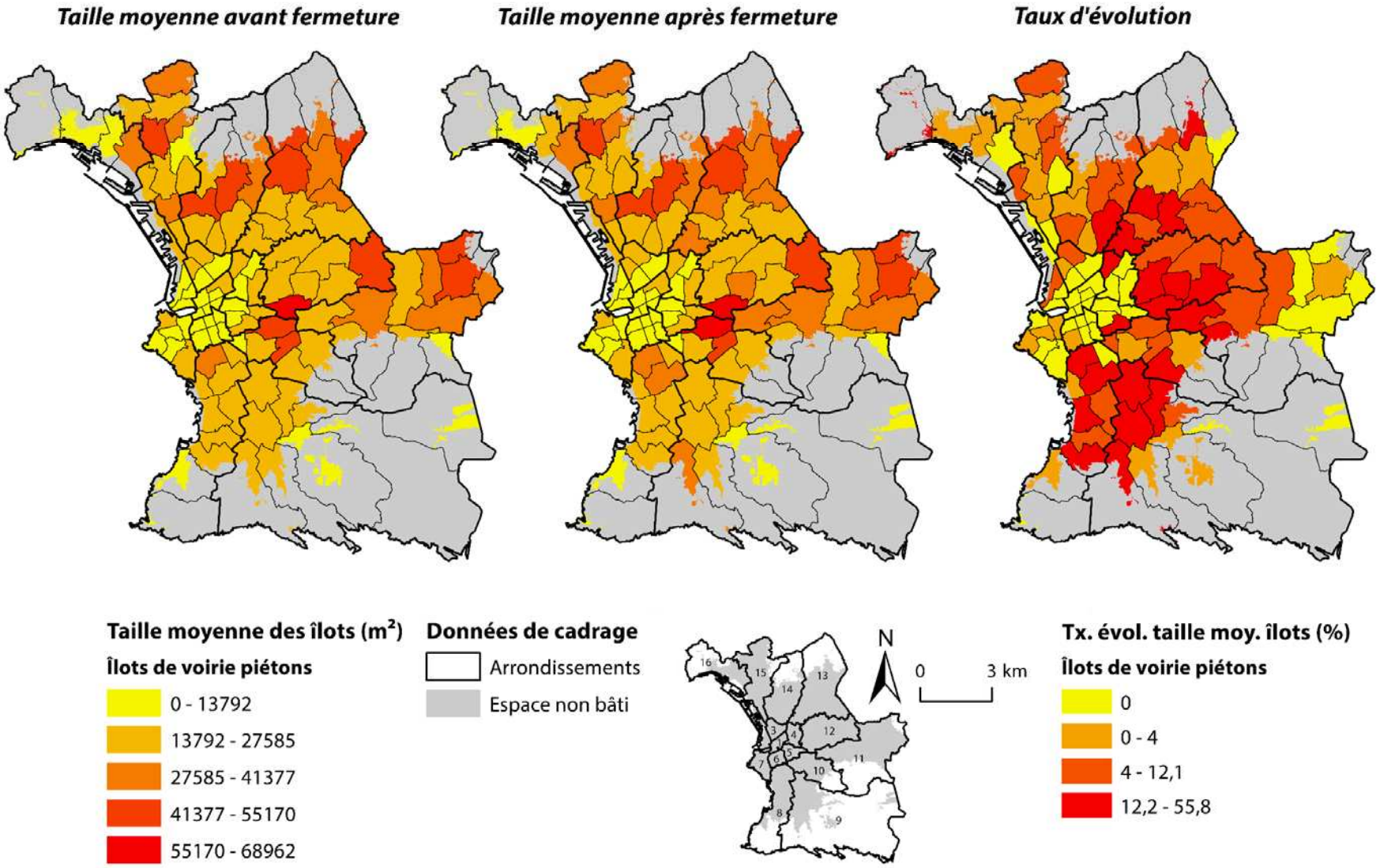
Un périmètre particulièrement reconnaissable est celui de la vallée de l'Huveaune (note n°1 carte 132) avec comme « point dur » l'intersection avec la seconde couronne (quartiers Pont de Vivaux : n°2, Timone : n°3 et Saint-Jean du Désert n°4) (encadré A carte 131). Le territoire y est particulièrement fragmenté avec la présence de coupures linéaires (chemin de fer en direction de Toulon / Nice, A50, cours de l'Huveaune) et surfaciques (gare de triage de la Blancarde, cimetière central, industries à la Valbarelle : n°5 / Saint-Marcel n°6, zone d'activité de la Valentine n°7…). Les limites des quartiers et les fortes valeurs de taille d'îlot laissent bien apparaître ce corridor. La situation est relativement similaire au nord-ouest (vallon des Aygalades : n°8) où l'on observe un territoire « saucissonné » par les grandes coupures linéaires (A7, A55, chemin de fer) et surfaciques (industries des Arnavaux, gare de triage du Canet…).

Les fortes valeurs d'îlots ne s'expliquent pas toujours par la présence de grandes coupures. Certaines zones périphériques disposent à la base d'une maille très relâchée. C'est le cas à l'est dans des quartiers tels que les Camoins (n°9), les Accates (n°10) (encadré B carte 132) ainsi qu'au nord-est : Saint-Mitre (n°11), Château Gombert… (n°12) (encadré C carte 132). La trame très distendue concerne des secteurs où les densités sont encore relativement faibles. Depuis une vingtaine d'années cependant, une importante dynamique d'urbanisation s'y développe, nécessitant de plus en plus une action approfondie sur la trame. Lointaine périphérie ne rime pas toujours avec tailles d'îlot importantes, c'est le cas de quartiers tels que l'Estaque (n°13) et Saint-Henri (n°14) (encadré D carte 132) où la trame villageoise englobée dans l'aire urbaine dans le courant du 20ème siècle est particulièrement dense. Nous allons voir maintenant dans quelle mesure la fermeture résidentielle impacte la qualité de la trame de voirie.

4.2 Impacts de la fermeture résidentielle sur les îlots

Nous avons comparé sur la carte 133 ci-dessous la taille moyenne des îlots avant et après fermeture pour mesurer l'impact de cette dernière. Les forts taux d'évolution concernent l'ensemble des périphéries à l'exception du littoral nord / vallon des Aygalades. Trois périmètres sont identifiables : le nord-est (13ème arr. et partie orientale du 14ème), l'est proche du centre (12ème et partie occidentale du 11ème arr.) ainsi que l'ensemble des quartiers sud (8ème, 9ème et 10ème arr.). Sans surprise, ce sont les secteurs où la fermeture résidentielle est la plus présente (carte 2). Mais ces taux d'évolutions peuvent sembler abstraits, nous allons voir concrètement, sur trois espaces localisés comment se traduit l'impact de la fermeture sur la maille.

Evolution de la taille moyenne des îlots avant/après fermeture à Marseille

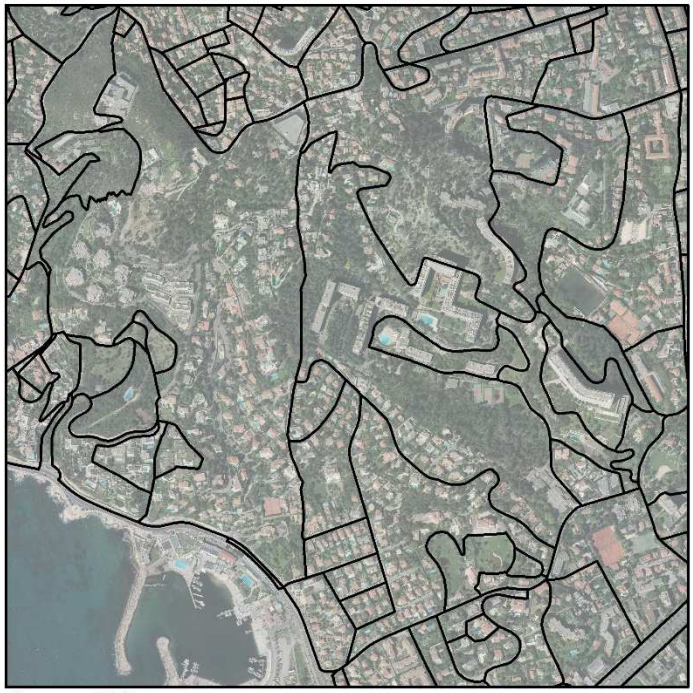


Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 133 Evolution de la taille moyenne des îlots avant/après fermeture à Marseille

L'impact de la fermeture résidentielle sur les îlots - secteur Périer

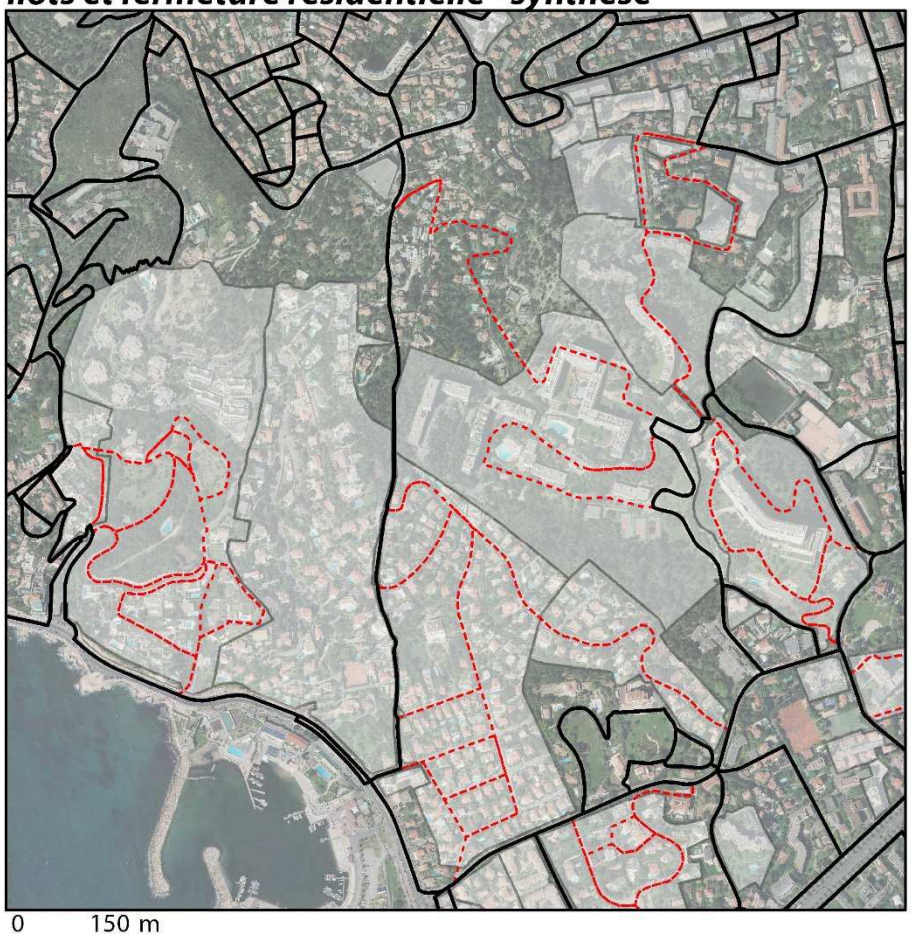
Îlots circulables avant fermeture



Îlots circulables après fermeture

0 200 m

Îlots et fermeture résidentielle - synthèse



Données voirie

Îlots circulables (piétons)

Îlots impactés par la fermeture

Données sur la fermeture

Résidences fermées

N

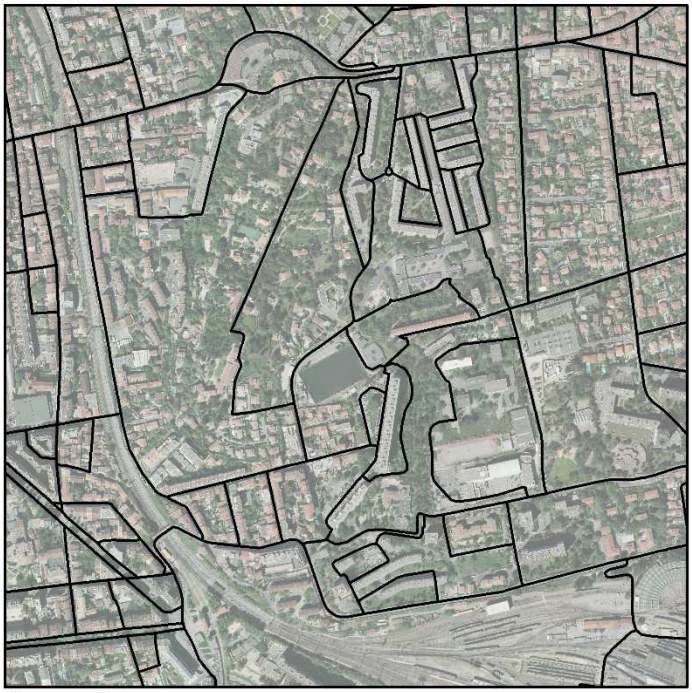
0 150 m

Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

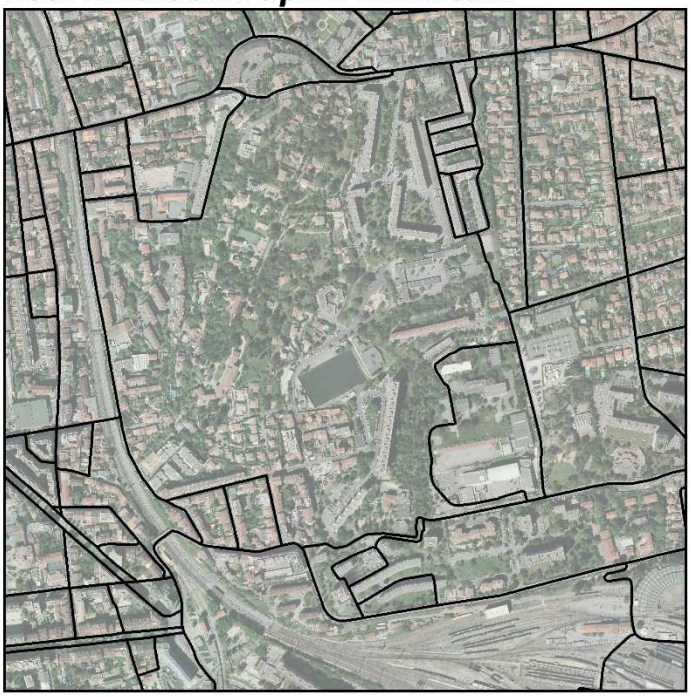
Carte 134 L'impact de la fermeture résidentielle sur les îlots – secteur Périer

L'impact de la fermeture résidentielle sur les îlots - secteur Blancarde

Îlots circulables avant fermeture

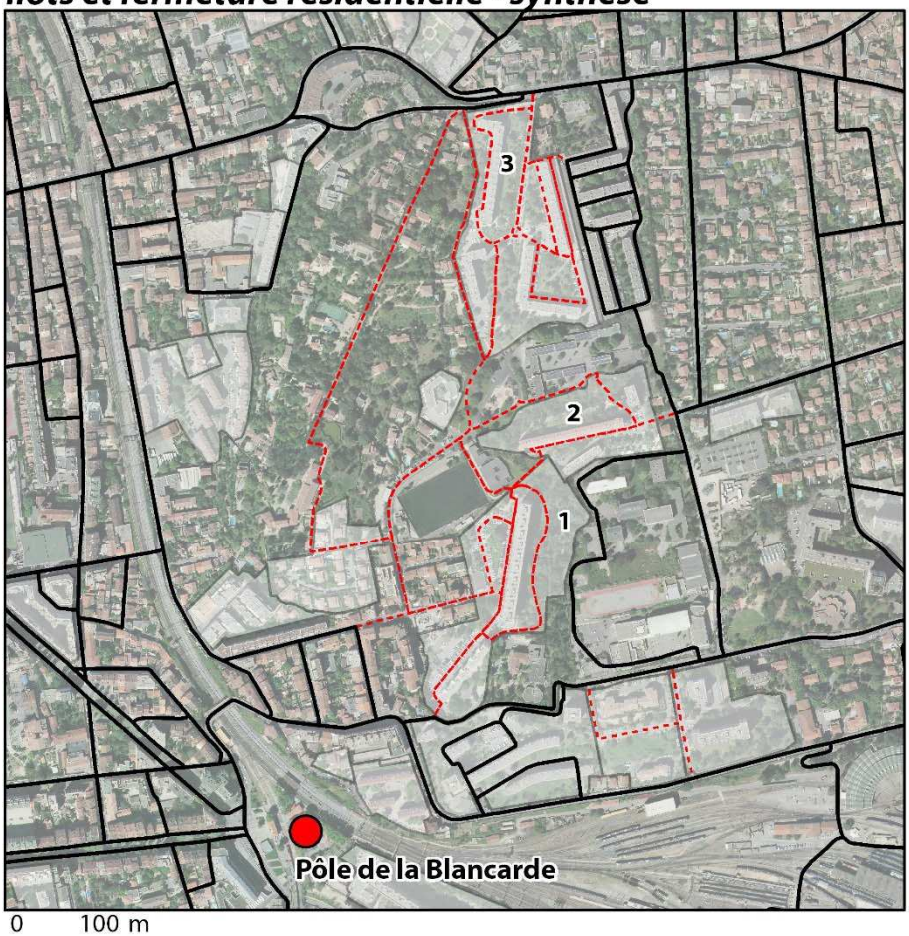


Îlots circulables après fermeture



0 150 m

Îlots et fermeture résidentielle - synthèse



0 100 m

Données voirie

Îlots circulables (piétons)

Îlots impactés par la fermeture

Données sur la fermeture

Résidences fermées

N

Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 135 L'impact de la fermeture résidentielle sur les îlots – secteur Blancarde

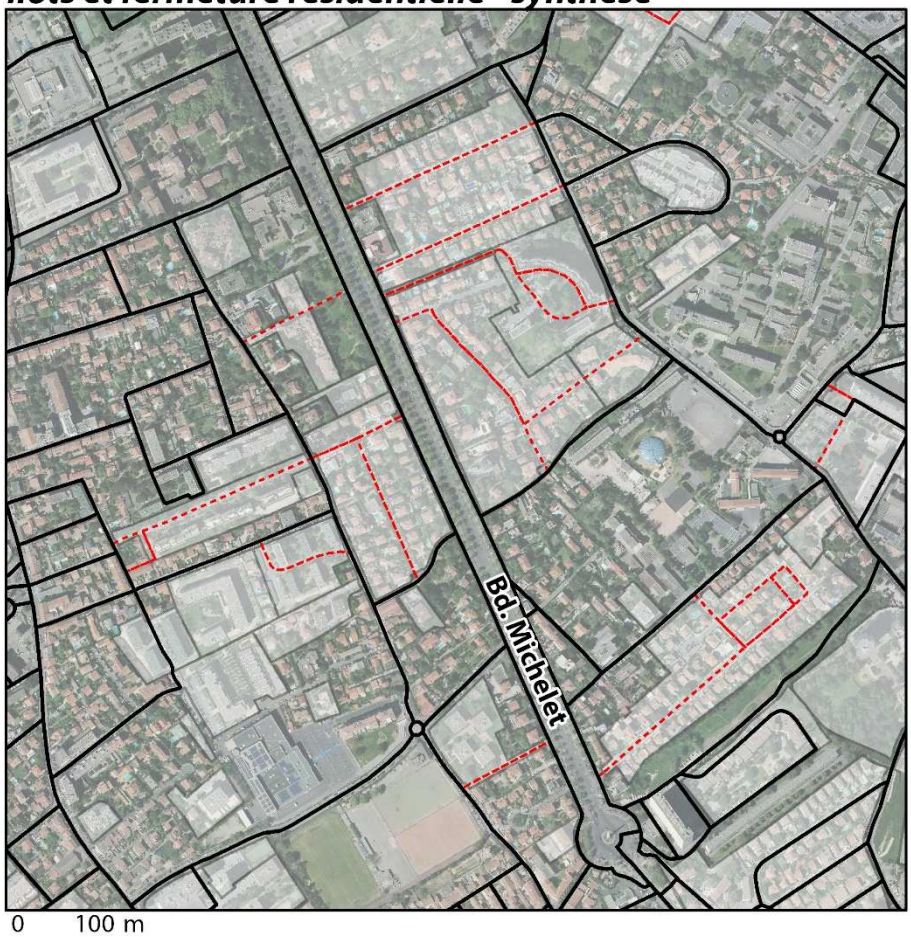
L'impact de la fermeture résidentielle sur les îlots - secteur Michelet

Îlots circulables avant fermeture

Îlots circulables après fermeture

0 150 m

Îlots et fermeture résidentielle - synthèse



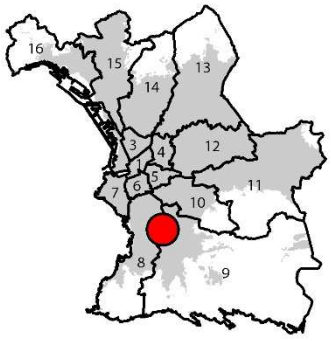
Données voirie

Îlots circulables (piétons)

Îlots impactés par la fermeture

Données sur la fermeture

Résidences fermées



N

0 100 m

Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 136 L'impact de la fermeture résidentielle sur les îlots – secteur Michelet

La colline Périer (carte 134) est sans doute un des secteurs où l'impact de la fermeture résidentielle se fait le plus sentir sur le plan de voies. La relative faiblesse de la trame s'explique par le relief assez marqué (130-140 m au point culminant) mais aussi par une résistance précoce des habitants à tout projet de traversée de la colline (cf. chap. 4, 6.3.2). Il faut dire que la zone, progressivement urbanisée dès la fin du 19ème siècle est probablement l'une des plus retirée et exclusive de la ville. A cette trame déjà irrégulière se superposent deux agrégats massifs de résidences fermées (35 et 48 hectares) à peine séparés par un étroit chemin piétonnier. Cette traverse empêche la formation d'un « super-îlot » de près de 110 hectares[686]. Proche des plages autant que de l'hypercentre, ce périmètre est une « marge intérieure » (DORIER, DARIO, 2016).

Le secteur correspondant aux quartiers de Saint-Barnabé et de la Blancarde (carte 135), est au contact direct de l'hypercentre. Il synthétise plusieurs problèmes typiques de la seconde couronne d'urbanisation avec des densités certes plus faibles qu'au centre, mais avec une trame nettement moins régulière et la présence de coupures importantes[687]. Un nombre réduit de résidences[688], pas forcément jointives d'ailleurs, fragmente la trame viaire, produisant un îlot de près de 34 hectares. Cette situation pose question dans une zone où les enjeux de déplacements sont très importants (accès à la plateforme multimodale de la Blancarde : tramway, métro, gare ferroviaire). Nous verrons d'ailleurs que ces fermetures provoquent de larges détours dans l'accès à cet équipement (cf. chap. 8, 1.2.4).

Le dernier périmètre mis en avant est celui du boulevard Michelet, à cheval sur les 8ème et 9ème arrondissements, où la fermeture résidentielle est particulièrement présente (carte 136). Si la maille post-fermeture n'est pas d'une taille démesurée[689] en comparaison avec les cas précédents, la dynamique a clairement pour effet de fragiliser et « distendre » la trame viaire. Fermeture résidentielle rime ici avec discontinuité, posant certains problèmes dans un secteur où les enjeux en matière de densification et d'accès à certains transports communs « premium » (BHNS, future extension sud du tramway) sont ici encore importants. On observe bien d'ailleurs la raréfaction des traverses en sens est-ouest, qui est un problème sur lequel nous reviendrons (cf. chap. 7, 6.2).

L'approche par les îlots constitue un essai d'application, nous verrons par la suite qu'un traitement *via* l'indice de centralité intermédiaire agrégé à l'échelle des quartiers donne une information plus complète sur la structure locale de la trame viaire. Si la fermeture résidentielle affecte notablement la continuité viaire de nombreux quartiers, reste à déterminer l'importance des segments de cette maille. Une partie des îlots impactés par la fermeture font partie d'ensembles enclavés (boucles), il s'agit donc ici d'affiner notre approche sur l'impact de la fermeture.

[686] Le premier îlot à l'ouest en fait environ 45, celui plus à l'Est 65.
[687] A la fin du 19ème siècle, la plupart des activité (gares, industries…) étaient généralement rejetées à la périphérie directe de la ville. Avec l'urbanisation du 20ème siècle, ces espaces en marge ont progressivement été englobés, posant le problème de larges coupures au contact direct de l'hypercentre. Ces espaces constituent souvent un enjeu en termes de renouvellement urbain et « d'intensification » dans les villes contemporaines.
[688] Notamment le square Hopkinson (2,9 ha) (note n°1 carte 120), le groupe Menton (1,6 ha) (n°2), le parc des Pervenches (3,3ha) (n°3)
[689] 13 hectares « seulement » pour l'îlot le plus grand (note n°1 carte 121)

5. Fermeture résidentielle et centralité des voies

5.1 Le choix des indicateurs de centralité

La formalisation de réseau sous la forme de graphes permet une approche mathématique de certains concepts tels que la centralité, la connectivité… De nombreux indices ont ainsi été développés afin de caractériser le réseau. Certains ont particulièrement retenu notre attention. On peut distinguer des indices topologiques et des indices « géographiques ». Les premiers sont ceux basés sur le nombre de nœuds, de liens et de cycles... les indices géographiques prennent en compte des variables uniquement attachées aux réseaux spatiaux tels que la longueur des liens ou les flux sur le réseau.

Parmi les indices topologiques[690], nous distinguons l'indice Gamma « γ » qui correspond à un ratio entre le nombre de liens présents et le nombre de liens possibles dont la formule diffère selon que le graphe est planaire on non. L'indice varie de 0 à 1. Les valeurs proches de 0 renvoient à des réseaux très déconnectés et 1 constitue le maximum pour un réseau entièrement connecté. L'indice peut être calculé sur plusieurs réseaux (de villes différentes par exemples) ou sur des sous-ensembles (quartiers, districts…). On peut ainsi considérer que plus la valeur est faible, plus le réseau est arborescent. Plus il est fort, plus le réseau est maillé. Pris seul, l'indice n'offre aucune information exploitable, il prend tout son intérêt en revanche lorsqu'il est utilisé pour comparer des ensembles différents. David Berrigan et *al*. (2010) a ainsi montré qu'avec un indice gamma de 0,45, Los Angeles disposait d'un réseau plus connecté que San Diego (0,41). Cet indice est un assez bon exemple des choix que nous avons opérés, la mesure des voies enclavées offre finalement une information similaire et finalement plus intelligible qu'un indice théorique, pour cette raison ne l'avons-nous pas retenu.

Les indicateurs géographiques[691] permettent d'exprimer la longueur totale du réseau (en distance temps) par rapport aux liens qu'il compose (indice Eta) ou encore le lien avec les valeurs de trafic. Ces indices n'ont pas fait l'objet d'un traitement particulier, d'autres étant nous le verrons plus opérationnels vis-à-vis de notre thématique. On distingue enfin deux autres familles : les indicateurs dits locaux et les indicateurs globaux (LAGESSE, 2015). Dans le premier cas, il s'agit d'indices calculé pour chacun des arcs ou sommets par rapport à leur voisinage direct (arcs ou sommets auxquels ils sont directement connectés), dans le second ce sont des indices qui évaluent chaque arc ou sommet par rapport à l'ensemble des liens ou sommets du réseau. Les choix opérés en matière de mesure de la distance sont essentiels

[690] Notamment les indices Alpha, Bêta, Gamma
[691] Eta, Pi, Iota, Theta… voir : https://groupefmr.hypotheses.org/1605

3 possibilités existent :

- La distance euclidienne (distance à vol d'oiseau) entre deux points du réseau
- La distance topologique qui prend en compte le nombre d'individus traversés plutôt qu'une valeur de longueur (3,4,5… nœuds traversés). Ce choix est particulièrement adapté dans le cas de réseaux non spatiaux (réseaux sociaux par exemple)
- La distance géographique ou géodésique, qui prend en compte une valeur de longueur (qui peut aussi être temporelle) selon le principe des plus courts chemins. C'est l'option que nous choisirons puisque notre réseau est spatial.

Les indicateurs locaux permettent de caractériser chaque individu dans son voisinage, ce sont par exemple les indices de degré[692], de connectivité[693], ou encore « d'espacement » ou « d'orthogonalité » (*Ibid*.) Ce type d'indice prend tout son sens si un « hypergraphe[694] » a été défini au préalable (PORTA et *al*., 2006 ; LAGESSE, 2015). Par ailleurs, les valeurs demeurent très théoriques. Notre choix s'est davantage porté sur les indicateurs généraux.

L'indice de « closeness » (proximité)

Afin d'explorer la polysémie du concept de centralité, les recherches liées à la théorie des graphes ont déterminé plusieurs indicateurs. La centralité peut en effet se définir comme le fait d'être « le moins éloigné des autres », ou être « au milieu des autres ». L'indicateur de « closeness » se définit par exemple comme l'inverse de la distance cumulée requise pour atteindre depuis un point tous les autres points du réseau. Il définit dans quelle mesure chaque point est proche de tous les autres. La critique de cet indice est qu'il renvoie finalement presque toujours le centre de gravité du réseau (PORTA et *al*., 2006), ce qui dans notre cas n'offre pas une information essentielle sauf à considérer que le centre de gravité correspond finalement assez souvent au cœur historique des villes (DEGOUYS, 2015, LAGESSE, 2015).

L'indice de linéarité (straightness)

Un autre indice, plus intéressant pour nous est celui de « *straightness* » (linéarité). Il mesure l'écart entre le plus court chemin et le trajet réalisé à vol d'oiseau entre deux intersections. C'est une mesure de détour théorique que Frédéric Héran (2011) utilise par exemple pour déterminer des détours moyens « normaux » et d'autres « excessifs ». Selon ses travaux, il est difficile d'obtenir une valeur en-dessous de 15% au risque d'encombrer l'espace avec une trop forte densité de voirie. En revanche, des valeurs au-delà de 25% témoignent d'un réseau provoquant trop de détours, notamment pour les modes non-motorisés. Cette mesure de détour offre une approche intéressante, toutefois, dans le cadre de notre approche de la fermeture résidentielle, nous préférons une valeur basée non sur la distance mais sur le temps parcouru.

L'indice de centralité intermédiaire (betweenness centrality)

Un dernier indicateur, que nous avons choisi de mobiliser est celui de « centralité intermédiaire » ou « *betweenness* ». Issu des travaux de L. C. Freeman (1977), il indique les éléments du réseau les plus influents. En considérant l'ensemble des chemins les plus courts entre toutes les paires

[692] Le degré correspond au nombre d'arcs reliés par exemple à un sommet
[693] Indicateur proche du degré à la différence qu'il exclut les tronçons faisant partie de la voie évaluée
[694] Traitement spécifique sur le réseau permettant de généraliser et déjà pré-interpréter sa géométrie

de sommets, la *betweenness* correspond à la somme des chemins les plus courts entre chaque couple de sommets divisée par le nombre de plus courts chemins entre chaque paire de sommets.

$$betweenness(s_{ref}) = \sum_{s_1 \neq s_2 \neq s_{ref} \in G} \frac{\sigma_{s_1 s_2}(s_{ref})}{\sigma_{s_1 s_2}}$$

Source : LAGESSE C., 2015. *Lire les lignes de la ville : méthodologie de caractérisation des graphes spatiaux, méthodes et statistiques* thèse de doctorat en Physique sous la direction de DOUADY S., Universite Paris Diderot-Paris VII: Paris, 566 p.

On considère dans l'indice l'ensemble des chemins les plus courts (σ_{s1s2}) passant par chaque sommet (s_{ref}), divisé par le nombre total de chemins les plus courts existants entre s_1 et s_2.

L'indice est adapté pour les mesures topologiques mais assez peu finalement pour les mesures géodésiques. En effet, lorsque la distance géographique entre deux éléments est prise en compte, il est très rare que deux chemins aient exactement la même valeur. L'algorithme qui en résulte est généralement très lourd, notamment pour des réseaux complexes comme dans notre cas[695]. Certains travaux récents ont adapté l'indice pour alléger le traitement : « l'utilisation » (*use*) qui additionne simplement les plus courts chemins passant par un sommet, ce qui le rend optimal sur des réseaux complexes. Précisions que l'indice est fondé sur le calcul du plus court chemin (algorithme de E.W. Dijkstra :1959). La « centralité intermédiaire » ou « utilisation » renvoie les sommets ou les arcs dont l'utilisation est la plus « probable » à l'intérieur d'un réseau (GLEYZE, 2005). Le calcul fait généralement ressortir les principales lignes de force du réseau, c'est-à-dire les voies qui minimisent le temps de transport en direction de tous les autres points du réseau, ou d'un rayon donné. Après croisement avec les données sur la fermeture, il permet de déterminer quelles sont les voies dont la fermeture est potentiellement la plus gênante.

Le calcul de l'indice s'est effectué *via* la *toolbox* « *Urban Network Analyst*[696] » intégrée à ArcGis. Seul obstacle, l'indice se calcule non pas sur des arcs mais sur des points, or c'est bien la centralité des voies et non celle des intersections qui nous préoccupe. Une première méthode est de considérer les deux extrémités de chaque ligne et faire la moyenne de l'indice de centralité. Une autre qui nous a semblé plus pertinente est d'utiliser le centroïde des voies comme point d'origine dans le traitement. Deux types de mesures ont été effectués.

La première porte sur le réseau véhicule pour laquelle aucun rayon n'a été défini : un véhicule peut théoriquement se rendre à tous les autres points de la ville. La valeur d'impédance[697] utilisée n'est pas métrique mais temporelle, ce qui a permis d'utiliser les vitesses de circulation différentes en fonction des axes. Le traitement prend en compte les sens uniques[698], ce qui nous semblait essentiel pour mesurer au plus juste l'importance des voies.

[695] Un calcul de centralité sur l'ensemble des sommets d'un réseau comme Marseille peut prendre de 5 à 6 heures pleines
[696] http://cityform.mit.edu/projects/urban-network-analysis.html
[697] L'impédance est « la résistance au mouvement », c'est la valeur utilisée pour déterminer le coût d'un déplacement, généralement métrique elle peut être calculée en temps
[698] La toolbox ne prenant pas en compte les attributs complexes du réseau (tournant, restrictions…) les restrictions ont directement été versées dans la colonne de coût de déplacement. Les sens interdits ont donc reçu des valeurs aberrantes pour décourager le passage.
une valeur aberrante a été définie dans le sens concerné

Le second traitement est ciblé sur l'usage piéton, le réseau de référence est celui ouvert au mode actifs (sans les autoroutes, bretelles et autres voies dépourvues de trottoirs), la valeur d'impédance est le coût en temps de parcours piéton (tenant compte de la pente). Un rayon de recherche autour de chaque point a été défini. Si pour le mode véhicule, le calcul de la centralité en prenant tous les points du réseau semble cohérent (théoriquement, un véhicule peut se rendre à n'importe quel point de la ville), ce n'est pas le cas pour les piétons qui ne vont par exemple pas parcourir la ville de bout en bout. B. Hillier et L. Vaughan (2007) préconisent donc de définir un rayon de recherche autour de chaque point d'1,25 km, ce qui a pour conséquence de faire ressortir non pas les lignes de force majeure du réseau pris dans sa globalité mais davantage les voies d'importance locale (*Ibid*., HILLIER, 2009). La centralité étant une valeur brute et non pas relative[699], l'indice défini avec un rayon donné dépend donc du nombre de points dans son voisinage[700]. Pour remédier à ce problème l'indice a été normalisé[701] selon la formule proposée par la *toolbox Urban Network Analyst*[702] :

$$Betweenness[i]^r_{norm} = \frac{Betweenness[i]^r}{(\|\{j\,G-\{i\}:d[i,j]r\}\|-1)\cdot Reach[i]^r}$$

La formule de la Betweenness étant elle-même :

$$Betweenness[i]^r = \sum_{j,k\,\in\,G-\{i\},\,d[j,k]\,\leq\,r} \frac{n_{jk}[i]}{n_{jk}} \cdot W[j]$$

Où Betweenness [i] est l'indice de centralité intermédiaire du point i dans le rayon r., n_{jk} [i] est le nombre de plus courts chemins entre le nœud j et le nœud k passant par le nœud i., n_{jk} est le nombre total de plus courts chemins entre j et k[703].

L'indice Reach utilisé pour la normalisation est ainsi formalisé :

$$Reach[i]^r = \sum_{j\in G-\{i\},\,d[i,j]\,\leq\,r} W[j]$$

[699] C'est le nombre brut de plus courts chemins, ce n'est pas un pourcentage

[700] Un point situé par exemple en zone centrale avec un réseau très riche pourra avoir un indice artificiellement plus important qu'un point situé en périphérie où les voies et donc les points d'origine sont moins nombreux

[701] La boîte Urban Network Analyst offre l'option de pondérer la valeur de centralité

[702] L'illustration et l'explication complète des formules (anglais) sont disponibles sur le document : http://cityform.mit.edu/projects/urban-network-analysis.html

[703] Dans le cas d'une valeur de distance géodésique et pas topologique le rapport nombre de plus courts chemins entre j et k passant par i divisé par le nombre de plus courts chemins entre j et k équivaut à 1/1 dans la mesure où il est extrêmement rare que deux chemins différents entre deux points soient exactement identiques. Ce rapport alourdit considérablement l'algorithme, pour cette raison C. Lagesse (2015) lui préfère-t-il l'indice « d'utilisation » aussi appelé « stress centrality » où l'on effectue seulement une somme des plus courts chemins

Où d [i,j] est le plus court chemin entre les nœuds i et j dans G. Un tampon est défini autour de chaque point i dans toutes les directions du réseau jusqu'à ce que la limite r du rayon soit atteinte. L'indice Reach correspond au nombre de destinations j trouvées sur le réseau.

En substance, la normalisation de la Betweenness revient à pondérer l'indice de centralité en fonction du nombre d'individus pris dans son voisinage. L'option est particulièrement intéressante dans le cas où le nombre de points varie fortement entre secteurs du réseau. Or c'est bien le cas ici, un point situé en zone centrale a par exemple un voisinage plus dense qu'un autre en extrême périphérie[704]. Sans normalisation, le premier recevrait un indice plus fort que le second mais de façon complètement artificielle (le nombre de passages par i est nécessairement plus grand si davantage de points d'origine sont présents). La normalisation permet donc de gommer les différences de densité du réseau. L'indice de centralité a été ciblé dans ce travail comme étant le plus opérationnel, il est toutefois nécessaire d'en souligner certains défauts.

D'une part, l'approche est entièrement théorique, l'indice ne renvoie qu'une fréquentation « probable » basée sur la place du lien à l'intérieur d'une structure qu'est le réseau. Bien que des études soulignent la concordance entre des mesures effectives de trafic et la valeur de l'indice (ALTSHULER et *al*., 2011), une approche par les usages réels pourrait compléter l'interprétation. D'autre part, le calcul porte sur des points d'origine-destination (OD) théoriques (centre de chaque voie) sans aucune pondération (tous les points sont considérés comme ayant la même importance). L'approche est adaptée dans le cas par exemple d'une analyse d'un réseau de métro où l'usager est supposé atteindre l'ensemble des stations (GLEYZE, 2005). C'est en revanche plus problématique pour un réseau de voies. Le réseau n'est pas simplement une organisation réticulaire, c'est aussi un objet géographique implanté sur un territoire, ce qui se concrétise par la localisation d'acteurs, de services… qui sont autant de points d'origine / destination (GLEYZE, 2007). Dans cette optique, tous les itinéraires ne se valent pas, une zone de service ou une école génèreront des flux, ce qui aura un effet sur l'utilisation des voies proches. Ce caractère anisotrope de l'environnement, certaines études le prennent en compte, c'est le cas de celles développées sur la « walkability » (LESLIE, FRANCK et *al*., 2007) en Amérique du nord. Ce dernier indice prend en compte les coupures urbaines (impasses etc.). Ces valeurs portent sur des zones déterminées comme plus ou moins « marchables » en fonction de leur mixité fonctionnelle, de la présence d'espaces verts et d'une multitude d'autres facteurs. Ils ne portent toutefois que sur des zones (représentées sous forme de grilles) et n'offrent aucune information sur l'importance des voies. Cette mesure de l'importance des voies en fonction des flux fait l'objet de travaux précis à Besançon avec calcul d'un modèle probabiliste fondé sur des enquêtes ciblées (GENRE-GRANDPIERRE & FOLTETE, 2003, PIOMBINI & FOLTETE, 2007). Remarquons toutefois que si la démarche semble plus proche de la réalité de terrain, elle est particulièrement complexe à mettre en œuvre. Elle serait même erronée dans notre cas puisqu'il semble compliqué de mesurer des flux sur des voies fermées. La nature de notre objet d'étude suppose donc l'utilisation d'un indice structurel qui, pour être un « classique » de l'analyse spatiale (PUMAIN & SAINT-JULIEN, 2010) n'en a pas moins certaines limites. C'est toutefois un compromis assez robuste entre facilité d'utilisation et valeur scientifique.

[704] En prenant les points situés seulement à l'intérieur de la commune, nous rencontrerions aussi un autre problème qu'est « l'effet de bord »

Dernier problème : le critère du plus court-chemin sur lequel se fonde l'indice. Plusieurs études indiquent que les usagers ne choisissent pas nécessairement leur chemin en fonction d'un simple critère métrique ou même de coût-temps (FOLTETE, 2007). Le nombre de « tournants », c'est-à-dire de changements de direction est également important (TURNER, 2001, PIOMBINI, 2006). Il est par exemple fréquent que les individus empruntent le chemin le plus « lisible » pour se rendre à une destination donnée.

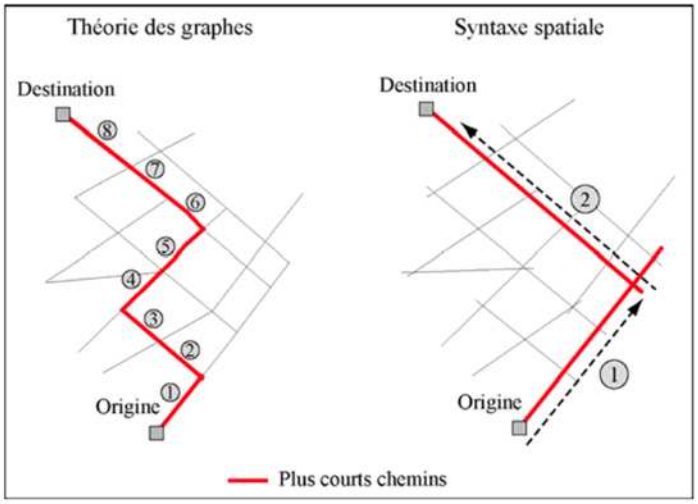


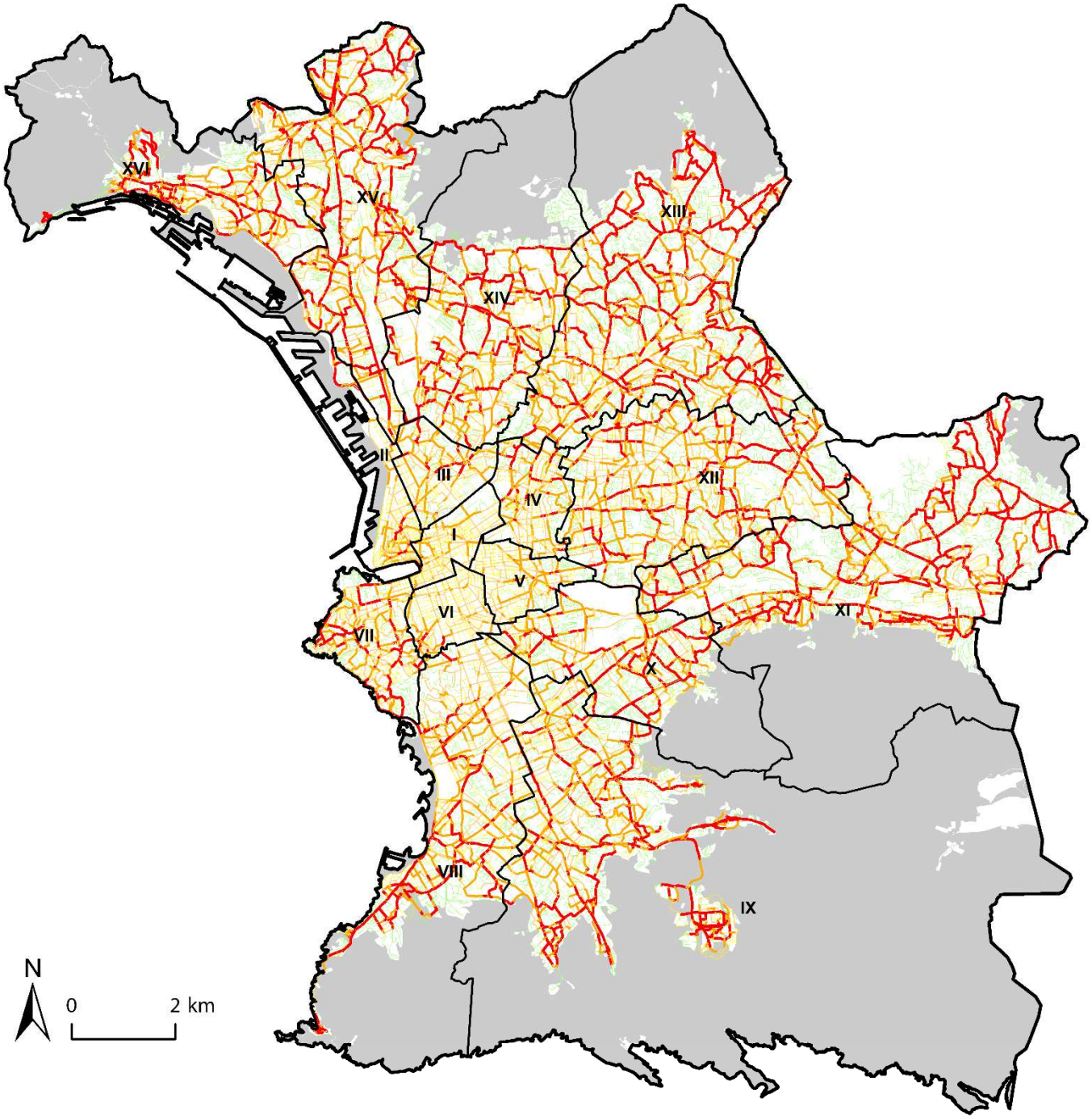
Figure 30 Vers une modélisation des déplacements en ville, logique **des plus courts chemins versus approche par tournants**
PIOMBINI A., 2006. *Modelling pedestrian route choices in urban areas. Geographical and landscape approach* Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de THIERRY B., Université de Franche-Comté.

Des recherches récentes liées aux sciences cognitives soulignent qu'il existe divers profils d'usagers. Un profil « expert » sera par exemple plus à même d'emprunter un chemin avec de nombreux tournants mais plus court, un profil « néophyte » privilégiera en revanche la lisibilité et donc la linéarité de l'itinéraire (DEGOUYS, 2018). D'autres variables pourraient être prises en compte : la « qualité environnementale » des voies. Il est fréquent par exemple qu'un itinéraire jugé plus agréable, moins dangereux… soit privilégié. Les situations d'handicap sont une autre limite que certaines études prennent en compte (VICTOR, 2016). En bref, le plus court chemin, s'il le plus simple à calculer, n'est sans doute pas le plus « juste ».

En dépit de ces limites, l'indice de centralité intermédiaire nous semble le plus opérationnel pour mesurer l'importance relationnelle de chaque lien. Il a donc été calculé pour le mode piéton et pour le mode véhicule selon les paramètres évoqués ci-avant. Chaque voie a reçu une valeur brute (indice véhicule) ou normalisée (indice piéton), permettant une hiérarchisation théorique. Après avoir fait un tour d'horizon des indices disponibles, et le choix opéré dans le cadre de notre étude, il est maintenant nécessaire de préciser comment l'indice de centralité a été utilisé pour déterminer l'impact de la fermeture résidentielle.

Classement des voies par niveau de centralité intermédiaire

Voies accessibles aux piétons



Voies (piet.) / centralité intermédiaire

Indice centralité int.* / quintiles

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4

Données de cadrage

- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti

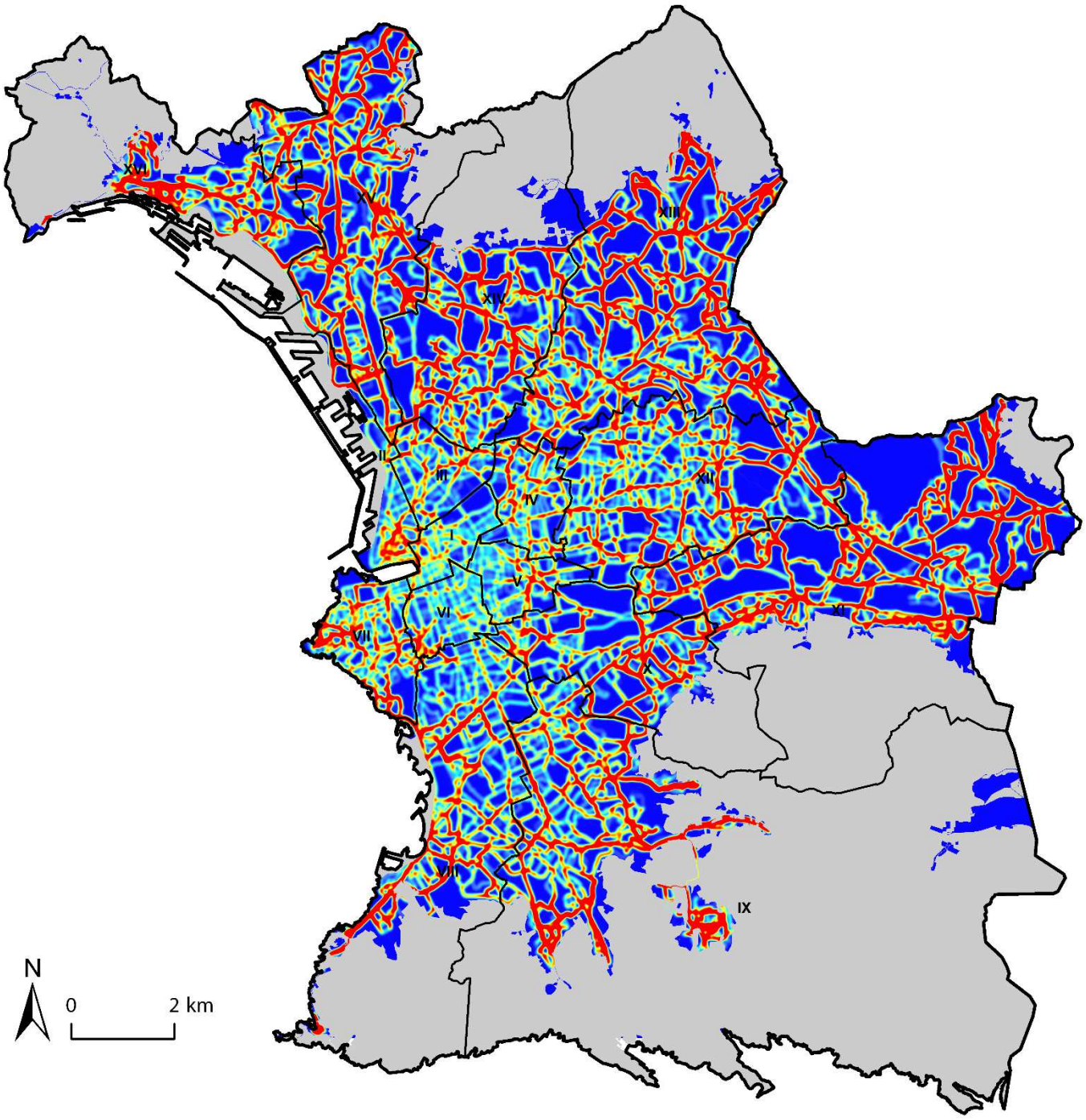
* Indice de centralité intermédiaire calculé sur le réseau accessible aux modes actifs - indice normalisé rayon de recherche : 1.25 km

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 137 Classement des voies par niveau de centralité intermédiaire (linéaire)– voies piétons

Classement des voies par niveau de centralité intermédiaire

Voies accessibles aux piétons



Voies (piet.) / centralité intermédiaire

Densité de Kernel* - h = 75m

Haut

Bas

Données de cadrage

Limites communales

arrondissements

Espace non bâti

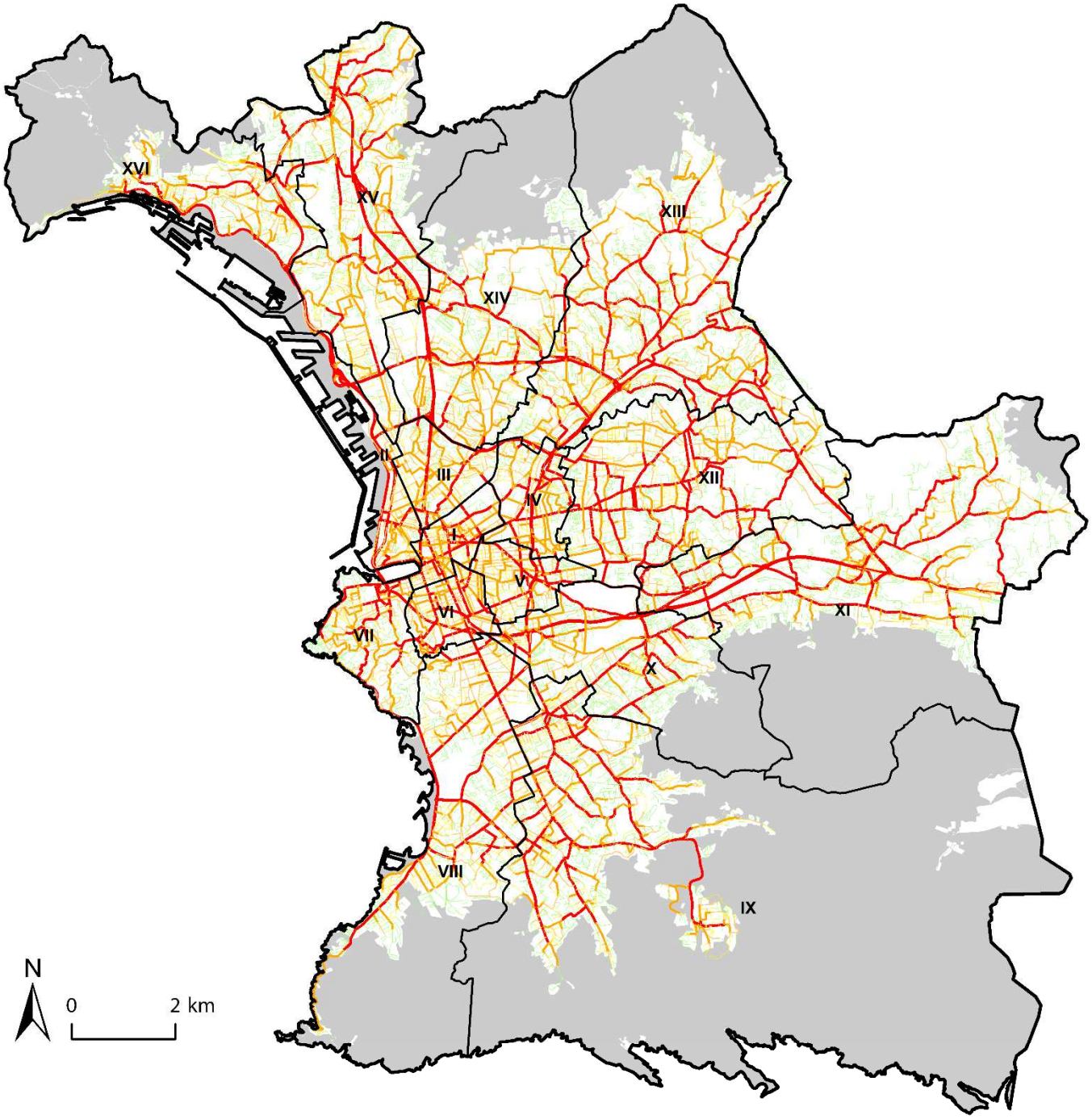
* Indice de centralité intermédiaire des voies traité via densité de Kernel
rayon = 75m - taille cellule = 25
Note : les valeurs sont à titre d'illustration

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 138 Classement des voies par niveau de centralité intermédiaire (interpolé)– voies piétons

Classement des voies par niveau de centralité intermédiaire

Voies accessibles aux véhicules



Voies (vehic.) / centralité intermédiaire

Indice centralité int.* / quintiles

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4

Données de cadrage

- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti

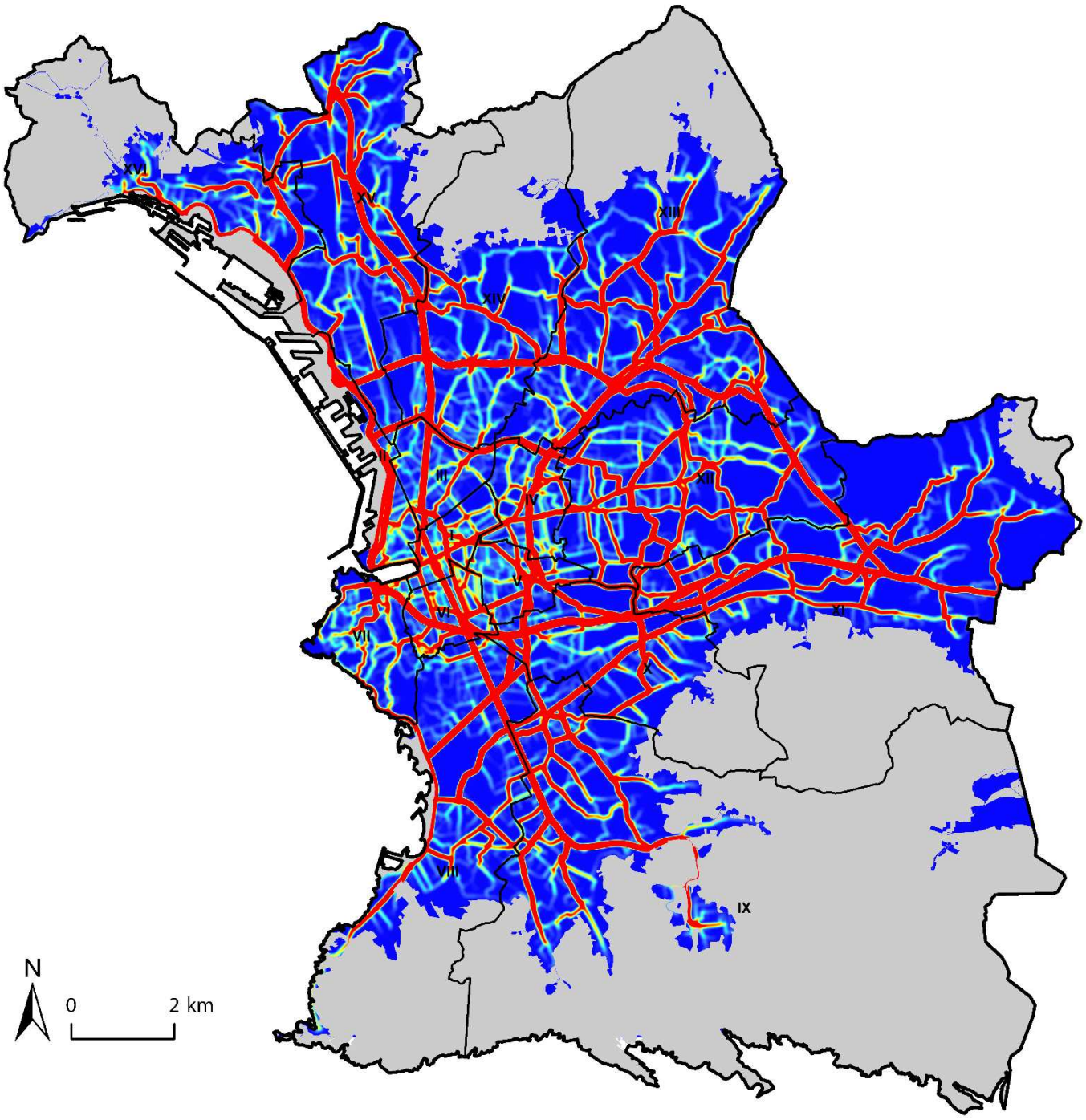
* Indice de centralité intermédiaire calculé sur le réseau accessible aux véhicules - indice brut rayon de recherche = infini

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 139 Classement des voies par niveau de centralité intermédiaire (linéaire)– voies véhicules

Classement des voies par niveau de centralité intermédiaire

Voies accessibles aux véhicules



Voies (vehic) / centralité intermédiaire

Densité de Kernel* - h = 75m

Haut

Bas

Données de cadrage

Limites communales

arrondissements

Espace non bâti

* Indice de centralité intermédiaire des voies traité via densité de Kernel
rayon = 75m - taille cellule = 25
Note : les valeurs sont à titre d'illustration

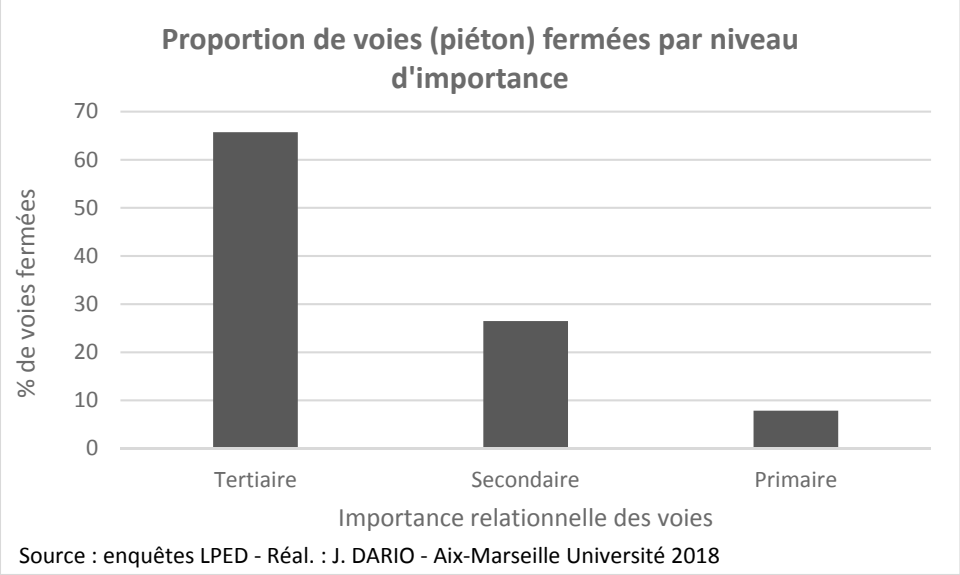
Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 140 Classement des voies par niveau de centralité intermédiaire (interpolé)– voies véhicules

5.2 Résultats

Le calcul de l'indice sur le réseau véhicule fait ressortir les principales lignes de force (autoroutes, grands boulevards…), celui sur le réseau mode actif renvoie une hiérarchisation plus fine[705]. Nous ne rentrerons pas ici dans l'analyse fine des valeurs de centralités comme c'est le cas dans d'autres études (PORTA et *al*., 2006, GLEYZE, 2005, LAGESSE, 2015). En simplifiant le classement des voies sur trois valeurs (primaire, secondaire, tertiaire), on peut déterminer quel échelon est le plus touché par la dynamique d'enclosure. Nous avons considéré comme touchés les axes fermés de façon étanche au mode en question (piéton pour le réseau piéton : carte 137 et 138, véhicule pour le réseau véhicule : carte 139 et 140)

5.2.1 Fermeture résidentielle et réseau accessible aux piétons

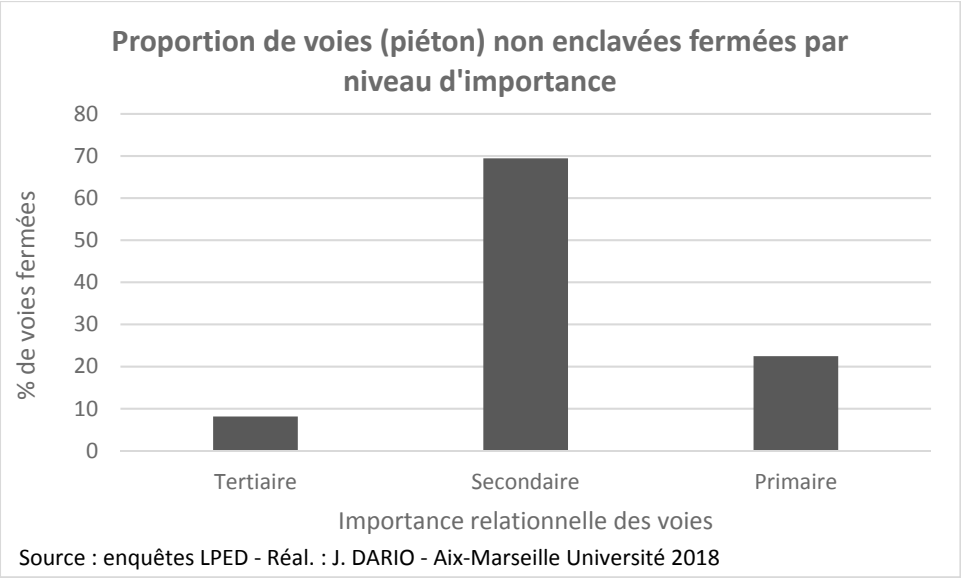


Graphique 10 Proportion de voies (piéton) fermées par niveau d'importance

Les voies fermées de façon étanche aux piétons représentent 9,7% du linéaire de voirie total. Sur cette proportion, la catégorie de voies la plus représentée est celle du 3ème niveau (65%) qui regroupe les voies enclavées (dont l'indice de centralité équivaut à 0) et celles dont l'importance relationnelle n'est pas nulle mais très faible. Les voies secondaires comptent pour 26,5% du total et les voies de premier niveau 7,8%. La surreprésentation des voies de faible importance n'est pas une surprise. Les voies enclavées, formant l'essentiel de cette catégorie constituent un contingent non négligeable parmi les voies fermées[706]. Pour mieux apprécier la catégorie des voies touchées par la fermeture résidentielle, le même classement a été fait en excluant les voies enclavées. Les voies fermées aux piétons non enclavées représentent 6,1% du linéaire total de voirie. Sur cette proportion, la répartition des voies par niveau de centralité est la suivante :

[705] L'indice est calculé avec un rayon de recherche relativement court (1,25km), ce qui met en valeur les voies d'intérêt local, la « résille fine » plutôt que les grands axes surutilisés. A l'inverse, le calcul sur le réseau véhicule n'a pas de rayon de recherche, ce qui valorise les grandes traversantes

[706] 57% du total des voies fermées aux modes actifs sont enclavées

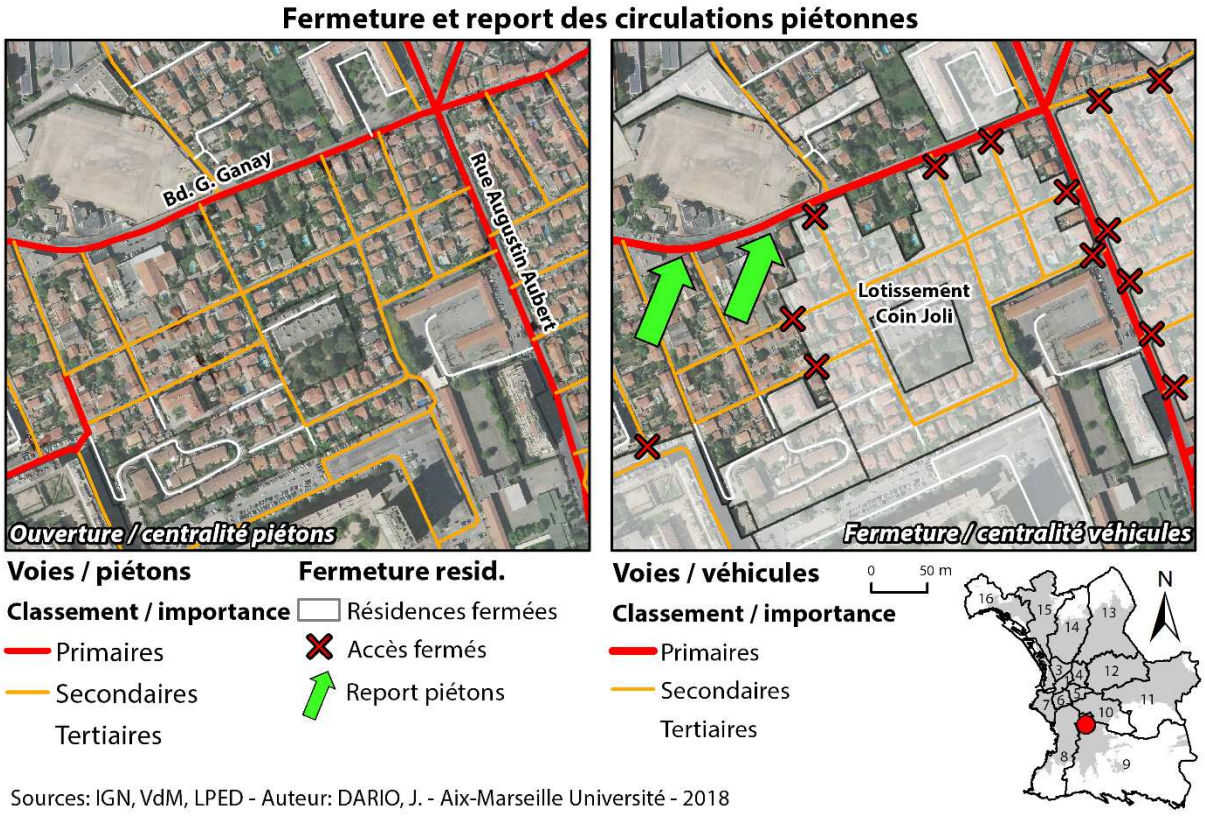


Graphique 11 Proportion de voies (piéton) non enclavées fermées par niveau d'importance

On remarque d'emblée la proportion écrasante de voies de niveau secondaire (69,4%) pour un gros cinquième de voies de premier niveau (22,5%). Ce résultat peut se considérer de deux façons opposées. L'impact de la fermeture résidentielle serait mesuré, d'abord car elle ne concerne qu'une faible proportion du linéaire « utile » (6,1% du total après avoir exclu les voies enclavées), ensuite, car elle ne touche qu'une part infime des axes structurants, pour ne se concentrer que sur les voies d'importance secondaire. En sens inverse, ce chiffre de 6,1% cache des situations très diverses. La proportion concerne la totalité de Marseille, or l'extension de la fermeture est maximale en périphérie, là où le linéaire de voirie est moins important. En somme, ce n'est pas tant le linéaire global que la situation géographique de chaque voie qui mérite d'être considérée. Nous verrons que des fermetures parfois faibles en linéaire concerné ont un impact maximisé sur les déplacements. Par ailleurs, l'échelon des voies secondaires est d'un intérêt premier vis-à-vis des déplacements piétons. Ce sont souvent des chemins de traverse, des raccourcis parfois coupés du trafic dont la présence encourage le choix de la marche. Elles font l'objet d'une attention particulière de la part de penseurs comme David Mangin (2008) qui les considère comme la condition pour une « ville passante et métisse ». Il évoque leur absence comme le signe d'un problème de structuration récurrent des périphéries urbaines. Celles-ci sont en effet marquées par la juxtaposition sans milieu de voies primaires à des voies de desserte ultralocales[707], ce qui génère une dépendance à la voiture, à repenser dans le cadre de « l'après-Kyoto ». La présence de voies secondaires assure un espace « poreux », « isotrope » (SECCHI, 2009). Elle offre une certaine liberté au piéton, lui donnant même l'avantage sur la voiture. Nous verrons d'ailleurs que les espaces maillés sont marqués par la surreprésentation de voies secondaires (6). L'absence de ces liens est le propre des périphéries urbanisées selon une logique fonctionnaliste (zones commerciales, zones résidentielles… avec une voie collectrice sur laquelle se connectent une multitude de voies résidentielles en impasse…). Elle est aussi la marque de certaines secteurs urbains marqués par la fermeture résidentielle. L'usage étant

[707] « *Enfin soyons clairs : il faut* [...] *obliger les communes à inscrire dans leurs Plans locaux d'urbanisme (PLU) les tracés des voies secondaires, si l'on ne veut pas voir l'urbanisation se faire à partir de voies rapides et d'un Meccano de giratoires qui joue comme autant de diffuseurs d'urbanisation à vau-l'eau.* » MANGIN D., 2006, « La rue en toutes franchises » in *Pouvoirs*, Vol. 116, Num. 1, pp. 131-147.

réservé aux seuls résidents, on peut considérer que ces liens « disparaissent » du plan de voirie général. Bien que ce cas soit évoqué ultérieurement dans la perspective des conflits, l'exemple du lotissement Coin Joli dans le 9ème arrondissement de Marseille est intéressant. Les voies internes de ce lotissement encore ouvert aux piétons jusqu'au début des années 2010 forment une maille régulière, utilisée comme raccourci ou itinéraire *bis* pour couper avec l'important trafic des traversantes du secteur (boulevard Gustave Ganay, rue Augustin Aubert…)



Carte 141 Fermeture et report des circulations piétonnes

Planche 39 Comparaison des « ambiances » dans et hors du lotissement (fermé) Coin Joli

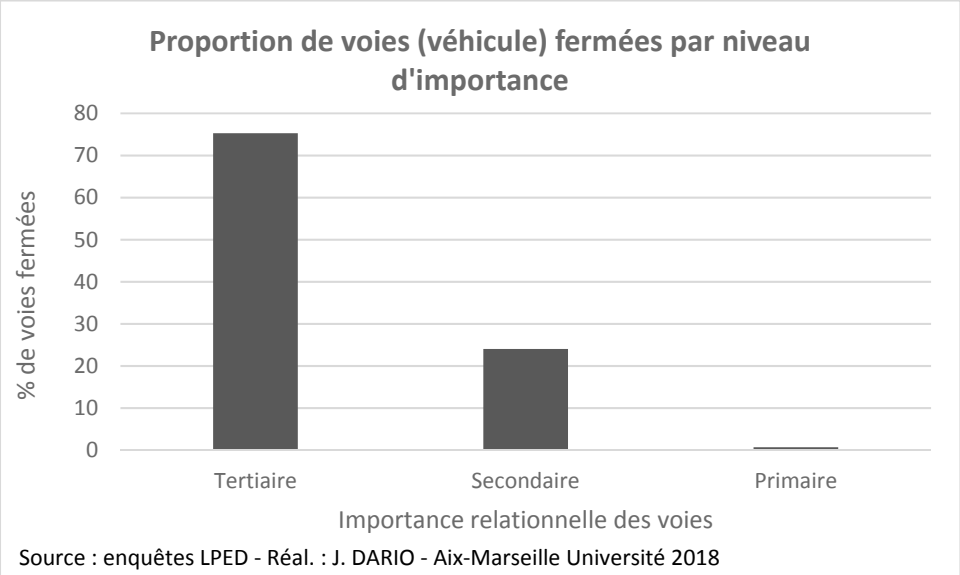
Photo 39-1 Voie intérieure du lotissement Coin Joli sans voitures
Photo 39-2 et 31-4 trafic sur la rue Augustin Aubert
Photo 39-3 Voie intérieure du lotissement Barry sans voitures
Photos : LPED

Nous distinguons sur l'encadré de gauche une classification selon le gradient de centralité piéton et sur l'encadré de droite sur le gradient véhicule pour illustrer une théorie. Selon nous, l'impact le plus fort sur les usages piétons est observable lorsque des voies secondaires pour les piétons disparaissent (carte 141, encadré gauche), ce qui oblige ces derniers à se reporter sur des voies d'importance primaire pour la circulation automobile (encadré droite). Ils subissent ainsi un effet de « relégation » (cf. chap. 7, 1.5), vécu comme une dégradation de la qualité d'usage de leur environnement. Cette question des perceptions liées au trafic, à la géométrie de la voie… n'est pas pris en compte dans le calcul de centralité intermédiaire mais pourrait faire l'objet de développement. La logique des plus courts chemins au centre de l'indice de centralité intermédiaire rend certes compte de la fonctionnalité des voies et de leur « efficacité » en matière de déplacement, mais cette donnée n'est pas suffisante. Un autre élément non considéré et pourtant essentiel est la qualité des aménagements piétons. Dans ce cas particulier, les voies situées à l'intérieur du lotissement (photos 39-1 et 39-3) recevaient avant leur fermeture un trafic moins important, ce qui les rendait plus attractives pour les piétons. Elles présentaient par ailleurs des aménagements suffisants[708] pour assurer un usage piéton facilité. Au contraire, l'avenue Gustave Ganay sur laquelle sont désormais « rejetés » les piétons extérieurs, dispose de

[708] Trottoirs latéraux entre 1,5 et 2,5m

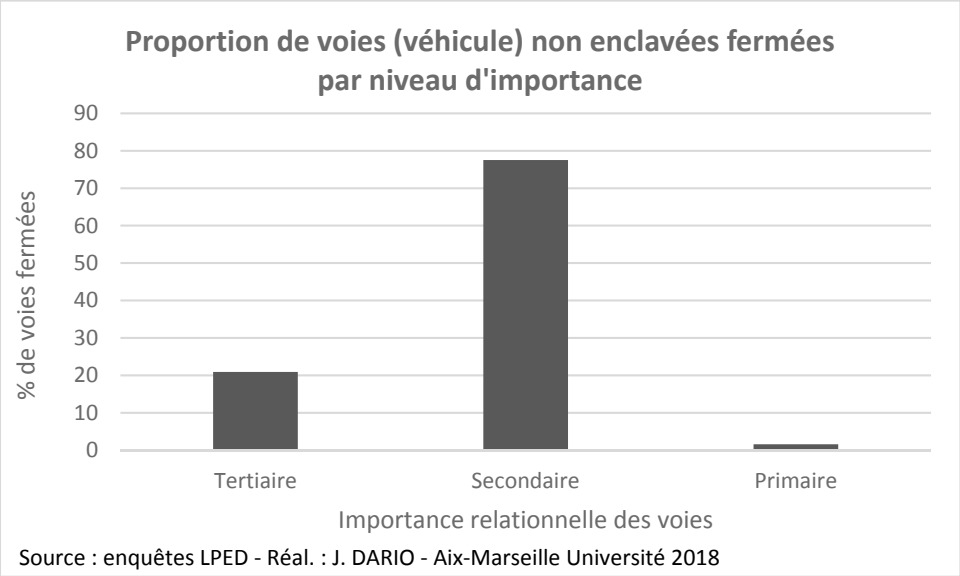
trottoirs très étroits, peu propices à la marche. La situation est identique sur la rue Augustin Aubert où le trafic routier est par ailleurs constant (photos 39-2 et 39-4).

5.2.2 Fermeture résidentielle et réseau accessible aux véhicules



Graphique 12 Proportion de voies (véhicule) fermées par niveau d'importance

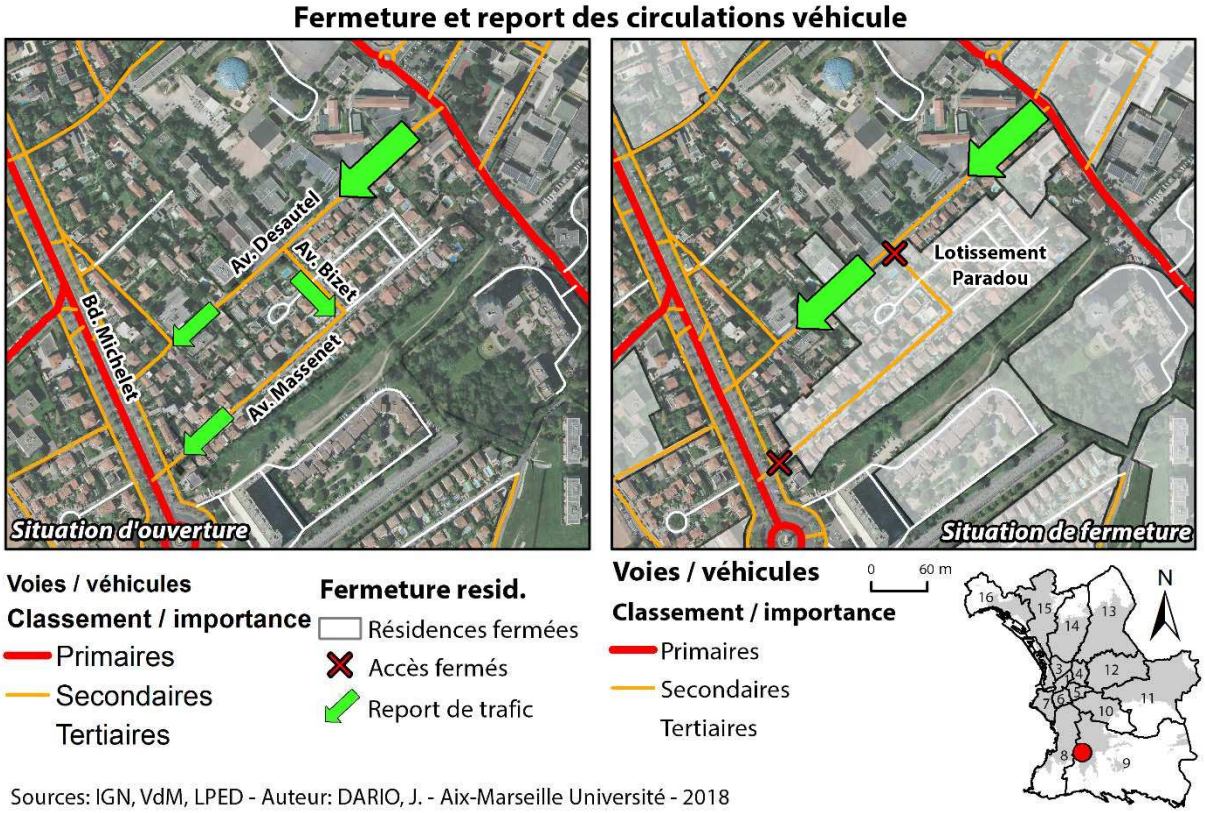
Les voies fermées de façon étanche aux véhicules concernent 12% du linéaire total de voirie. Parmi elles, environ 75% sont de moindre importance (niveau 3), 24% sont du second niveau et seulement 0,7% sont des voies primaires. La proportion de voies de troisième niveau est encore plus importante que pour le réseau mode doux ce qui peut s'expliquer assez logiquement. La part de voies enclavées étant plus forte sur le réseau véhicule que sur le réseau modes actifs (respectivement 34% et 29%) (cf. chap. 7, 3), il semble logique que ces voies soient plus représentées ici.



Graphique 13 Proportion de voies (véhicule) non enclavées, fermées par niveau d'importance

Si l'on ne conserve que les voies fermées non enclavées, il ne reste que 4,2% du linéaire touché par la fermeture. Sur cette proportion, l'immense majorité (77,5%) sont des voies secondaires et 1,6% sont des voies primaires. Ce chiffre n'est là encore pas surprenant dans la mesure où le traitement de centralité pour le réseau véhicule fait ressortir dans la catégorie des voies primaires (Q4) des axes véritablement structurants. Or ces voies, pour la plupart des grands boulevards, des avenues… ont soit toujours été publiques, soit le sont devenues progressivement par intégration, excluant toute possibilité de fermeture.

L'analyse des chiffres sur nos deux réseaux de référence fait ressortir certains traits communs. D'une part, les voies de faible importance relationnelle tiennent une place prépondérante parmi les voies fermées (plus pour les véhicules que pour les modes actifs). Ensuite, l'échelon secondaire davantage que les voies primaires, est touché. Mais cette catégorie « secondaire » n'est pas le gage d'un impact minoré sur le réseau. Pour illustrer cette importance des voies secondaires pour les véhicules, nous avons pris le cas des voies du lotissement du Paradou (9ème arr.) où nous avions mené un entretien avec le président du conseil syndical.



Carte 142 Fermeture et report des circulations de véhicules

JD : *Vous souvenez-vous des raisons de la fermeture de l'ensemble ?*

Technicien : *Bien sûr, il y avait plusieurs raisons, l'une d'elles était que nos voies étaient utilisées comme itinéraire de délestage par ceux qui voulaient emprunter l'avenue Desautel qui était encore en double sens à cette époque. Donc pour éviter les fréquents embouteillages, les gens utilisaient nos voies pour arriver juste devant l'école Desautel, souvent ils se garaient aussi, ce qui devenait rapidement impossible aux heures de rentrée et de sortie des écoles, donc on a mis une grille fixe sur l'Avenue Bizet puis un portail automatique sur Massenet et franchement, c'est plus pareil.*

JD : *C'est-à-dire ?*

Technicien : *Eh bien regardez (il désigne la rue sans aucune voiture), on peut se garer sans problème, il y a moins de voitures, ce n'est pas bruyant du tout, vous pouvez même marcher au milieu de la voie sans aller sur les trottoirs, non, sérieusement c'est mieux.*

JD : *En comparant avec l'avenue Desautel ?*

Technicien : *Ça n'a rien à voir, c'est tout le temps embouteillé, surtout que c'est passé en sens unique, je ne sais pas quel adjoint a imaginé ce truc mais maintenant c'est pire que tout et l'école n'arrange rien. De manière globale, c'est très compliqué de se déplacer en voiture dans le quartier, personnellement je vais plus vite à pied jusqu'à l'hôpital Sainte-Marguerite que de faire le tour en voiture !* » (Habitant 9 (homme 40-50 ans) – Président ASA lotissement du Paradou – 09/04/2014)

La trame de cet ancien lotissement des années 1930 est restée ouverte jusqu'au milieu des années 2000. Sur notre traitement de centralité (gradient véhicule), la voie apparaît comme un axe secondaire, ce que confirme dans la pratique notre interlocuteur qui parle « d'itinéraire de délestage » pour les avenues Bizet et Massenet. Celles-ci permettaient de couper avec le trafic de l'avenue Desautel qui est une des (rares) traversantes est-ouest du boulevard Michelet (avec en plus un accès à l'école primaire Desautel). La notion d'itinéraire de délestage renvoie à un parcours éventuellement plus long d'un point de vue métrique, mais finalement plus court car il permet de contourner le trafic. Bien qu'on ne puisse directement le prouver par des comptages de voitures « avant-après » fermeture, la fermeture du Paradou semble avoir reporté une partie du trafic sur l'avenue Desautel, ce qui dégrade sa qualité d'usage et accentue « l'effet de thrombose ». Le passage en sens unique postérieur à la fermeture n'a visiblement pas suffit. Les embouteillages sur l'avenue Desautel sont fréquemment ressortis au cours d'entretiens.

Notre approche de l'impact par la centralité des voies s'est effectuée jusqu'ici à partir du linéaire avec quelques zooms sur des cas précis. Pour mieux saisir les effets de la fermeture sur le fonctionnement d'une échelle cohérente telle que le quartier, nous avons agrégé les indices de centralité pour définir des seuils de « vulnérabilité ».

6. Fermeture résidentielle et « vulnérabilité » du réseau

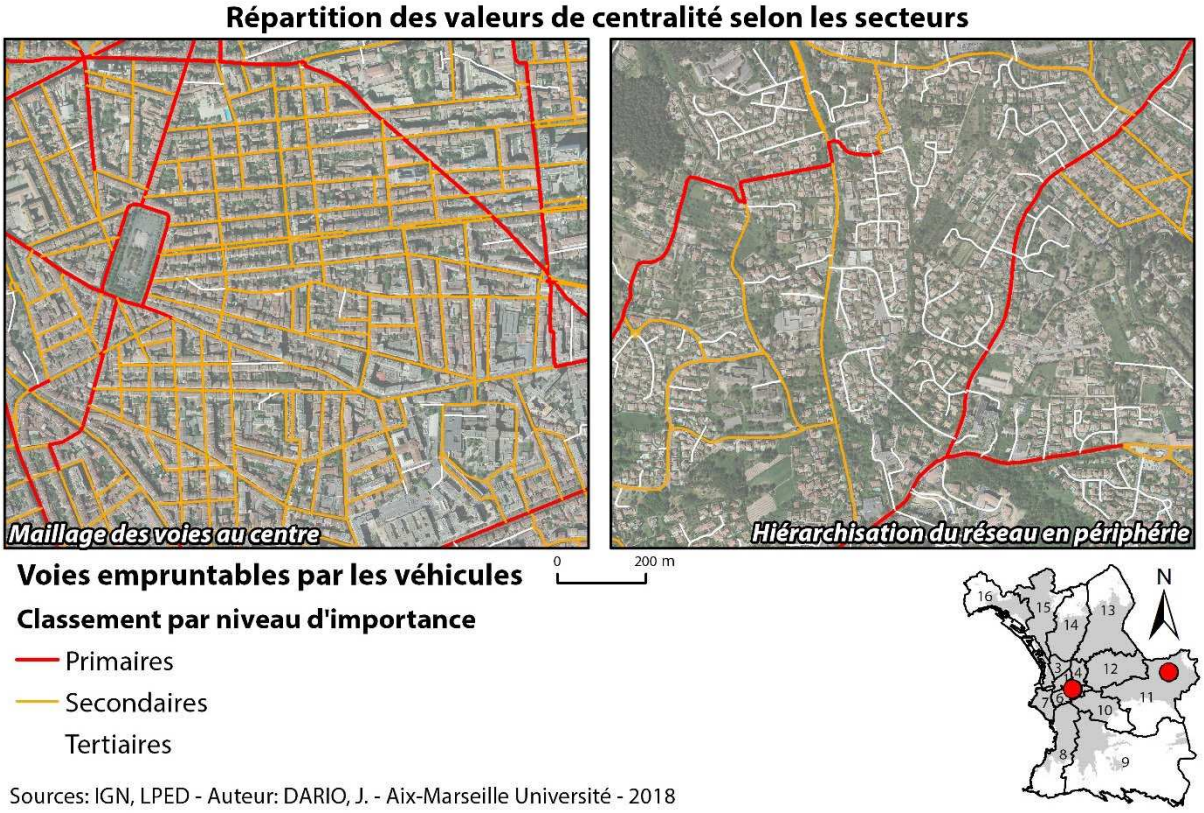
6.1 Une approche structurelle de la vulnérabilité du réseau

La vulnérabilité des réseaux a fait l'objet de nombreuses études. Elle désigne « *l'expression de certaines conditions susceptibles d'engendrer des dysfonctionnements suite à la réalisation d'un aléa* » (D'ERCOLE, 1998). Ce dernier peut être d'origine naturelle ou anthropique et sa survenance plus ou moins incertaine. Des indices de vulnérabilité ont été développés dans le champ de l'analyse réseau. Certains mesurent par exemple la perte de connexité engendrée par le défaut de chaque segment, évalué successivement (APPERT & CHAPELON, 2001). Des estimations portant sur le temps de trajet montrent par exemple l'ampleur des dysfonctionnements provoqués par la rupture des grandes rocades périphériques (*Ibid.*). Soulignons que dans la plupart des travaux, le « scénario d'attaque » (BELL, 2008) ou d'endommagement n'est pas connu. On tente de déterminer les segments dont l'absence aurait *a priori* le plus de conséquences en termes de report de trajet (APPERT & CHAPELON, 2001). Bien qu'il soit calculé de façon différente, l'indice de centralité intermédiaire est finalement assez proche puisqu'on peut considérer qu'un segment est d'autant plus indispensable qu'il est « central » (GLEYZE & REGHEZZA, 2007). La comparaison s'arrête là car la vulnérabilité met

davantage l'accent sur le contexte, le positionnement de chaque segment dans le réseau. Structurellement, un réseau a une plus ou moins grande propension à subir des dysfonctionnements en cas de défaillance d'un ou plusieurs de ses segments. Le scénario de rupture n'aura pas les mêmes effets selon qu'il s'applique dans un périmètre où le réseau est fortement connecté, avec une multitude « d'itinéraires *bis* », et dans un autre où la structure serait dépendante d'un nombre limité d'individus (GLEYZE, 2005, 2007). Cette hiérarchisation du réseau, lorsqu'elle est poussée à l'extrême peut s'interpréter comme une forme de « vulnérabilité ». La situation est différente selon que les déplacements dans un secteur dépendent d'un nombre restreint ou d'une multitude de voies. Le concept clé est ici celui d'itinéraire « redondant » (JENELIUS, 2009, 2012), qui est une autre manière de désigner un réseau maillé.

6.1.1 Une méthode pour définir la vulnérabilité du réseau des quartiers

Restait toutefois à définir une méthode pour mesurer cette hypothèse et par extension, l'impact de la fermeture résidentielle. Le scénario de dysfonctionnement a l'avantage pour nous d'être connu puisqu'il procède du relevé physique de la fermeture résidentielle. Aussi, nous ne rentrerons pas dans une analyse *a priori* comme la plupart des études sur la thématique (BERDICA, 2002). Par conséquent, notre approche est plus appliquée que théorique, ce qui est une première spécificité. La seconde est de ne pas considérer chaque segment et son niveau de vulnérabilité de façon unitaire. Nous avons ainsi défini un indice à l'échelle des quartiers en exploitant les valeurs de l'indice de centralité. Cette idée est apparue de façon assez évidente en croisant nos lectures sur la ville « perméable », « poreuse »… (SECCHI, 2009, MANGIN, 2004, 2006, 2008) et la répartition des valeurs de centralité des voies en fonction des quartiers. Pour l'illustrer, comparons par exemple la structure des voies dans les secteurs hypercentraux et extrapériphériques.



Carte 143 Répartition des valeurs de centralité selon les secteurs

Vulnérabilité du réseau rime généralement avec hiérarchisation (carte 143, encadré gauche). Dans cette situation, le réseau s'apparente à un « arbre » (ALEXANDER, 1968) : des voies de faible importance relationnelle se connectent directement à un nombre limité de « collecteurs », qui concentrent la majeure partie du trafic. Dans cette structure, les voies de niveau secondaire sont particulièrement absentes. Inversement, un réseau « maillé » (encadré droite) présente un nombre limité de voies « extrêmes », (primaires ou enclavées). On peut ainsi considérer que la rupture d'un segment sera plus dommageable dans le premier cas que dans le second car moins d'options de remplacement existent.

On peut aussi tirer certaines conclusions intéressantes de l'observation simple de la carte 138 représentant les valeurs de centralité intermédiaire (interpolées) sur le réseau piéton. La structure apparaît estompée en zone centrale (1er, 6ème arrondissements notamment) et tend à se préciser à mesure que l'on gagne la périphérie. Les parties extrêmes des 11ème, 13ème ou encore 15ème arrondissements ont ainsi une structure très nettement hiérarchisée. L'estompage signifie qu'aucune voie ne ressort particulièrement du traitement, c'est bien la définition d'un réseau maillé. Certains arrondissements se trouvent dans des situations intermédiaires, c'est le cas par exemple du 8ème ou du 9ème arrondissement. D'autres présentent une situation contrastée en fonction du secteur considéré comme le 12ème arrondissement, relativement maillé sur les 2/3 de sa surface mais très hiérarchisé dans le dernier tiers oriental.

La valeur généralement utilisée pour définir le niveau d'arborescence d'un réseau est l'indice Gamma (γ), le niveau de redondance des voies par secteur est approché *via* l'indice Beta (β) comme cela a été défini dans certaines études sur la vulnérabilité du réseau (JENELIUS, 2009).

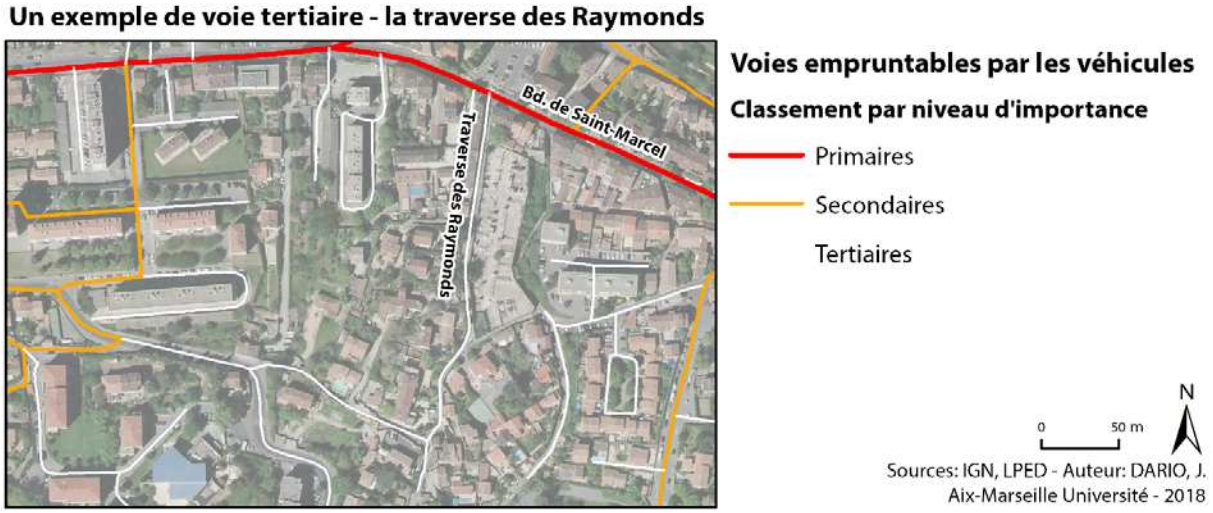
Plutôt que d'utiliser ces valeurs, nous pensons qu'un traitement basé sur la centralité intermédiaire offre une entrée plus opérationnelle.

Dans le cas d'un réseau maillé, il n'y a visiblement pas de chemin préférentiel pour aller d'un point A à un point B, les itinéraires sont donc redondants. On remarquera au passage la présence extrêmement faible de voies enclavées d'utilité nulle. Dans le cas d'un réseau hiérarchisé en revanche, deux échelons sont principalement observables : celui des voies enclavées et celui des voies primaires. Conformément à l'analyse de David Mangin, l'échelon intermédiaire est notoirement absent. L'objectif était donc pour nous de concevoir une méthode pour systématiser ce genre d'observation. Un regroupement de valeurs a été opéré pour identifier les voies secondaires, ce qui nous a permis d'évaluer ensuite le niveau de vulnérabilité des quartiers et enfin l'impact de la fermeture résidentielle.

6.1.2 Un classement des voies par niveau d'importance

Le réseau piéton d'une part, véhicule de l'autre ont été répartis sur quatre plages de valeur de centralité intermédiaire : Q0, Q1, Q2, Q3 à laquelle s'ajoute une classe « valeur 0 ». En-dehors de cette dernière, les classes ont des effectifs égaux. Dans la plupart des études du genre, les valeurs de centralité intermédiaires (ou autres) sont classées en déciles (LAGESSE, 2015). Nous avons volontairement opté pour des quartiles afin de regrouper les données le plus grossièrement possible afin de faire ressortir des tendances plutôt qu'une valeur en tant que telle.

A partir de ce classement en quartiles, nous avons distingué trois niveaux d'importance pour les voies : un niveau primaire, secondaire et tertiaire. Le troisième niveau est le plus simple à définir, il correspond dans les deux cas (réseau piéton et véhicule) à valeur 0. La valeur désigne des voies soit enclavées, soit qui n'ont reçu aucun plus court chemin dans le traitement de centralité. Ce sont des voies de desserte « confidentielles ».

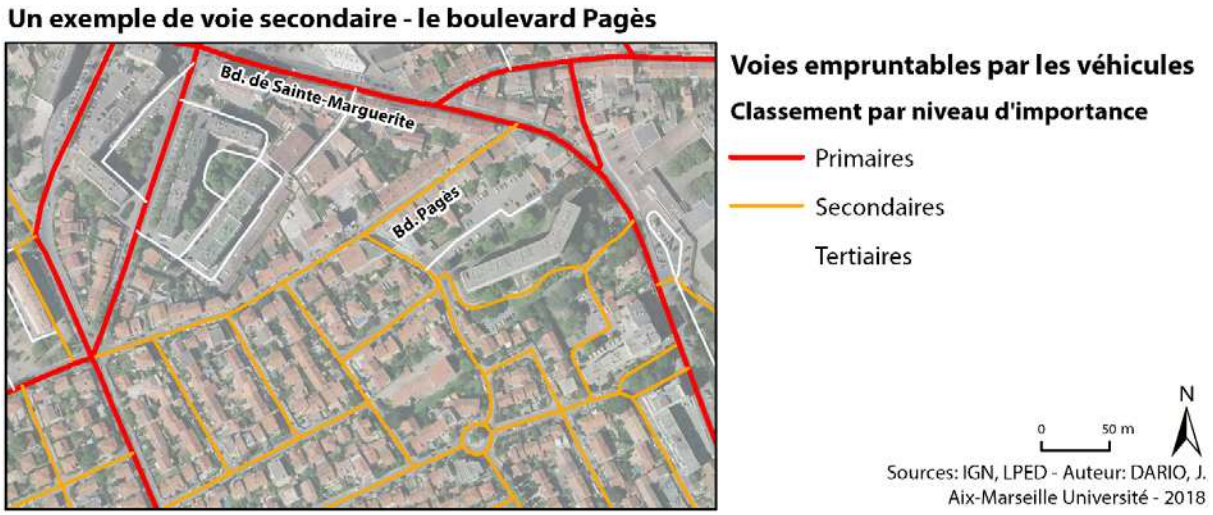


Carte 144 Un exemple de voie tertiaire – la traverse des Raymonds

Planche 40 les voies de troisième niveau

Photos 40-1 et 2 la traverse des Raymonds
Photos : LPED

Il est plus difficile d'identifier les voies de niveau secondaire, l'indice de centralité étant calculé de manière différente en fonction du mode, deux classements ont été effectués. Pour le réseau piéton, l'indice de centralité a, on le rappelle, été calculé dans un rayon d'1,25 km et a été normalisé, la conséquence de cette opération est que les voies d'importance locale ressortent davantage. L'indice étant plus « fin » de par le rayon limité qui a été utilisé, nous avons rangé Q0 et Q1 ensemble pour désigner les voies secondaires. Q2 et Q3 désignent les voies primaires pour l'indice piéton. Sur le réseau véhicule, on note une certaine continuité de Q0 à Q2, l'échelon intermédiaire dans le réseau véhicule est donc constitué Q0 + Q1 + Q2. Ces voies secondaires sont généralement des liaisons interquartier ou des éléments d'une maille régulière.

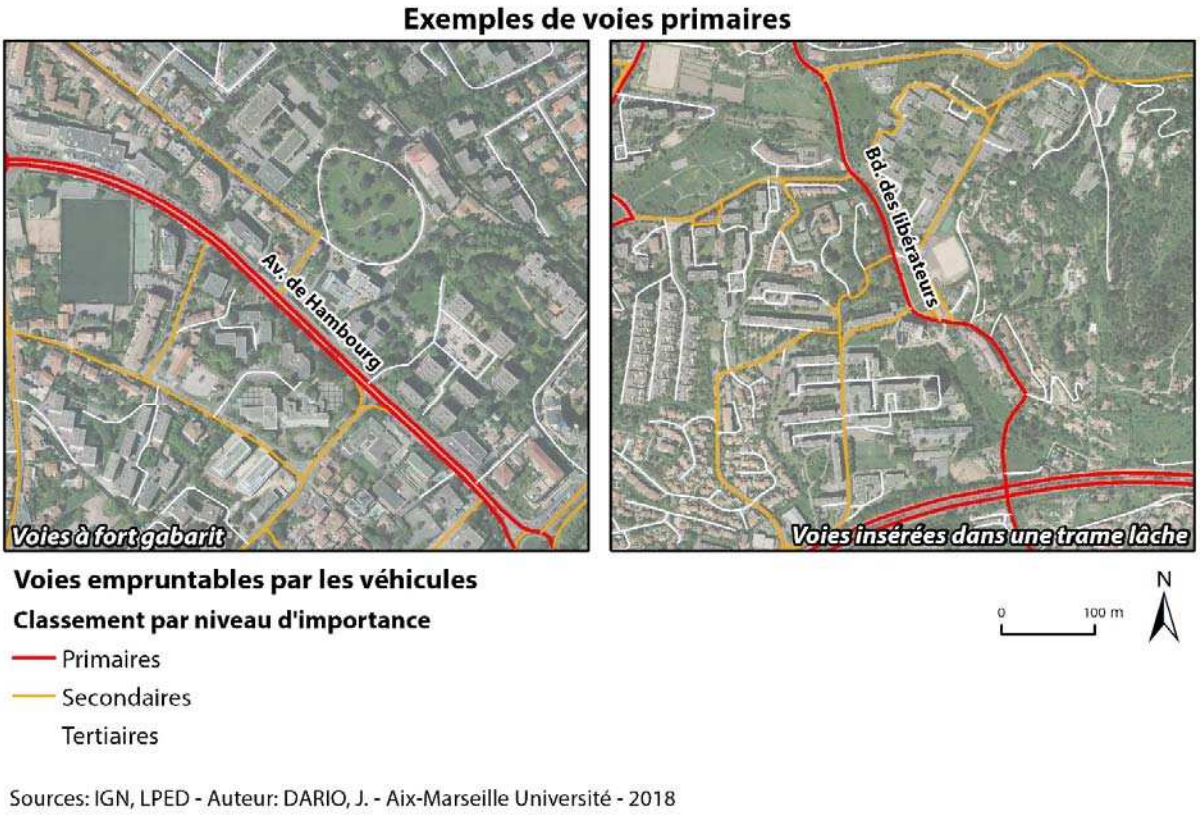


Carte 145 Un exemple de voie secondaire – le boulevard Pagès

Planche 41 Les voies secondaires

Photo 41-1 et 2 Le boulevard Pagès
Photos : LPED

Pour le réseau véhicule, l'absence de rayon mène ponctuellement à l'attribution de valeurs très fortes à certains axes qui se retrouvent naturellement dans Q3. On retrouve dans ces liaisons primaires des voies à fort gabarit mais aussi d'autres à la structure plus simple (2x1 voies), c'est souvent le cas lorsque le quartier ne dispose d'une trame relativement faible.



Carte 146 Exemples de voies primaires

Planche 42 Les voies primaires

Photo 42-1 Le boulevard d'Haïfa
Photo 42-2 le boulevard des Libérateurs
Photos : LPED

Nous n'avons pas réalisé de schéma pour les voies sur le traitement piéton car l'indice de centralité avec un rayon de 1,25km rend difficile l'identification de types précis. Des voies primaires pour les piétons pourront autant être de grands axes que des traverses. Seul leur positionnement compte dans ce cas.

Planche 43 Les traverses piétonnes

Photo 43-1 boulevard Poméon, une ancienne voie piétonne/ véhicule 9ème arr.
Photo 43-2 traverse du puit, un ancien cheminement rural 9ème arr.
Photo 43-3 la rue Gabriel Audisio et sa large bande de cheminement, 14ème arr.
Photo 43-4 la traverse Paul, un ancien cheminement rural 8ème arr.
Photos : LPED

Cette distinction de classement est basée sur l'observation des valeurs de centralité sur un territoire concret, le but de ce regroupement est de gommer autant que possible l'aspect théorique de l'indice pour faire ressortir des « profils » de voies. Une fois ces différents échelons identifiés, il est nécessaire de trouver la bonne combinaison d'indicateurs pour définir un réseau comme plus ou moins maillé et donc vulnérable. Dans chaque quartier, nous avons additionné la longueur totale des voies de chaque quartile et considéré leur proportion par rapport à la voirie totale du quartier. On sait ainsi que certains périmètres ont une proportion de Q0, Q1… plus forte ou plus faible que d'autres.

Nous l'évoquions, un réseau très hiérarchisé est marqué par la forte présence de voies de desserte (niveau 3) et la faible proportion de voies secondaires. Il suffit donc de considérer pour chaque quartier la proportion plus ou moins forte de voies de chaque type par rapport à la

moyenne et regrouper des classes en fonction d'un intervalle régulier qu'est l'écart-type[709]. Nous distinguons dans un premier temps 3 niveaux de vulnérabilité : un haut, un moyen et un bas. Le niveau de vulnérabilité haut regroupe les quartiers où la présence de voies « valeur 0 » est à un écart-type au-dessus de la moyenne et les voies secondaires un écart-type en-dessous. Pour les quartiers dont la vulnérabilité est basse, c'est-à-dire où le réseau est très maillé, la proportion de voies valeur 0 est un écart-type en dessous de la moyenne et les voies secondaires 1 écart-type au-dessus. L'échelon moyen regroupe tout ce qui se trouve entre les deux extrêmes.

En substance donc, un quartier vulnérable a une proportion plus forte que la moyenne de voies enclavées ou assimilées et un échelon intermédiaire sous-représenté, c'est naturellement l'inverse pour des quartiers peu vulnérables.

Afin d'affiner l'analyse, nous avons distingué des sous-groupes de vulnérabilité, ce qui donne 7 classes différentes : Très haut ; Haut ; Moyen-Haut ; Moyen ; Moyen bas ; Bas, Très Bas. Le détail des classes en fonction du réseau (modes doux ou véhicule) se trouve dans les deux tableaux ci-dessous :

Réseau piéton :

- Réseau très hautement vulnérable
  - Valeur 0 : 1,5 écart type au-dessus : 59,5%
  - Q0_1 : 1,5 écart type en-dessous : 5%
- Réseau hautement vulnérable :
  - Valeur 0 : 1 écart type au-dessus : 50,5%
  - Q0_1 : 1 écart type en-dessous : 17%
- Réseau vulnérabilité moyen haute :
  - Valeur 0 : ½ écart type au-dessus : 41,5%
  - Q0_1 : ½ écart type en-dessous : 29%
- Réseau vulnérabilité moyen basse :
  - Valeur 0 ½ écart type en-dessous : 23,5%
  - Q0_1 : ½ écart type au-dessus : 53%
- Réseau vulnérabilité basse :
  - Valeur 0 : 1 écart type en-dessous : 14,5%
  - Q0_1 : 1 écart type au-dessus : 65%
- Vulnérabilité très basse :
  - Valeur 0 : 1,5 écart type en dessous : 5,5%
  - Q0_1 : 1,5 écart type au-dessus : 77%

Réseau véhicule :

- Réseau très hautement vulnérable
  - Valeur 0 : 1,5 écart type au-dessus : 71,5%
  - Q0_1_2 : 1,5 écart type en-dessous : 18,75%
- Réseau hautement vulnérable :
  - Valeur 0 :1 écart type au-dessus : 61%
  - Q0_1_2 : 1 écart type en-dessous : 27,5%
- Réseau vulnérabilité moyen haute :
  - Valeur 0 : ½ écart type au-dessus : 50,5%
  - Q0_1_2 : ½ écart type en-dessous : 36,25%
- Réseau vulnérabilité moyen basse :
  - Valeur 0 ½ écart type en-dessous : 29,5%
  - Q0_1_2 : ½ écart type au-dessus : 51,75%
- Réseau vulnérabilité basse :
  - Valeur 0 : 1 écart type en-dessous : 19%
  - Q0_1_2 : 1 écart type au-dessus : 62,5%
- Vulnérabilité très basse :
  - Valeur 0 : 1,5 écart type en dessous : 8,5%
  - Q0_1_2 : 1,5 écart type au-dessus : 71,25%

Figure 31 la classification des niveaux de vulnérabilité par quartiers

Cette classification n'a aucune portée « universalisante », nous ne considérons pas qu'un périmètre vulnérable doit nécessairement comporter telle proportion de tel ou tel type de voies. Il ne s'agit que d'une répartition en fonction des écarts-types qui ne fait que classer les données entre elles. La démarche a pour intérêt de faire ressortir des profils de quartiers à l'intérieur de périmètre d'étude qu'est la ville de Marseille. L'ultime stade de ce traitement est de mesurer l'impact de la fermeture résidentielle, pour cela, nous avons effectué certains choix. Un réseau « après-fermeture » a été considéré : toutes les voies fermées ont directement été rangées dans le quartile zéro puis le traitement relancé. La « chute » des valeurs de centralité à proximité des voies fermées témoigne de leur « effet à distance » (cf., chap. 7, 1.9).

[709] Ce choix se justifie d'autant plus que le profil statistique de la proportion de chaque quartile par quartier est presque systématiquement gaussien

Carte 147 Evolution des valeurs de centralité après prise en compte des effets de la fermeture

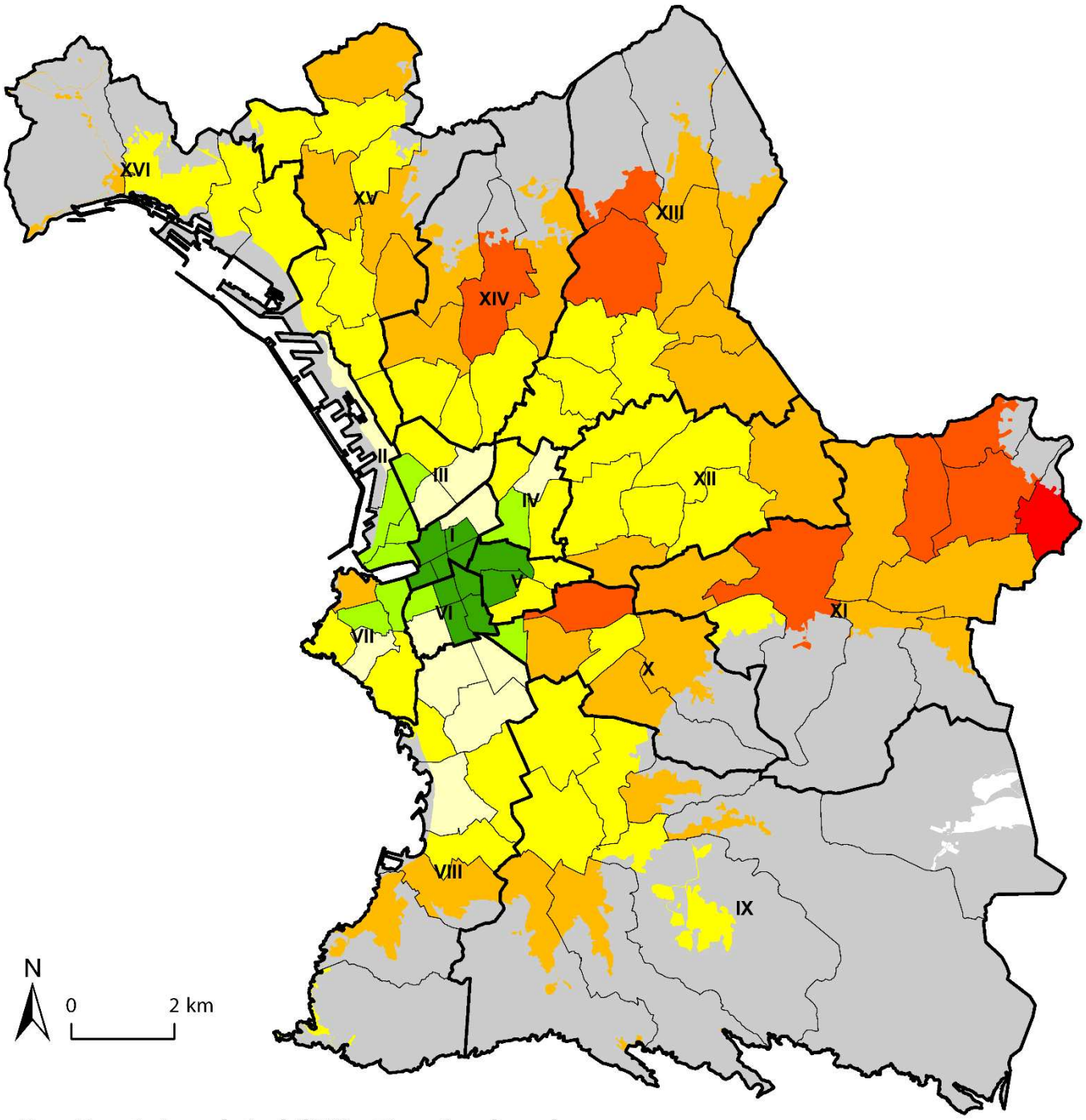
Les résultats diffèrent en fonction des secteurs : dans le « meilleur » des cas, la proportion de chaque type de voies reste la même (généralement lorsqu'un quartier n'a aucune résidence fermée ou lorsque les voies fermées correspondent toutes à « valeur 0 »). Dans le « pire » des cas, c'est-à-dire lorsque la fermeture touche de nombreuses voies traversantes, la proportion de « valeur 0 » grimpe et celle des voies secondaires s'effondre. La fermeture résidentielle fragilise alors la structure du réseau local, sinon, elle ne fait que se surimposer à des ensembles de voies enclavés. La prise en compte du scénario « potentiel », ajoutant aux voies déjà coupées celles dont la fermeture pourrait se durcir ou apparaître à terme offre un complément intéressant.

Le principe de notre classement repose sur une opposition entre la part de voies secondaires et de voies de niveau 3 (voies enclavées ou de faible importance relationnelle). Plus la présence de voies de niveau 3 est forte et les voies secondaires rares, plus le réseau de chaque quartier considéré unitairement pourra être considéré comme vulnérable. Une structure « robuste » sera caractérisée par la forte présence de voies secondaires et la rareté des voies de niveau 3. Nous avons lancé le traitement sur nos deux réseaux de référence (modes actifs et véhicule)[710]. L'indice est calculé dans un premier temps sur le réseau avant fermeture puis nous observons les variations après fermeture. Nous reproduisons la même démarche en prenant en compte les potentiels de fermeture pour aborder une dimension plus prospective. Dans un premier temps donc, quel est l'impact de la fermeture sur l'armature viaire et dans un second, jusqu'où pourrait-il s'étendre ?

[710] Les notes de renvoi se font par convention sur la carte du réseau véhicule

Vulnérabilité structurelle des quartiers à Marseille en 2014

Réseau accessible aux piétons - Avant fermeture



Quartiers / niv. vulnérabilité*

- Très bas
- Bas
- Moyen bas
- Moyen
- Moyen haut
- Haut
- Très haut

Données de cadrage

- Arrondissements
- Espace non bâti

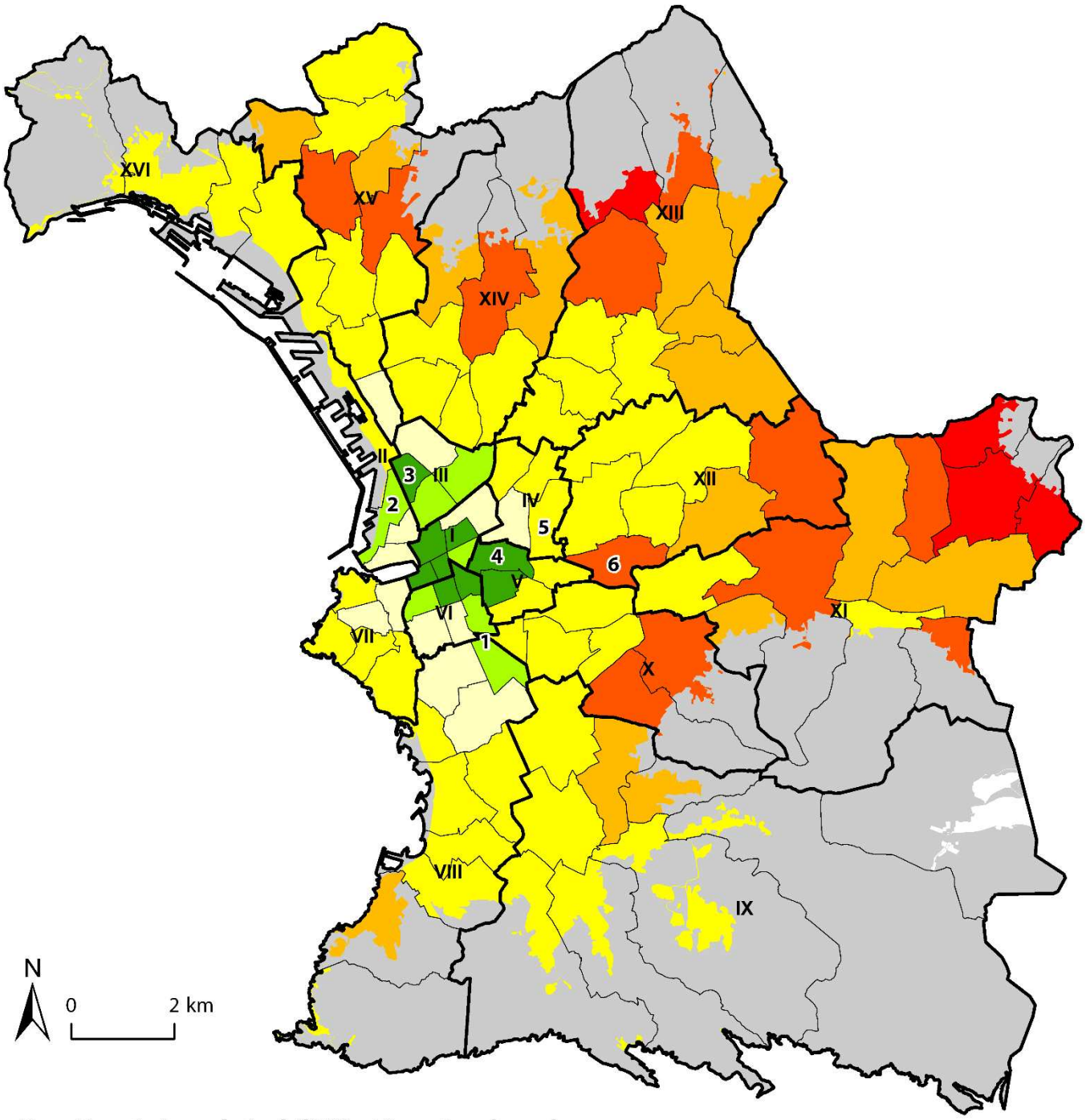
* la vulnérabilité structurelle est un indice synthétique basé sur le rapport entre voies enclavées et voies de niveau secondaire dont la valeur a été obtenue par traitement de l'indice de centralité intermédiaire

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 148 Vulnérabilité structurelle des quartiers à Marseille en 2014 – réseau piétons – avant fermeture

Vulnérabilité structurelle des quartiers à Marseille en 2014

Réseau accessible aux véhicules - Avant fermeture



Quartiers / niv. vulnérabilité*

- Très bas
- Bas
- Moyen bas
- Moyen
- Moyen haut
- Haut
- Très haut

Données de cadrage

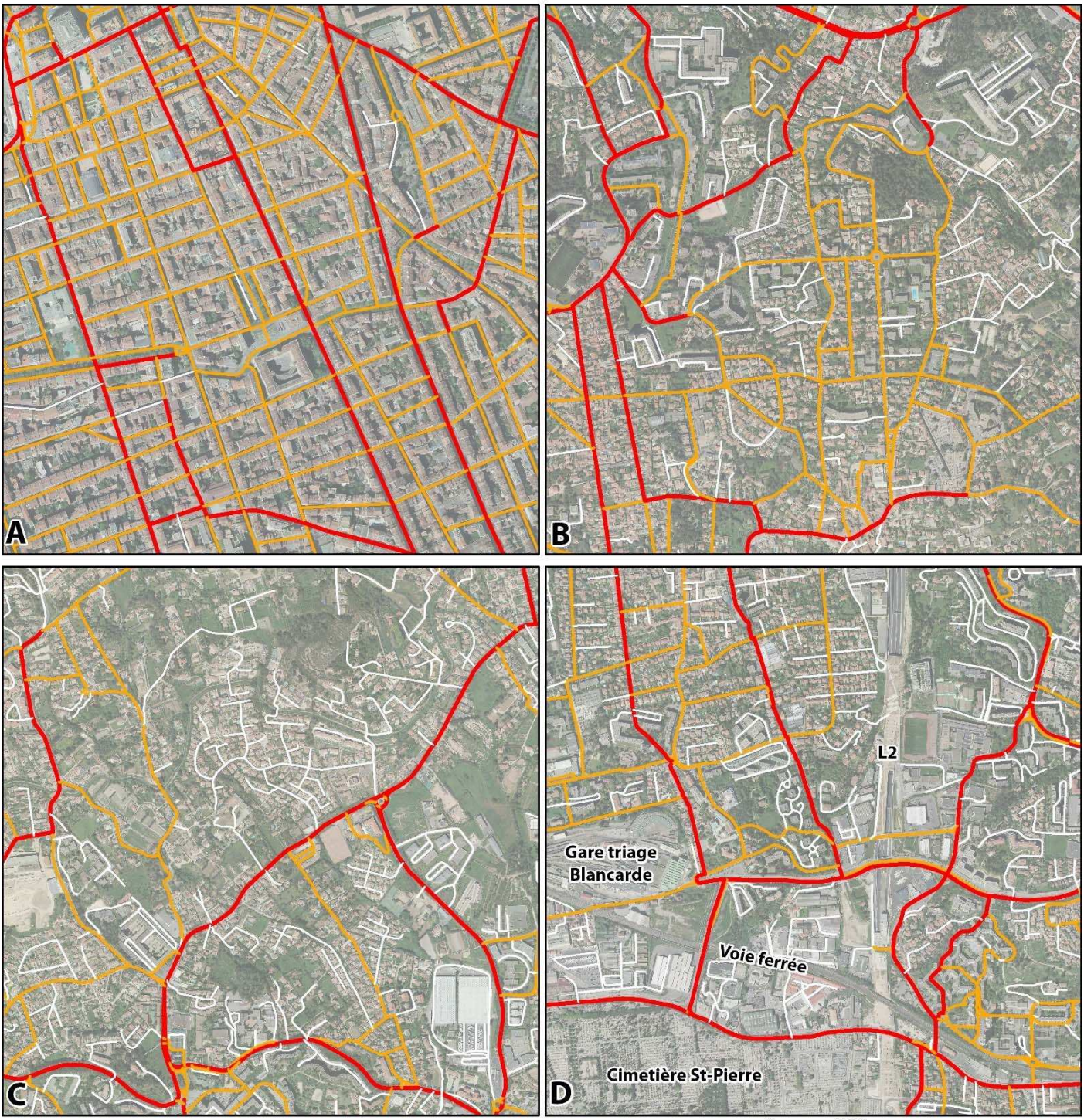
- Arrondissements
- Espace non bâti

* la vulnérabilité structurelle est un indice synthétique basé sur le rapport entre voies enclavées et voies de niveau secondaire dont la valeur a été obtenue par traitement de l'indice de centralité intermédiaire

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 149 Vulnérabilité structurelle des quartiers à Marseille en 2014 – réseau véhicules– avant fermeture

Répartition des valeurs de centralité selon les quartiers et profils de vulnérabilité

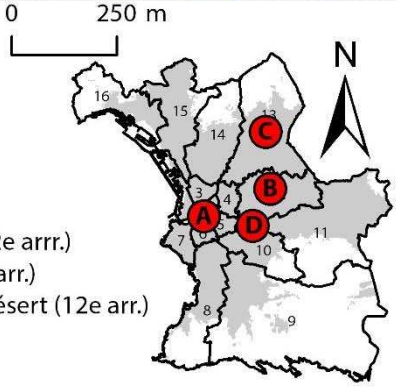


Voies empruntables par les véhicules

Classement par niveau d'importance

- Primaires
- Secondaires
- Tertiaires

A : Quartier maillé (vuln = TB) - Préfecture (1er arr.)
B : Quartier en situation intermédiaire (vuln = M) - St Julien (12e arrr.)
C : Quartier en situation défavorable (vuln = H) - St Mitre (13e arr.)
D : Quartier marqué par les coupures (vuln = H) - St Jean du Désert (12e arr.)



Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 150 Répartition des valeurs de centralité selon les quartiers et profils de vulnérabilité

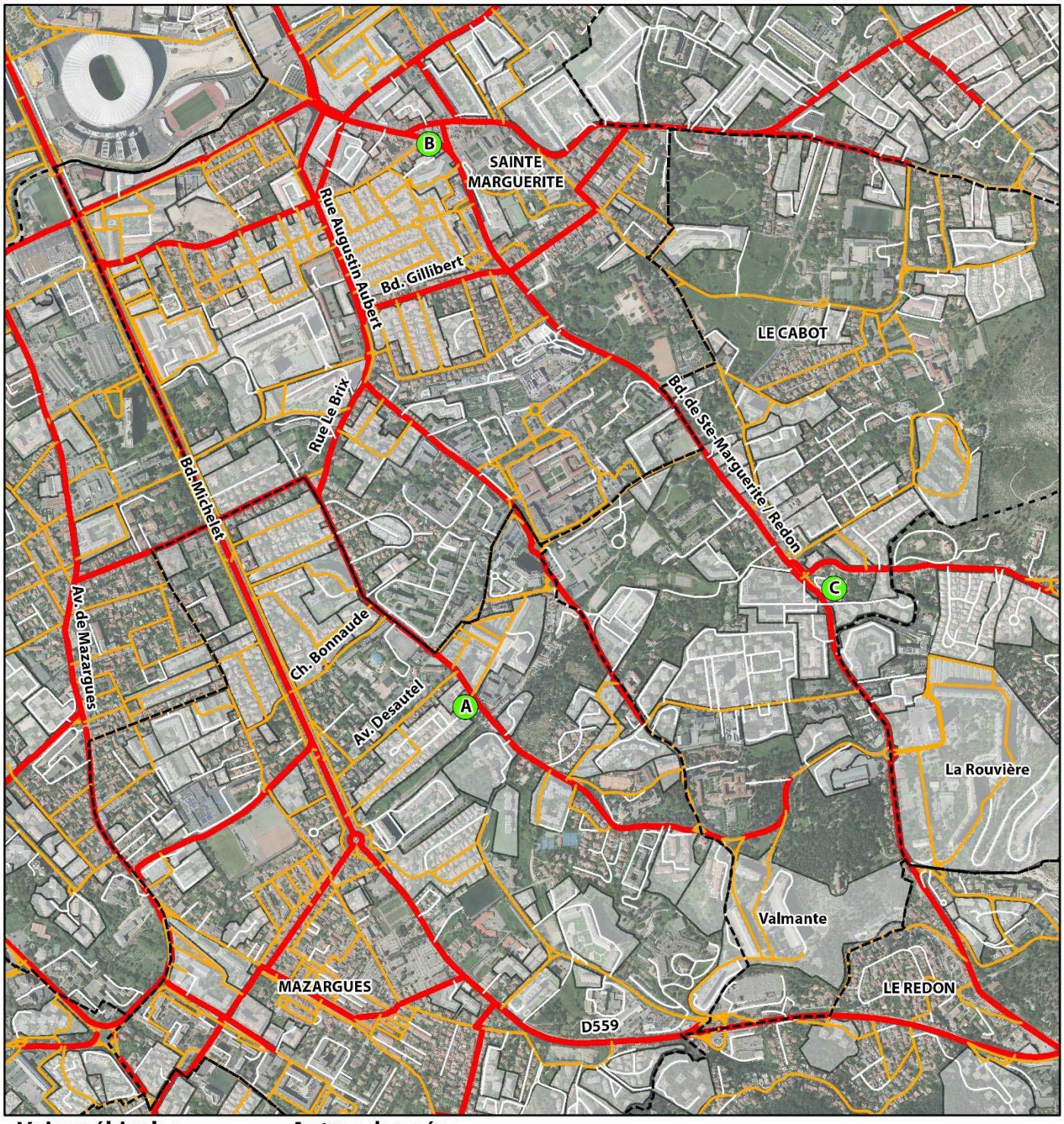
Les deux premières cartes (148 et 149) montrent les résultats de l'indice à l'échelle des quartiers, la carte 150 permet de les illustrer de façon pratique en distinguant plusieurs situations.

L'hypercentre apparaît comme maillé (carte 150 cadrage A) avec une continuité en direction du sud le long du 1er Prado (note n°1 carte 149) et au nord dans les anciens quartiers industriels liés au port de commerce (Joliette : 2 Villette : 3). A l'est, une rupture assez nette intervient entre 1ère et la 2ème couronne[711], notamment entre le quartier du Camas (4) avec ses lotissements denses bâtis en continuité du centre à la fin du 19ème siècle et le quartier de la Blancarde (5) ou de Saint-Pierre (6) marqués par la présence de coupures (voies de chemin de fer) et d'un tissu constitué d'anciens lotissements pavillonnaires et de copropriétés verticales, où la trame est nettement moins maillée. Un point dur déjà bien identifié *via* d'autres traitements est la vallée de l'Huveaune dans son ensemble notamment sa partie la plus occidentale (ouest des 10ème et 12ème arrondissements) (carte 150 cadrage D). Malgré leur proximité avec le centre, ces zones ont une trame assez inégale, désorganisée notamment par la présence de larges coupures (autoroute, chemin de fer, fleuve de l'Huveaune, tènements…). D'un point de vue global, c'est l'ensemble de la 3ème couronne qui présente une structure vulnérable (la logique auréolaire s'observe assez nettement sur les deux cartes (148 et 149). Les zones de frange sont dans des situations particulièrement défavorables comme à l'extrême est (est du 11ème arrondissement) ou de certaines zones du nord (14ème arrondissement) et du nord-est (13ème arrondissement) (carte 150 cadrage C). Mis à part la périphérie lointaine et les quelques points durs identifiés, la majeure partie de la ville (2ème, 3ème couronne) est dans une situation intermédiaire (en jaune sur les cartes 148 et 149) avec comme dans le 12ème (cadrage B) ou les 8ème-9ème arrondissements une trame relativement maillée, constituée à partir du début du 20ème siècle par agrégation de lotissements pavillonnaires puis de copropriétés verticales après-guerre. Le cadrage B qui correspond à un cas typique de la 3ème couronne dispose d'une maille dont la structure est à mi-chemin entre celle du cadrage A (quartier central très maillé) et du cadrage C (quartier extrapériphérique, très hiérarchisé).

L'analyse que nous venons de proposer fournit des éléments de compréhension structurels de la trame viaire, nous allons maintenant voir dans quelle mesure la parole et les pratiques habitantes permettent d'en fonder la pertinence.

[711] Définie par le Boulevard Sakakini

Armature viaire et fermeture résidentielle dans les quartiers Sud



Voies véhicules

Classement / importance

Primaires

Secondaires

Tertiaires

Résidences fermées

Résidences fermées

Autres données

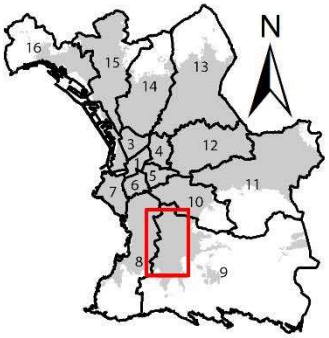
Limites quartiers

A : Maison enquêté B

B : Boulangerie enquêté B

C : Agence immobilière enquêté A

0 200 m



Sources: IGN, MPM, VdM, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 151 Armature viaire et fermeture résidentielle dans les quartiers sud

Contexte : la personne interviewée habite les quartiers suds mais en a aussi une connaissance experte à travers son métier d'agent immobilier. Les conditions de circulation et la desserte sont des éléments essentiels du marché, sa parole est donc doublement intéressante.

Habitant : « *Ici c'est un « bordel » innommable ! Vous avez trois rues parallèles qui sont le Bd. Michelet, l'avenue de Sainte-Marguerite et celle de Mazargues. Regardez par la fenêtre* ! (carte 132, point C), *regardez-ça ! C'est déjà bloqué et il n'est que 11h30. Non c'est vraiment invivable...*

JD/SH[712] *: A votre avis quelles sont les raisons de cette situation ?*

Habitant : *Ben déjà le problème c'est qu'on continue de construire des programmes neufs même là-derrière l'agence, de partout en fait, forcément ça accroit le nombre de véhicules, enfin c'était pas comme ça avant.*

JD/SH : *N'est-ce pas un peu antinomique de dire cela pour un agent immobilier ?*

Habitant : *Mais le souci c'est pas les logements ! C'est surtout que les routes restent les mêmes et je pense que la situation va empirer avec le temps. Regardez, le problème c'est vraiment que l'on n'a que quelques rues parallèles (note : boulevard Michelet, avenues de Mazargues et de Sainte-Marguerite) et quasiment pas de transversales, celles-ci sont d'ailleurs le plus souvent bouchées. La rue aviateur le Brix par exemple c'est un enfer, Augustin Aubert là je n'en parle même pas ! Puis les transversales comme Bonnaude ou Desautel elles sont en sens unique et de toute manière embouteillées. Non c'est vraiment un « piège à rat » et dès qu'il y a un imprévu alors là c'est la catastrophe. Par exemple lors du Marseille-Cassis ou du tour de France lorsque le boulevard Michelet est coupé, c'est toute cette partie de la ville qui s'arrête de vivre car si vous enlevez Michelet vous ne pouvez plus aller nulle part. C'est pour ça que dès que je le peux je prends le scooter, la voiture je l'évite le plus possible car c'est une perte de temps énorme.*

JD/SH : *Et que disent vos clients à propos de cette situation ? Pensez-vous que la plupart des gens partagent votre avis ?*

Habitant : *Ah oui complètement ! J'ai une cliente hier qui ne voulait pas habiter derrière l'agence, sa demande se ciblait sur Mazargues, qui n'est vraiment pas loin. La raison de son refus c'est les embouteillages, elle voulait vraiment éviter le coin et je la comprends. Après, les gens veulent tout, mais ils doivent bien se rendre à l'évidence qu'il faut faire un choix. Vivre dans ce quartier (Redon/Cabot) c'est faire une croix sur la facilité de se déplacer, en général on vient ici car on a un travail pas très loin ou que l'on estime qu'il est plus intéressant de vivre dans un lieu agréable dont on pourra profiter le soir et les week-ends que d'accéder simplement au centre ou aux axes de transport principaux.* » (Habitant 2 (homme 40-50 ans) – 23/10/2013)

Dans des termes courants, notre interlocuteur tire finalement une analyse assez similaire à la nôtre. Le secteur auquel il est fait référence est celui à la limite entre le 8ème et le 9ème arrondissement avec notamment les quartiers de Sainte-Anne, Mazargues, Sainte-Marguerite, du Cabot… (carte 132) Sur le gradient véhicule, nous avons rangé les trois premiers dans la classe moyenne et le dernier dans la classe moyen haut, ce qui renvoie à un plan à mi-chemin entre l'arborescence et le maillage. Cet « entre-deux » est bien souligné dans l'entretien où l'on évoque la présence de trois voies parallèles (le boulevard Michelet, qui est l'axe structurant des quartiers suds et les avenues de Sainte-Marguerite et de Mazargues) et l'absence de traversantes est-ouest (chemin de la Bonnaude, avenue Desautel…). Cette rareté engendre une surutilisation de ces voies qui sont par conséquent très embouteillées. La situation semble pire encore dans le secteur du Cabot où la structure des voies est plus hiérarchisée que dans les quartiers aux

[712] Entretien mené avec Sophie Hoornaert (LPED)

alentours du boulevard Michelet (carte 151), or le problème de l'arborescence est de concentrer le trafic sur quelques voies. Le cumul avec la variable fermeture accentue « l'effet de thrombose » (cf. chap. 7, 1.11). Notons d'ailleurs qu'un facteur non pris en compte dans notre traitement sur la vulnérabilité est la logique de densification. Le surplus de voiture sur des espaces dont la voirie n'évolue pas affecte nécessairement la qualité d'usage des voies. En des termes presque fatalistes, l'agent immobilier estime même que vivre dans certains secteurs revient à assumer de mauvaises conditions de circulation.

Enfin, l'entretien permet d'illustrer la notion de vulnérabilité. Un réseau « vulnérable » est marqué par la faiblesse des options en cas de rupture des axes structurants. Ces ruptures peuvent être liées à la fermeture résidentielle ou à des évènements tels qu'une catastrophe ou une simple décision publique de fermeture à la circulation. Le traditionnel départ du semi-marathon Marseille-Cassis sur le boulevard Michelet ou d'autres manifestations sportives, sociales… rentrent dans cette dernière catégorie. Or le retrait de cet axe est clairement préjudiciable au fonctionnement d'ensemble. Dans un secteur à la structure totalement hiérarchisée, la rupture de l'axe structurant provoquerait une paralysie totale. La présence de quelques voies de délestage permet ici d'éviter une telle situation. En affirmant toutefois que toute une partie de la ville « s'arrête de vivre », notre interlocuteur souligne les importants dysfonctionnements engendrés.

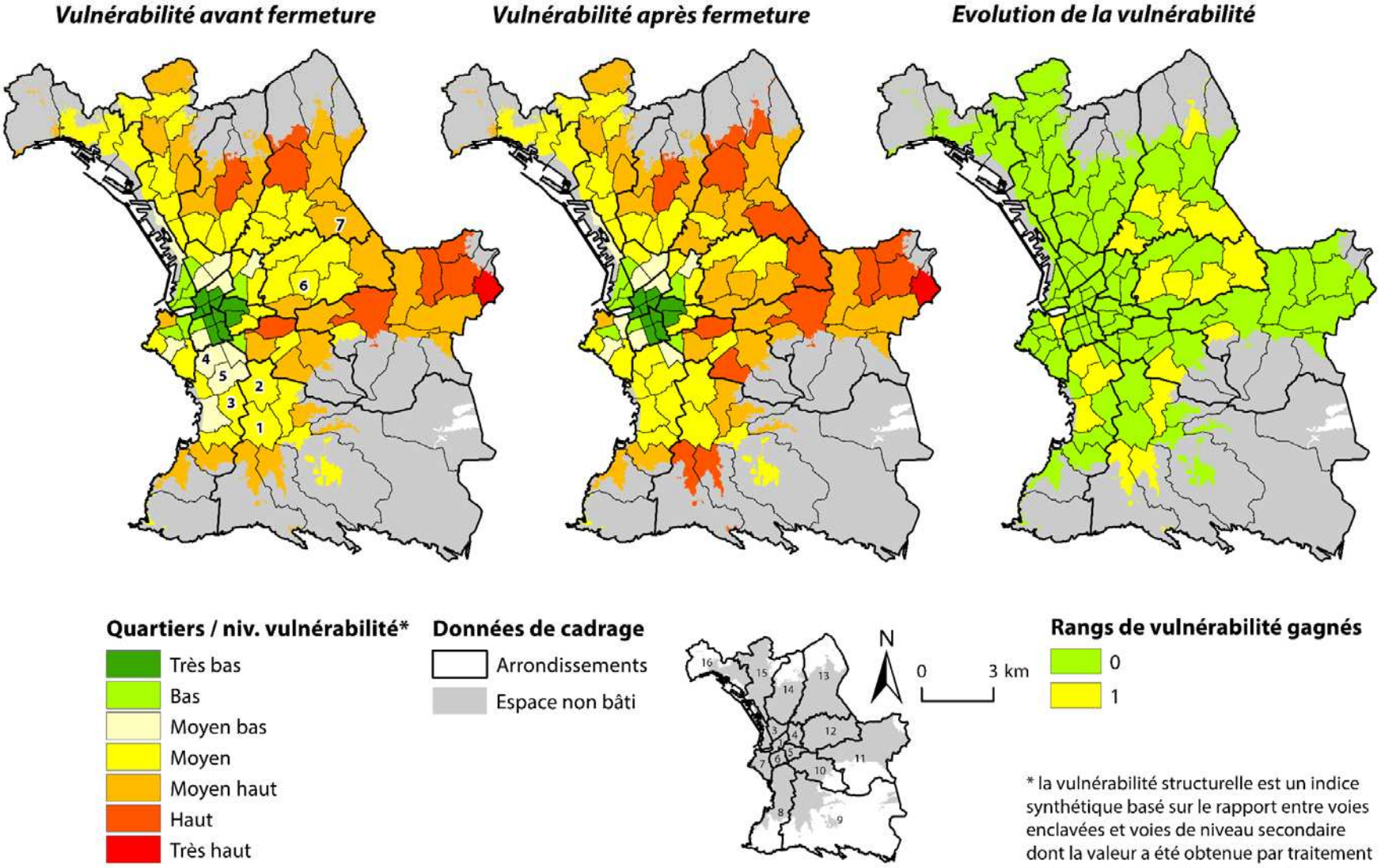
6.2 L'impact de la fermeture résidentielle sur la vulnérabilité structurelle du réseau de voirie

Pour ce traitement, nous n'avons pris que les voies fermées de façon étanche au mode en question (piéton ou véhicule). Le but était pour nous d'observer la répartition des valeurs de centralité en fonction de la fermeture. Si la voie fait partie du niveau 1 ou 2, elle est automatiquement rangée dans le niveau 3[713], si elle est déjà de niveau 3 (enclavée ou autre), sa valeur ne change pas. En résumé donc, l'impact sur la structure du réseau local est nul si la voie ne joue déjà aucun rôle dans la trame et maximisé dans la situation inverse.

Par exemple, dans le cas où les voies fermées sont déjà enclavées, le rapport voies de niveau 1 / voies de niveau 2 reste identique, si par contre les voies fermées font partie du niveau 1 ou 2, leur classement dans le niveau 3 aura automatiquement pour effet de gonfler cette même proportion et minorer du même coup la catégorie des voies secondaires. Le classement fin par niveau de vulnérabilité (moyen, moyen haut, haut…) permet d'observer des évolutions. Certains quartiers passent ainsi d'une classe à une autre, c'est le cas de certains dont la structure présente une valeur moyenne et qui, après l'application du scénario de fermeture, passent dans une situation défavorable. A ce titre, on peut souligner l'existence de certains « effets de seuil ». A quelques points près, certains quartiers restent dans leur même classe de vulnérabilité Inversement, des quartiers dont les valeurs sont déjà à la limite, pour quelques points supplémentaires (par exemple dans la proportion de voies enclavées) passent à la classe supérieure. La classification opérée ne rend donc pas toujours compte des changements les plus importants dans la structure viaire des quartiers mais c'est le lot de toute discrétisation, aussi fine soit-elle. Nos deux réseaux de référence (piéton et véhicule) sont traités successivement.

[713] Une voie secondaire ou primaire fermée peut se considérer comme « perdue » pour la circulation publique, elle est donc rangée dans la catégorie de voies sans utilité pour la trame

Evolution de la vulnérabilité structurelle des voies (piet.) liée à la fermeture résidentielle à Marseille en 2014 - scénario fermeture réelle

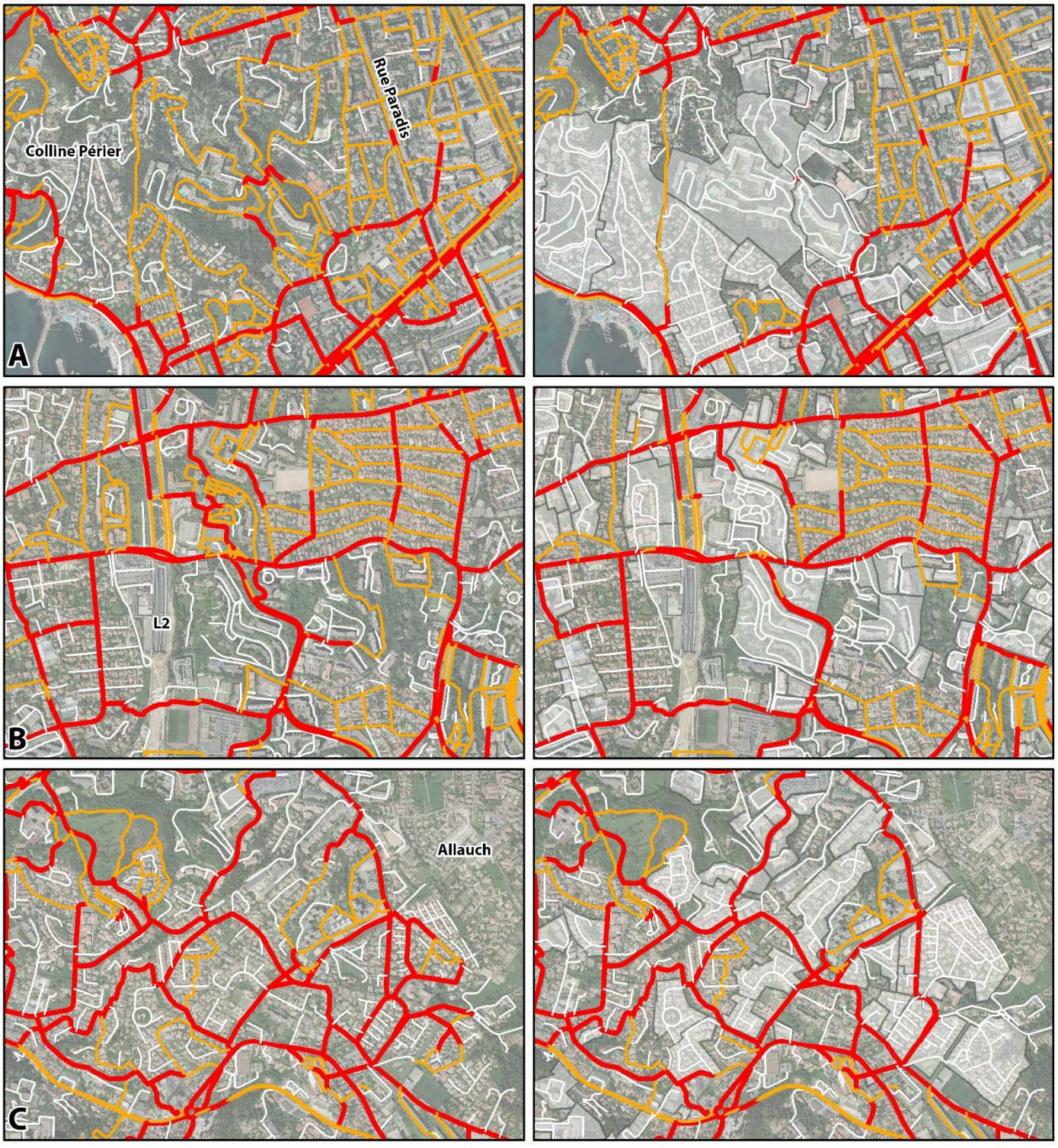


Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 152 Evolution vulnérabilité structurelle des voies (piet.) ERF – scénario de fermeture réelle

Impact de la fermeture sur la structure des voies - réseau piéton

Scénario fermeture réelle



Voies empruntables par les piétons

Classement par niveau d'importance

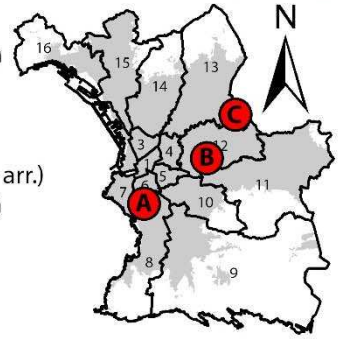
- Primaires
- Secondaires
- Tertiaires

Données sur la fermeture

- Résidences fermées

0 250 m

A : Périer (8e arr.)
B : La Fourragère (12e arr.)
C : Les Olives (13e arr.)



Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 153 Impact de la fermeture sur la structure du plan de voirie – réseau piéton –fermeture réelle

L'impact sur les usages piétons est maximisé dans 18 quartiers notamment le sud et surtout l'est et le nord-est (12ème et 13ème arrondissements), ce qui semble étonnant puisqu'étant donné l'ampleur de la fermeture au sud (notamment à Mazargues (note n°1 carte 153), Sainte-Marguerite (2), Sainte-Anne (3), on aurait imaginé un effet plus conséquent sur les usages piétons. Cette situation s'explique par la présence de voies perméables aux piétons, en particulier à Sainte-Marguerite, ce qui minore les conséquences du phénomène dans la mesure où nous ne considérons ici que les voies fermées de façon étanche.

Sur les 18 quartiers significativement impactés, 4 se trouvaient dans une situation plus ou moins favorable et évoluent vers une structure qu'on peut qualifier de « moyenne ». C'est le cas des quartiers Périer (4) et Saint-Giniez (5) (carte 153 cadrage A) pour lesquels certaines précisions s'imposent. L'indice gomme certaines situations infraquartier. Dans le quartier Périer on distingue ainsi une partie est maillée, axée sur la rue Paradis et une partie à l'ouest correspondant à la colline où la trame est sensiblement plus irrégulière et du reste, très cloisonnée. L'impact de la fermeture est donc plus sensible sur ce versant.

Dans la majorité des cas (14 sur 18), les quartiers sont dans une condition originelle moyenne ou légèrement défavorable. C'est finalement assez logique puisque la structure moyenne ou défavorable est caractéristique de la périphérie, où la fermeture est la plus présente. Ce phénomène aggrave une situation déjà mitigée, comme on peut le voir dans le quartier de la Fourragère (6) (carte 153 cadrage B) dans le 12ème arrondissement où la structure relativement maillée est fortement impactée (notamment les continuités nord-sud) par la fermeture résidentielle. D'autres quartiers sont dans une situation déjà déficitaire avec donc un impact maximisé de la fermeture résidentielle. C'est le cas du quartier des Olives (7) dans le 12ème arrondissement (carte 153 cadrage C). La trame existante de cette zone (encore rurale il y a 50-60 ans) est un patchwork d'anciennes traverses publiques élargies et de voies, pour la plupart en impasse, issues d'opérations de lotissement du dernier quart du 20ème siècle et des années 2000. Cet espace sans plan, manquant de continuité interne en dépit d'une densité assez élevée (pour une zone extrapériphérie), est particulièrement impactée par la fermeture résidentielle (notamment en partie est, en bordure de la commune d'Allauch). L'échelon secondaire déjà déficitaire disparaît partiellement, ne laissant qu'une structure marquée par la juxtaposition de voies enclavées à des voies primaires encombrées.

Ces ruptures à la chaîne ont une incidence sur le quotidien et la pratique ordinaire de la ville. Cette problématique des transports est largement apparue au cours d'entretiens habitants.

> Contexte : les références géographiques auxquelles notre interlocuteur fait allusion, figurent sur la carte (notamment points A et B sur la carte 151). La personne interviewée a environ 70 ans, membre actif du Collectif Vélo en Ville (CVV) et ancien géomètre expert, il vit dans le quartier depuis sa naissance.
>
> Habitant : « *Les gens pour aller aux écoles du secteur, soit amènent leurs gamins en marchant mais en général ils le font en voiture et entre les rues fermées et les autres qui sont passées en sens unique ou qui l'ont toujours été, eh bien les gens font toujours le même tour, donc c'est encore plus bouché qu'avant. Entre 7h30 et 9h puis le soir, c'est l'enfer. Après je ne sais pas trop à quoi l'attribuer, si les gens reportent leurs trajets à cause des voies fermées, le changement de sens, le fait que la zone soit riche en activités ou équipements divers mais en tout cas ce qui est sûr c'est que ça a empiré depuis plusieurs années.*
>
> JD : *A quelle époque vous situez cette dégradation ?*

Habitant : *trois, cinq ans, peut-être plus.*

JD : Cette situation a-t-elle des conséquences sur votre quotidien ?

Habitant : *Ah oui plein ! Personnellement, je vais vous dire, j'avais la fantaisie d'aller à une boulangerie le long du boulevard de Sainte-Marguerite, parce que le pain était bon, j'y allais en vélo ça allait vite et c'était bien mais maintenant avec ces grilles je ne peux plus passer donc ça m'obligeait à faire le tour, ce qui me « gonflait » royalement parce que le boulevard Gillibert par lequel je devais passer est assez pentu et en plus c'est plus long, donc je suis revenu à mon ancienne boulangerie sur Mazargues, le pain est moins bon mais c'est moins compliqué. Enfin vous voyez c'est un exemple, mais c'est pareil pour tout.*

JD : *Et depuis quand vous déplacez-vous en vélo ?*

Habitant : *A la retraite tu vois, au tout début vers 2005-2006 je prenais pas mal la voiture mais bon j'ai vu les « emmerdements » que c'était avec la circulation, le stationnement etc. donc il m'a pris de plus en plus de prendre le vélo, ça va plus vite. Mais bon je ne dirais pas que je suis très représentatif, en général les gens font l'inverse, comme ils savent que sur la route c'est compliqué, que c'est dangereux pour le vélo avec les automobilistes qui vous foncent dedans, ils ne jurent que par la voiture. Personnellement j'ai eu un accident en 2009 avec quelqu'un qui m'a renversé, je suis resté dans le coma je crois une trentaine de minutes et le type s'est enfui mais bon comme vous voyez je suis quand même remonté sur le vélo.* »
(Habitant 10 (homme 60-70 ans) – membre Collectif Vélo en Ville – 17/12/2014)

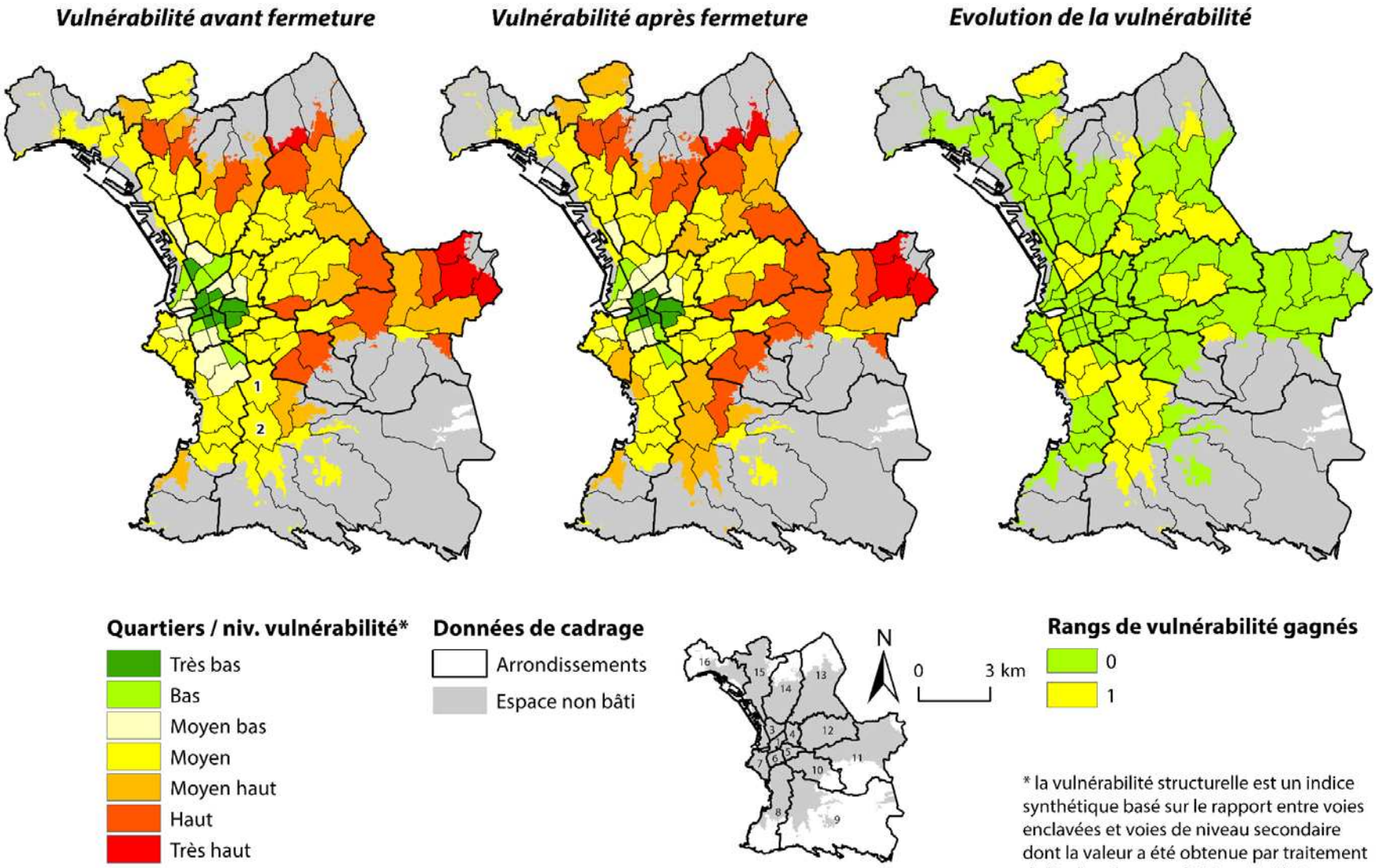
La dégradation d'usage des voies dans certains secteurs à Marseille peut s'expliquer par divers facteurs (construction de nouveaux logements, apparition de centralités…) mais il est clair que la dynamique de fermeture, en supprimant des axes de transit, a aggravé la situation. Cette perception d'une qualité d'usage dégradée est du reste récurrente dans la plupart des entretiens habitants que nous avons menés. Enfin, la temporalité de 3-5 ans évoquée dans l'entretien (mené en 2014) correspond au développement de la fermeture résidentielle dans le secteur, il n'est donc pas étonnant qu'elle ressorte. Une série de facteurs décourage l'usage des modes actifs. La hausse du trafic routier sur les axes publics, qu'elle soit ou non provoquée par la fermeture résidentielle, génère un environnement peu propice pour les piétons ou les cyclistes. L'accident grave dont a été victime notre interlocuteur confirme une observation menée lors de notre phase de relevé[714]. La mauvaise cohabitation entre la voiture et les autres modes à Marseille décourage l'usage de modes alternatifs. L'usage du véhicule personnel, bien que malaisé, apparaît comme l'option la plus sécurisante pour de nombreuses personnes dans les trajets du quotidien.

La présence de grilles nouvelles sur des voies anciennement ouvertes génère des détours. Certaines pratiques simples comme le trajet à pied ou en vélo vers un commerce, un arrêt de transport en commun… sont rendues plus difficiles. Soulignons que la rupture parfois d'un seul axe secondaire génère d'importants effets sur les modes actifs. Les piétons, les cyclistes, plus que les automobilistes, ont généralement des itinéraires préférentiels liés à la qualité des aménagements (pistes cyclables, trottoirs, aménités paysagères, importance de la fréquentation par les voitures…), à la pente ou encore à la longueur du trajet. Ces deux derniers éléments jouent un rôle important. La force motrice étant physique, tout allongement ou accentuation de la pente constitue une difficulté supplémentaire (HERAN, 2009) et donc un facteur

[714] Lors de l'actualisation du relevé des fermetures en 2012-2014 mais aussi durant notre Master 2 en 2011, nous avions parcouru une grande partie de la ville pendant plusieurs mois en vélo avec un danger palpable souvent lié au comportement des automobilistes

décourageant. L'intérêt que constitue la fréquentation d'une « meilleure » boulangerie peut s'effacer derrière le sur-effort demandé. Les scénarios de rupture et de « vulnérabilisation » de la trame, identifiés dans ce travail doivent donc être considérés avec un intérêt redoublé dans l'optique des modes actifs. Chaque fermeture de voie secondaire ou primaire est à considérer comme un obstacle supplémentaire, aux conséquences parfois insoupçonnables pour les piétons et les cyclistes.

Evolution de la vulnérabilité structurelle des voies (vehic.) liée à la fermeture résidentielle à Marseille en 2014 - scénario fermeture réelle



Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 154 Evolution de la vulnérabilité structurelle des voies (vehic.) ERF– scénario de fermeture réelle

Impact de la fermeture sur la structure des voies - réseau véhicule

Scénario fermeture réelle

Voies empruntables par les véhicules

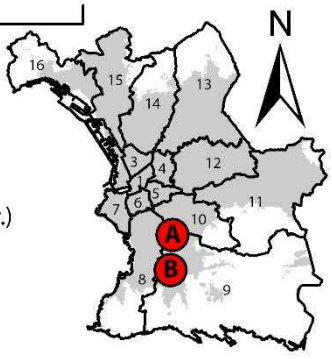
Classement par niveau d'importance

- Primaires
- Secondaires
- Tertiaires

Données sur la fermeture

- Résidences fermées

0 200 m



A : Ste-Marguerite (9e arr.)
B : Mazargues (9e arr.)

Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 155 Impact de la fermeture sur la structure du plan de voirie – réseau véhicule

Le nombre de quartiers impactés est significativement plus important pour le réseau véhicules (25) que pour le réseau piéton (18), ce qui est logique dans la mesure où la fermeture est globalement plus étanche pour les véhicules que pour les piétons (cf. chap. 7, 2.1). 6 quartiers sont originellement dans une situation plus ou moins favorable (vulnérabilité basse ou moyen-bas) et 19, moyenne à défavorable. Globalement donc, la fermeture tend à aggraver des situations déjà mitigées plutôt que de s'appliquer sur des espaces à la structure robuste. Ensuite, dans la répartition géographique des quartiers impactés, remarquons à la différence du gradient piéton, un impact maximisé non pas sur l'est mais davantage sur les quartiers sud (le 9ème arrondissement notamment ainsi que la partie nord du 8ème). Les voies de Sainte-Marguerite (note n°1 carte 154) (carte 155 cadrage A), de Mazargues (2)… (carte 155 cadrage B) souvent traversables par les piétons, ne le sont pas par les voitures. Une observation fine de la répartition des valeurs de centralité des voies avant/après fermeture permet d'observer certaines conséquences indirectes de la fermeture. Dans la série de voies situées directement à l'ouest du lotissement Coin Joli la fermeture a un « effet à distance » (cf. chap. 7, 1.9). Devenues des impasses de fait, elles ne forment plus de continuité.

Un témoignage nous semblait sur ce point intéressant. Suite à la publication du rapport de 2014, actualisant les chiffres sur la fermeture résidentielle. Plusieurs médias nationaux s'étaient intéressés à la question de la fermeture. Nous en avions guidé plusieurs (M6, France 2, France 3, France 5) sur site. Lors du reportage paru à l'édition du Journal télévisé de 19h45, un reporter de la chaîne M6 avait interrogé un habitant du quartier sur les conséquences de la fermeture.

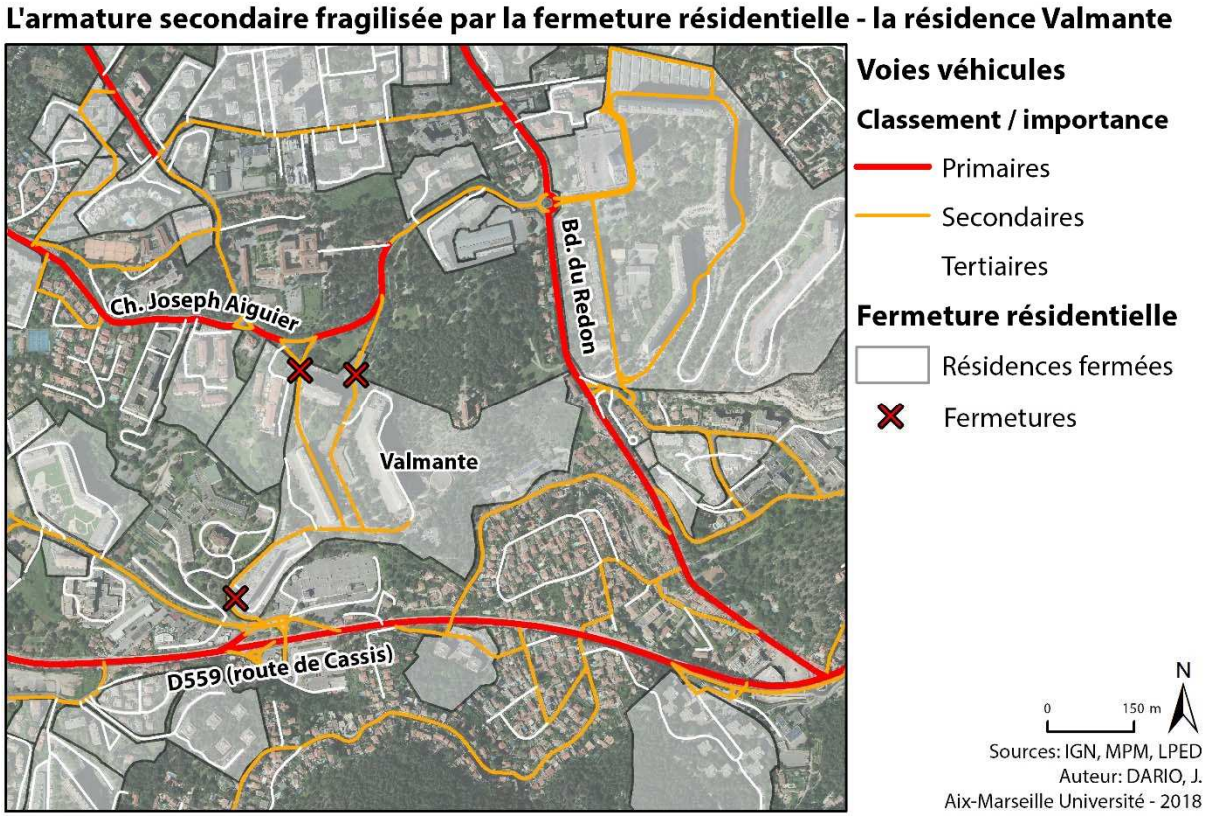
Photo 44-1 L'interview d'un habitant proche des fermetures de Coin Joli
Photo : M6, Résidences fermées à Marseille - étude du LPED. Reportage journal national, octobre 2013[715]

En désignant la rue Cazalet Jacquet, la personne affirme, visiblement satisfaite de la fermeture du lotissement proche : « *il y a beaucoup moins de circulation, les gens ne passent plus par-là* ». Ce témoignage confirme la perte de « centralité » des voies adjacentes au périmètre fermé. Le trafic piéton ou véhicule que ces voies recevaient est désormais reporté sur les axes environnants (boulevard Ganay, rue A. Aubert…).

Dans le cas du secteur Mazargues / boulevard Michelet (carte 136 cadrage B) (note n° 2 carte 135) pas « d'effet à distance » mais la rupture d'un nombre important de traversées est-ouest le long du boulevard Michelet. Le quartier passe d'un structure « moyenne » à moyennement défavorable. Ce périmètre synthétise plus qu'aucun autre « l'effet de dénudage » évoqué plus

[715] https://www.youtube.com/watch?v=hDMy63jxA_E

en amont (cf. chap. 7, 1.8). Rien que sur le cadrage et en moins d'un kilomètre entre la rue Aviateur Le Brix et le rond-point de Mazargues, le long du boulevard Michelet, on observe dans le sens ouest-est, 7 traverses dont 4 sont fermées. De fait, le boulevard Michelet fonctionne comme un « tunnel », la majorité des traversées latérales étant impossibles. On peut se demander si les propriétaires à l'origine de la fermeture ont conscience de « vulnérabiliser » la trame et si oui, comment ils le justifient. Nous avions sur ce point mené un entretien avec une personne vivant dans la résidence Valmante (Le Cabot, 9ème arr.) dont la voie (fermée depuis 2012) centrale fait la liaison entre le très fréquenté chemin Joseph Aiguier et la D559 (route de Cassis).



Carte 156 L'armature secondaire fragilisée par la fermeture résidentielle – la résidence Valmante

Habitant : « *Valmante est au centre du problème puisque nous sommes traversants. Moi je fais partie du conseil syndical et ça pose énormément de problèmes au niveau sécurité, nuisances sonores, nuisances de pollution et au niveau aussi financier puisque le nombre de personnes qui passent ça entraine des dégradations au niveau de la chaussée qui, lorsqu'il faudra la refaire sera à la charge seulement des résidents puisque la mairie ne donne rien pour les voies privées, même si tout Marseille passe dessus. On n'a pas d'autres solutions pour améliorer et détourner cette circulation qui s'est aggravée de plus en plus puisque nous avons des résidences qui se sont construites de part et d'autre et y'en a d'autres. A côté de la Rouvière il y en a une qui va se terminer en 2015 y'en a une du côté de l'Allée des Pins qui est en cours de construction aussi… On a beaucoup de résidences qui sont en cours de construction donc une augmentation de la circulation et c'est le trajet le plus court et le plus facile.*

JD/SH[716] : *Quel est le ressenti des habitants de la résidence sur ce que vous décrivez ?*

[716] Entretien mené avec Sophie Hoornaert (LPED)

Habitant : *Le ressenti de la plupart des résidents de Valmante c'est une exaspération du fait qu'il y a une traversée importante avec des gens qui ne respectent pas du tout au niveau vitesse etc. Ils ne regardent pas ils foncent ! Ça bouchonne et en plus, normalement quand ils rentrent dans la résidence y'a une priorité à droite mais ils ne la voient pas du tout ! ils regardent droit devant eux. Le but c'est de passer le plus rapidement possible avant ceux qui arrivent en face, on manque de se faire couper en deux systématiquement tous les jours. Plus le danger pour les enfants qui vont à l'école…*

JD/SH : *Mais cette voie est quand même un axe essentiel du quartier non ?*

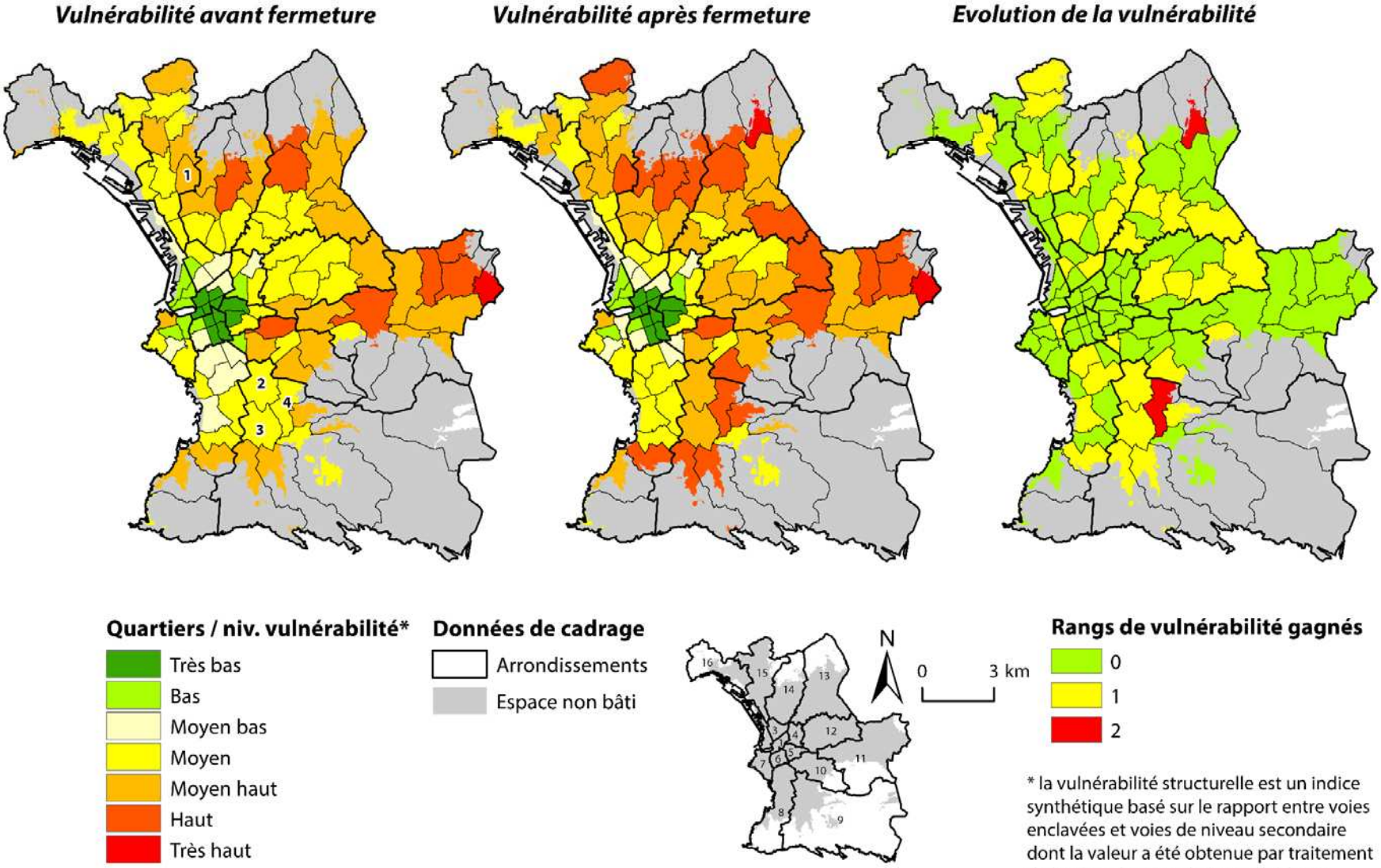
Habitant : *Etant donné que c'est un raccourci… bon moi je comprends les gens qui habitent à l'extérieur, je ferais peut-être pareil. C'est un raccourci, c'est plus pratique de passer par là, c'est vrai… Après, bon tant pis, les gens passeront par autre part, c'est tout.* » (Habitant 3 (femme 40-50 ans) – copropriétaire résidence Valmante – 04/03/2014)

Selon notre interlocutrice, la fermeture de la voie se justifie à plus d'un titre. Le comportement des automobilistes extérieurs, le surtrafic associés à l'absence de subvention publique pour l'entretien justifient selon elle la fermeture. Lorsque nous faisons remarquer le rôle de liaison que joue la voie, la réponse est plus ambivalente. La personne admet l'intérêt de la traversée, elle avoue même qu'elle l'emprunterait sans doute si elle habitait à l'extérieur avant de couper court. En bref, l'importance de la voie est un élément admis, on peut donc penser que les propriétaires sont souvent conscients de fragiliser la structure du plan de voirie. Ce point sur « l'intérêt général » n'est toutefois pas suffisant pour empêcher la démarche de fermeture. On peut d'ailleurs penser que le risque de fermeture est d'autant plus grand que les voies (privées) sont précisément des axes primaires ou secondaires pour les véhicules. Ceux-ci reçoivent plus de passage que des voies enclavées ou à l'intérêt limité, ce qui peut jouer un rôle déterminant dans la décision des propriétaires. Cette thématique du « risque » nous mène à la prise en compte dans notre modèle des « potentiels de fermeture ». (Cf. chap. 2, 5). Certaines voies privées sont ouvertes, d'autres ne sont fermées qu'incomplètement (seulement aux véhicules généralement avec possibilité de passage piéton ou vélo). Nous avons donc réalisé une simulation sur la vulnérabilité prenant en compte un scénario de fermeture totale afin de pointer certaines évolutions possibles du phénomène et les risques induits.

6.3 Vulnérabilité et scénarios de potentiels de fermeture

Le traitement sur la vulnérabilité de la structure viaire des quartiers a été mené en prenant en compte la fermeture potentielle. Il s'agit d'ajouter aux voies déjà fermées de façon étanche toutes celles qui, comprises dans une résidence fermée ou touchées par un obstacle sont encore perméables ainsi que toutes celles reposant sur une parcelle privée appartenant à une résidence (carte 50 : potentiel type 1).

Evolution de la vulnérabilité structurelle des voies (piet.) liée à la fermeture résidentielle à Marseille en 2014 - scénario fermeture potentielle

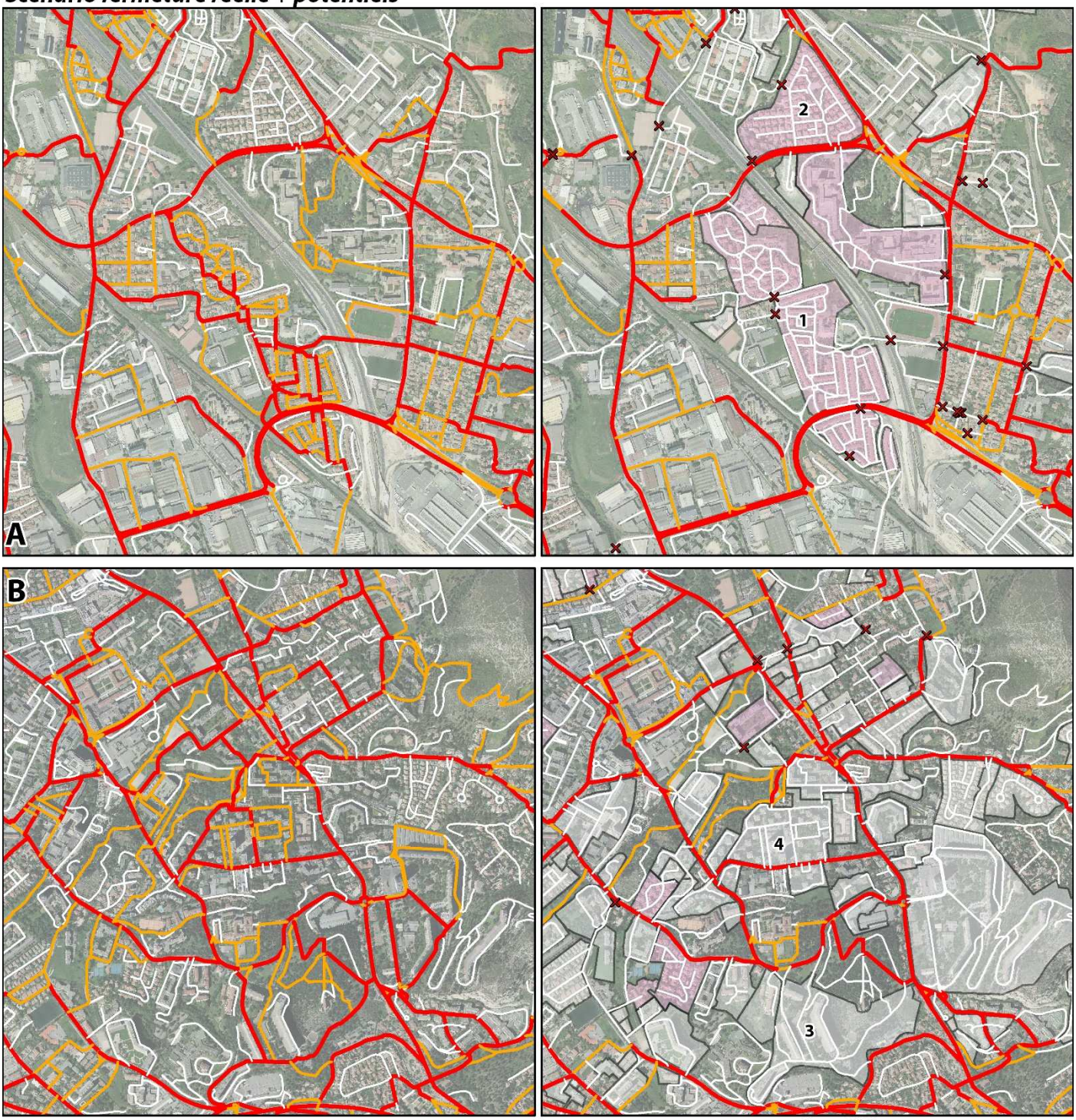


Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 157 Evolution de la vulnérabilité structurelle des voies (piet) ERF –fermeture potentielle

Impact de la fermeture sur la structure des voies - réseau piéton

Scénario fermeture réelle + potentiels



Voies empruntables par les piétons

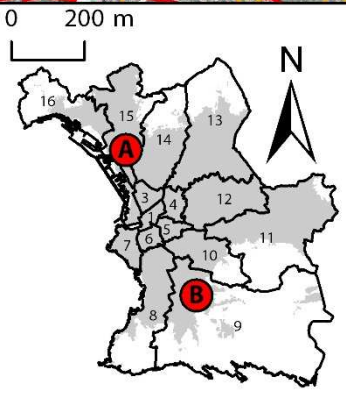
Classement par niveau d'importance

- Primaires
- Secondaires
- Tertiaires

Données sur la fermeture

- Résidences fermées
- Obstacles
- Zones de potentiel de fermeture

A : La Delorme (15e arr.)
B : Le Cabot (9e arr.)



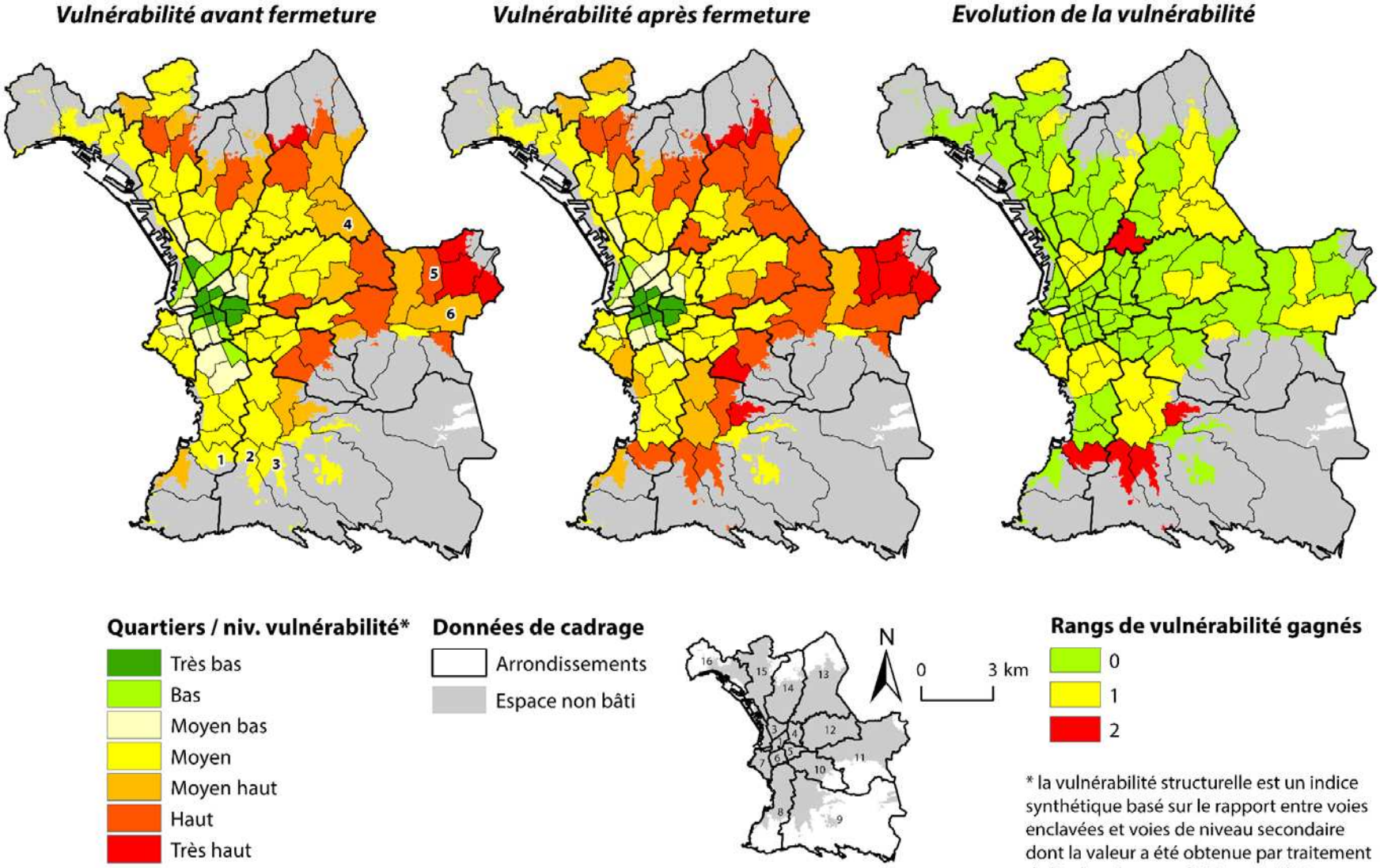
Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 158 Impact de la fermeture sur le plan de voirie piet. – scénario de fermeture réelle + potentiels

Si on considère le réseau accessible aux piétons, 32 quartiers (au lieu des 18 du scénario de fermeture simple) seraient concernés par un impact significatif voire très significatif de la fermeture si celle-ci atteignait son ampleur maximale. 32, c'est environ le tiers du total des quartiers de Marseille ce qui souligne toute l'importance de la problématique. La plupart sont concentrés dans la périphérie au-delà de la seconde couronne. La différence par rapport au scénario de fermeture réelle est d'une part l'apparition de quartiers très impactés (2 rangs de vulnérabilité gagnés) et l'émergence de zones passées jusque-là « sous les radars ». Il s'agit notamment du quart nord / nord-ouest (14ème – 15ème – 16ème arrondissement) et de tout le 9ème arrondissement au sud avec deux profils distincts. Pour la partie nord, la dégradation de l'indice s'explique par la forte présence de zones de potentiels de fermeture. Le quartier de la Delorme par exemple (note n°1 157, carte 158 cadrage A) (niveau moyen) passerait à une situation défavorable en cas de fermeture généralisée des (vastes) ensembles résidentiels qu'il contient (résidence des Castors de Servière note n°1 cadrage A, Castors de Dauphiné : 2). La trame relativement faible et marquée par la présence de coupures importantes (ligne de chemin de fer, industries…) souffrirait d'une opération de fermeture. La situation est sensiblement différente au sud. Des quartiers tels que Sainte-Marguerite (2), Mazargues (3) n'apparaissaient pas parmi les quartiers fragilisés sur le gradient piéton de par la présence justement de voies perméables. Si les voies étaient fermées de façon plus complète (révocation des passages piétons), la trame du quartier en serait relativement affectée (situation moyenne vers assez défavorable).

Le quartier qui synthétise au mieux cette problématique du durcissement des fermetures existantes est celui du Cabot (4) + carte 158 cadrage B) qui évoluerait ici de deux grades (moyen vers défavorable). Les zones ouvertes figurant dans les potentiels de fermeture sont assez rares. Disons pour résumer que tout ce qui a « pu » être fermé (espaces de droit privé) l'a déjà été ou presque. Seules quelques vastes ensembles (Valmante note n°3 cadrage B, Allée des Pins : n°4, contenant pour la plupart des commerces, ménagent une certaine perméabilité dans cette zone où la déclivité (colline Saint-Joseph et contreforts des Calanques) associée à la faiblesse de la trame, rendent difficile l'usage des modes actifs. Si ces résidences fermaient de façon plus étanche (comme il est régulièrement question lors des assemblées de propriétaires, notamment celles de Valmante), cela aurait pour effet de désarticuler complètement la trame du quartier. Cet environnement « hostile » aux modes actifs pose question alors même que des projets de transports en commun « *premium* » sont en cours (ligne de tramway sud passant par le boulevard du Cabot).

Evolution de la vulnérabilité structurelle des voies (vehic.) liée à la fermeture résidentielle à Marseille en 2014 - scénario fermeture potentielle

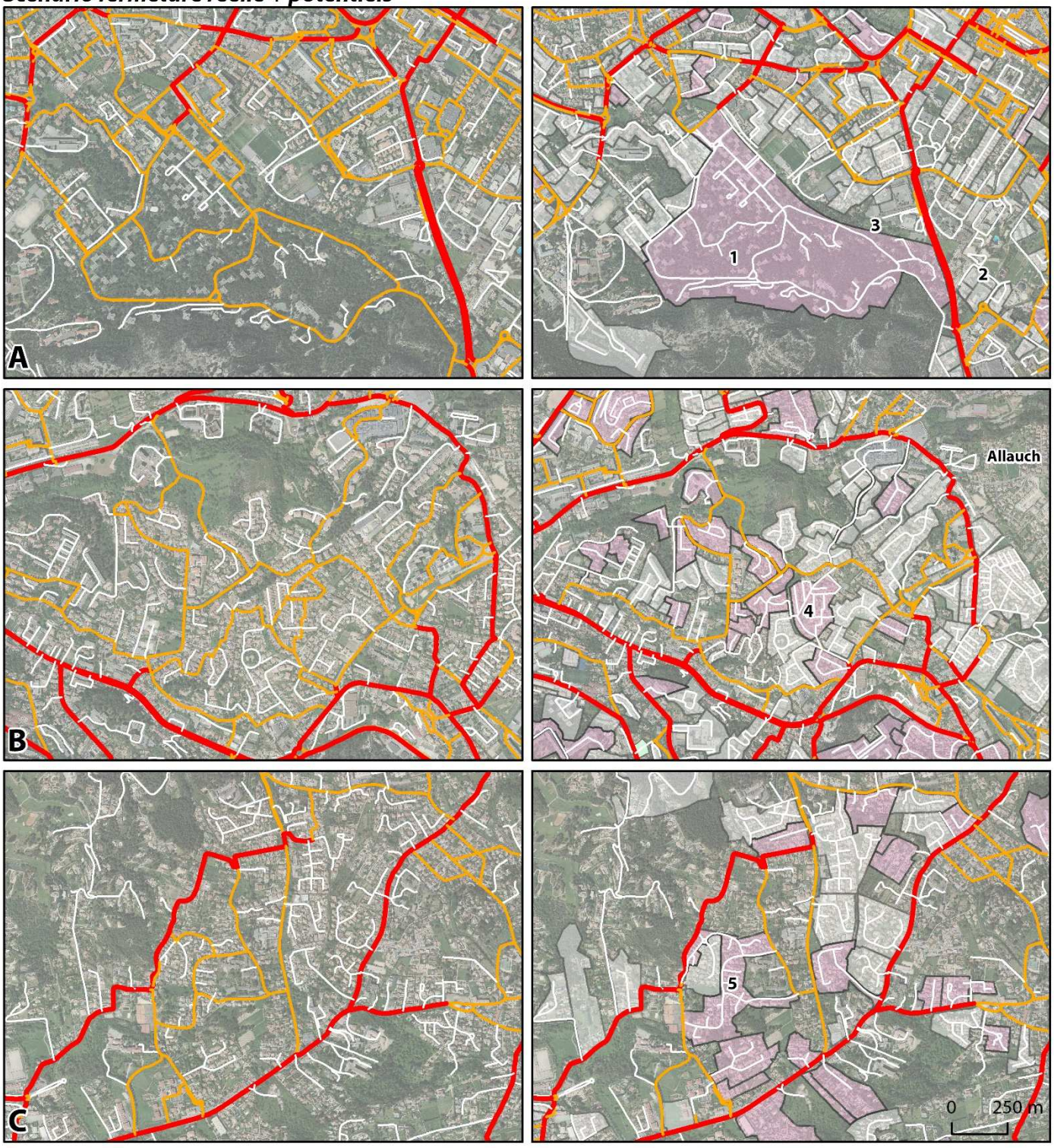


Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 159 Evolution de la vulnérabilité structurelle des voies (vehic) scénario de fermeture potentielle

Impact de la fermeture sur la structure des voies - réseau véhicule

Scénario fermeture réelle + potentiels



Voies empruntables par les véhicules

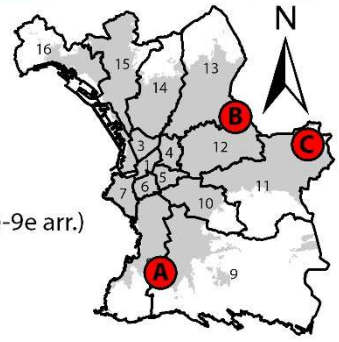
Classement par niveau d'importance

- Primaires
- Secondaires
- Tertiaires

Données sur la fermeture

- Résidences fermées
- Zones à potentiel de fermeture

A : Roy d'Espagne
(Pointe Rouge - Sormiou - 8e-9e arr.)
B : Les Olives (13e arr.)
C : Les Accates(11e arr.)



Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 160 Impact de la fermeture sur la structure du plan de voirie (vhic)– fermeture réelle + potentiels

La situation est légèrement différente pour le réseau véhicule. 32 quartiers au lieu des 25 précédemment évoqués seraient touchés dont 5 de façon très significative (deux grades gagnés). Aucune zone « n'apparaît » comme pour le réseau piéton, la tendance ne faisant que se renforcer dans des espaces déjà ciblés. Remarquons l'amplification du problème dans la frange sud de la ville (8ème et 9ème arrondissements) (carte 160 cadrage A) au contact du massif des Calanques. Cette évolution n'est pas vraiment liée à un scénario de « durcissement » de la fermeture, celle-ci étant déjà très étanche pour les véhicules. Cette hausse des valeurs de vulnérabilité s'explique par la présence d'une très grande copropriété (61 ha) menaçant depuis plusieurs années de se fermer : la résidence du Roy d'Espagne (note n°1 carte 159, carte 160 cadrage A). En attendant le passage du Boulevard Urbain sud dont la réservation est bien visible sur la prise de vue (n°3, cadrage A), les voies de la résidence font la connexion entre le chemin du Roy d'Espagne (2) et le bord de mer plus à l'ouest. Soulignons d'ailleurs que la fermeture a récemment été actée par les copropriétaires, avec des effets à venir conséquents sur la trame de deux quartiers (Pointe Rouge note n°1 carte 159 et Sormiou : 2). Une seconde copropriété n'apparaissant pas sur le cadrage aura aussi un effet important sur la cohérence de la trame en cas de fermeture : la résidence Beauvallon (13 ha) dans le quartier des Beaumettes (3). Ces deux ensembles expliquent à eux seuls une bonne partie de l'évolution des valeurs de vulnérabilité dans la frange sud de Marseille.

Quelques zones apparaissent au nord en comparaison du traitement précédent (scénario de fermeture réelle), telles que le quartier des Olives dans le 13ème arrondissement (4) (carte 160 cadrage B). Ici encore il ne s'agit pas du durcissement de la fermeture, celle-ci étant déjà très étanche pour les voitures, mais de l'apparition potentielle de fermetures nouvelles. L'urbanisation massivement privée, réalisée sous forme pavillonnaire a engendré un reliquat très important de voies privées. Si une bonne partie est déjà fermée, de nombreuses sont encore ouvertes. Quelques-unes font l'objet d'opérations en cours d'acquisition par la Métropole (Avenue du Montriant note n°4 cadrage B carte 160) mais ces cas sont ponctuels. Sans opération d'ensemble de la Collectivité, au moins sur les voies les plus importantes, la structure du quartier déjà déficitaire pourrait considérablement se dégrader. Ajoutons d'ailleurs que les enjeux sont importants dans ce secteur qui n'est en aucun cas une frange puisqu'il fait la connexion avec les communes d'Allauch et de Plan de Cuques à l'est. Le *continuum* urbain de cette zone périphérique mais dense génère un trafic qu'une trame déficitaire ne saurait qu'entraver considérablement. La zone est d'ailleurs déjà aujourd'hui l'une des plus encombrées de Marseille. Un dernier périmètre apparaît comme particulièrement fragilisé, celui de l'extrême est (partie orientale du 11ème arrondissement), et les quartiers des Accates (5), ou de Saint Menet (6) (carte 160 cadrage C). La trame y est très déficitaire et hiérarchisée à l'extrême. La fermeture potentielle d'une seule résidence suffit à générer un impact (La « Demeure des Accates », n°5 cadrage C carte 160). Cette situation illustre bien ce que nous évoquions précédemment : lorsque la trame est déjà vulnérable, les effets de la fermeture sont maximisés.

Loin de constituer un détail, le scénario prenant en compte la totalité des potentiels de fermeture, offre une perspective alarmante. La trame des périphéries, déjà plus ou moins déficitaire, souffrirait largement de la fermeture si celle-ci se réalisait dans toute son ampleur. L'évolution est particulièrement sensible pour les piétons car à la différence des véhicules, une part importante de voies dites « fermées » sont en fait toujours perméables (cf. chap. 7, 2.1). Les quartiers sud notamment, déjà durement touchés par la fermeture pourraient devenir plus

dissuasifs encore aux modes actifs. La question se pose d'ailleurs à l'heure où d'importants projets de transport en commun voient le jour ou dans le cadre d'une réflexion sur l'accessibilité au Parc National des Calanques (frange sud de la ville).

Conclusion du chapitre 7

Nous avons tout au long de ce chapitre, tenté d'illustrer l'impact de la fermeture résidentielle sur le réseau de voirie, sa continuité, sa cohérence… en suivant pour chaque indicateur la même démarche. A l'analyse structurelle permettant de décrire une situation d'ensemble, succède la prise en compte de la fermeture.

Nous avons pu déterminer que le réseau marseillais comprenait une importante proportion de voies enclavées. Le manque de planification et les logiques d'urbanisation « sans plan » trouvent selon nous un relai dans la forme urbaine. Si une majorité de voies fermées sont aussi enclavées, une part importante ne l'est pas. Il est donc difficile à Marseille de seulement considérer la fermeture comme un effet surimposé à l'enclavement. Ses conséquences sont importantes sur la continuité du plan de voirie. La fermeture distend la trame locale, ce qui créé à certains endroits des îlots de taille considérable. L'approche par la centralité intermédiaire des voies permet de déterminer le niveau d'importance des voies touchées par la fermeture. Les voies stratégiques comme les voies de desserte ultralocale (enclavées pour la plupart) sont touchées mais dans des proportions radicalement différentes.

Une majorité de voies fermées sont d'importance limitée ou très limitée mais un nombre conséquent de voies secondaires est concerné. Cet échelon est particulièrement impacté ce qui a des effets sur les pratiques urbaines de déplacement. Le retrait de nombreuses « voies de délestage » concentre le trafic sur les axes laissés ouverts, avec pour effet la dégradation de leur qualité d'usage. Cette situation créé un environnement peu propice pour les modes actifs. Le surtrafic autant que la disparition de raccourcis sont autant de frein aux modes de déplacement « doux ». L'échelon secondaire, particulièrement touché par la fermeture est aussi un des plus essentiels pour lutter contre le « tout-voiture ». En changeant d'échelle, nous montrons enfin que la fermeture vulnérabilise l'armature viaire de nombreux quartiers. Les quartiers à la structure robuste (généralement au centre) sont peu impactés par la fermeture. Ce sont davantage des secteurs à la structure moyennement (seconde et troisième couronne) ou fortement vulnérables (extra-périphérie, périmètres de frange…) qui sont touchés, ce qui maximise les effets de la fermeture. Le plan hiérarchisé de nombreux quartiers tend à le devenir plus encore, ce qui est un frein à tous les types de mobilité et au développement de la ville. La marge de progression du phénomène de fermeture, considérée à travers la question des potentiels de fermeture, fait d'ailleurs craindre des effets encore plus considérables dans les années à venir.

CHAPITRE 8

HABITER LA VILLE FERMEE : DETOURS ET CONFLITS D'USAGES

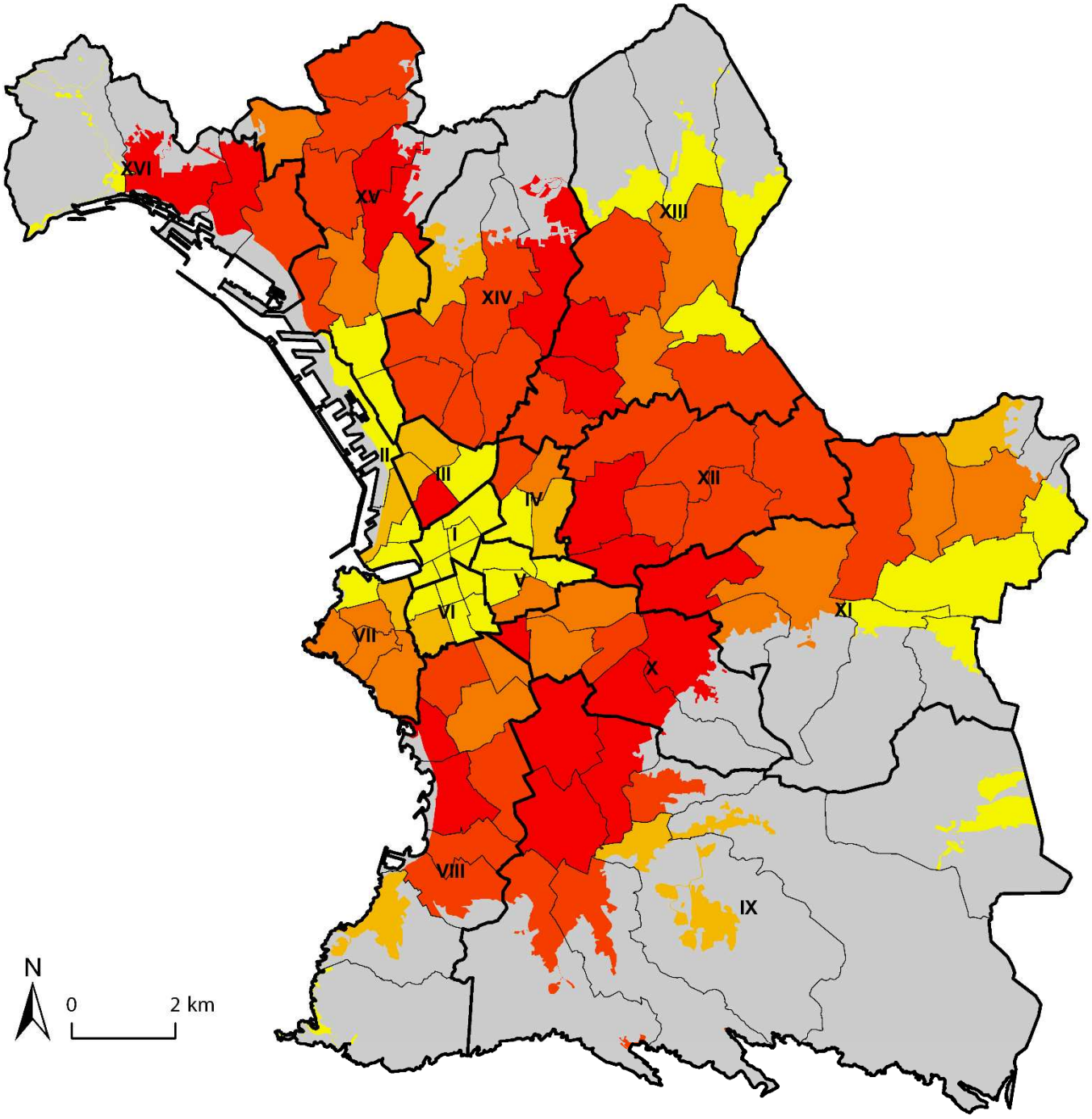
Introduction du chapitre 8

Le présent chapitre traite des pratiques et perceptions liées à la fermeture des voies, ce qui complète l'approche par le réseau et élargit le champ des impacts mesurés. Deux thématiques nous occupent ici : les détours et les conflits, toutes deux en lien avec la notion « d'habiter », qui renvoie pour chaque individu à un espace de vie, une aire géographique structurée par des centralités et des chemins pour s'y rendre. La fermeture résidentielle affecte dans de plus ou moins grandes proportions et selon les secteurs, le plan de voirie, on peut donc considérer que les individus (à pied, en vélo, en voiture…) disposent de moins d'options dans leurs déplacements quotidiens. Pour vérifier cette hypothèse, nous avons adapté notre donnée pour une prise en compte de la fermeture dans des simulations de déplacement (cf. annexes III.1). Concrètement, nous mesurons des trajets avant/après fermeture pour voir les différences. Les modes actifs tiennent une place centrale dans notre analyse de par l'enjeu qu'ils constituent en matière de planification urbaine et de politique de durabilité. La fermeture est évaluée dans son rôle de vecteur de détours. Un premier indice synthétique à l'échelle des quartiers est calculé (détour moyen : cf. annexes III.1.4.7.1) afin d'observer les quartiers où le plus grand nombre de déplacements potentiels sont affectés par la fermeture. L'analyse porte ensuite sur les déplacements en direction de certains points cibles. Nous avons d'abord choisi les arrêts de transport (bus, tramway, métro, gare ferroviaire) avec une dimension prospective (lignes en activité ou en projet). Soulignons, que la démarche s'insère dans une réflexion sur les transports publics formulée par la nouvelle Métropole depuis sa création (2016). Enfin, nous appliquons la même méthode aux écoles primaires. L'intérêt est ici moins fonctionnel que « symbolique », en témoigne l'argumentaire de l'agenda métropolitain de la mobilité où l'on peut lire « [qu'] *une mobilité métropolitaine au XXIème siècle, c'est aussi emmener ses enfants à pied à l'école, déambuler dans une rue commerçante, aller au travail à vélo, et ainsi redécouvrir sa ville ou son village*[717]. » Cette affirmation se devait d'être mise à l'épreuve d'une analyse chiffrée. La quantification des détours liés à la fermeture sur une échelle aussi large est inédite dans les études du genre. Cette tâche s'accompagne d'une approche des conflits. La fermeture n'est pas un acte neutre, elle témoigne parfois de concurrences d'usages et peut ouvrir sur des luttes. En s'appliquant sur un objet par

[717] Agenda de la mobilité métropolitaine 2016, Métropole d'Aix-Marseille, p. 20

ailleurs aussi symbolique que la rue, la fermeture traduit des perceptions différenciées de l'espace public, de la ville… ce qui questionne la pertinence du projet public.

Détour moyen dans les trajets piétons provoqué par la fermeture résidentielle par quartier à Marseille en 2014



Détour moyen* (sec.) / quartier

- 0,00 - 0,06
- 0,07 - 0,23
- 0,24 - 0,72
- 0,73 - 2,08
- 2,09 - 5,90

Données de cadrage

- Limites communales
- Arrondissements
- Espace non bâti

* le détour moyen est calculé pour chaque point du réseau dans un voisinage de 10 min à pied. Les points sont ensuite agrégés par quartier

Moyenne: 0,94
Médiane: 0,43
Ecart-type: 1,23

Méthode de discrétisation: progression géométrique

Sources: IGN 2014, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 161 Détour moyen trajets piétons lié à la fermeture résidentielle par quartier à Marseille en 2014

1. Fermeture résidentielle et détours

Notre approche des détours se fait en plusieurs temps. D'abord nous abordons les détours par un indicateur synthétique à l'échelle de Marseille. Ensuite, nous les traitons de façon ciblée en évaluant l'accès à des équipements choisis (arrêts de transport en commun et écoles primaires à Marseille)

1.1 Détour moyen provoqué par la fermeture résidentielle

Pour mesurer le détour moyen par quartier, nous considérons tous les points du réseau de voirie empruntable par les piétons et l'ensemble des trajets possibles dans un rayon de 10 minutes calculé. L'ensemble des valeurs pour chaque point est ensuite agrégé par quartier. Le calcul du détour moyen pour chaque équipement procède des paramètres réseau rentrés sous SIG (cf. annexes III.1). Les points de départ des déplacements correspondent au centroïde de chaque voie. Sans surprise, la périphérie proche et moyennement proche (2nde et 3ème couronne) concentrent les valeurs les plus importantes. Les quartiers sud notamment (8ème, 9ème, 10ème arr.) sont parmi les plus touchés, ce qui est logique si on observe l'ampleur exceptionnelle de la fermeture. La partie la plus occidentale des quartiers est (11ème et 12ème arrondissements) ainsi que quelques points ciblés des quartiers nord sont aussi affectés.

Précisons toutefois quelques limites du traitement. La valeur est théorique car tous les déplacements ne se valent pas dans un rayon de 10 minutes autour de chaque point. Ensuite, un point adresse comptant 50 logements n'a pas le même impact qu'un autre qui n'en comprendrait qu'1 ou 2. Une évolution possible serait la prise en compte des points adresse afin de calculer un détour moyen pondéré par le nombre de logements[718], ce que nous n'avons pu réaliser ici. Enfin, le principal problème d'une valeur moyenne est de gommer les situations locales. Une majorité de trajets peut ne subir aucun détour et une petite minorité, des valeurs très importantes. Dans ce cas, l'impact de la fermeture sera maximisé. La mesure des détours n'est finalement tangible que lorsqu'elle est ciblée sur un point, un équipement particulier. Toutefois, les chiffres présentés sur la carte ci-dessus, s'ils restent assez abstraits, permettent au moins de classer les quartiers les uns par rapport aux autres et pressentir ceux où l'impact de la fermeture résidentielle sera le plus sensible en matière de déplacement intra-urbain.

[718] La démarche semble en apparence évidente, elle ne l'est en fait pas dans la mesure où, d'une part la base du RIL ne nous a été communiquée qu'en fin de thèse, ensuite car pour que le système soit effectif il est nécessaire de raccorder manuellement les points aux lignes du réseau et mener d'importantes tâches de vérification afin d'éviter tout dysfonctionnement. La base comptant près de 80 000 individus sur Marseille, nous n'avons pas engagé ce traitement qui peut toutefois constituer une suite.

1.2 La mesure d'un détour ciblé

Nous allons maintenant voir sur des points ciblés que les détours peuvent être particulièrement conséquents, précisément dans ces zones de la ville. Nous avons retenu les arrêts de transport en commun et les écoles primaires.

1.2.1 L'enjeu de l'accessibilité des lignes de transports en commun

L'accessibilité des arrêts de transport en commun constitue un enjeu sous bien des aspects, le premier d'entre eux étant le « droit à la ville ». Très (ré)investie actuellement[719], la thématique trouve une résonnance évidente dans la question des transports urbains (JEGOUZO, 2001, FERE, 2013). Si l'usage de la voiture est devenu depuis le tournant des années 1950 un paradigme en matière de déplacement intra et même interurbain, il ne concerne pas toutes les catégories de la population. Les personnes ou ménages dont la situation financière, physique… ne permet pas d'autre choix que la marche ou le transport en commun sont plus dépendants du réseau public que les usagers de la voiture (ORFEUIL, 2010, DUPUY, 2011). Un réseau de transports en commun dense, des cheminements sécurisés… constituent donc un enjeu essentiel de solidarité.

Dans une perspective plus fonctionnelle, on peut considérer chaque arrêt de transport en commun, du plus « banal » au plus complexe et développé, comme un point d'entrée vers le réseau public à échelle large. Il y a donc une certaine cohérence à traiter de façon unie la qualité du réseau métropolitain (création de nouvelles lignes interurbaines, gares…) et l'accessibilité des arrêts à échelle ultralocale. La faible accessibilité d'un point limite l'usage de la ligne et donc la part modale du transport en commun en ville. L'enjeu est important pour les transports stratégiques (métro, tramway, Bus à Haut Niveau de Service…) insérés à grand renfort d'argent public pour accompagner « l'intensification » de secteurs urbains (notamment périphériques). La soutenabilité commerciale de ces lignes est déjà un problème, même lorsqu'elles reçoivent d'importants flux (DORMOIS, 2015), c'est d'autant plus le cas si l'environnement urbain proche ne facilite pas leur usage. La densité de la trame, des itinéraires piétons prémunis du trafic et son inverse, la présence de coupures à échelle micro (résidences fermées, obstacles) ou macro (lignes de fracture, relief important…) sont des éléments essentiels à prendre en compte dans la planification de lignes de transport en commun. On peut d'ailleurs traiter les transports comme une partie d'un système plus vaste. Le référentiel de la « cohérence urbanisme-transport » s'est largement imposé depuis la fin des années 1990 dans la plupart des cercles de l'aménagement. Il fait le lien entre urbanisation et offre en transport en commun afin de générer un développement « soutenable » des villes, notamment dans leurs parties périphériques. Les nouvelles constructions sont de plus en plus limitées en matière de places de stationnement, surtout lorsqu'elles se trouvent à proximité d'un arrêt de transport en commun performant (site propre etc.). Cette situation engendre indirectement une hausse significative du stationnement sauvage dans les secteurs à proximité (MATHON, 2008). Le trafic très dense à certaines heures couplé à la réduction de l'espace piéton tend donc à dégrader la qualité d'usage de certains

[719] Tenue du 17 au 20 Octobre à Quito, la conférence ONU Habitat III a mis au centre des débats la justice spatiale et le « droit à la ville », notion chère à Henri Lefebvre (1968). Le terme a finalement été remplacé dans la déclaration finale par celui de « ville pour tous », moins politisé mais aussi moins contraignant

espaces. Afin de contrer ces effets négatifs presque inévitables, l'offre d'un transport en commun performant apparaît comme une nécessité.

Un concept clé faisant l'objet de nombreuses réflexions, notamment à Marseille est celui de « bonne desserte ». Les zones à proximité d'un arrêt de transport en commun[720], doivent ainsi bénéficier d'un traitement particulier avec des densités programmées plus importantes, un nombre limité de places de stationnement… Dans une ville marquée par les faibles densités urbaines et en recherche d'opportunités foncières intra-urbaines, ces périmètres doivent constituer de véritables « points durs » de l'urbanisation périphérique. Or comment concilier cette politique avec une réalité urbaine marquée par la fermeture et la multiplication des détours à échelle fine ? La pratique dans le cas marseillais mais pas seulement, a montré que l'insertion d'une plus grande densité dans des périmètres imperméables et/ou incomplètement structurés ne faisait qu'aggraver la situation. Soulignons que la fermeture résidentielle ne joue pas toujours le rôle pénalisant qu'on lui prête souvent. Lorsqu'elle est dirigée exclusivement contre les voitures et deux roues motorisés (chicanes, barrières) elle a un effet « d'avantage comparatif » (cf. chap. 7, 1.4), mais cette perméabilité consentie reste révocable.

Pour cette raison dans notre mesure des détours, nous distinguons un scénario de fermeture « réelle » (la fermeture telle qu'elle était au moment du relevé, avec certaines voies perméables aux piétons, aux deux roues…) et une fermeture « potentielle » (étanchéification de tous les accès perméables et fermeture d'espaces privés encore ouverts). En quelque sorte, la fermeture telle qu'elle pourrait être dans le « pire » des scénarios possibles. Dernière précision concernant notre méthode : dans la plupart des traitements qui suivent nous confrontons diverses échelles. Nous présentons d'abord un détour moyen « agrégé » pour l'ensemble des arrêts de la commune ou d'une ligne. Ensuite nous ciblons un ou plusieurs points pour observer à l'intérieur de la zone desservie les secteurs les plus durement concernés. Enfin, nous choisissons un trajet particulier afin de donner une meilleure idée des détours générés par la fermeture.

1.2.2 La mesure des détours dans l'accès au réseau de bus urbain

1.2.2.a Les détours dans l'accès au réseau de bus à échelle communale

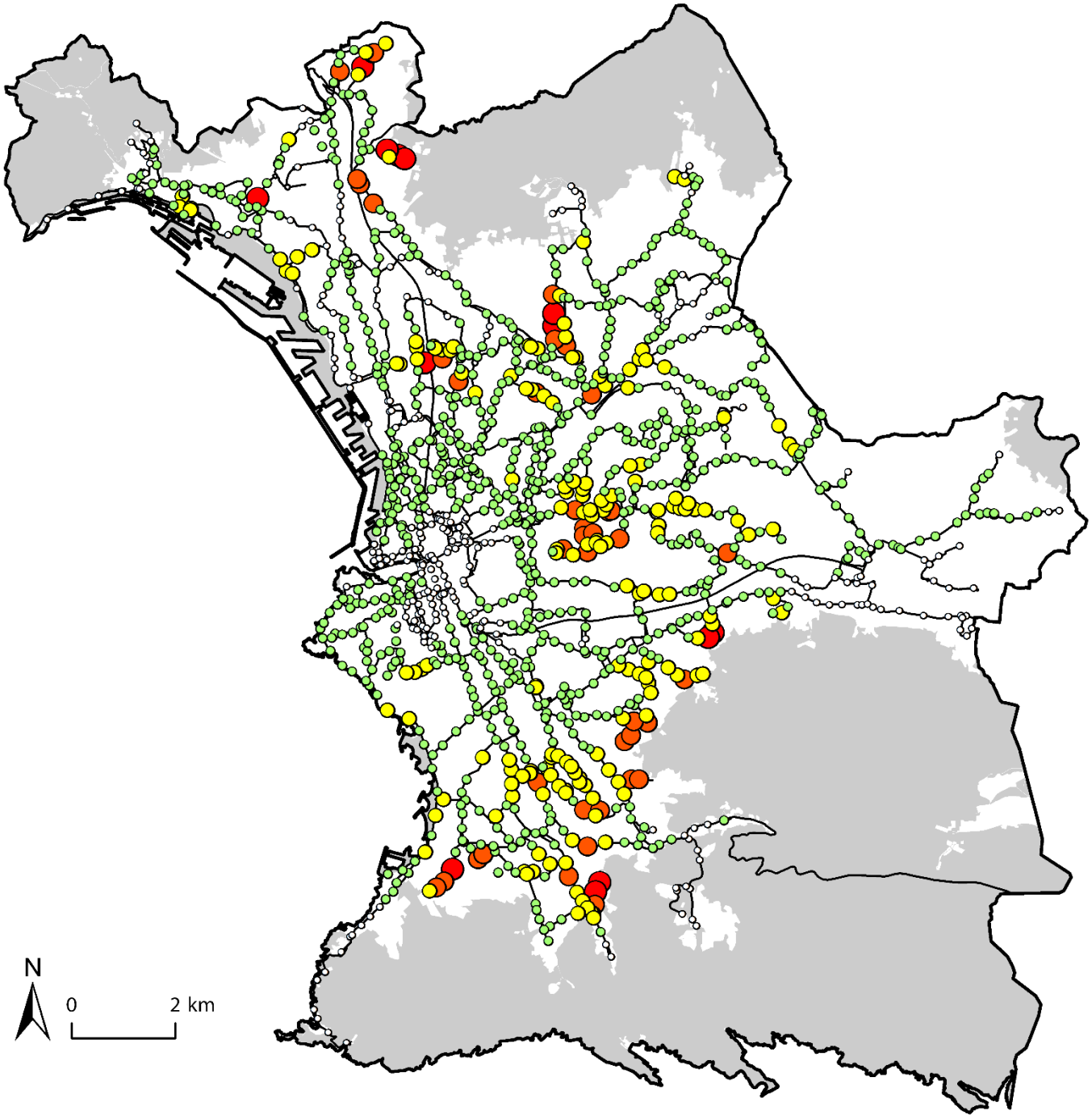
Le réseau de bus urbain (géré par la RTM[721]) est constitué de 117 lignes qui maillent de façon assez homogène l'ensemble du territoire communal à l'exception sans doute de l'est du 11ème arrondissement où la trame très faible rend difficile l'insertion de lignes nouvelles. Nous avons calculé le détour pour tous les points situés à 10 minutes de marche autour de chacun des 1241 arrêts. Le rayon est plus long que celui choisi dans certains documents de réflexion métropolitains[722] qui fixent la zone de desserte autour des arrêts de bus « classiques » à 5-6 minutes (équivalent 300-400m). L'aire a été élargie pour mieux prendre en compte l'impact de la fermeture résidentielle. Par ailleurs, lorsque le bus est l'unique option de déplacement il semble évident que les individus consentent à marcher plus de 5 minutes pour y accéder.

[720] La « proximité » est définie selon des critères différents en fonction du type de transport. Un arrêt de bus urbain « classique » est défini comme ayant une aire d'attraction plus courte (5 min à pied) qu'un arrêt de tramway, de BHNS ou de métro (10 ou 15 min)

[721] La Régie des Transports Métropolitains est comme son nom l'indique la régie publique en charge de l'ensemble des lignes de transport en commun à Marseille et dans plusieurs communes limitrophes

[722] AGAM, 2016, « Comment mieux articuler urbanisme et transport ? » in *Regards de l'AgaM*, Num. 43, p. 8.

Détour moyen dans l'accès aux arrêts de bus causé par la fermeture résidentielle



Détour moyen*

temps d'accès à pied (sec)

- 0
- 1 - 10
- 10 - 30
- 30 - 60
- 60 - 193

Données de cadrage

- Limites communales
- Espace non bâti
- Lignes de bus

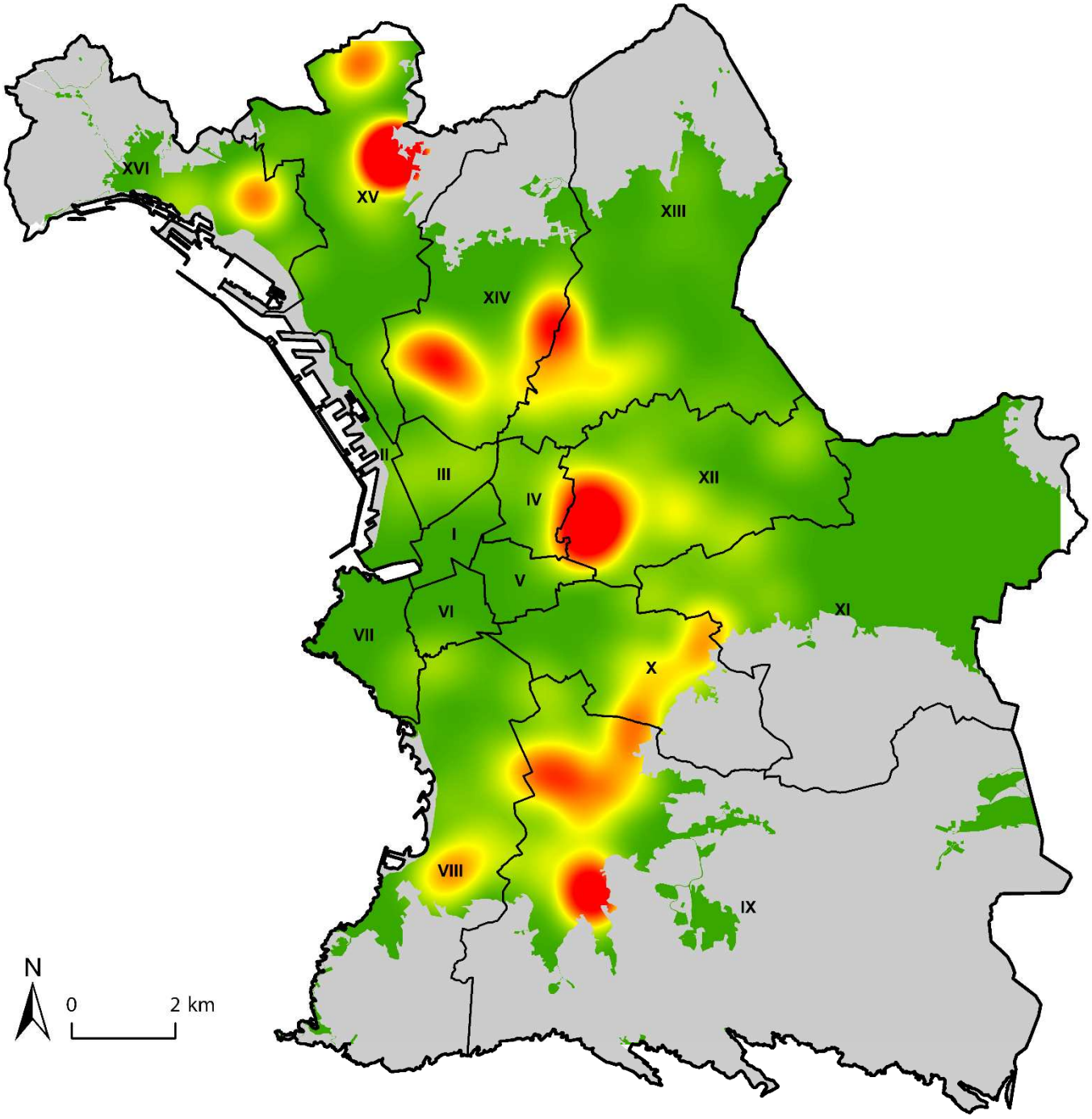
* le détour moyen est mesuré dans une aire de 10 minutes accessible à pied autour de chaque arrêt
différence avant/après fermeture

Méthode de discrétisation:
écart manuel

Sources: RTM, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 162 Détour moyen dans l'accès aux arrêts de bus causé par la fermeture résidentielle

Interpolation du détour moyen des arrêts de bus causé par la fermeture résidentielle



Valeur de détour - arrêts de bus

Kernel* h = 1000m

Haut

Bas

Données de cadrage

Limites communales

arrondissements

Espace non bâti

* Le traitement de densité de Kernel a été réalisé avec un rayon de recherche de 1000m
Remarque: l'outil n'a qu'un but d'illustration

Sources: RTM, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 163 Interpolation du détour moyen des arrêts de bus causé par la fermeture résidentielle

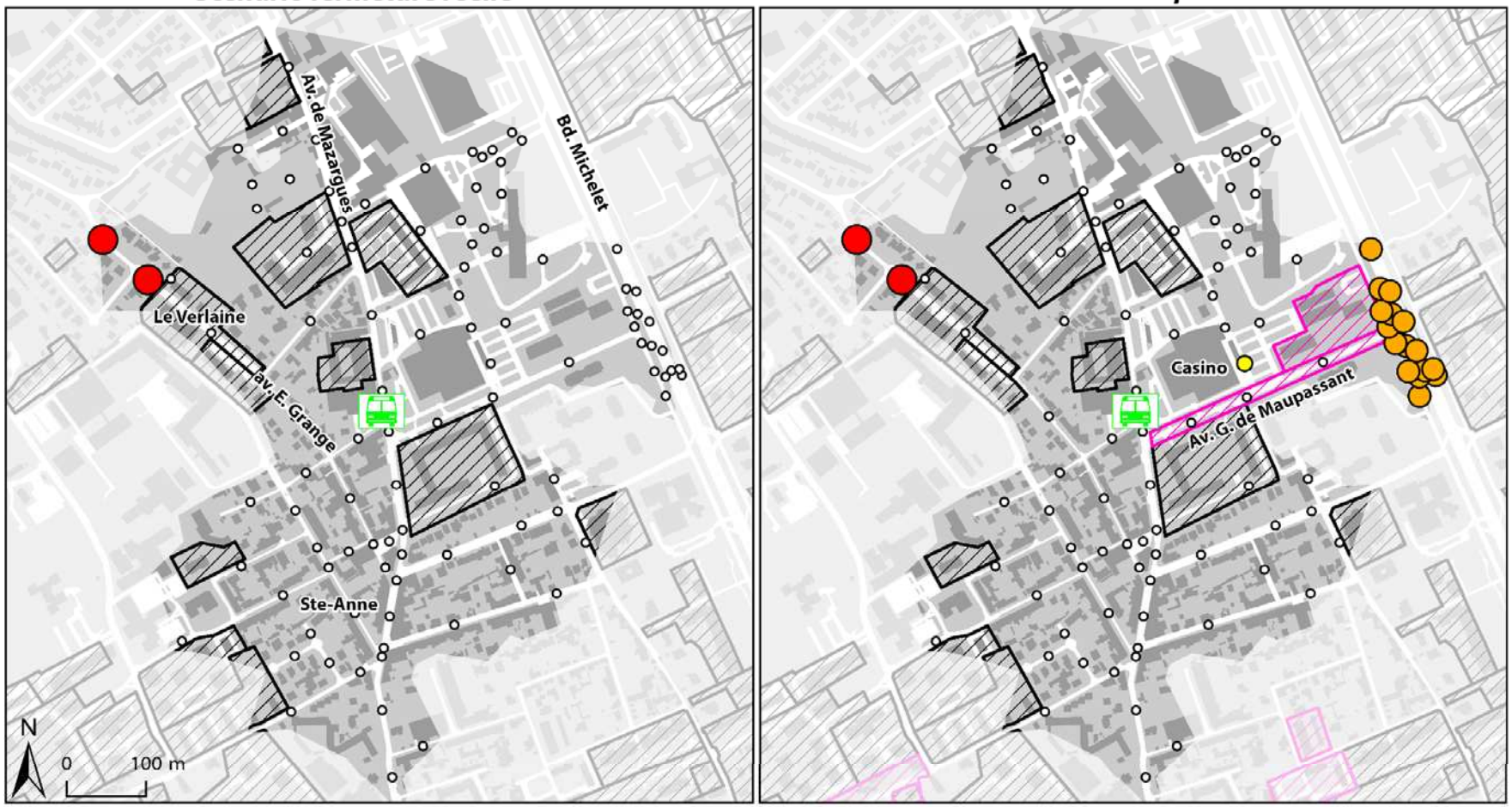
L'hypercentre[723] semble peu touché par la problématique des détours liés à la fermeture résidentielle et pour cause, cette dernière n'y est que peu représentée. Il en est même pour la lointaine périphérie (3ème couronne et au-delà[724]) où un biais est peut-être imposé par la faiblesse de la trame, qui conditionne elle-même le peu de lignes et donc d'arrêts. Enfin, dans ces secteurs, la fermeture s'applique généralement sur des voies enclavées et donc sans conséquence sur les déplacements. En substance, les effets de la fermeture y sont réduits, ce qui ne signifie pas que l'accessibilité des arrêts soit optimale. L'impact le plus important est visible dans la seconde couronne d'urbanisation. La quasi-totalité des quartiers sud[725] sont touchés selon des niveaux d'intensité divers (carte 162 et 163). Dans les parties situées sur les franges, le détour moyen dépasse régulièrement trente secondes avec des valeurs au-delà de la minute. Le chiffre semble faible, il est en fait considérable car il n'est que le résultat d'une moyenne dans un rayon concentrant parfois plusieurs centaines de points. Aussi, la valeur prise à échelle communale gomme-t-elle une partie non négligeable des situations locales. Le traitement qui suit s'attache à un arrêt, dont le détour moyen n'est d'ailleurs pas parmi les plus importants (24 secondes).

[723] Que l'on peut globalement définir comme la partie correspondant au 1er → 6ème arrondissement, à laquelle on peut adjoindre la partie la plus au nord du 7ème.
[724] Notamment l'Est du 11ème arr. ou le nord du 13ème ou 14ème arr.
[725] 8ème, 9ème ainsi qu'une partie des 10ème et 7ème arrondissements

Détour (piet.) dans l'accès à l'arrêt de bus "Verne" (lignes 45 - 23)

Scénario fermeture réelle

Scénario fermeture potentielle



Points du réseau de voirie

Détour (min.)

- 0
- 6,14

Données sur la fermeture

- Résidences fermées
- Potentiels de fermeture

Données de cadrage

- Arrêt de bus "Verne"
- Aire accessible à pied en 5 min.
- Bâtiments
- Îlots et emprise de voirie

Points du réseau de voirie

Détour (min.)

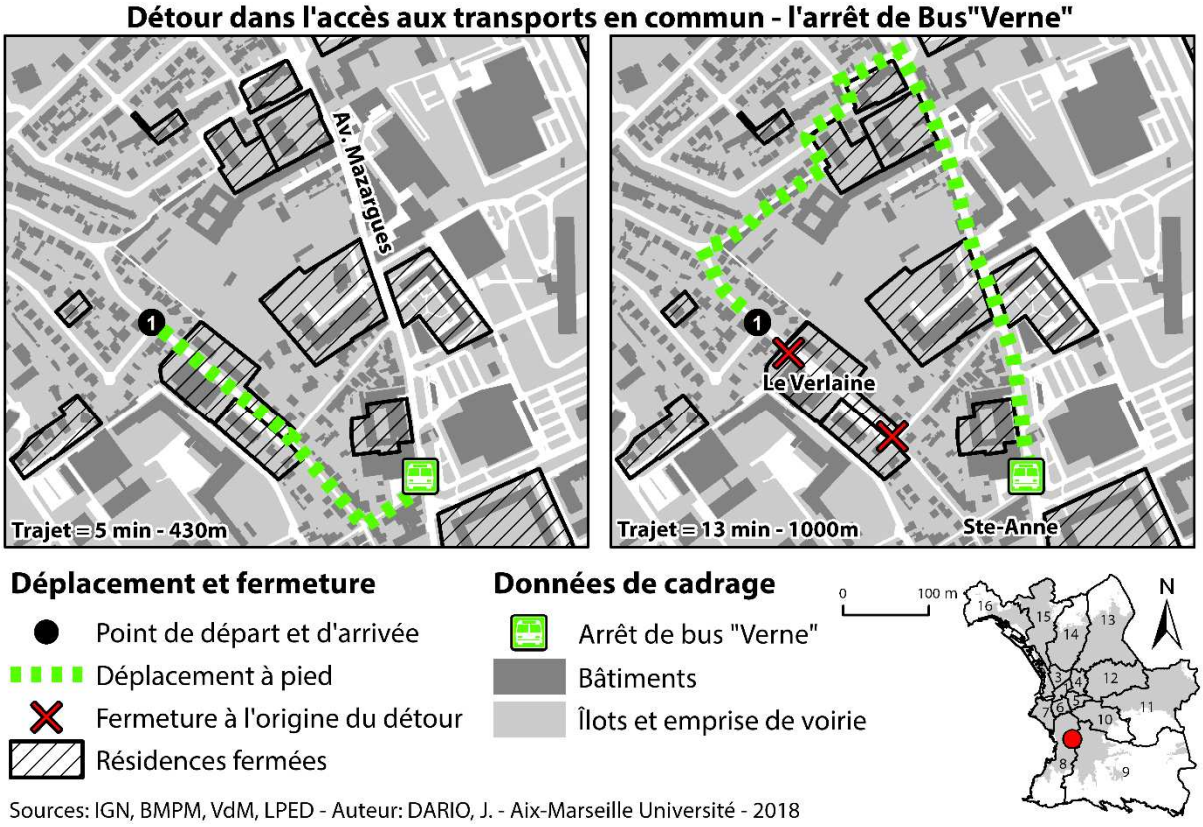
- 0
- 0 - 1
- 1 - 5
- 5 - 6,14

Sources: IGN 2014, LPED, INSEE, VdM, RTM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 164 Détour (piéton) dans l'accès à l'arrêt de bus « Verne » (lignes 45-23)

1.2.2.b Les détours à l'échelle d'arrêts ciblés

L'arrêt, situé dans le quartier de Sainte-Anne (8ème arr.) est desservi par deux lignes de bus (la 23 et la 45). Il est très proche d'un « noyau villageois[726] » (celui de Sainte-Anne) défini par le PLU comme une centralité d'échelle locale. La problématique de l'accessibilité de l'arrêt dépasse donc la stricte question des transports en commun. La quasi-totalité de l'aire accessible en 5 minutes à pied n'est pas touchée, à l'exception des points situés derrière la résidence « le Verlaine », fermée en 2010. Le détour généré par la fermeture y atteint près de 8 minutes, mais nous allons le voir, beaucoup plus pour des personnes non valides.



Carte 165 Détour dans l'accès aux transports en commun – l'arrêt de bus « Verne »

Planche 45 La fermeture de la résidence Verlaine et ses conséquences en matière de détour

[726] Les noyaux villageois font l'objet d'un traitement particulier à Marseille et sont liés à son histoire urbaine. Il s'agit des 111 fameux villages ayant théoriquement servi de base à l'urbanisation communale. Ces ensembles font l'objet de spécifications particulières dans le PLU afin d'en préserver la forme et l'apparence

Photo 45-1 Avenue Edmond Grange (intérieur de la résidence Verlaine), 8ème arr.
Photo 45-2 Grille de la résidence le Verlaine, 8ème arr.
Photo 45-3 L'avenue de Mazargues et ses trottoirs (étroits), 8ème arr.
Photo 45-4 Noyau villageois de Sainte-Anne, 8ème arr.
Photos : LPED

Extrait d'archives[727] – Problématique de détour et plainte écrite des personnes handicapées (2010)

« *Monsieur X est handicapé et se déplace en fauteuil ou à l'aide de cannes. L'installation récente d'une clôture dans la Rue Edmond Grange par la copropriété « Le Verlaine » empêche tout passage même piétonnier et ne lui permet plus d'accéder au cœur de village de Sainte-Anne.* »

D'un déplacement court (environ 5 minutes) dans une rue au trafic limité (l'avenue Edmond Grange) on passe à un trajet de plus de 13 minutes, le long d'axes parmi les plus fréquentés des quartiers sud (avenue Clot Bey, avenue de Mazargues : photo 45-3). Cette situation de détour, gênante pour une personne en pleine possession de ses moyens physiques, est un obstacle insurmontable pour toutes celles en situation de handicap. Outre la distance supplémentaire à couvrir, l'avenue de Mazargues n'est pas adaptée sur toute sa longueur à un cheminement avec des cannes et encore moins en fauteuil (trottoirs étroits avec obstacles et mobilier urbain gênant). La problématique est identique pour les personnes âgées, dépendantes des lignes de transport en commun et du réseau de rues pour accéder aux commerces et services de proximité.

[727] 9 Mars 2010 – ref. n°JLB/NV/BN/LM 10-0435 – courrier de la direction des personnes handicapées (Ville de Marseille) au directeur du pôle espace public, voirie (communauté urbaine MPM)

La situation pourrait se compliquer encore davantage comme en témoigne le second cadrage de la carte 165. Depuis plusieurs années, l'avenue Guy de Maupassant, restée privée depuis sa construction fait l'objet d'un projet de fermeture. Selon nos informations, la fermeture de la voie aurait d'ailleurs été actée récemment par l'assemblée des propriétaires. En provenant du boulevard Michelet, l'accès à l'arrêt ou au supermarché Casino prendrait presque 5 minutes de plus. Le problème se pose pour les personnes vivant le long de l'avenue de Mazargues puisque le chemin vers le boulevard Michelet et son BHNS serait rallongé. C'est aussi le cas en sens inverse pour l'accès aux nombreux commerces du noyau villageois Sainte-Anne depuis les lotissements du boulevard Michelet.

1.1.1.a Les détours sur des lignes de bus « structurantes »

Le Plan de Déplacement Urbain[728] a identifié 12 lignes de bus « structurantes » avec un investissement prévu pour améliorer leur fonctionnement. Parmi elles, les 3 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) lancées en 2014 à Marseille. La ligne B1, actuellement la plus fréquentée, relie la place Castelane au campus universitaire de Luminy, aux portes des Calanques, passant notamment par le boulevard Michelet et la départementale 559. Cette partie des quartiers suds est très touchée par la fermeture résidentielle, ce qui a un effet direct sur l'accessibilité des arrêts. –

[728] Donner ref : 2013-2023

Détour causé par la fermeture résidentielle sur les lignes de bus en 2014

Ligne BHNS B1 Sud - détour moyen des arrêts - scénario de fermeture réelle

Arrêts de la ligne B1 du BHNS

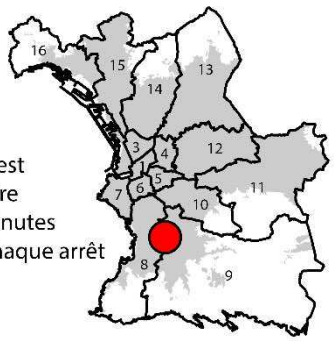
Détour moyen* (sec.)

- 0
- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 - 30
- 30 - 69

Données de cadrage

- Ligne B1 du BHNS
- Aire accessible à pied en 10 min
- Résidences fermées
- Bâtiments
- Îlots et emprise de voirie

*Le détour moyen est calculé dans une aire théorique de 10 minutes à pied autour de chaque arrêt

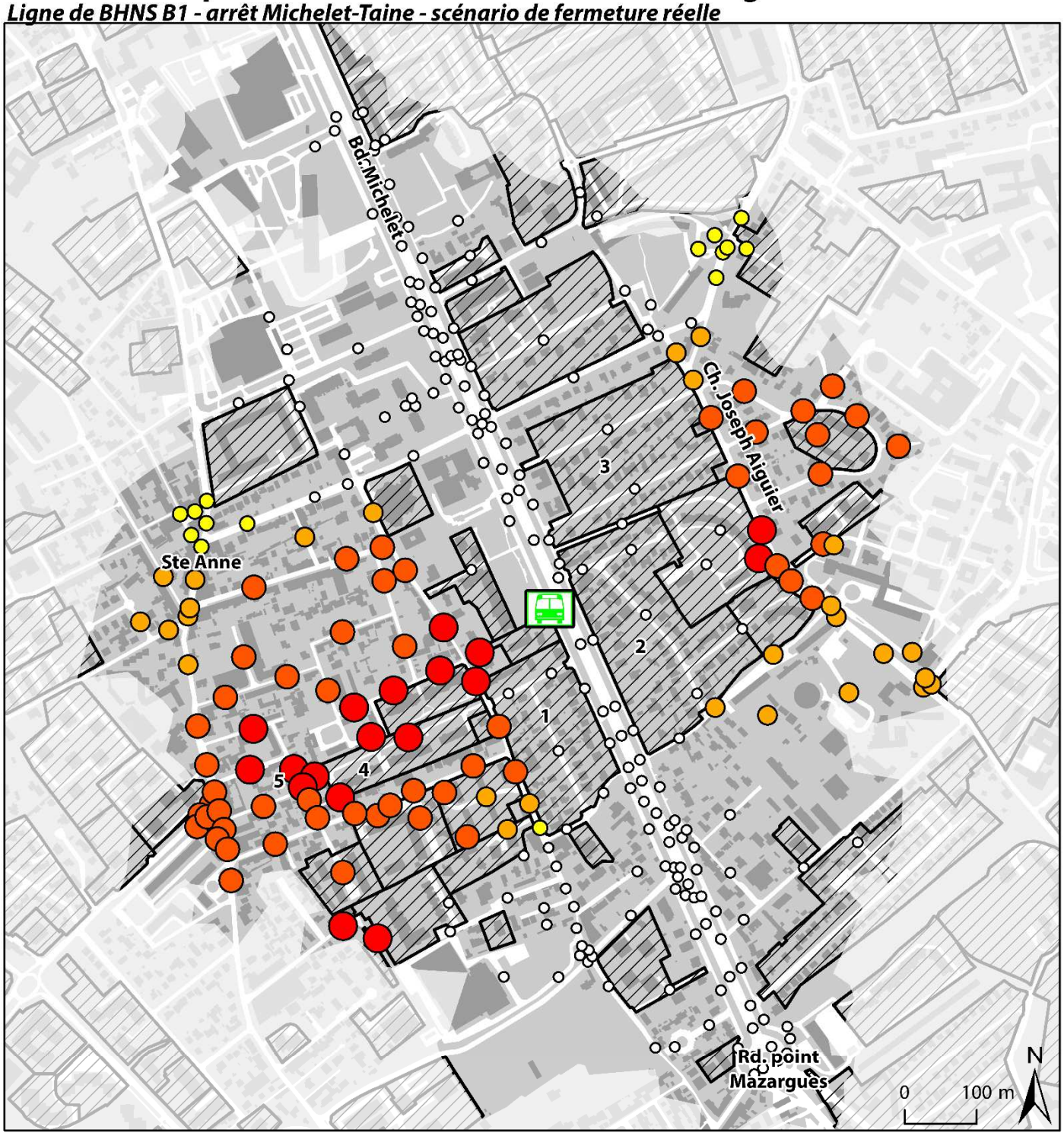


Sources: IGN, LPED, RTM, BMPM - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 166 Détour causé par les ERF / lignes de bus en 2014 – Ligne BHNS B1 sud – détour moyen

Détour causé par la fermeture résidentielle sur les lignes de bus en 2014

Ligne de BHNS B1 - arrêt Michelet-Taine - scénario de fermeture réelle



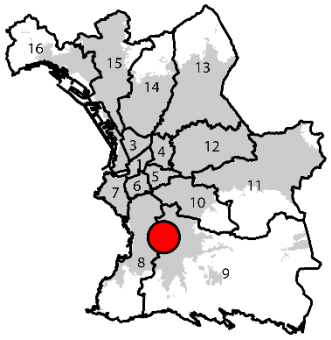
Points du réseau de voirie

Détour (min.)

- 0
- 0 - 0,5
- 0,5 - 1
- 2 - 5
- > 5

Données de cadrage

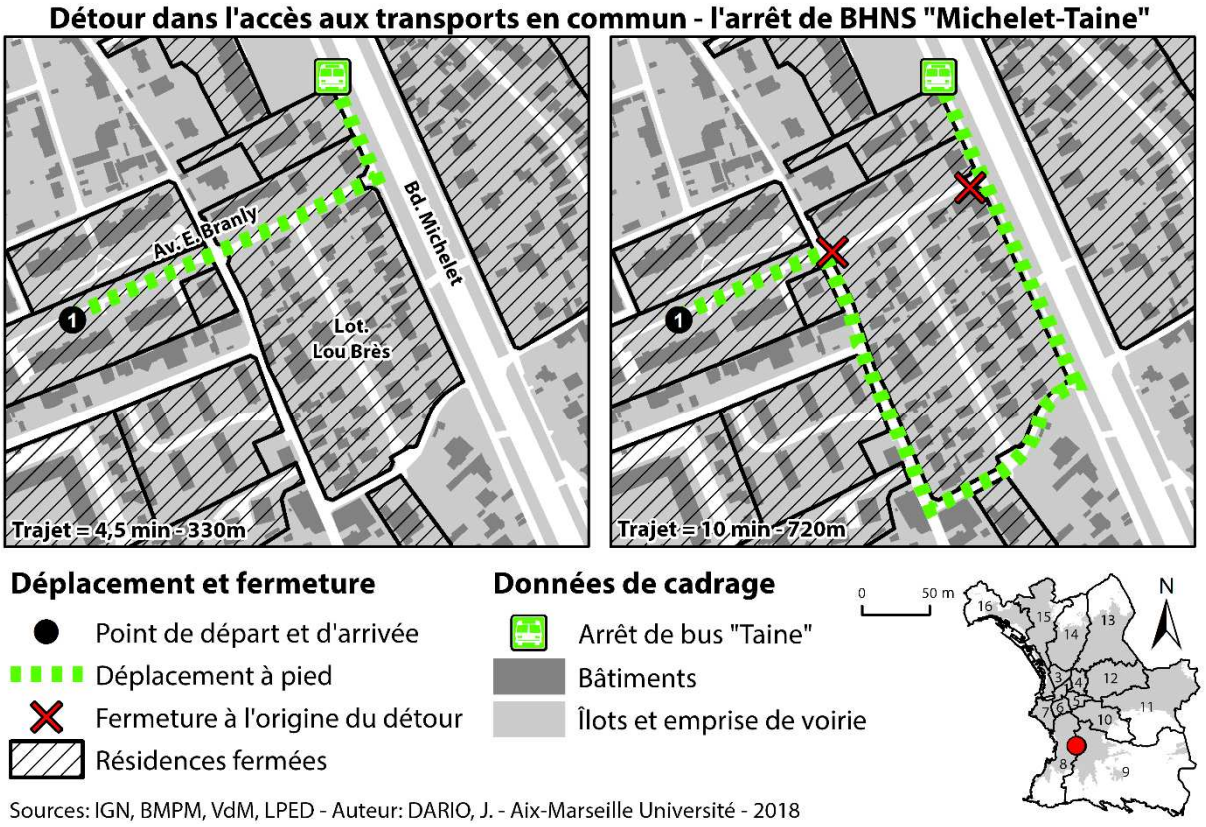
- Arrêt de BHNS "Michelet-Taine"
- Aire accessible à pied en 10 min
- Résidences fermées
- Bâtiments
- Îlots et emprise de voirie



Sources: IGN, LPED, BMPM - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 167 Détour causé par ls ERF / lignes de bus en 2014 – Ligne BHNS B1 sud – arrêt Michelet-Taine

La fermeture résidentielle très présente des deux côtés du boulevard Michelet a un impact considérable sur l'accès aux arrêts de la ligne, notamment dans sa partie intermédiaire. L'arrêt Michelet-Taine (carte 167) souffre par exemple d'un détour moyen de plus d'1 minute, mais ce chiffre cache des situations diverses selon les points considérés. Quelques résidences, pour la plupart d'anciens lotissements (Lou Brès, note n°1, Bonnaude : 2, Fabre Luce : 3) bloquent le passage des deux côtés est-ouest de Michelet. Les habitants de ces lotissements ne subissent aucun détour en direction du boulevard. En revanche, ceux situés de l'autre côté de la barrière mettent régulièrement 5 minutes supplémentaires pour y accéder.



Carte 168 Détour dans l'accès aux transports en commun – l'arrêt de BHNS « Michelet-Taine
Planche 46 La fermeture du lotissement Lou Brès et ses conséquences en matière de détours

Photo 46-1 L'avenue Edouard Branly fermée par le lotissement Lou Brès, 8ème arr.
Photo 46-2 Boulevard Michelet et l'arrête Michelet-Taine, 8ème arr.
Photos : LPED

Sur le trajet ci-dessus, le temps d'accès à l'arrêt de bus est plus que multiplié par deux (quatre minute trente seconde à dix minutes). Remarquons que le point de départ se situe à l'intérieur d'une autre résidence fermée (copropriété des Cigales (note n°4 carte 167). La fermeture du lotissement Lou Brès allonge les déplacements en provenance de la copropriété des Cigales, qui elle-même gêne celles des résidences à proximité de l'avenue de Mazargues (note n°5).

On peut observer trois effets distincts, tirés de notre typologie. D'une part, un effet « tunnel » sur l'ensemble du tracé du boulevard Michelet (cf. chap. 7, 1.8). La traversée fonctionne dans le sens nord-sud mais très mal dans le sens est-ouest. La carte 167 montre bien cette chute d'accessibilité de part et d'autre des résidences qui bordent le boulevard. La perte des transversales avait d'ailleurs été identifiée comme un facteur de « vulnérabilisation » de la trame du secteur (cf. chap. 7, 6.2). L'autre phénomène, directement lié au précédent est « l'effet barrière » (cf. chap. 7, 1.7) produit par la juxtaposition des résidences. Pour les logements situés derrière elles (au niveau du chemin Joseph Aiguier à l'est, secteur Sainte-Anne / avenue de Mazargues à l'ouest), la coupure est évidente. D'ailleurs, ces barrières peuvent être successives comme le montre le détour matérialisé sur la carte 168. On parle ici d'effet « emboîté » entre le lotissement Lou Brès et la copropriété des Cigales.

Cette situation pose plusieurs questions du point de vue de la planification urbaine. La promotion du bus, à plus forte raison s'il est à « haut niveau de service », doit s'accompagner d'un traitement de l'environnement proche et des cheminements. Une piste de réflexion serait la libération d'une partie des barreaux traversants actuellement fermés, au moins les plus importants, ciblés d'ailleurs dans le calcul de la centralité intermédiaire.

1.2.3 Détours mesurés sur les lignes de tramway en projet

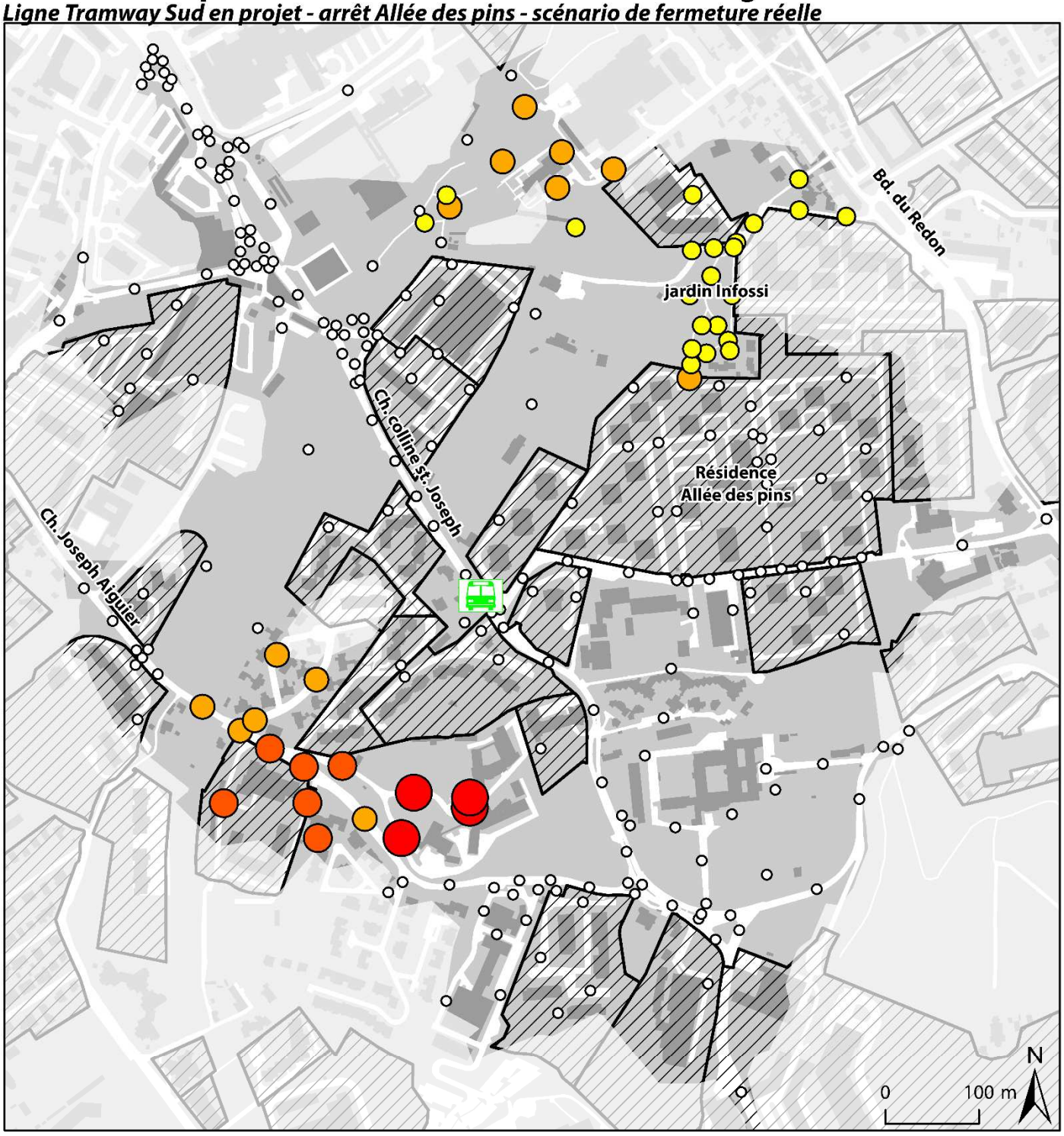
Toujours dans l'optique de cibler des lignes de transport en commun structurantes, mais dans une dimension plus prospective, le traitement suivant porte sur le projet de tramway, dont la réalisation est prévue à l'horizon 2023 La transmission du tracé des lignes et les éléments de réflexion sont tirés d'un travail mené en commun avec l'Agence d'urbanisme (AgaM) à partir de 2014.

Le tramway actuellement développé au centre et dans la vallée de l'Huveaune à l'est, fait l'objet d'une réflexion pour étendre son tracé au nord et au sud. Les lignes constitueraient un complément du Bus à Haut Niveau de Service[729], afin de desservir une périphérie longtemps laissée à l'usage exclusif de la voiture. La ligne nord est confrontée au problème des coupures (tènements industriels, commerciaux, grandes lignes de transport…) mais assez peu à la fermeture résidentielle à l'inverse de l'axe sud, ce qui nous pousse à privilégier ce dernier. Nous avons choisi deux points ciblés afin d'illustrer la problématique.

[729] Au nord la ligne B2 du BHNS dessert l'axe Rue de Lyon / Avenue de Saint Louis / avenue de la Viste, jusqu'à Saint-Antoine, le tramway suivrait un tracé parallèle, plus à l'ouest, en desservant l'axe de la Madrague jusqu'à la cité de la Castellane. Au sud, le BHNS passe en grande partie sur l'axe Michelet / De Lattre de Tassigny, le tramway est pressenti plus à l'Est sur l'axe Augustin Aubert/Viton/colline Saint-Joseph/ Redon. La principale volonté est de répondre aux critiques qui affirmaient jusqu'ici qui le tramway ne faisait que « doubler » le métro.

Détour causé par la fermeture résidentielle sur les lignes de tram en 2014

Ligne Tramway Sud en projet - arrêt Allée des pins - scénario de fermeture réelle



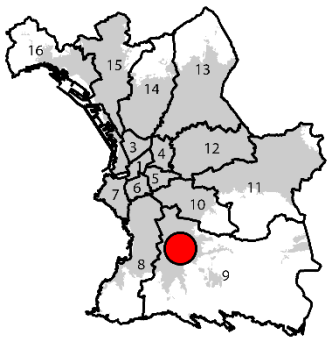
Points du réseau de voirie

Détour (min)

- 0
- 0 - 0,5
- 0,5 - 2
- 2 - 5
- > 5

Données de cadrage

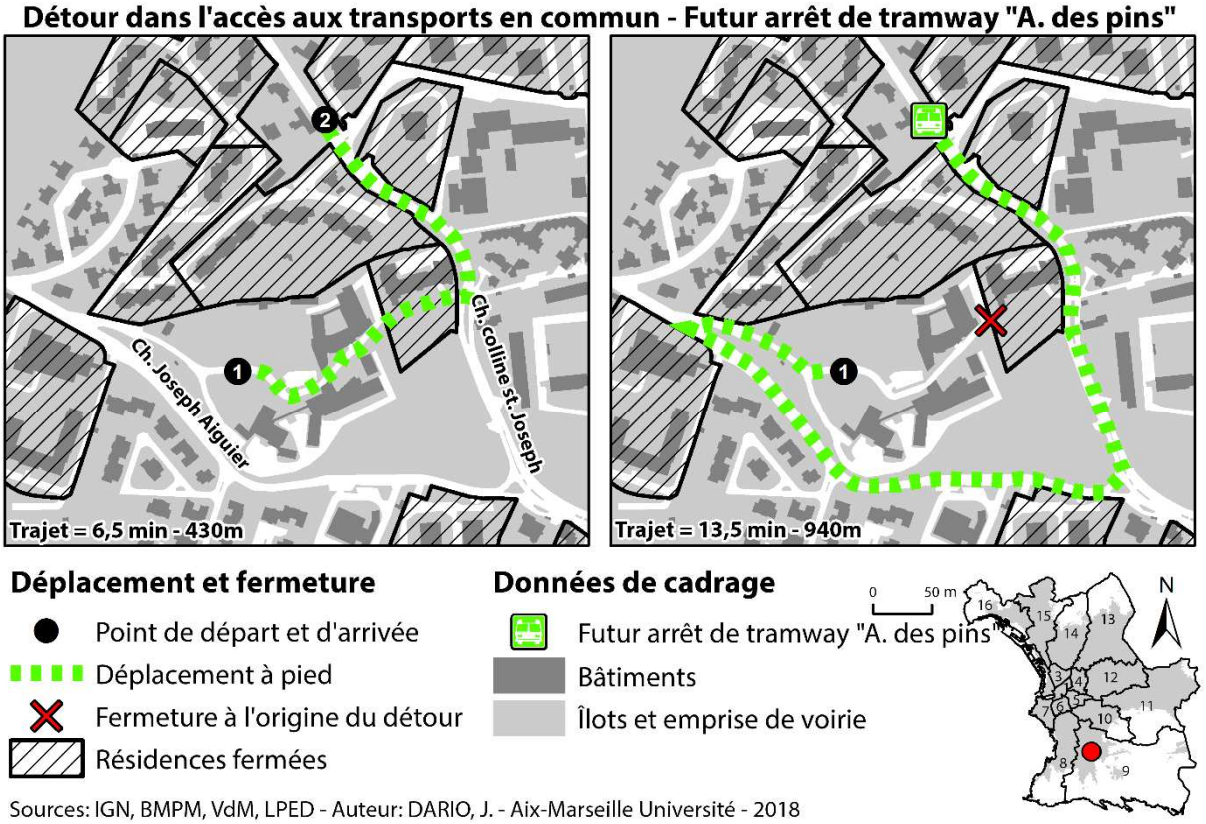
- Futur arrêt de tramway "Allée des pins"
- aire accessible à pied en 10 min
- Résidences fermées
- Bâtiments
- Îlots et emprise de voirie



Sources: IGN, LPED, BMPM - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 169 Détour causé par les ERF / lignes de tram en 2014 – ligne tram sud en projet – arrêt Allée des pins –

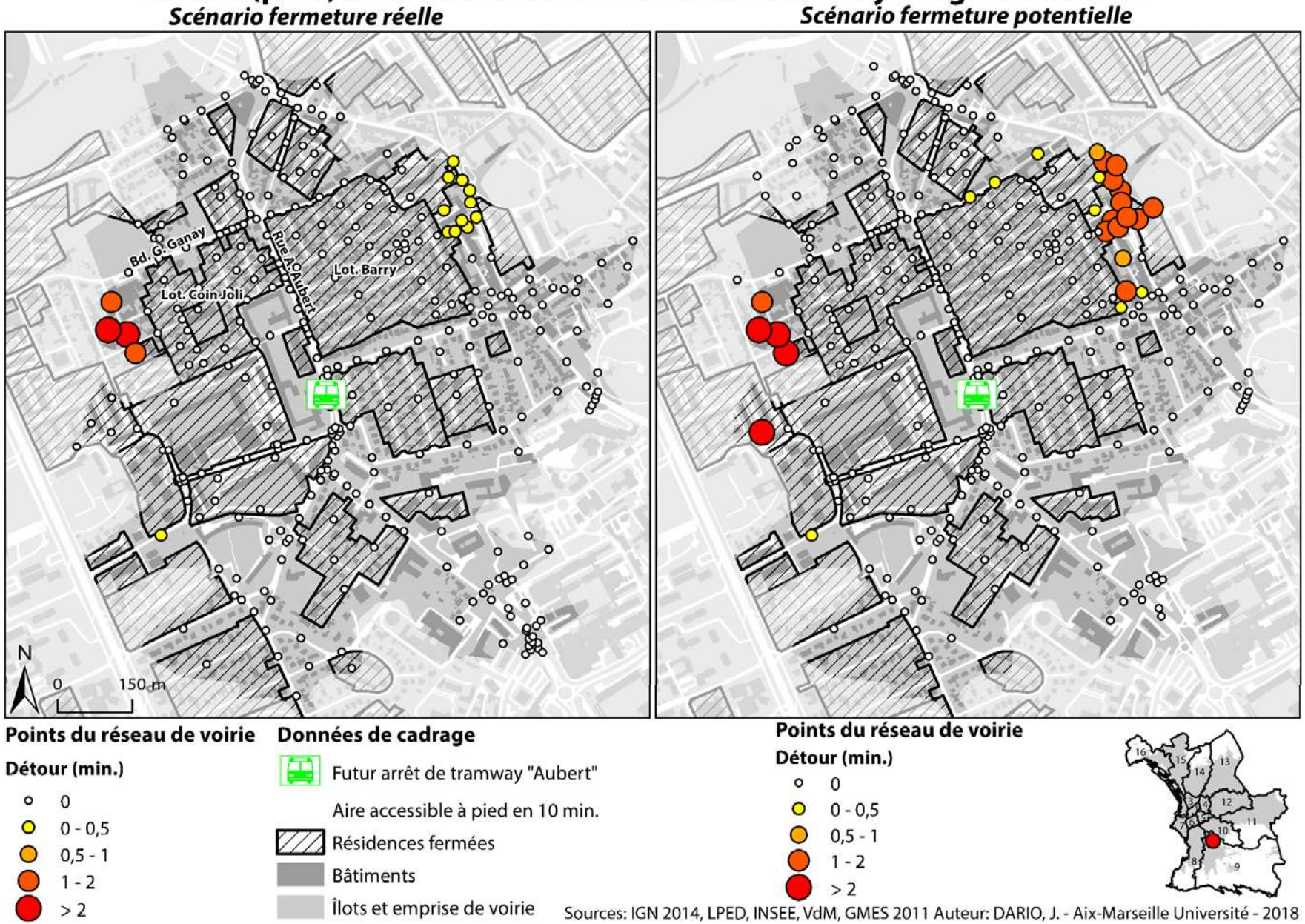
Le premier cas concerne l'arrêt « allée des pins ». La partie nord est affectée par la fermeture partielle de la résidence de l'Allée des pins, qui conserve une perméabilité piétonne partielle, ménageant un trajet entre le jardin Infossi et le chemin de la colline Saint-Joseph. La fermeture totale de la résidence obligerait à un détour par le boulevard du Redon qui devrait accueillir le terminus de la ligne. Plus contrastée est la situation au sud de l'arrêt, en partant du chemin Joseph Aiguier. Les détours y dépassent 5 minutes, allant même jusqu'à 7 comme dans le trajet de la carte 170 ci-dessous



Carte 170 Détour dans l'accès aux transports en commun – futur arrêt de tramway « Allée des pins »

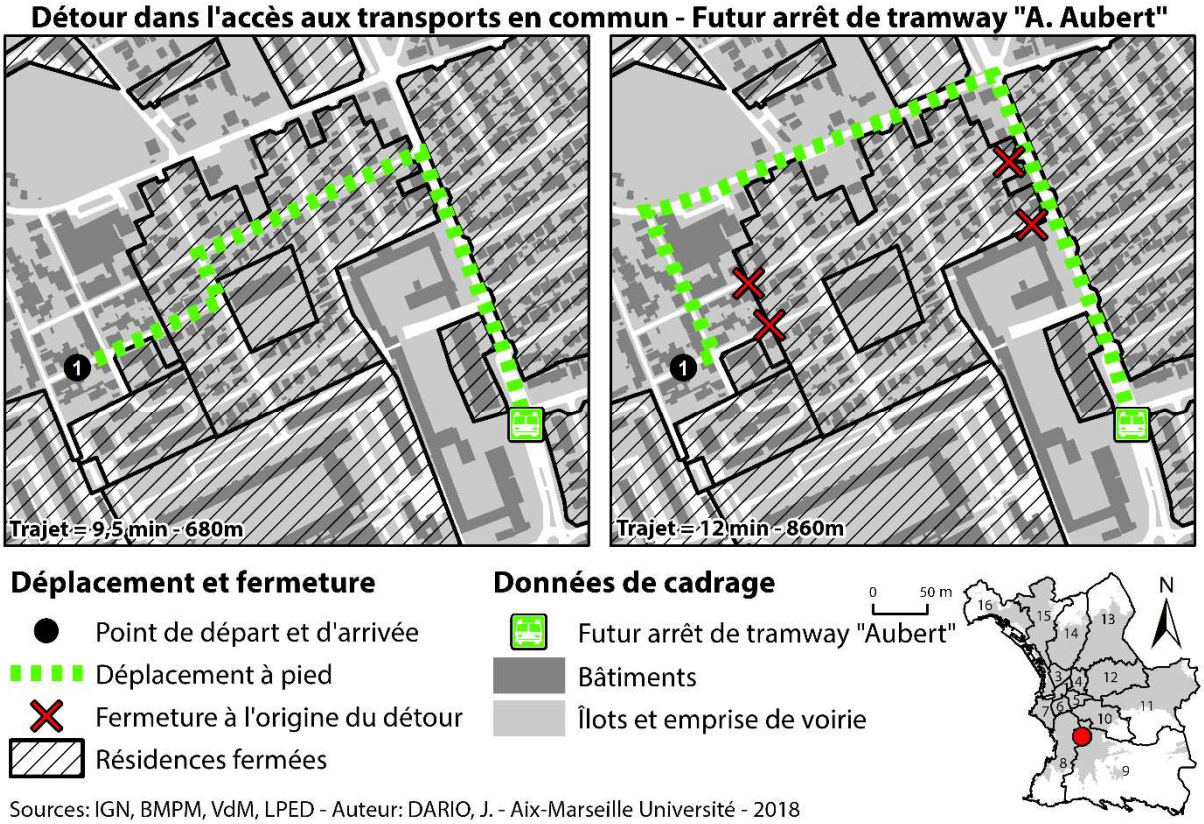
La fermeture d'une petite résidence en position de « verrou » (cf. chap. 7, 1.6) (Les terrasses de Montval : note n°1) provoque un détour d'ampleur conséquente. Le contexte à échelle micro est aussi d'une grande importance car si le premier cheminement (cadrage gauche carte 170) permet une traversée facilitée sur un axe coupé de la circulation, ce n'est pas le cas du second passant par le chemin Joseph Aiguier et le chemin de la colline Saint Joseph, tous deux d'anciennes traverses rurales élargies et dont les trottoirs parfois étroits ne facilitent pas les usages piétons. Ajoutons que ces deux voies supportent un intense trafic, ce qui est un autre facteur pénalisant.

Détour (piet.) dans l'accès au futur arrêt de tramway "Augustin Aubert"



Carte 171 Détour piéton dans l'accès au futur arrêt de tramway « Augustin Aubert »

Le second cadrage (carte 172) porte sur une partie située plus au nord, sur la rue Augustin Aubert. La partie la plus impactée par la fermeture est la série de rues situées juste à l'ouest du lotissement Coin Joli où un détour d'environ 2-3 minutes est nécessaire pour accéder à la rue Augustin Aubert.



Carte 172 Détour dans l'accès aux transports en commun – futur arrêt de tramway « Augustin Aubert »

Planche 47 Différence de perméabilité entre les fermetures du lotissement Coin Joli et du Barry

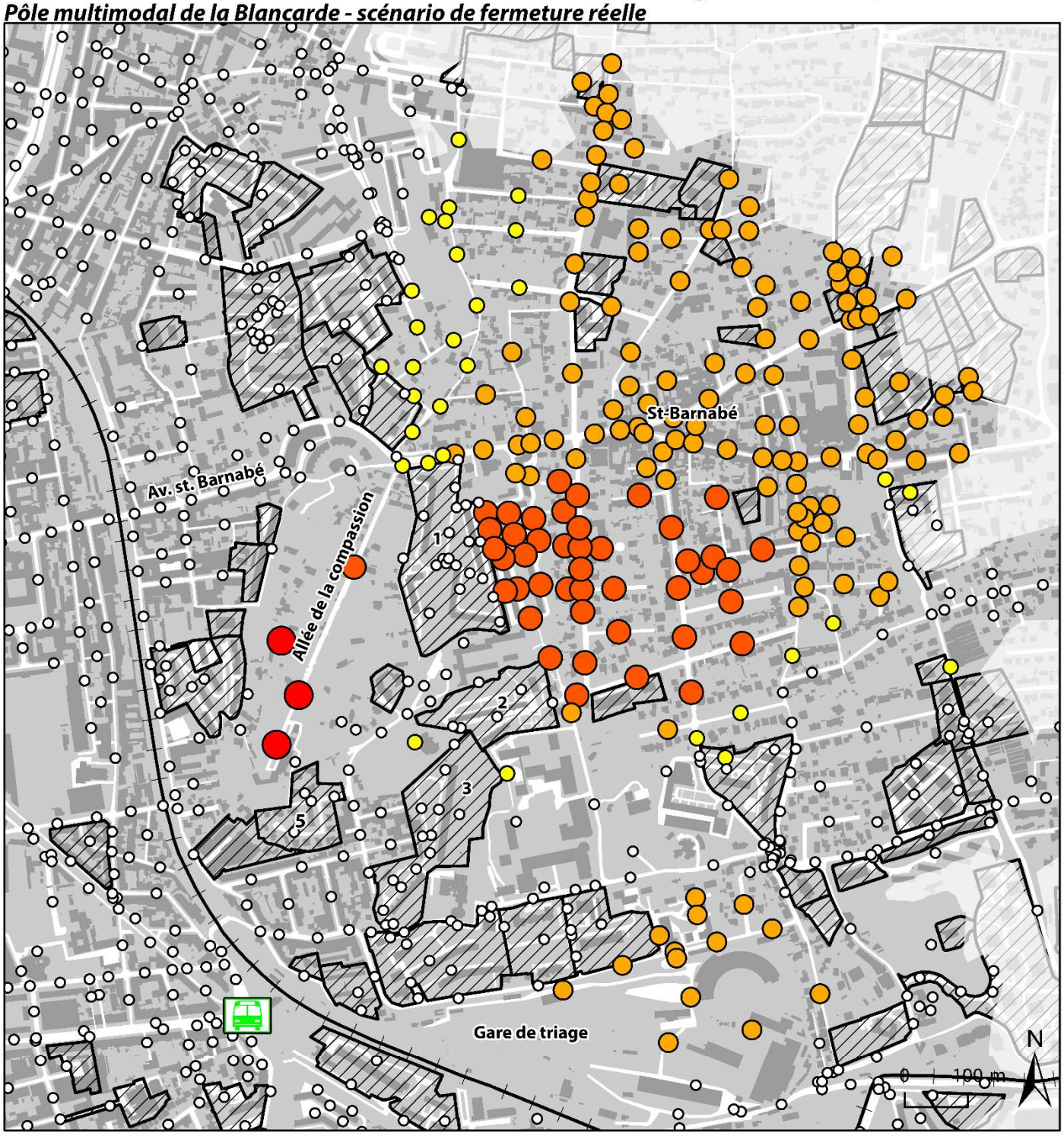
Photo 47-1 Fermeture étanche du lotissement Coin Joli, 9ème arr.
Photo 47-2 Passage piéton ménagé dans le lotissement Barry, 9ème arr.
Photos : LPED

La fermeture totale du lotissement en 2012 déporte les déplacements sur l'avenue Gustave Ganay, dont de nombreux témoignages soulignent le caractère dangereux pour les piétons[730] (cf. chap. 8, 2.2.2). Le détour chiffré n'est pas le seul élément à prendre en compte, la qualité d'usage joue un rôle au moins aussi important. Ce cas est d'ailleurs un bon exemple « d'effet de relégation » (cf. chap. 7, 1.5). La fermeture du lotissement Coin Joli pourrait provoquer le report de l'entrée principale de l'école primaire le long de la rue Augustin Aubert, ce qui posera de nombreux problèmes de partage, notamment aux heures d'entrée et de sortie et surtout remet en cause le projet de ligne de tramway qui doit passer sur cet axe. Excepté ces quelques points et en dépit du nombre très important de résidences fermées l'aire théoriquement accessible en 10 minute est assez peu affectée (carte 171). Plusieurs voies fermées sont en effet perméables aux piétons, notamment celles du lotissement Barry (photo 47-2) suite à une négociation avec les services communautaires (cf. chap. 6, 3.2.2). Si les voies donnent pour l'instant l'avantage aux piétons en fournissant à ces derniers des axes rectilignes largement coupés du trafic, la situation pourrait évoluer dans le sens d'un « durcissement » comme ç'a été le cas ailleurs. Les détours augmenteraient alors sensiblement, notamment au niveau du village de Sainte-Marguerite.

[730] Les trottoirs étroits, presque inexistants à certains endroits protègent imparfaitement le piéton de l'intense trafic routier. Un grave accident de la route impliquant un scooter et un piéton cheminant sur l'avenue a d'ailleurs eu lieu en 2015.

Détour causé par la fermeture résidentielle sur les lignes de transport en 2014

Pôle multimodal de la Blancarde - scénario de fermeture réelle



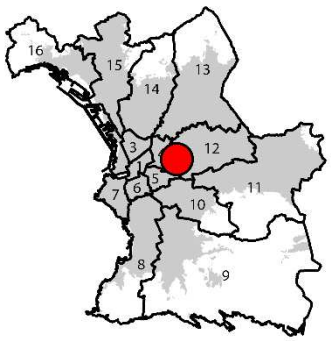
Points du réseau de voirie

Détour vélo (min.)

- 0
- 0 - 0,5
- 0,5 - 1
- 1 - 2
- 2 - 4,13

Données de cadrage

- Pôle de la Blancarde
- Voie ferrée
- Aire accessible en vélo en 10 min
- Résidences fermées
- Bâtiments
- Îlots et emprise de voirie

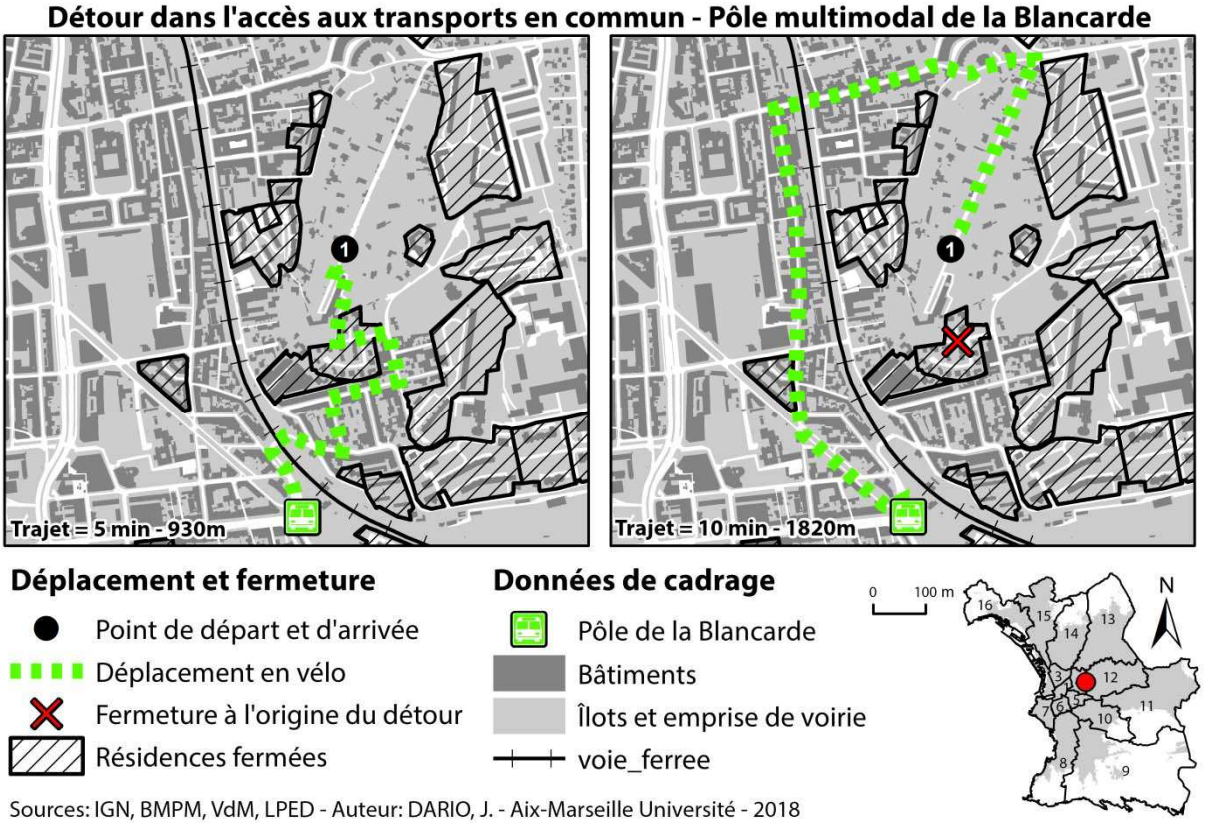


Sources: IGN, LPED, BMPM, VdM - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 173 Détour causé par les ERF / lignes de tram en 2014 – pôle multimodal de la Blancarde

1.2.4 L'accessibilité en question de la gare de la Blancarde

Notre dernière illustration sur les transports en commun porte sur un équipement de première importance : le pôle multimodal de la Blancarde. Malgré sa proximité au centre, l'accessibilité de ce point est problématique. Soulignons d'abord la diversité de modes accueillis par le pôle : seconde gare ferroviaire de la ville, elle mène directement au réseau de métro et la ligne 1 du tramway passe à proximité directe. Lorsque la gare est construite à la fin du 19ème siècle, elle est à la marge de la ville. L'espace situé à l'est de la voie de chemin de fer (carte 173) est progressivement investi à partir du début du 20ème siècle, menant à l'englobement du noyau villageois de Saint-Barnabé, devenu un nœud de communication important. Comme dans le reste des périphéries, l'urbanisation n'a que peu été encadrée, notamment sur la question des voies, ce qui explique la présence d'une trame partiellement incomplète. Aussi, une partie non négligeable des voies est toujours privée et contenue à l'intérieur d'ensembles résidentiels relativement vastes. La plupart d'entre eux ferment dans le courant des années 2000-2010, coupant au passage des axes de circulation très empruntés par les piétons. Pour rendre compte de cet effet, nous avons utilisé un rayon de recherche de 10 minutes en vélo autour de la gare et avons ciblé l'aire dans sa partie nord-est, celle la plus touchée par la fermeture résidentielle. La partie correspondant au village de Saint-Barnabé et globalement tout ce qui se trouve à l'est des ensembles du parc des Pervenches (note n°1 carte 173) du groupe Menton (2) et du square Hopkinson (3) subissent fortement les conséquences de la fermeture. Nombre de voies traversantes sont fermées, dont certaines mènent directement à la gare.



Carte 174 Détour dans l'accès aux transports en commun – pôle multimodal de la Blancarde

Cette rue résidentielle (l'allée de la Compassion) correspondant à une ancienne allée bastidaire se trouvait proche de la gare malgré la coupure constituée par la ligne de chemin de fer. La

fermeture de l'ensemble de la rue Beau (5) positionné comme un « verrou » entraîne un détour conséquent en direction de l'avenue de Saint-Barnabé qui est un des axes très fréquentés. D'un passage sécurisé et rapide sur des voies au trafic limité, on observe un long détour (près de 5 minutes en plus à vélo, 1km) sur des axes très utilisés. L'accès à pied ou en vélo à l'ouest de la voie de chemin de fer ne pose *a priori* aucun problème (aucun détour généré par la fermeture résidentielle), mais ce n'est pas le cas de la partie est. Soulignons qu'un pôle aussi important que la Blancarde devrait bénéficier d'un traitement privilégié, au moins dans un rayon d'accès raisonnable à pied ou en vélo.

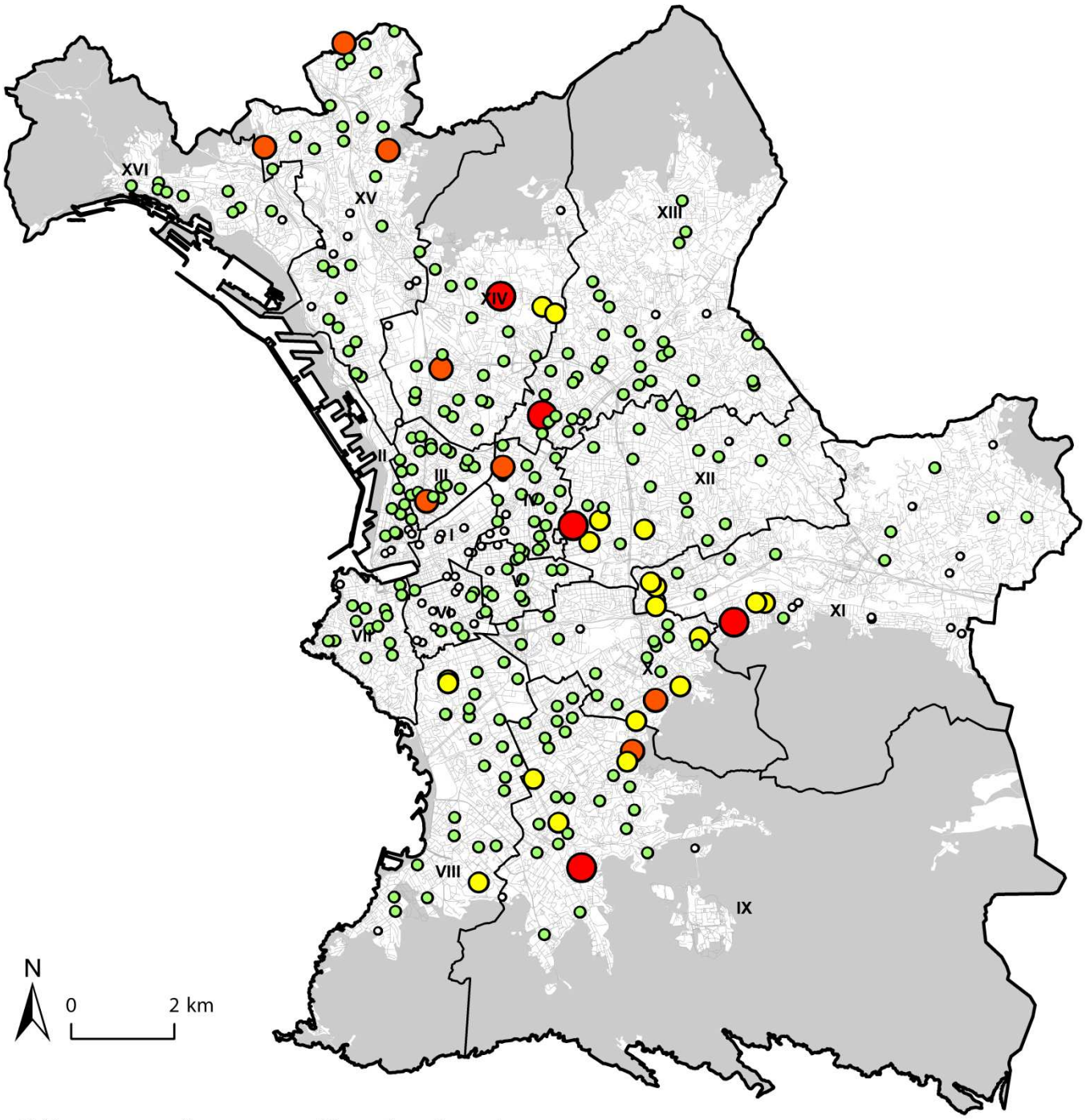
1.2.5 Fermeture résidentielle et accès aux écoles primaires publiques

Dernière application sur la question des détours : l'accès aux écoles primaires publiques. Le sujet a, comme nous l'évoquions, une dimension autant symbolique que fonctionnelle, il cristallise d'ailleurs de nombreuses réactions, dépassant la simple question du détour quantifiable (cf. chap. 8, 2.2.3). La disparition de chemins plus courts, sécurisés, coupés de la circulation automobile… est un enjeu de première importance, dont se saisissent parfois nous le verrons des collectifs de parents et la presse.

L'aire de recherche choisie est volontairement large (vingt minutes à pied autour de chaque école) pour couvrir la totalité de la zone de recrutement théorique de chaque établissement. Un complément pourrait être la prise en compte de la carte scolaire ou encore les points adresses de chaque élève[731], ce qui donnerait une image fidèle des pratiques de mobilité. Sur la carte ci-dessous, on retrouve dans les points particulièrement significatifs ceux de la seconde couronne d'urbanisation ainsi que ceux situés dans certaines franges urbaines (notamment au sud). A quelques exceptions près, les écoles du centre semblent généralement épargnées. Nous avons ensuite choisi deux cas d'écoles dont l'accès est rendu particulièrement problématique.

[731] Le Rectorat met en place une telle base actualisée chaque année, utilisée par Gwenaëlle Audren, dans le cadre de sa thèse intitulée « Géographie de la fragmentation urbaine et territoires scolaires à Marseille » 2015, (Dir. DORIER, BABY-COLLIN). Si l'objectif de ce travail était de développer la question du contournement de la carte scolaire, la base pourrait être utilisée dans l'optique d'une étude des mobilités

Détour moyen dans l'accès aux écoles primaires causé par la fermeture résidentielle



Détour moyen*

Temps d'accès à pied (min)

- 0
- 0 - 0,5
- 0,5 - 1
- 1 - 2
- 2 et plus

Données de cadrage

- Limites communales
- arrondissements
- Espace non bâti
- Voies

* le détour moyen est mesuré dans une aire de 20 minutes accessible à pied autour de chaque arrêt
différence avant/après fermeture

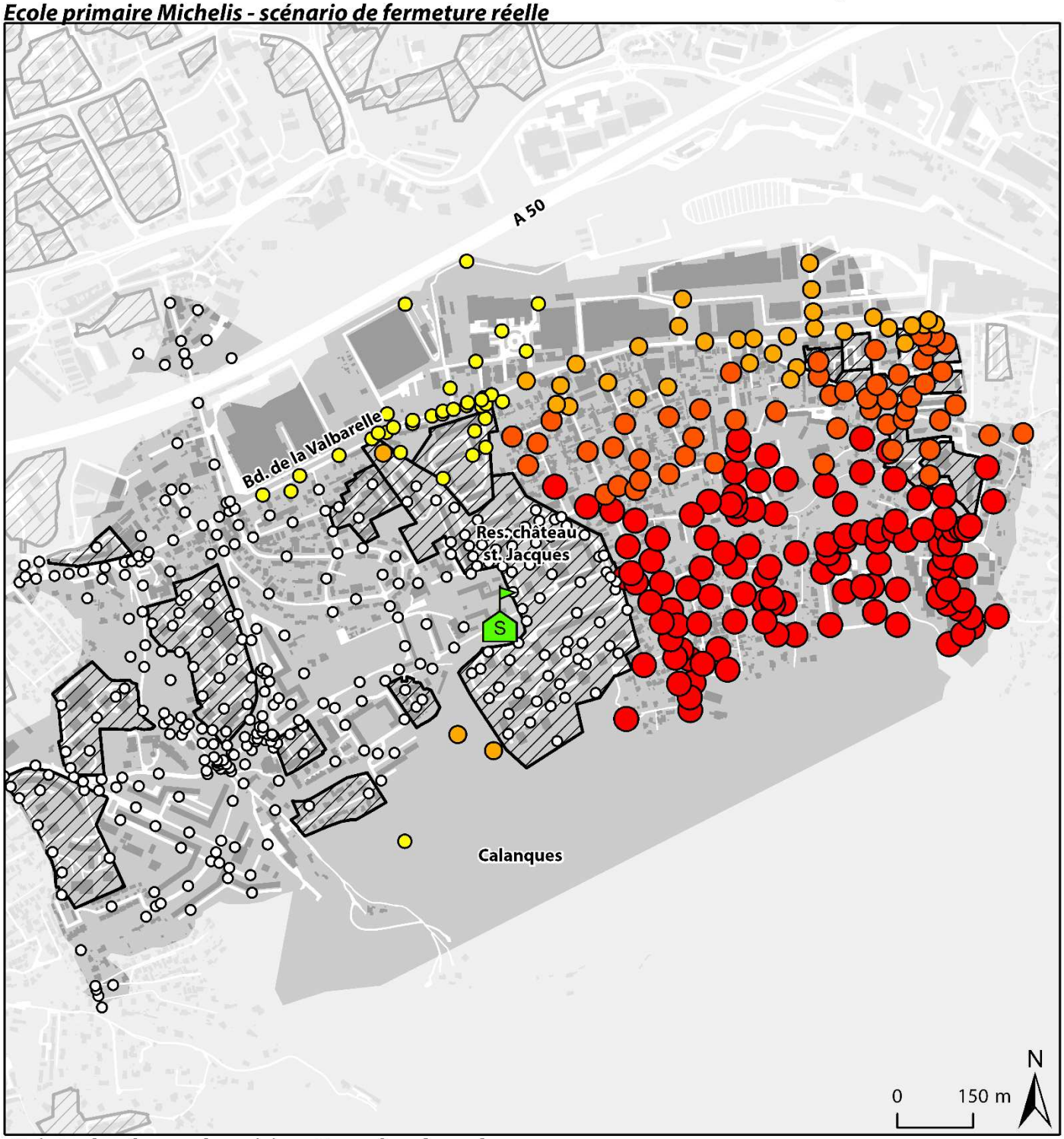
Méthode de discrétisation:
écart manuel

Sources: Rectorat, LPED, VdM, GMES 2011 Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 175 Détour moyen dans l'accès aux écoles primaires causé par la fermeture résidentielle

Détour causé par la fermeture résidentielle dans l'accès aux écoles primaires en 2014

Ecole primaire Michelis - scénario de fermeture réelle



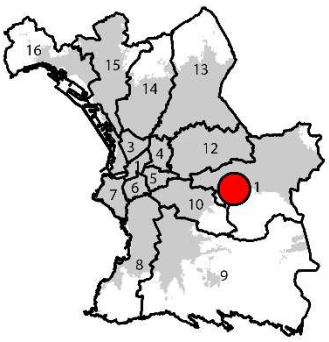
Points du réseau de voirie

Détour piéton (min.)

- 0
- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 - 15
- 15 - 23

Données de cadrage

- Ecole primaire Michelis
- Aire accessible à pied en 20 min
- Résidences fermées
- Bâtiments
- Îlots et emprise de voirie



Sources: IGN, LPED, BMPM, VdM - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

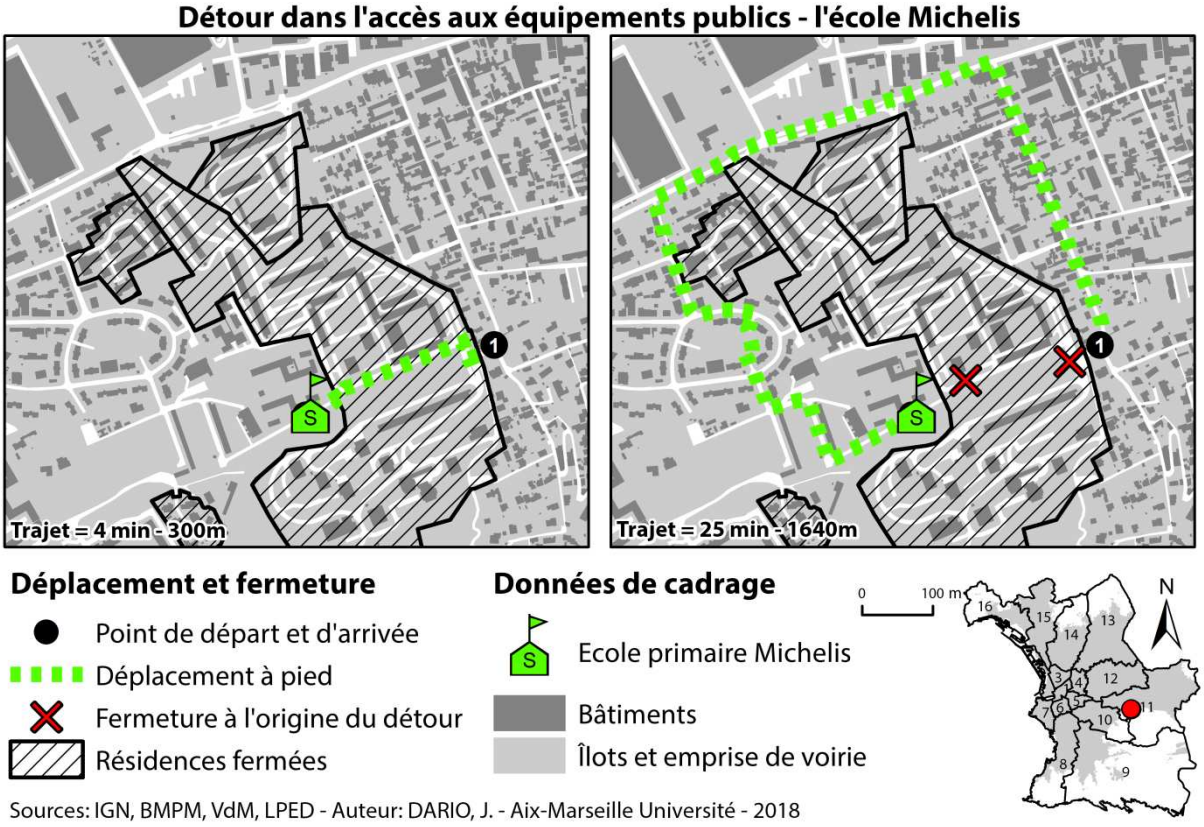
Carte 176 Détour causé par les ERF / écoles primaires en 2014 – école primaire Michelis

Planche 48 La résidence de Château Saint-Jacques

Photo 48-1 Portillon de la résidence Château Saint-Jacques, 11ème arr.
Photo 48-2 Portail de la résidence Château Saint-Jacques, 11ème arr.
Photo 48-3 Intérieur de la résidence château Saint-Jacques et vue (sud) sur les Calanques, 11ème arr.
Photo 48-4 Canal de Marseille et cheminement piétonnier à l'intérieur de Château Saint-Jacques, 11ème arr.
Photos : LPED

L'école primaire Michelis Saint-Jacques se situe dans le quartier de la Valbarelle, dans le 11ème arrondissement, au pied du massif des Calanques, dans la vallée de l'Huveaune. Celle-ci est marquée par la présence de nombreuses coupures linéaires (autoroute, voie de chemin de fer, Huveaune…) et de tènements, notamment industriels (cf. chap. 1, 1.2.2). Le secteur a fait l'objet d'études approfondies dans le cadre d'une ANR[732] ciblée sur la qualité environnementale, à laquelle nous avons participé entre 2012 et 2016. L'école a été construite à la fin des années 1960, quasiment en même temps que la résidence Château Saint-Jacques (1971). Très étendue (14 ha), elle toute la surface comprise entre la départementale (Boulevard de la Valbarelle : D8N) et le massif des Calanques. Enfin, la résidence comprend un bout du canal de Marseille (trame bleue dans le PLU), entièrement couvert à cet endroit ainsi qu'une petite portion du GR13[733]. Château Saint-Jacques a été clôturé de façon quasi-étanche en 2007, (la plupart des portillons sont fermés et non verrouillés, mais la traversée est-ouest est impossible pour les non-résidents). Cet espace constitue désormais une barrière infranchissable, forçant les habitants des deux côtés à de longs détours.

[732] ANR EUREQUA « Evaluation mUltidisciplinaire et Requalification Environnementale des QUArtiers » 2012-2016
[733] Ce sentier métropolitain de près de 365 km a été mis en place à l'occasion de Marseille 2013 capitale de la culture

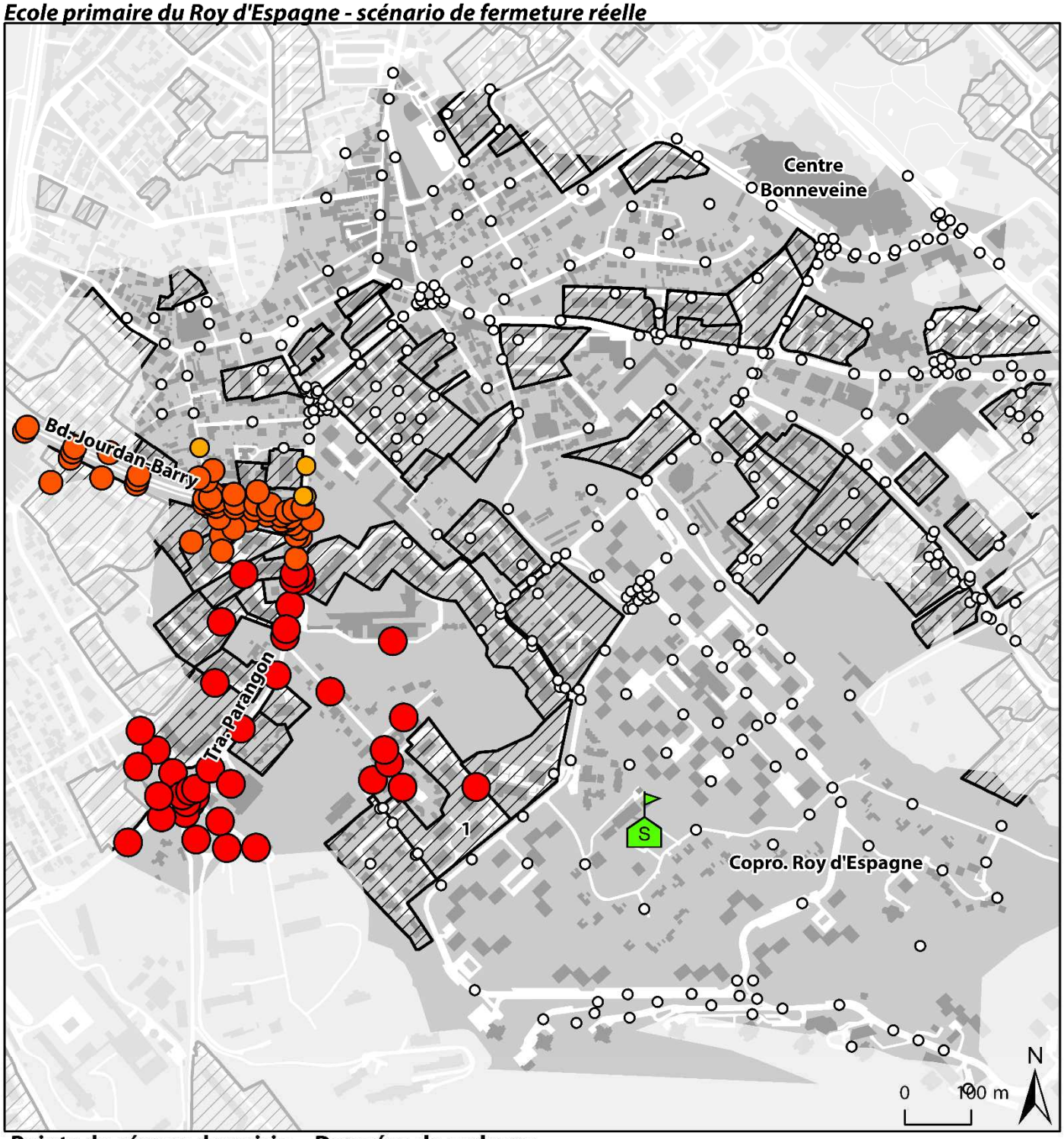


Carte 177 Détour dans l'accès aux équipements publics – l'école Michelis

Il est ainsi nécessaire de marcher près de vingt minutes supplémentaires depuis la barrière est de la résidence pour accéder à l'école Michelis. Outre la longueur excessive du trajet, celui-ci s'effectue sur le boulevard de la Valbarelle, particulièrement fréquenté et identifié par de nombreux habitants du secteur comme un point noir particulièrement répulsif (BERRY-CHIKHAOUI, DORIER et *al*., 2014). Nous retrouvons deux éléments de notre typologie, un « effet barrière » (cf. chap. 7, 1.7) extrêmement net, suivant le tracé de la résidence château Saint-Jacques, et un effet de « relégation » (cf. chap. 7, 1.5) avec allongement du chemin et qualité d'usage dégradée des voies pour les piétons.

Détour causé par la fermeture résidentielle dans l'accès aux écoles primaires en 2014

Ecole primaire du Roy d'Espagne - scénario de fermeture réelle



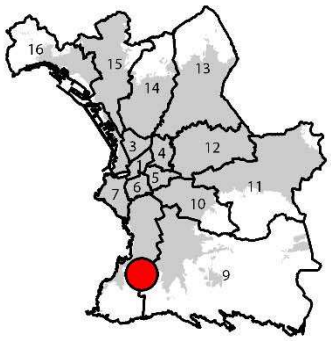
Points du réseau de voirie

Détour piéton (min.)

- 0
- 0 - 0,5
- 0,5 - 2
- 2 - 5
- > 5

Données de cadrage

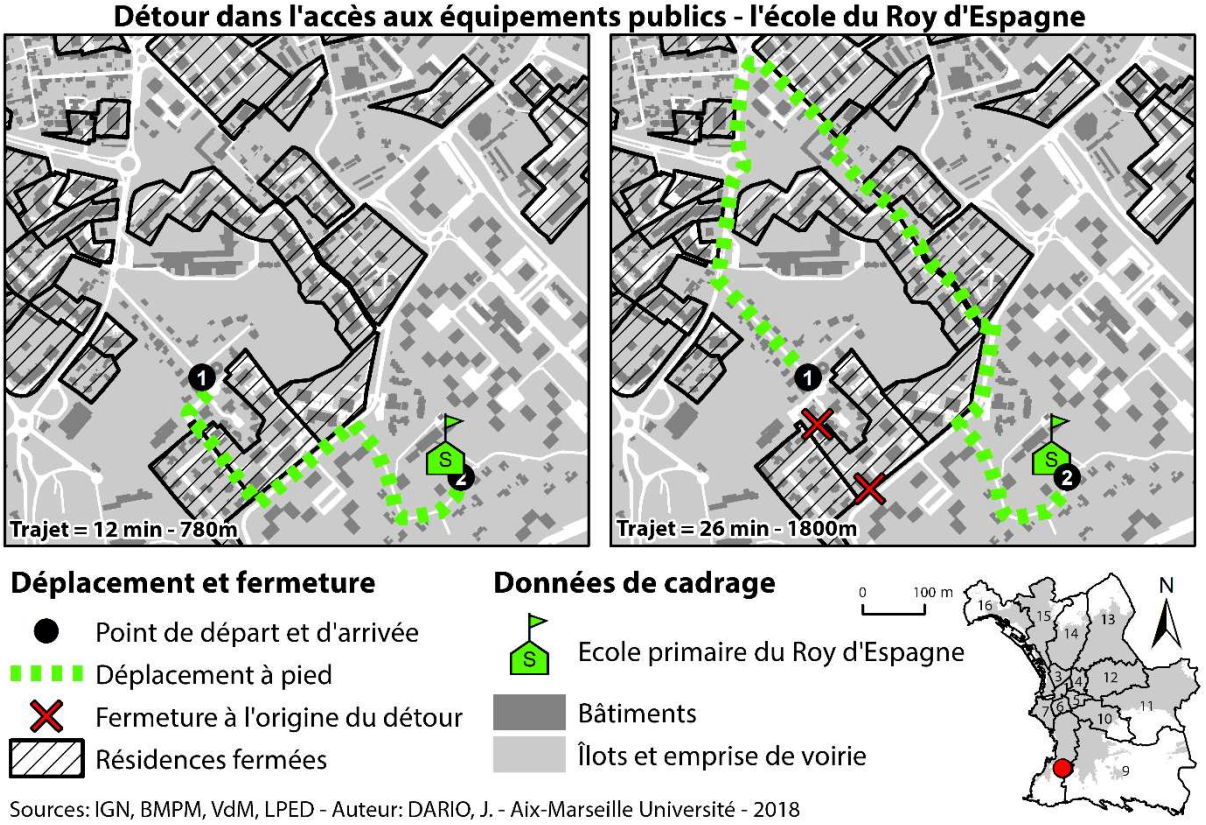
- Ecole primaire du Roy d'Espagne
- Aire accessible à pied en 20 min
- Résidences fermées
- Bâtiments
- Îlots et emprise de voirie



Sources: IGN, LPED, BMPM, VdM - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 178 Détour causé par les ERF / écoles primaires en 2014 – école primaire du Roy d'Espagne

L'école primaire du Roy d'Espagne (quartier Pointe Rouge, 8ème arr.) est située à l'intérieur de la copropriété éponyme. Cette résidence de plus de 2000 logements a été construite dans le courant des années 1970 et l'école intégrée dans le plan de masse général. Dans la pure tradition fonctionnaliste, cet espace a été pensé comme un « morceau de ville », autosuffisant en termes d'aménités (présence d'un petit centre commercial, services, écoles…) mais constituant aussi une polarité pour les ensembles proches. Si une fermeture prochaine de ce très vaste ensemble (plus de 60 ha) semble avoir été récemment votée par l'assemblée de propriétaires, l'environnement résidentiel proche est déjà très cloisonné. Un agrégat jointif de 4 résidences constitue une barrière pour tous les trajets trouvant leur origine au niveau de la traverse Parangon.



Carte 179 Détour dans l'accès aux équipements publics – l'école du Roy d'Espagne

La résidence des « Jardins de l'Infante » (note n°1 carte 178), positionnée comme un « verrou » clôture une continuité évidente entre la traverse Parangon et l'ensemble du Roy d'Espagne, rendant difficile l'accès au bord de mer plus à l'ouest. Le cheminement vers l'école d'abord réduit (12 minutes, environ 800m) sur des voies coupées du trafic routier, devient un périple de plus de 25 minutes (2 km). Ajoutons que le déplacement s'effectue en bonne partie sur la traverse Parangon qui, si elle dispose de trottoirs assez larges, reçoit un trafic conséquent avec des vitesses circulées élevées.

Conclusion sur les détours

L'approche chiffrée des détours provoqués par la fermeture résidentielle est selon nous essentielle pour la planification stratégique. Mais l'utilisation de valeurs quantifiées ne doit pas mener à « déshumaniser » la question, dont les conséquences en matière sociale et même politique sont loin d'être négligeables. Les points ont été choisis en fonction de leur intérêt fonctionnel et/ou symbolique. A la différence de nombreuses études qui font des voies, un élément neutre par définition accessible, un réseau isotrope en somme, ce travail évalue une accessibilité « réelle ». Concernant les transports en commun, la prise en compte de l'environnement proche et notamment du contexte de fermeture est plus que nécessaire. La succession de barrières sur des espaces incomplètement maillés agit sur la qualité de la desserte, la viabilité commerciale de la ligne... Le constat que nous tirons doit interroger les pouvoirs publics à l'heure où la mobilité durable est plus que jamais au centre de la réflexion. Les écoles primaires publiques renvoient à des aspects moins fonctionnels, moins « techniciens », mais les conséquences sont tout aussi importantes. Nous allons d'ailleurs voir que l'accès à ces points, plus que tout autre, est au centre de la plupart des conflits.

2. Impacts socio-spatiaux de la fermeture et conflits

Généralisée dans le paysage urbain marseillais, devenant presque « banale », la fermeture résidentielle suscite des interrogations, voire des contestations lorsqu'elle produit une gêne dans certaines pratiques du quotidien. La clôture introduit un partage physique de l'espace, surtout lorsqu'elle est implantée volontairement dans des ensembles jusque-là ouverts. Elle redéfinit un dedans et un dehors, des admis et des « exclus ». La coupure introduite par le mur, le portail… peut donc apparaître comme un acte « hostile » et porteur d'un sentiment d'injustice spatiale. Ces inégalités nouvelles en matière de droit de se déplacer sont d'autant plus mal accueillies qu'elles sont soudaines et suivent des motifs d'ordre privé. Ce refus des conséquences de la fermeture est aussi lié à une perception héritée de la rue et de l'espace public. Certains aspects symboliques sont implicitement questionnés dans le processus de fermeture. Il y a une contradiction entre le rôle souvent accordé à la rue en matière d'échange, de liaison, de sociabilisation… et sa fermeture, décidée de façon unilatérale. La fermeture révèle aussi des concurrences d'usage, accentuées par les effets de l'urbanisation. Au cours des dernières décennies, la rue, est devenue un enjeu, avec à la clé la question de son usage exclusif et tous les avantages associés : éloignement des nuisances liées au trafic, au stationnement sauvage, « mise en sécurité » de l'espace…

La réaction des habitants dépend toutefois en grande partie de la nature des équipements affectés par les détours. Lorsque la fermeture porte atteinte à l'accès à des points dont l'utilité est principalement fonctionnelle, on observe des plaintes extérieures (cf. chap. 8, 2.1.1 et 2.1.2), ouvrant parfois sur des différends marqués (cf. chap. 8, 2.2.1) mais elles restent assez rares, sauf si aucune autre option de passage n'existe. De fait, lorsque trop d'obstacles sont dressés pour accéder à une centralité, un arrêt de transport en commun… les individus qui le peuvent optent pour la voiture. Un tel choix a des conséquences en matière de développement durable et va du reste à contre-courant des politiques de mobilité impulsées actuellement dans la Métropole, mais il ne questionne pas la capacité des individus à pratiquer l'espace urbain. Les répercussions sont plus visibles lorsque cette même fermeture rend difficile l'accès à des points symboliques. Une grande partie des conflits relevés, certains même relayés dans la presse locale, sont liés à la

problématique de l'accès aux écoles publiques. La dimension émotionnellement très chargée des enfants est au centre du sentiment d'injustice ressenti par certains face à la fermeture (cf. chap.8, 2.2.2 et 2.2.3). Le caractère « secondaire » des voies au voisinage de ces équipements est sans doute leur principal avantage. Moins fréquentées, elles constituent souvent une option de déplacement intéressante. Accompagner un enfant à l'école suppose de préférence des cheminements sécurisés et coupés du trafic automobile, quitte à ce que le trajet soit plus long. L'effet de relégation (cf. 7, 1.5) induit par la fermeture de ces voies est d'autant plus problématique. Sur cette question très symbolique du « chemin des écoliers » la concurrence d'usage ouvre généralement sur des conflits dans lesquels l'ensemble des partis en présence (propriétaires et usagers) pensent détenir une certaine légitimité. Soulignons que dans cette controverse, le droit français se prononce *a priori* en faveur des propriétaires, les cours et les codes ayant généralement une lecture assez stricte du droit de propriété (cf. annexes I.1). La tendance peut toutefois s'inverser lorsque le politique (local) s'empare de l'affaire et tente d'éteindre le conflit.

Dans un premier temps, nous revenons de façon succincte sur le concept d'espace public qui est l'enjeu sous-jacent de la plupart des conflits relatés. Au-delà des (nouvelles) concurrences d'usage induites par la fermeture, les conflits traduisent des perceptions différentes de ce qu'est ou « doit être » la rue. Dans tous les exemples qui suivent nous faisons dans un premier temps une présentation du contexte avant fermeture afin de saisir les principaux enjeux socio-spatiaux puis nous évoquons les conséquences de la fermeture dans une perspective multiacteurs et enfin, la réponse apportée par les pouvoirs publics.

2.1 Perceptions différenciées de la rue et acceptabilité de la fermeture

Comme évoqué en introduction générale, on distingue dans la définition de l'espace public une entrée par les usages et une autre par le droit des sols. Loin de n'être que théorique, cette différence trouve un écho dans la gestion et l'utilisation de certains espaces du quotidien, les rues notamment. Dans leur quotidien, les usagers/habitants pratiquent un espace plus large que le strict espace de droit public, c'est d'ailleurs tout le problème à Marseille : le décrochage entre l'usage, apparence publique de certains espaces et leur statut effectif. En outre, la tendance au « retour à la rue » qui renvoie à une volonté de la réinvestir dans des pratiques plurielles s'exprime paradoxalement par une fermeture accrue. Le « retrait résidentiel » (LOUDIER-MALGOUYRES, 2013) traduit cette volonté de réappropriation des espaces de proximité mais dans une perspective excluante. La « reconquête » que permet la fermeture se fait au détriment des voitures, ce qui permet « d'apaiser » certaines rues, mais lorsqu'elle s'accompagne de dispositifs étanches, elle évince du même coup les piétons extérieurs à la résidence. La fermeture interroge donc la définition de l'espace public, à considérer dans une perspective multiacteurs. Pour ceux qui subissent les effets de la fermeture (détours, encombrement…) il y a généralement une vision faisant du statut public un caractère hérité de l'usage. La fermeture est d'autant plus « injuste » pour eux que ces espaces sont pour la plupart utilisés depuis des années, voire des décennies, sans préoccupation liée au statut véritable des sols. Soulignons d'ailleurs que cette lecture floue de l'espace public est le positionnement adopté pendant longtemps par la Ville de Marseille, justifiant d'ailleurs des interventions régulières. Du côté des associations de propriétaires, on peut observer depuis quelques années, l'émergence d'une posture « légaliste » avec un intérêt renouvelé pour le statut des voies.

Technicien : « *Il faut savoir que toutes ces associations de lotissements dont on parle depuis tout à l'heure je les ai eues ici à un moment ou à un autre.*

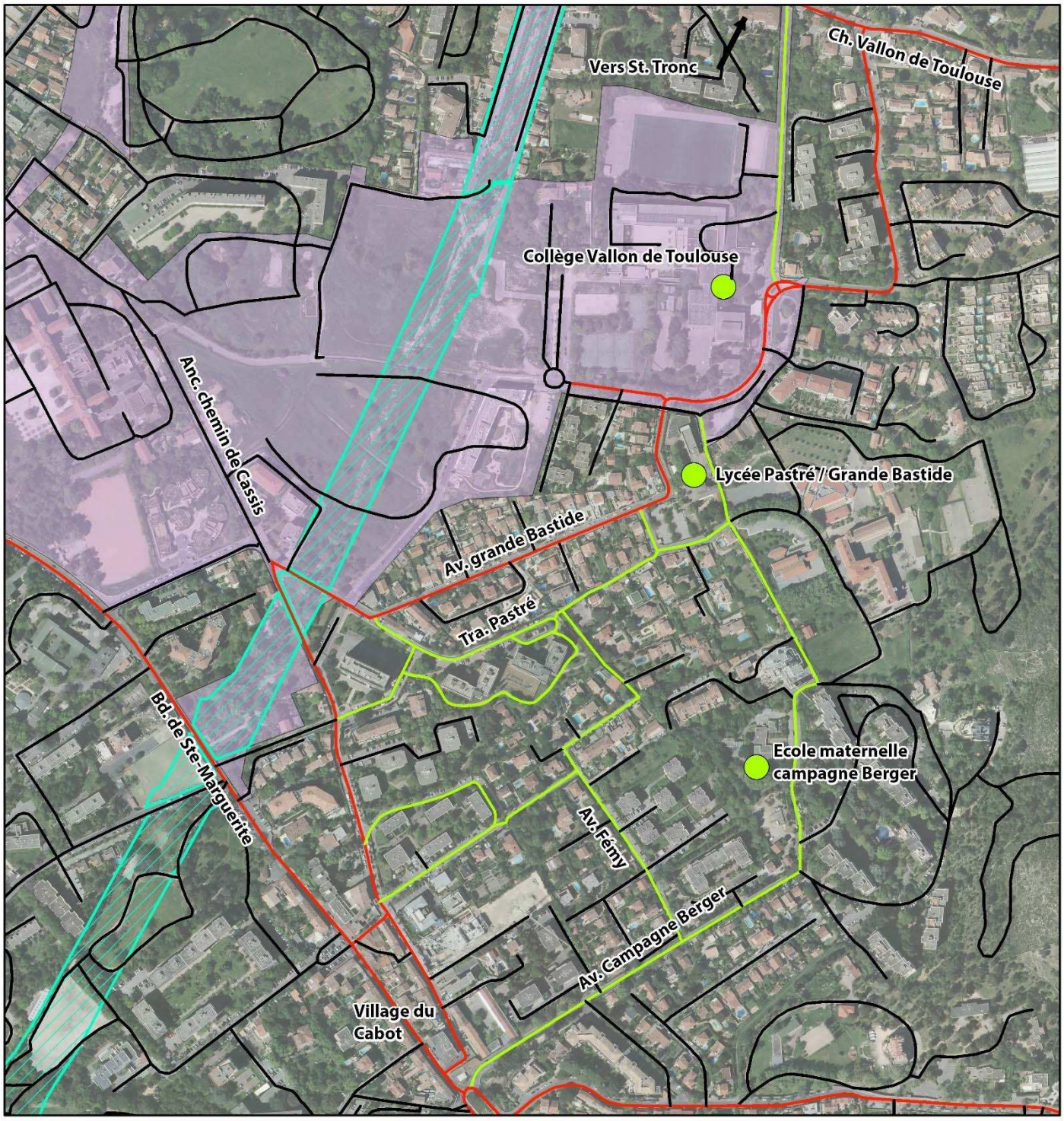
JD : *Et que recherchaient-elles ?*

Technicien : *Elles voulaient savoir à un moment si la voie était publique ou privée et je leur ai le plus souvent répondu ce que je vous ai dit précédemment* (note : sauf acte contraire, la voie est considérée comme privée). C*et intérêt pour le foncier est vraiment apparu depuis une vingtaine d'années, avant je pense que ça n'intéressait pas grand monde mais bon, depuis que les gens veulent se fermer, le statut privé c'est vraiment le nerf de la guerre.* » (Cadastre – 11/03/2015)

On peut s'interroger sur les raisons de cet intérêt renouvelé, soulignons simplement la détermination dont font généralement preuve les propriétaires, ceux-là mêmes qui pendant des décennies ont soit milité pour le transfert des voies, soit se sont désintéressé de leur statut. Il y a donc deux perspectives radicalement opposées, l'une faisant du statut l'élément premier dans la définition de l'espace public, avec en cas de propriété privée, la possibilité légitime de s'en réserver l'usage. L'autre met au contraire en avant les usages, dont la constance dans le temps et le caractère répété devraient « emporter » la propriété publique ou à tout le moins fonder un « usufruit consenti ». Soulignons que derrière ces postures quasi-philosophiques, se cachent en fait une concurrence d'usages, chacune des positions étant utilisée comme un argumentaire susceptible de légitimer sa cause. Il n'est en effet pas rare de voir que ceux-là même qui critiquent les effets néfastes de la fermeture, vivent eux-mêmes dans un ensemble fermé… (cf. chap. 8, 2.2.2).

Au milieu de cette controverse, les pouvoirs publics se placent comme arbitre mais sans maîtriser l'ensemble des règles du jeu. Si les collectivités peuvent être sensibles à l'argument des usages (notamment la sphère politique, régulièrement sollicitée par ceux qui subissent les effets de la fermeture), elles sont aussi tenues de respecter le cadre qu'elles se sont elles-mêmes fixées. Il leur est donc nécessaire de composer, en considérant les conséquences de la fermeture pour les usagers / habitants tout en n'adoptant pas une définition trop large de l'espace public. Cette divergence presque inconciliable entre lecture par les usages et lecture « légaliste » de la rue et de l'espace public est une grille incontournable pour aborder les conflits ici relatés.

Carte de situation du périmètre Solvert / Grande Bastide



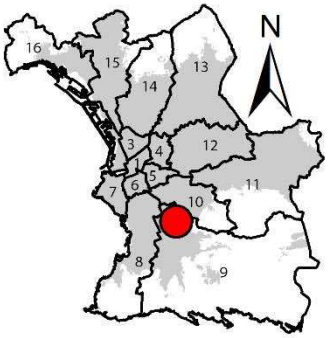
Voies par niveau de trafic

- Non référencé
- Haut
- Bas

Autres données

- Réservation pour le B.U.S.
- Principaux équipements
- ZAC Régny

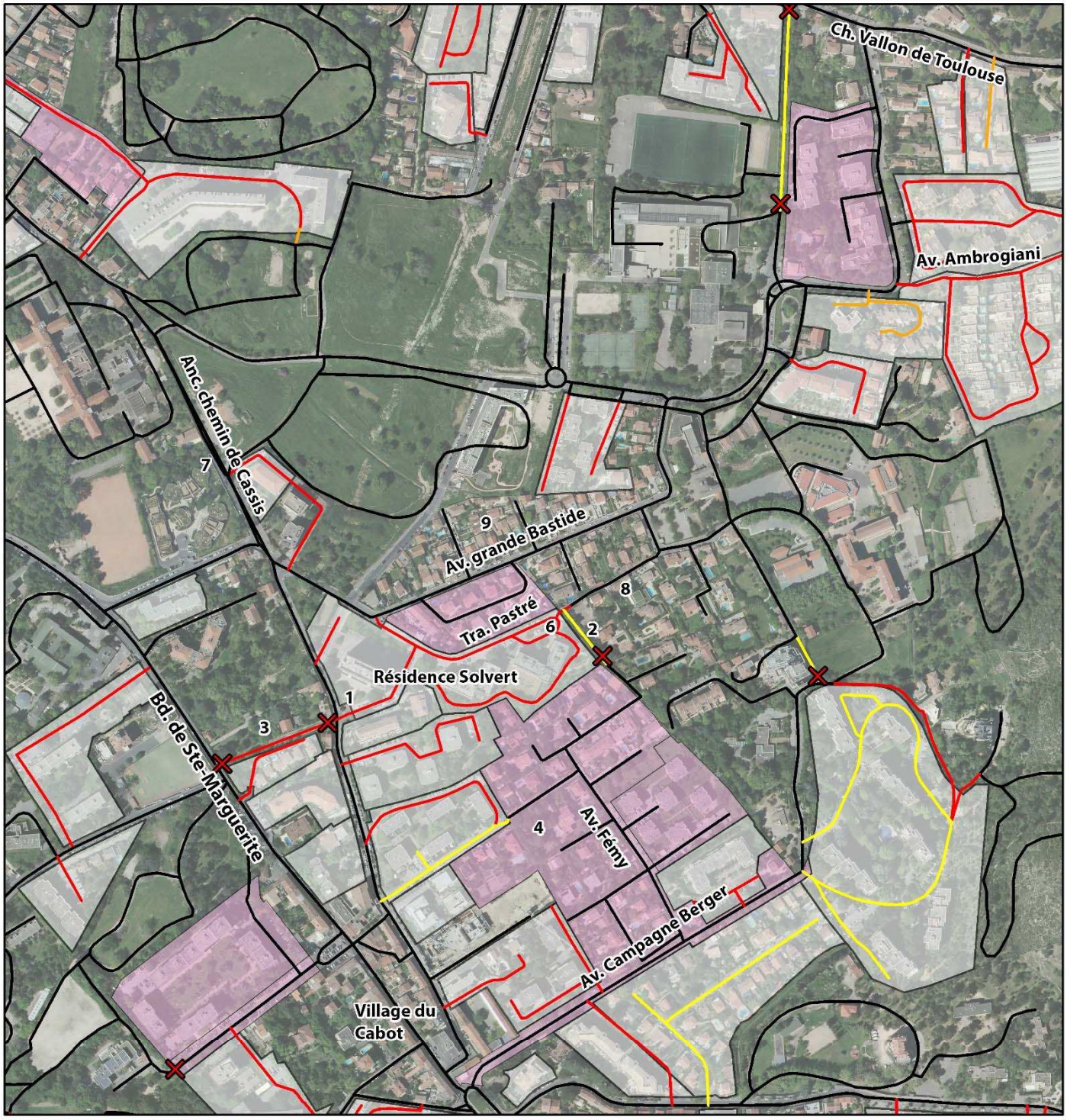
0 100 m



Sources: IGN, MPM, VdM, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 180 Carte de situation du périmètre Solvert / Grande Bastide

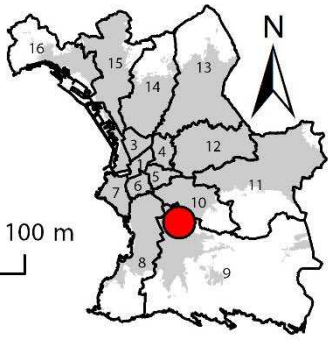
Fermeture résidentielle dans le périmètre Solvert / Grande Bastide



Voies par niveau de trafic

- Hors ERF / obstacle
- Ouvert
- Fermé véhicules + 2 roues / Ouvert piétons
- Fermé nuit ouvert jour
- Fermé non verrouillé
- Fermé étanche

- Résidences fermées
- Obstacles
- Potentiels de fermeture



Sources: IGN, MPM, VdM, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 181 Fermeture résidentielle dans le périmètre Solvert / Grande Bastide

2.1.1 La qualité d'usage des rues en question – la fermeture de la résidence Solvert

La fermeture résidentielle ne provoque pas toujours des conflits mais des divergences de perception entre usagers, propriétaires et pouvoirs publics. Au milieu des années 1990, le quartier du Cabot commence à se cloisonner, ce qui a des conséquences sur les déplacements. Les voies secondaires sont pour la plupart coupées, rejetant les piétons sur les axes principaux. La perception de la rue fondée sur l'usage (public), défendue par une partie des riverains s'oppose à celle basée par le statut. Les propriétaires l'utilisent pour justifier la fermeture tandis que les pouvoirs publics en font une raison de ne pas intervenir.

Planche 49 Le périmètre Solvert / Grande Bastide

Photo 49-1 Avenue de la Grande Bastide, 9ème arr.
Photo 49-2 Noyau villageois du Cabot, 9ème arr.
Photo 49-3 Vallon Régny depuis l'ancien chemin de Cassis, 9ème arr.
Photo 49-4 Avenue Solvert fermée, 9ème arr.
Photos : Google street view, LPED

A proximité directe du noyau villageois du Cabot dans le 9ème arrondissement, le périmètre Solvert / Grande Bastide est un espace complexe faisant l'objet de plusieurs projets urbains d'importance. En situation de frange (proximité avec le massif des Calanques), cette zone prisée de Marseille a été urbanisée à partir du début du 20ème siècle sous forme de lotissements pavillonnaires (ensemble de la grande bastide (note n°9 carte 181), de copropriétés verticales dans les années 1950-60 et de petit collectif depuis les années 2000. Un fort intérêt est porté au secteur depuis plusieurs années, dans le cadre des projets liés à la ZAC Régny[734] elle-même

[734] Projet porté par la SOLEAM (SEM historique de la municipalité) avec création d'un quartier de 1000 logements intégrés au projet de Boulevard Urbain sud

intégrée au grand projet de Boulevard Urbain sud qui traversera le quartier du Cabot sur toute sa longueur. De nombreux enjeux sont donc à venir à l'horizon des 10-15 prochaines années en matière de logement et de mobilité. Pour l'heure, la zone est un patchwork manquant de cohérence, elle dispose d'une trame de voirie structurée autour d'anciennes traverses rurales (ancien chemin de Cassis, Chemin du Vallon de Toulouse, boulevard de Sainte-Marguerite, traverse Pastré…) et de voies créées dans le cadre d'opérations de logements anciennes. Le quartier est dans une position de carrefour[735]. Les principales voies utilisées par les voitures (carte 180) ne sont pas toutes adaptées à un trafic intense, notamment l'ancien chemin de Cassis qui a même conservé dans sa partie nord une apparence de traverse rurale. Les trottoirs sont généralement étroits et la circulation omniprésente. Quelques chemins permettent toutefois aux piétons de « couper » et profiter des aménités de cet espace dont le passé rural est encore bien visible (photos 39-2 et 39-3. La zone comprend plusieurs polarités : le noyau villageois du Cabot et ses nombreux commerces ainsi que deux établissements scolaires (le lycée privé Pastré – Grande Bastide[736] ainsi que le Lycée Vallon de Toulouse au bout de l'avenue de la Grande bastide). Bien que le maillage du secteur soit incomplet, il y a une certaine complémentarité entre les voies à fort trafic et les chemins piétonniers, anciennement ruraux, empruntés pour les déplacements d'échelle locale[737].

Cette situation a été profondément bouleversée depuis une vingtaine d'années par le développement de la fermeture résidentielle. Si les principales voies de circulation n'ont pas été impactées (la plupart sont publiques), c'est davantage le cas des voies secondaires telles que la traverse Pastré fermée par la résidence Solvert. Les copropriétaires sont à l'initiative de la fermeture de l'avenue Solvert (3). Il est saisissant d'observer en pleine zone urbaine cette voie dégradée, fermée par une grille (photo 49-4). Plus au nord, la résidence du Val des Bois clôture l'avenue Pierre Ambrogiani offrant une connexion intéressante entre le chemin du vallon de Toulouse et le lycée du même nom. Ajoutons que le panorama des fermetures est sans doute incomplet, le périmètre de l'avenue de la Campagne Berger (4) présentant une potentialité de fermeture importante, une grande confusion règne en effet autour du statut de ces voies (cf. chap. 5, 2.5.4.a). Soulignons que le quartier du Cabot est parmi ceux dont le plan de voirie est le plus fragilisé par la fermeture résidentielle. (Cf. chap. 7, 6.3), ce que confirment certains témoignages.

[735] nord / sud entre le quartier de Sainte-Marguerite au nord et la route des Calanques au sud (D559) et Est-ouest entre le secteur du Boulevard Michelet et le quartier St-Tronc.
[736] Lycée – collège : environ 1200 élèves
[737] Remarquons d'ailleurs que sur la carte … (vulnérabilité piétonne), le quartier du Cabot est classé dans des valeurs de vulnérabilité moyennes

Extrait d'archives[738] – la disparition des voies piétonnes : la fermeture de la traverse Pastré (1994)

1/ La plainte d'un habitant du quartier[739]

« *Depuis quelques vingt années que j'habite ce quartier, j'utilise la traverse Pastré pour me rendre à pied vers Saint-Tronc[740], évitant ainsi en partie une circulation automobile des plus intenses. D'autres personnes du quartier et de nombreux élèves fréquentant les établissements scolaires de Pastré[741] et du Vallon de Toulouse[742] empruntent également ce chemin. Or la traverse Pastré dans sa partie longeant les constructions de Solvert déjà fermée à la circulation automobile depuis de nombreuses années, se trouve depuis ce matin interdite aux piétons par un mur de hauteur respectable* (note n°6 carte 181). *J'ai des doutes sérieux sur la légalité de cette opération, la traverse figurant sur les plans Frézet et Blay de la ville de Marseille, doutes dont je fais part aujourd'hui même. S'il s'avérait cependant que quelque échappatoire juridique permette cette appropriation d'une voie de circulation, le problème du déplacement en sécurité des piétons se poserait avec acuité : d'un côté l'ancien chemin de Cassis avant l'avenue de la Grande Bastide (partie nord) est dépourvu de trottoir* (note n°7), *de l'autre, un seul chemin très étroit, mal éclairé et entretenu relie ce qui reste de la traverse Pastré à l'avenue Fémy* (note n°2). *Je sais qu'il existe malheureusement des problèmes plus graves dans notre ville mais je suis persuadé que vous n'êtes pas indifférent aux difficultés que rencontrent les piétons. Toute initiative de votre part pour régler au mieux cette question sera la bienvenue.* »

2/ L'évaluation du problème par les services municipaux[743]

« *L'intéressé signale que la traverse Pastré vient d'être fermée par l'érection d'un mur au niveau de la copropriété Solvert, ce qui gêne considérablement les nombreux piétons qui utilisaient cette traverse. Pour étude et avis.* »

Le premier courrier souligne des aspects fonctionnels importants. D'un strict point de vue physique, la traverse Pastré ne fait que doubler l'avenue de la Grande Bastide plus au nord. Mais en venant du vieux village du Cabot, la route est un raccourci notable en prenant par l'entrée ouest de la résidence Solvert (note n°1 carte 181). La traverse n'est pas utilisable par les voitures car dans sa partie est (celle qui est toujours ouverte) elle a conservé son apparence de traverse rurale avec ses murs latéraux. La fermeture est donc sans incidence pour les véhicules qui utilisent l'avenue de la Grande Bastide, plus large et plus rectiligne. Pour les piétons en revanche, les conséquences sont plus fortes. D'abord, la voie est un raccourci entre le secteur des écoles et le noyau du Cabot, ensuite, elle est écartée du trafic routier. La fermeture oblige donc à un détour par la liaison Pastré / avenue Fémy (2), coupée du trafic certes mais manifestement répulsive (absence d'entretien, d'éclairage public). D'ailleurs, cette série de voies privées (impasse Giraudo, avenue Fémy…) pourrait à terme fermer (cf. chap. 2, 3.1.1), faisant aussi disparaître ce raccourci. L'ultime voie de passage, sur laquelle les piétons sont « relégués » est l'avenue de la Grande Bastide, peu adaptée aux cheminements (photo 49-1 ci-dessus). Le trottoir sud est en effet très étroit (moins de 80 cm) et donc difficilement praticable tandis que le trottoir nord plus large (~ 1m20) est régulièrement occupé par des automobiles. Le caractère rectiligne de la voie favorise du reste les grandes vitesses, ce qui en fait un espace hostile aux piétons. En-

[738] Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)
[739] 9 Septembre 1994 – ref. n°9.11550 – courrier d'un habitant quartier du Cabot au maire de Marseille
[740] Le quartier Saint Tronc, situé à quelques centaines de mètres plus au nord
[741] Lycée-Collège Grande Bastide Pastré
[742] Lycée Vallon de Toulouse
[743] 22 Septembre 1994 – ref. n°409 11550 – courrier du chargé du cabinet du maire de Marseille au secrétaire général adjoint service voirie (Ville de Marseille)

dehors du cheminement tortueux depuis l'avenue de la campagne Berger, l'Avenue de la Grande Bastide est donc désormais la seule option de traversée est-ouest entre le Cabot d'une part, Saint-Tronc et le secteur des écoles d'autre part.

D'autres aspects plus symboliques sont aussi avancés dans le courrier. Les mots utilisés traduisent en creux une certaine perception de la rue. Il y a tout d'abord une dimension brutale dans l'érection du mur, qui provoque une réaction directe (« *la traverse Pastré* […] *déjà fermée à la circulation automobile* ***depuis de nombreuses années****, se trouve* ***depuis ce matin*** *interdite aux piétons* »). Le passage piéton était jusque-là consenti et se trouve du jour au lendemain interdit, sans justification apparente, ce qui suscite des « doutes » quant à la légalité de l'opération. Ce doute est fondé sur l'observation de plans anciens, où la traverse apparaît comme antérieure à la résidence Solvert (ce qui suppose une propriété publique), il procède aussi de la pratique et de l'observation de terrain. Il y a un certain décalage entre « l'apparence » publique de la voie, son utilisation quotidienne par de nombreux habitants du quartier, et cette fermeture apposée sans sommation. Dans la perception commune, défendue dans le courrier, la rue a une fonction de liaison, aussi, son utilisation exclusive par un groupe d'individus (les propriétaires de Solvert) suscite forcément de l'incompréhension. C'est le sens à retenir des termes « *d'échappatoire juridique* » et « *d'appropriation* », ce dernier étant synonyme d'accaparement irrégulier. Il y a donc une idée d'illégalité et d'anormalité. La possibilité même que la fermeture soit justifiée apparaît d'ailleurs comme une esquive dont les conséquences sont entièrement au détriment des habitants.

Le discours laisse apparaître de façon binaire une opposition entre la volonté d'appropriation (injustifiée) des résidents et les pratiques plurielles, libres, des habitants/usagers du quartier. Si la fermeture semble « injuste », c'est parce qu'elle produit des effets néfastes (en matière de sécurité, de fonctionnalité, de qualité d'usage…) pour les usagers non propriétaires mais aussi car la rue est perçue comme un espace public évident. Dans cette optique, un espace ayant l'apparence d'un espace public, utilisé comme un espace public devrait en toute logique l'être. Si on compare cette idée avec la réponse effectivement apportée par les pouvoirs publics, on observe une opposition entre cette approche « idéalisée » et la démarche technicienne, attachée à la propriété du sol. Dans les échanges internes à la Ville[744] qui suivent l'envoi du courrier de plainte (doc n°2), à aucun moment n'apparaît la volonté de lancer une évaluation sur la problématique des déplacements. L'information est simplement transmise au service en charge de la voirie pour étude et avis. Les aspects fonctionnels de la voie ne sont à aucun moment évalués, seule la propriété fait l'objet d'une attention, comme une condition *sine qua non* de l'action publique.

Après avoir déterminé que la voie était privée, les pouvoirs publics ne donnent pas suite au courrier de plainte. Cette réponse ou plutôt cette « non-réponse » traduit bien la difficulté à défendre la perméabilité intra-urbaine. Aux yeux des usagers, la traverse est considérée comme un espace public légitime. Même dans le cas où la fermeture engage des impacts en matière de déplacement, la réponse apportée par la Collectivité ne porte que rarement sur cet aspect. Le préalable à toute intervention est l'étude du statut de la voie et même en cas de doute, la fermeture des propriétaires est rarement remise en question, ce que nous avions déjà observé dans d'autres cas (cf. chap. 2, 3.2.1). Pour les propriétaires, la rue est un espace appropriable

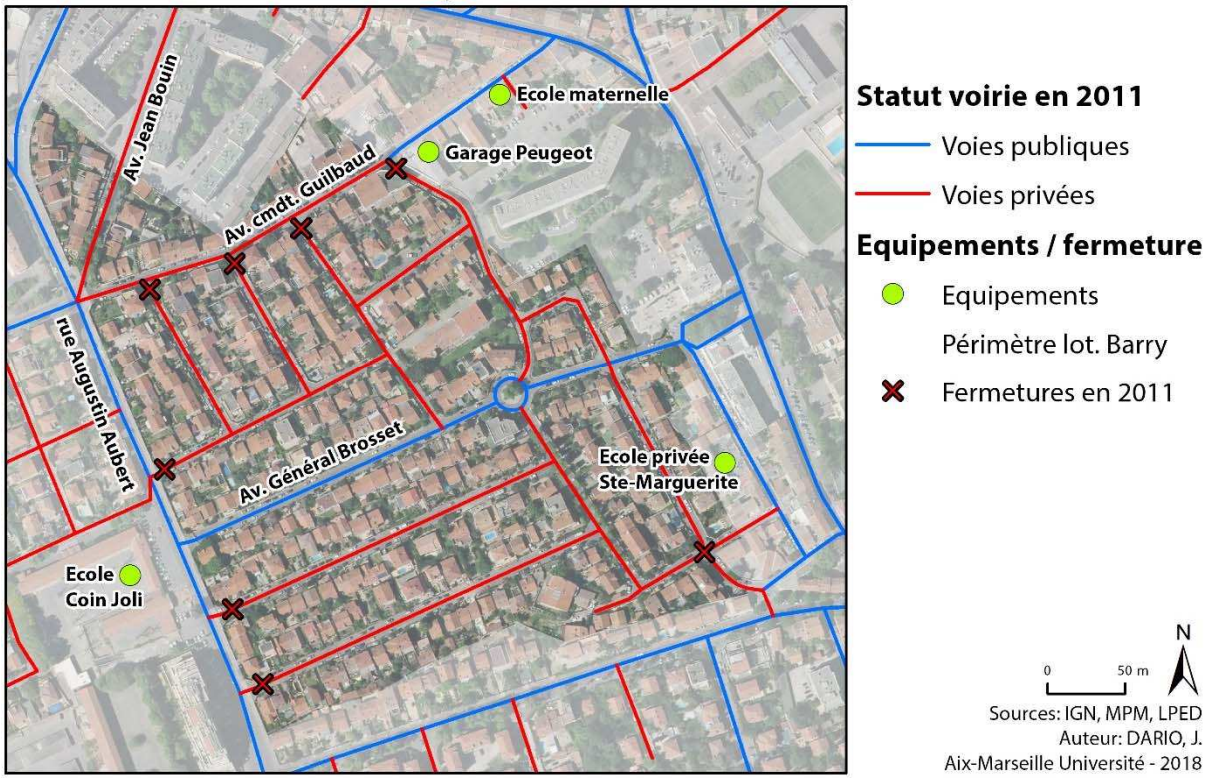
[744] Les services municipaux sont encore responsables de la voirie en 1994

comme un autre, pour les usagers/habitants du quartier, c'est un lieu de passage au rôle tant fonctionnel que symbolique. Entre les deux, les pouvoirs publics tentent d'apporter une réponse au problème dans la limite stricte de leurs moyens (propriété publique avérée) sans jamais se prononcer sur les conséquences générées par la fermeture.

2.1.2 Conceptions divergentes de la rue et de l'espace public – le cas du lotissement Barry et l'enquête publique

La fermeture des vastes lotissements au contact de l'hypercentre a généré ponctuellement des oppositions, le plus souvent entre riverains et tout ou partie des propriétaires. On observe dans les discours émis de part et d'autre, des lectures divergentes de la rue en tant qu'espace public. Cette évolution « privatiste » est une tendance sociétale lourde de ces dernières années.

Situation du lotissement Barry en 2011



Carte 182 Situation du lotissement Barry en 2011

Le cas du lotissement Barry dans le quartier de Sainte-Marguerite (9ème arr.) est abordé à maintes reprises dans ce travail. Son origine, l'évolution du statut de ses voies… Rappelons seulement le contexte de l'enquête publique au cœur de cette analyse : la voie centrale du lotissement Barry (Avenue Général Brosset) fait l'objet en 2012 d'une procédure de déclassement ou plus précisément « d'échange ». Afin de fermer complètement la résidence, les colotis réclament la propriété de l'avenue centrale, versée en 1954 dans le domaine public de voirie. Ils utilisent comme moyen de pression la propriété de deux voies ouvertes à la circulation (avenue Jean Bouin et Commandant Guilbaud) dont la fermeture aurait des conséquences catastrophiques sur la circulation dans le secteur. Conscients de cette difficulté, les services communautaires ouvrent des négociations avec les propriétaires pour réaliser un échange de voies. Une perméabilité piétonne est négociée au moins sur la voie centrale, celle-ci est toutefois révocable. Mais s'agissant d'un déclassement du domaine public, une enquête publique doit

obligatoirement se tenir. Du 10 au 25 Avril 2012, le commissaire enquêteur recueille ainsi quelques 618 observations sur le projet d'échange et de fermeture du lotissement.

Extrait d'archives[745] – L'enquête publique d'Avril 2012 sur l'échange de voie et la fermeture du lotissement Barry

1/ Observations profermeture

421 observations (2/3)

Principaux arguments :

- La gêne occasionnée par le stationnement anarchique, lors des grandes manifestations (matchs au stade Vélodrome, expositions au parc Chanot…) ou de façon plus quotidienne : parents d'élèves, clients du garage Peugeot, utilisateurs du métro…
- L'insécurité routière résultant de l'utilisation des voies du lotissement comme raccourci
- Les vols, les actes de vandalisme
- Les nuisances sonores et les incivilités

Exemples de témoignages

- L'ASA Barry remet au commissaire enquêteur quelques 114 lettres, pour la plupart rédigées selon un modèle type, on y affirme que l'échange va « *enfin permettre de fermer le lotissement à la circulation publique et ainsi protéger nos voies et notre tranquillité* ».
- Observation n°30 : la situation de surtrafic et de stationnement sauvage généralisée est « *exaspérante au quotidien* »
- Observation n°26 : les voies sont utilisées par des gens « non civilisés ».
- Observation n°69, souligne que la fermeture permettra « *une amélioration considérable des conditions de vie de l'ensemble des résidents du lotissement*. »

Dans une perspective plus diachronique, certaines observations soulignent la dégradation généralisée de la qualité de vie des quartiers et la réponse efficace apportée par la fermeture

- Observation n°71 : « *Revenant à Marseille après 25 ans d'absence M. X a été « étonné à son retour de l'altération générale du cadre de vie dans le quartier Ste-Marguerite, altération qui s'explique pour l'essentiel par l'augmentation continuelle du trafic automobile et des nuisances qu'il génère. » Il estime « qu'à l'échelle du lotissement Barry, la seule solution pour restaurer ce cadre de vie est la fermeture de ce lotissement à la circulation publique.* »
- Observation n°72 : « *M. X note qu'entre sa création en 1926 jusqu'à nos jours, les conditions de vie citadines ont évolué à tel point que l'automobile a envahi tout espace libre, au mépris des règles de circulation de stationnement, d'usage et de civilité*. »

Résumé : Les éléments d'ordre sécuritaires (mention des vols, vandalismes, incivilités…) sont généralement mêlés indistinctement à des considérations liées au confort de vie. La voiture est le principal problème, qu'elle soit statique (stationnement sauvage, mention de « voitures ventouse » …) ou dynamique (vitesse excessive, bruit…).

[745] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

2/ Observations antifermeture

197 observations (1/3)

Principaux arguments :

- L'inquiétude autour des cheminements
- La fermeture ne ferait que déplacer le problème ailleurs
- Le paiement de l'éclairage public et le problème vis-à-vis de l'équité territoriale

Exemples de témoignage :

Mobilisations collectives :

- Le CIQ de Sainte-Marguerite émet un avis défavorable à la fermeture.
- Une pétition générée par les parents d'élève de l'école privée Ste. Marguerite réunit près de 173 signatures. On y évoque notamment les conséquences de la fermeture sur le stationnement et la circulation en heure de pointe.
- Le Collectif Vélo en Ville (CVV)[746] à travers l'un de ses membres éminents dépose un avis argumenté soulignant la contradiction entre les politiques publiques, notamment formulées dans le SCOT où il rappelle la nécessité de « *réinvestir l'espace public* ». Il souligne ensuite le fait que les aménagements perméables aux piétons consentis par les colotis ne sont absolument pas pérennes et enfin, que la solution à « l'envahissement » du quartier (dont il ne conteste pas la réalité) ne passerait pas par la fermeture mais par une action publique raisonnée.

Autres observations :

- Observation n°59 : souligne que fermer les voies du lotissement c'est « *reporter la circulation sur d'autres axes* », elle pose aussi la « *question des poussettes et des personnes handicapées* » tout en soulignant « *le manque de cohérence avec le PDU* ».
- Observation n°31 : « *ne savait pas que le lotissement était privé et considère qu'un lotissement privé en pleine ville c'est incongru*. »

3/ Avis du commissaire enquêteur

« *La seule solution pour restaurer le cadre de vie du lotissement est la fermeture. Celle-ci permettra à l'association de redonner à ses espaces publics toute « leur place en tant que lieux d'échange de pratiques sociales et de supports de qualité de vie.* »

Avant de souligner les différences, remarquons qu'une majorité s'accorde sur le caractère dégradé de l'espace public. Certains profermeture rappellent notamment que la situation a changé depuis les dernières décennies. La réponse envisagée au problème est radicalement différente en fonction du « camp » choisi par les individus. On distingue, parmi les éléments mobilisés, des aspects fonctionnels mais aussi symboliques. Pour les premiers, on peut évoquer une « concurrence d'usages », entre les propriétaires et les usagers extérieurs. Les premiers défendent leur droit à jouir de « leur » espace de proximité alors que les seconds (les parents d'élèves des écoles alentour notamment) militent pour un accès facilité à l'école et au stationnement. Les deux intérêts sont antagonistes et inconciliables. Les participants à l'enquête se positionnent aussi sur des aspects plus symboliques. Si aucun élément ne nous permet d'appuyer ou au contraire infirmer la réalité de certaines nuisances, délits, incivilités… dans le

[746] L'association est progressivement devenue une référence en matière de recours administratif, épinglant régulièrement la Communauté Urbaine sur le non-respect de certaines clauses obligatoires (création de piste cyclable sur les voies nouvelles etc.)

secteur, il semble évident que la plupart des profermeture jouent (voire surjouent) la « carte » de l'insécurité. A en croire certains témoignages, le lotissement serait une zone de non-droit, l'observation n°20 évoque par exemple le vandalisme, les vols, l'insécurité routière ainsi que le « *trafic de drogue signalé par la présence de baskets blanches sur les fils électriques* ». Les représentations sont ici brandies comme des faits pour emporter l'avis du commissaire enquêteur. La conclusion de ce dernier ne manque d'ailleurs pas d'interroger, notamment lorsqu'il parle de « *redonner à ses* ***espaces publics*** (de l'ASA) *toute leur place en tant que lieu d'échange de pratiques sociales et de supports de qualité de vie.* » Les éléments attachés à l'espace public (support des pratiques sociales, qualité de vie…) sont pensés non pas dans un sens général mais partiel. C'est en somme un espace public mais seulement pour une catégorie d'individus, ceux faisant partie du « club » du lotissement.

Pour les propriétaires, la perception de nuisances suffit à justifier l'appropriation des rues alors que pour les opposants du projet, la définition même de la rue en tant qu'espace public empêche par principe toute utilisation segmentée. Le conflit dépasse la seule concurrence d'usage et porte autant sur des aspects symboliques de la rue. On peut souligner une opposition entre le « collectif » et la « Collectivité ». Plusieurs remarques rappellent d'ailleurs que la fermeture des voies du lotissement, si elle améliorera la qualité de vie des résidents, dégradera celle des riverains qui subiront le report des nuisances jusqu'ici absorbées par les voies du lotissement. L'opposition porte aussi sur la présence d'espaces privés en ville, soit on considère qu'ils sont « incongrus » et contre-nature, notamment dans des espaces à fort usage, soit au contraire on assume la normalité de la présence de poches plus ou moins indépendantes, plus ou moins imperméables en ville. Cette interrogation presque philosophique concerne surtout les pouvoirs publics qui par leur réponse ou leur silence, choisissent implicitement un camp. La négociation avec les propriétaires a permis d'acter la pose de dispositifs perméables aux piétons, mais ils ne sont pas pérennes, ce qui témoigne d'un manque de continuité dans l'action publique. Il serait possible de faire de ces dispositifs un avantage comparatif pour les piétons dans un quartier très circulé. Sur l'opposition entre les différentes parties de l'enquête, remarquons que chacun se positionne sur un ensemble de valeurs distinctes voire inconciliables. Si l'accent est mis sur la perméabilité en ville, les enjeux de cheminement etc. il est impossible de comprendre le projet de fermeture. A l'inverse, si la focale est portée sur la sécurité et l'exclusivité d'usage, tout facteur extérieur apparaîtra comme une nuisance.

Soulignons que le terme de « conflit » semble ici légèrement exagéré. C'était d'ailleurs une stratégie des colotis (et des pouvoirs publics) que de jouer le jeu de l'enquête publique afin que tous les avis puissent s'exprimer. La démarche a largement favorisé l'acceptation du projet, ce que rappelle d'ailleurs cet article du journal la Provence : « *d'ailleurs les colotis, qui craignent des oppositions à ce projet lancent un appel au-delà du lotissement pour que les gens qui ont l'habitude de venir se promener se mobilisent aussi pour cette enquête publique.* » (Édition du 10 Avril 2012). La stratégie est gagnante puisque la fermeture complète du lotissement en 2015, ne provoque pas la surmédiatisation ni un conflit de l'ampleur de celui du lotissement Coin Joli, situé de l'autre côté de la rue (cf. chap. 8, 2.2.2). La controverse liée à la fermeture reste contenue, ce qui ne minore en rien sa portée fonctionnelle et symbolique.

2.2 La fermeture résidentielle au centre de conflits locaux

S'il est commun de trouver de simples courriers de plainte liés à la fermeture résidentielle, il est plus rare d'observer des conflits ouverts entre propriétaires et riverains ou entre propriétaires d'un même ensemble. Depuis plusieurs années, ces cas se sont multipliés à Marseille. Généralement, les conflits opposent propriétaires des voies (les « bénéficiaires » de la fermeture) et riverains / usagers (ceux qui la « subissent »). Il est d'ailleurs assez paradoxal d'observer que si dans la plupart des cas, le droit est du côté des propriétaires (les voies étant privées, il est légal de les fermer), c'est souvent les riverains qui revendiquent une certaine légitimité morale. Bien qu'elle soit juridiquement fondée (cf. annexes I.1) et du reste banalisée, la fermeture est un acte dont l'acceptabilité sociale n'est pas toujours évidente. La multiplication de ces cas questionne le rôle de la Collectivité à considérer sur le temps long. S'il est possible de fermer ces voies à la circulation générale, c'est parce qu'elles ont conservé un statut privé, en inadéquation avec leur usage réel. L'éclatement des conflits ne pousse d'ailleurs pas toujours les pouvoirs publics à régler la situation en intégrant les voies. Les exemples suivants ont fait l'objet d'une observation depuis parfois plusieurs années. Ils permettent d'illustrer par des témoignages les impacts de la fermeture et la posture adoptée par les pouvoirs publics.

2.2.1 La rue comme enjeu – la fermeture du boulevard Provençal

Les divergences issues de la fermeture de certains ensembles résidentiels se muent parfois en conflits marqués avec d'importantes crispations locales. Statut et usage des rues apparaissent plus que jamais comme un enjeu de territoire.

Voir carte 86

Planche 50 Le projet de fermeture du boulevard Provençal

Photo 50-1 à 50-4 Boulevard Provençal
Photos : LPED

Le cas du Boulevard Provençal dans le quartier des Aygalades (15ème arr.) a été abordé à plusieurs reprises dans ce travail. La voie constitue depuis le tournant des années 1970 (après son élargissement et la production d'un ouvrage d'art sur le canal de Marseille) un itinéraire préférentiel entre le chemin de Saint-Antoine à Saint-Joseph et le nord du quartier des Borels. Bien que privée[747], elle supporte une ligne de bus et double la partie sud de l'avenue Auguste Gaudon, dont certains rétrécissements rendent l'usage malaisé. En 2009 pourtant, certains des propriétaires de la voie tentent d'en barrer l'accès Si la Collectivité a apporté une réponse ces dernières années en essayant avec plus ou moins de bonheur d'acquérir la voie, cf. chap. 6, 2.4.1), ce sont davantage les rapports entre les propriétaires et les riverains qui nous interpellent.

[747] L'assiette de la voie est détenue par une indivision

Extrait d'archives[748] – La fermeture du bd. Provençal (2008-2012)

1/ Le résumé de l'affaire par les services communautaires

Technicien : « *Il faut savoir que sur le boulevard Provençal, on avait commencé à connaître le problème car ils avaient fermé la voie, en dépit du bon sens, au mépris de la sécurité des gens, ça avait commencé fort. C'était il y a quelques années, de tête je ne pourrais plus vous dire mais bon en gros ils ont fermé et on s'est saisi de l'affaire car il y a des projets sur cette voie.* ». (Communauté urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014)

2/ Menaces de fermeture et premières plaintes des riverains[749]

« *Si on ferme cette voie, les autres accès possibles[750] sont en l'état impraticables pour le trafic et principalement pour les secours (pompiers, ambulances, etc.), passage étroit et de mauvaise visibilité. Cela fait trente ans que tout le monde l'utilise sans aucun problème, je ne comprends pas pour quelles raisons on voudrait le fermer maintenant ???? Ce n'est pas moral que le besoin et l'intérêt collectif des habitants limitrophes soient sacrifiés au profit de quelques personnes qui ont peut-être acheté leur maison respective mais certainement pas la voie d'accès !!!!!!!!* »

3/ L'appui apporté par le CIQ aux riverains[751]

« *Cette voie* (le boulevard Provençal) *est ouverte à la circulation publique depuis plus de trente ans.* […] *le plateau de la Mure étant particulièrement à risque, nous ne voudrions pas que l'accès rapide des pompiers soit empêché* […] *nous craignons que les secours (urgence vitale et incendie) soient retardés.* […] *nous sommes effectivement 300 familles à dépendre directement de l'accès par le boulevard Provençal pour les secours.* »

4/ Justification de la fermeture par les propriétaires, un rôle ambigu du CIQ ?[752]

« *Vous constaterez par les pièces jointes (pièces du cadastre), que le CIQ ne pouvait ignorer cet état de fait (*le caractère privé de la voie) *et que c'est de façon délibérée que celui-ci ment ouvertement aux habitants de ce quartier, suscitant une situation conflictuelle soigneusement entretenue depuis des années. De nombreuses incivilités à l'encontre des riverains du boulevard Provençal ont ainsi été perpétrées, dont certains ont d'ailleurs fait l'objet de plaintes.* »

5/ « L'affaire » du 13 Octobre 2008[753]

« *Depuis des années nous rencontrons des problèmes concernant le droit de passage dans le boulevard. Des riverains qui n'ont pas à passer par le boulevard n'ont de cesse de m'insulter, dégrader mes véhicules et de me menacer et notamment le nommé X qui demeure X ce dernier a craché à plusieurs reprises sur mon véhicule, je l'en ai surpris. Samedi, vers 9h30, je revenais chez moi et je me suis aperçu que des individus étaient en train de reboucher des trous devant chez moi, sur la route. Je me suis arrêté devant eux et ces individus ont commencé à monter sur mon capot. Je suis sorti de ma voiture et je suis rentré chez moi. Ils ont commencé à m'insulter de tous les noms d'oiseaux et me menacer en ces termes : « viens on va te tuer, on va te crever ». Je suis ressorti avec ma femme et me suis rendu compte qu'il y avait un individu que je connais et qui demeure de l'autre côté. Il s'agit de M. X. Je lui ai demandé ce qu'il faisait là, n'étant pas concerné et étant ancien policier il m'a répondu « moi je m'en fous.* » »

[748] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)
[749] 19 Juin 2009 – ref. n°09/07/14162A – courrier habitante du quartier des Borels au service voirie (communauté urbaine MPM)
[750] Evoque notamment l'avenue Auguste Gaudon et le chemin de la Mure
[751] 2 Octobre 2012 – sans ref. – courrier du CIQ Les Accates, les Borels, la Mure à Jean-Claude Gaudin (maire de Marseille)
[752] 29 Octobre 2012 – ref. n°12/11/19254 – courrier des propriétaires et usagers du boulevard Provençal au maire de Marseille
[753] Procès-Verbal du 13 Octobre 2008 au commissariat 15ème arrondissement de Marseille, objet : dégradations volontaires, menace de mort réitérée, insultes

En fermant du jour au lendemain un passage très fréquenté, les propriétaires génèrent une forte réaction locale. Le courrier de plainte (doc n°1) met en avant les problèmes fonctionnels générés par la fermeture tout en soulignant son caractère « immoral » et « anti-urbain ». Les besoins collectifs des habitants s'opposent aux intérêts particuliers des propriétaires avec un malentendu sur le statut de la voie. Il semble pour certains riverains impossible d'imaginer que la voie ne soit pas publique, c'est pourtant bien le cas. Aux yeux des habitants, l'usage répété depuis des années fonde le caractère public de la voie. Le terme de « servitude acquise » revient d'ailleurs très souvent dans des courriers similaires[754]. Aux yeux de non-spécialistes, la situation semble difficile à concevoir, « l'apparence » et l'utilité (avérée) de la voie ne coïncident pas avec son statut réel.

Toutefois, l'important n'est pas tant l'état du droit que le « bon droit » dont se pensent investis les riverains. Les rapports entre habitants du quartier et propriétaires se dégradent rapidement, et le CIQ[755] joue visiblement le rôle de catalyseur des mécontentements. L'argumentaire du CIQ (doc n°3) n'est pas anodin et révèle une certaine stratégie : à aucun moment le statut privé de la voie n'est évoqué, on ne parle que des risques engendrés par la fermeture, faisant de cette dernière un acte presque criminel. Une pétition est d'ailleurs lancée en Octobre 2012 par le CIQ.

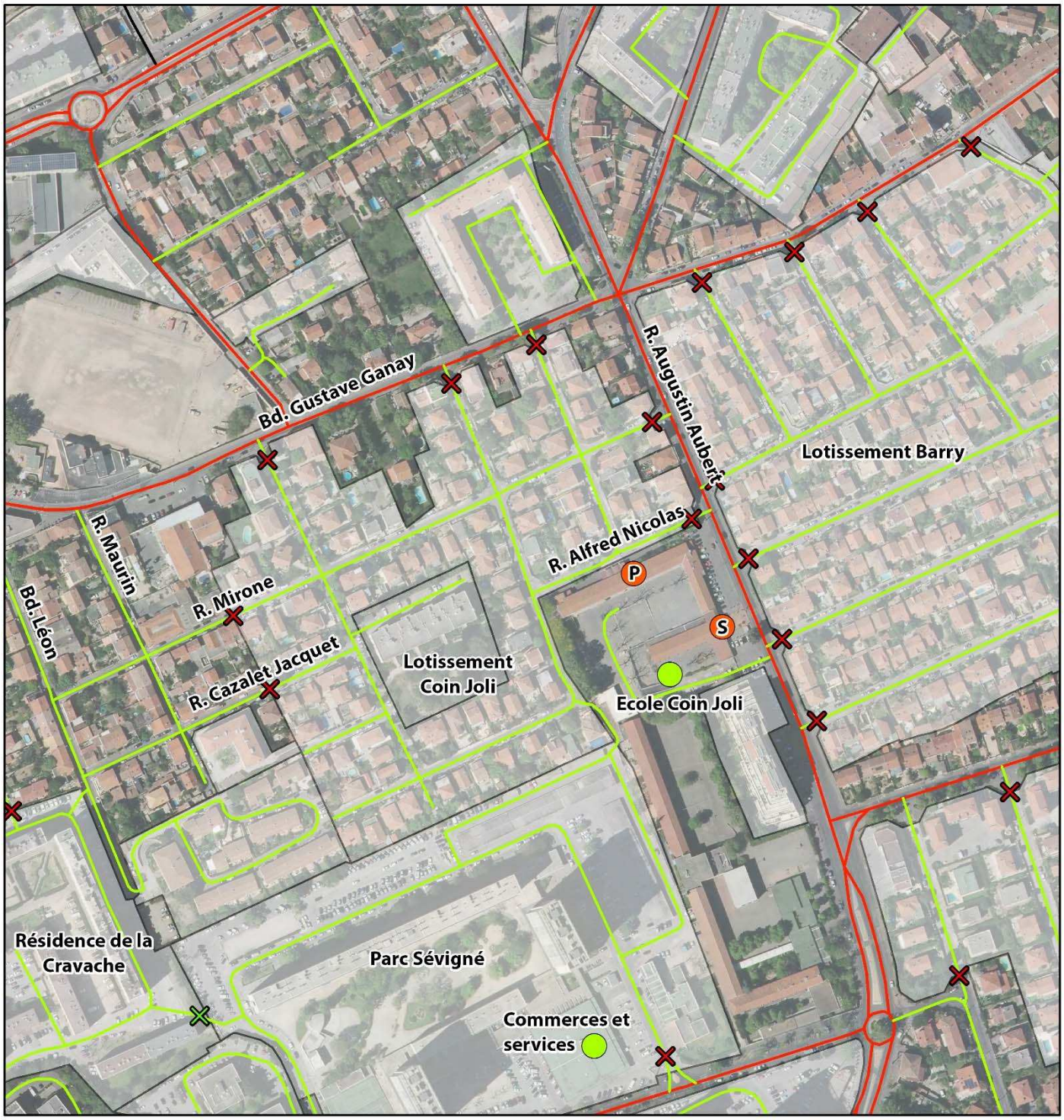
Dans ce contexte tendu, alimenté selon certains propriétaires par le CIQ (doc n°4), des problèmes liés à l'ordre public surviennent. Des dégradations de biens privés sont ainsi perpétrées ainsi que le souligne une plainte déposée le 5 Janvier 2012 au commissariat du 15ème arrondissement. Les panneaux de sens interdit et la chaîne apposée par les propriétaires (en travers du boulevard Provençal) auraient été détruits et jetés sur le bas-côté. Nul besoin ici d'insister sur le caractère symbolique de l'action, les marqueurs de la propriété privée sont détruits et niés. Quelques années auparavant, un incident plus grave avait même été enregistré devant le domicile d'un des propriétaires (doc n°5).

Le cas illustre l'intensité de cette situation de conflit. Le problème pour les riverains est la volonté des propriétaires de se réserver l'usage du boulevard, la solution (discutable) trouvée par certains est manifestement l'intimidation, dans le but affirmé d'infléchir la décision. Bien qu'elle tente désormais de réagir et accélérer la cession du boulevard, la Collectivité porte une grande responsabilité dans ce cas. En dépit des nombreux travaux engagés, ni la Ville, ni après elle la communauté urbaine n'ont activé le transfert de cette voie dont personne, mis à part les propriétaires, ne conteste l'intérêt public. Le principal point de crispation dans ce conflit est la question de la sécurité publique et de la commodité d'usage. Les détours produits par la fermeture, sur des voies mal adaptées à l'important trafic local (notamment sur l'avenue Auguste Gaudon et le chemin de la Mure) engagent les habitants du quartier à résister au projet de fermeture. Sur ce point encore, la Collectivité est indirectement responsable car l'origine du problème est la rareté des options de traversée du secteur. Le quartier des Aygalades figure d'ailleurs dans notre classement parmi les quartiers dont la trame est la plus vulnérable.

[754] Jusqu'à la disparition de l'article L. 441-3 du code de l'urbanisme, il était possible de se fonder sur des usages habitants répétés pour défendre l'ouverture d'une voie privée. Une personne publique n'est toutefois pas susceptible d'être bénéficiaire de l'usucapion, la « servitude acquise » tient donc plus du symbole et du sentiment partagé par les riverains que du strict domaine juridique (cf. annexes I.1.3.1)

[755] En l'occurrence, le Comité d'Intérêt de Quartier des Accates, Borels, la Mure – ces structures présentes dans tous les quartiers de Marseille jouent le rôle de plateforme de discussion locale

Carte de situation du périmètre Coin Joli



Voies par niveau de trafic

- Non référencé
- Haut
- Bas

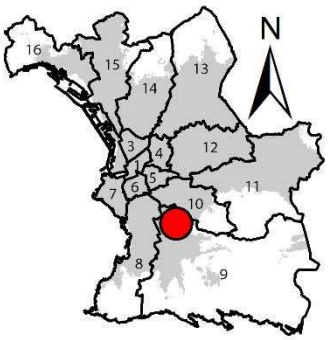
Principaux équipements

- Equipements
- Entrées (principale, secondaire) de l'école

Résidences fermées

- Résidences fermées
- Accès fermés
- Le "trou"

0 50 m



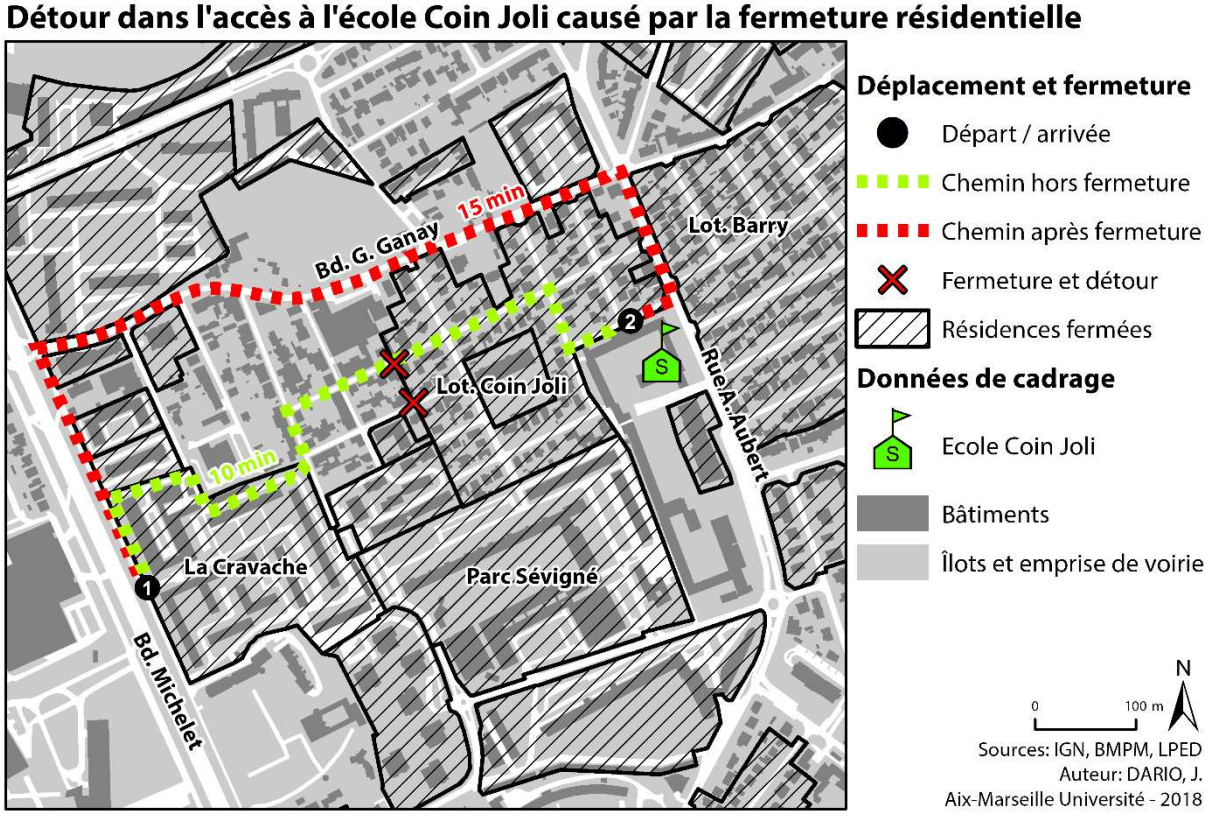
Sources: IGN, MPM, VdM, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 183 Situation du périmètre Coin Joli

2.2.2 Le conflit emblématique lié à la fermeture du lotissement Coin Joli

Lorsque la fermeture concerne l'accès à des équipements symboliques tels que les écoles, les conflits locaux prennent souvent une ampleur considérable. L'utilité publique évidente de la rue s'oppose à son statut privé, matérialisé de façon brutale par des dispositifs étanches. Ces situations, de plus en plus fréquentes à Marseille questionnent le rôle des pouvoirs publics, souvent passifs.

Ce cas a fait l'objet d'un suivi actif depuis notre Master 2 en 2011. L'émergence du conflit en 2012 avec la pose des barrières inamovibles a été l'une de nos premières observations. Les associations de riverains nous ont par ailleurs associé à leurs actions jusqu'en 2017 où un jugement (le « procès de la fermeture » auquel nous avons assisté) a été rendu.



Carte 184 Détour dans l'accès à l'école Coin Joli causé par la fermeture résidentielle

Abordé à plusieurs reprises dans ce travail, le cas du lotissement Coin Joli est d'une remarquable richesse et d'une brûlante actualité. C'est du reste l'un des exemples, si ce n'est l'exemple le plus médiatisé de résidence fermée à Marseille (voir annexe IV.2).

Rappel du contexte : le lotissement Coin Joli est un ensemble de la fin des années 1920 dont les voies privées n'ont jamais été transférées à la Ville. Dans les années 1950, les pouvoirs publics réalisent une école mitoyenne à l'ensemble, dont l'entrée principale est située sur l'avenue Alfred Nicolas, (l'une des voies privées du lotissement). Usage public et droit privé (des sols) se sont donc confondus pendant plusieurs décennies, bien que des installations sommaires aient été placées au milieu des années 2000 pour limiter le passage des voitures. Les parents d'élèves avaient pour habitude de garer leur véhicule dans une des nombreuses voies du lotissement ou de les utiliser à pied. En 2012, alors que le quartier Sainte-Marguerite connaît une importante vague de fermetures, l'ASA du lotissement acte la pose de barrières plus conséquentes, dont certaines complètement infranchissables.

Planche 51 La fermeture du lotissement Coin Joli et les problèmes d'accès à l'école

Photo 51-1 Barrière inamovible dans le lotissement Coin Joli (rue Cazalet Jacquet), 9ème arr.
Photo 51-2 Une perméabilité piétonne encore possible sur la rue Alfred Nicolas, 9ème arr.
Photo 51-3 Entrée principale de l'école Coin Joli (dans le lotissement), 9ème arr.
Photo 51-4 Entrée secondaire de l'école Coin Joli (rue Augustin Aubert), 9ème arr.
Photos : LPED

Extrait d'archives[756] – les enjeux de la fermeture du lotissement Coin Joli, l'école au centre du conflit (2013)

1/ La plainte d'une propriétaire (anti-fermeture) du lotissement Coin Joli[757]

« *Suite à la fermeture des voies Cazalet Jacquet, Mirone et d'une grande partie du lotissement, les habitants demeurant entre le boulevard Michelet et le Coin Joli se sont trouvés privés d'un accès direct et sécurisé à l'école primaire située dans le lotissement ainsi qu'au collège, au centre médical et aux commerces de Sévigné, les obligeant à effectuer un long détour pour y accéder. Ces gens-là sont donc obligés d'emprunter le boulevard Gustave Ganay très fréquenté par les automobilistes et qui ne dispose que d'un petit trottoir très étroit ne permettant pas un cheminement sécurisé pour les enfants en bas âge ainsi que pour les personnes âgées et handicapées.* […] *Je pense que pour des raisons sécuritaires, de tolérance et de convivialité que l'on aurait dû au moins laisser un passage pour les piétons. Une grande partie des colotis invoquent l'insécurité grandissante, mais moi qui habite ce quartier depuis les années 1970 je n'ai pas le sentiment qu'il y a plus d'insécurité maintenant qu'avant. Je pense donc qu'il s'agit d'un faux prétexte. « Dans le secteur de Ste. Marguerite, tous les lotissements réalisent des fermetures, alors pourquoi pas nous ? » La municipalisation de toutes ces barrières devient un vrai problème de société qui ne favorise pas la convivialité et la tolérance aux autres.* »

2/ La pétition « contre l'enclavement de l'école Coin Joli[758] »

Extraits :

(#11) « *J'habite dans le lotissement fermé, mes enfants ont fréquenté l'école Coin Joli et je refuse de priver les enfants des autres de la sécurité permise par le trajet interne au lotissement* »

(#76) « *En regrettant que la pétition ne concerne que l'école Coin Joli pour un problème beaucoup plus vaste de privatisation des rues marseillaises et de l'empêchement de la circulation piétonnière* »

(#131) « *L'école doit rester d'ordre et d'accès publics à tous. Je suis contre ces lotissements privés et les comportements égoïstes qu'il suscitent* ».

3/ L'argumentaire des colotis profermeture[759]

« *L'école coin joli n'est pas dans notre lotissement mais limitrophe. Vous le savez pertinemment alors même que plusieurs de nos contradicteurs tendent à l'ignorer. Ceci ne nous a pas empêché, contrairement aux accusations mensongères répandues contre nous, de faciliter de notre mieux par exemple l'accès des élèves handicapés dans cette école.* […] *Malgré notre bon droit, dans un esprit de bonne volonté et de conciliation nous souhaitons parvenir à un accord. Nous demandons notamment à ce que l'entrée principale de l'école soit déplacée sur l'Avenue Augustin Aubert qui dispose d'un large parking et de l'espace suffisant. Nous pouvons préciser que plusieurs conversations fortuites avec des parents d'élèves leur faisaient convenir qu'il s'agissait d'une solution convenable ne gênant en rien l'école ni les riverains du lotissement. Malheureusement cela n'empêche pas certains jusqu'au-boutistes, peut-être adversaires de la propriété privée (quand ce n'est pas la leur), de répandre des mensonges et des calomnies à notre sujet, ce qui entraîne des menaces et des actions violentes dont nous sommes régulièrement l'objet dans nos personnes et dans nos biens.* »

---

[756] Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM) / Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)

[757] 11 Mars 2013 – sans ref. – courrier d'une habitante du lotissement Coin Joli à Jean-Claude Gaudin (maire de Marseille)

[758] http://petitionpublique.fr/Default.aspx?pi=P2013N40736

[759] 14 Avril 2014 – ref. n°42803/14/04/00334 – courrier de l'ASA Coin Joli au Service études expertise connaissance, (ville de Marseille)

Les motifs avancés pour la fermeture sont principalement d'ordre sécuritaire avec l'évocation de tapage nocturne et diurne, d'intrusion dans les propriétés, d'incendies de véhicule ou de poubelles, de cambriolage, de vols divers… En outre le lotissement se trouve à proximité directe du stade Vélodrome et joue le rôle de parking informel les jours de match. Le passage des élèves dans les rues du lotissement est aussi évoqué comme un point motivant la fermeture par certains propriétaires.

La décision de fermeture ne fait l'objet d'aucune concertation avec les associations de parents d'élèves ou de riverains. Tous les propriétaires du lotissement ne sont d'ailleurs pas favorables à la fermeture, certains se plaignent d'ailleurs de ses conséquences (doc n°1). Ce contre-témoignage est intéressant notamment dans la partie relative à l'argument de la sécurité. Si l'ASA Coin Joli invoque une insécurité grandissante, d'autres habitants du quartier ne partagent pas ce sentiment. Sans discuter de la réalité des faits, l'insécurité, souvent brandie comme une évidence est une dimension sujette à de multiples interprétations (MUCHIELLI, 2008). Notons d'ailleurs que le sentiment très subjectif peut autant recouvrir une atteinte physique qu'un simple sentiment d'inconfort (CAPRON, 2012). Or, il semble plus « acceptable » moralement de présenter la fermeture comme une réaction à des nuisances, une protection légitime en somme, que comme une volonté de se réserver l'usage exclusif d'un espace. Dans le premier cas, l'action semble fondée, dans le second elle n'est qu'une réaction « égoïste ». Chacun des partis à la lutte n'aura évidemment de cesse de présenter ses opposants en suivant la seconde voie.

Au centre du conflit, l'école et le positionnement de son entrée principale. Autrefois située côté Augustin Aubert, l'entrée a par la suite été rendue sur l'avenue Alfred Nicolas qui, bien que privée, était jusqu'ici ouverte à la circulation. Les voies du lotissement offrent par ailleurs un trajet apaisé, écarté du trafic routier très dense sur (notamment sur Gustave Ganay et Augustin Aubert), ce qui convient à l'accompagnement d'un enfant à pied. Les colotis réclament à la municipalité de basculer l'entrée côté Augustin Aubert (doc n°3) pour finaliser la fermeture du lotissement, menaçant de clôturer le parvis en limite de propriété.

Figure 32 Une simulation du projet de fermeture de l'ASA Coin Joli
Source : simulation du projet de fermeture des colotis réalisée par les parents d'élève de l'école Coin Joli - 2013

Si l'option du déplacement de l'entrée, voulue par les propriétaires, était suivie, la rue Augustin Aubert déjà très fréquentée deviendrait impraticable aux heures de pointe, en outre, le projet de tramway sud passe par cette voie, ce qui place les pouvoirs publics dans une impasse. Ils ne

peuvent en effet ni récupérer la propriété des voies, sauf en passant par une expropriation, ni empêcher les colotis de se clore[760]. Prévoyant l'ampleur des difficultés à venir, les habitants du quartier se mobilisent, notamment le CIQ de Sainte-Marguerite, l'antenne locale de la FCPE ou encore le « collectif des habitants de la rue Maurin et du boulevard Léon » (carte 183). Une pétition « contre l'enclavement de l'école Coin Joli » (doc n°2) réunit près de 200 signatures. Enfin un blog dénommé « coinjolicoinbanni[761] », tenu par un des parents d'élève, liste sur internet de nombreux supports en lien avec l'affaire.

Afin de forcer la sphère politique à se saisir du cas, les antifermeture relaient largement le problème dans la presse, ouvrant sur une médiatisation sans précédent[762]. Coin Joli devient un cas, si ce n'est le cas emblématique de la « privatisation » des voies à Marseille et de la difficulté d'accès aux équipements public. Des reportages passés au 20h de plusieurs grandes chaînes nationales et locales[763] et même des documentaires[764] relatent les difficultés éprouvées dans l'accès à l'école publique. Certains habitants de l'ensemble de la Cravache[765] sont par exemple filmés dans une brèche percée dans la clôture du parc Sévigné (carte 183, le « trou »). L'accès à l'école Coin Joli s'apparente ici à un parcours du combattant.

[760] En Juillet 2001, un arrêté du maire s'est opposé à une déclaration préalable de travaux déposée par l'ASA pour la fermeture sommaire de plusieurs rues du lotissement (le projet prévoyait la maintien du libre accès piéton. Par jugement du 16 Juin 2005, le Tribunal Administratif annule cet arrêté, considérant que le Maire s'est fondé sur des dispositions illégales

[761] http://coinjolicoinbanni.eklablog.com/

[762] La Marseillaise (20 Février 2017) : http://www.lamarseillaise.fr/marseille/societe/57668-marseille-coin-joli-ferme-de-l-interieur-a-double-tour
Marsactu (17 Février 2017) : https://marsactu.fr/fermeture-de-la-residence-coin-joli-le-rapporteur-public/
M6, Quand les quartiers se ferment, Journal télévisé national du 19h45, 6 octobre 2013, https://www.youtube.com/watch?v=hDMy63jxA_E
FRANCE 3 Bouches-du-Rhône, Les résidences fermées à Marseille, Journal Télévisé départemental 13h, 24 mai 2013, https://www.youtube.com/watch?v=o-OAXyP7CT0
TV sud : 24 Octobre 2017 - https://video-streaming.orange.fr/actu-politique/la-colere-des-parents-d-eleves-du-coin-joli-VID0000001eKUY.html
M6 enquête exclusive « résidences fermées, les nouveaux ghettos de riches ? » diffusion le 12 Août 2018 / France 5, documentaire « *En toute sécurité* », (real. B. Evenou),

[765] Ensemble HLM de 593 logements

Planche 52 Le conflit lié à la fermeture de l'école Coin Joli

Photo 52-1 Manifestation organisée (mise en scène des enfants de l'école) contre la fermeture du lotissement Coin Joli
Photo 52-2 Le « trou » entre la résidence de la Cravache et le Parc Sévigné
Photo 52-3 Les risques du métier de chercheur…
Photos : Marsactu, LPED, Anke Doberauer

En dépit d'une pression médiatique et sociale considérable, les colotis ne dévient pas de leur position qu'ils estiment légitime (doc n°3). Notons sur ce point une certaine évolution des mentalités puisque jusque dans les années 1980, l'association a milité pour un transfert des voies qui étaient du reste, entretenues informellement par la Ville. Au tournant des années 2000 et surtout 2010, la posture « privatiste » prend nettement le dessus avec une volonté de faire usage de leur droit de se clore. Pour mieux justifier leur décision, les profermeture soulignent le caractère infondé des revendications de leurs opposants, « *adversaires de la propriété privée (quand ce n'est pas la leur)* ». L'environnement proche du lotissement est en effet très cloisonné. Il semble donc incompréhensible aux yeux de certains colotis que la fermeture de leur ensemble suscite tant de passion, alors que celle des lotissements alentours s'est faite sans contestation. Le lotissement Barry par exemple (cf. chap. 8, 2.1.2) servait lui aussi de parking pour les parents d'élèves de l'école Coin Joli, la gêne suscitée par la fermeture est donc similaire mais la « levée de bouclier », nettement moins marquée. Les plaintes apparaissent d'autant moins

fondées d'ailleurs, qu'elles émanent parfois de personnes vivant elles-mêmes dans des ensembles fermés. L'incompréhension est donc mutuelle, les riverains ne conçoivent pas comment il est possible d'aller à l'encontre de l'intérêt général et de leur côté, les colotis refusent de ne pouvoir bénéficier des mêmes prérogatives que les autres. Il est du reste assez ironique que l'insécurité et le tumulte dont pensaient se prémunir les propriétaires soient finalement engendrés par la fermeture. Lors de nos multiples passages sur le terrain entre 2014 et 2016 nous avons pu mesurer la crispation de certains résidents qui, en nous menaçant d'appeler la police, estimaient qu'« on parlait trop de Coin Joli ». Soulignons que l'ensemble des colotis ne partage pas cette même vision sécuritaire et protectrice, plusieurs signataires de la pétition citée précédemment sont d'ailleurs des propriétaires de l'ensemble. Comme un paroxysme de la tension, plusieurs riverains du quartier engagent en 2014 une action en justice contre l'ASA Coin Joli et sa décision de fermer les voies.

Extrait d'archives – « l'affaire » Coin Joli – le procès de la fermeture (2017)

1/ L'argumentaire des antifermeture (partie plaignante)[766]

« *La fermeture pose de graves problèmes tant aux habitants du lotissement qui doivent effectuer d'importants détours pour sortir qu'à ceux des alentours en particulier aux élèves des écoles maternelle et élémentaire qui passaient à travers ce lotissement et doivent désormais le contourner par des voies saturées d'automobiles et aux trottoirs étroits.* […] *Les embouteillages, stationnements anarchiques et trottoirs bondés qui existaient déjà vont empirer. En plus, la desserte des handicapés devient plus pénible et laborieuse car les véhicules qui les déposent à l'école éprouvent de réelles difficultés depuis qu'ils se garent en face de l'école, rue Augustin Aubert. Il existe des personnes âgées ou malades ou plus largement des personnes à mobilité réduite qui habitent proche du lotissement Coin Joli ou à l'intérieur et qui sont contraintes d'effectuer des détours pour eux considérables et alors qu'ils ne disposent généralement pas d'automobile. Ainsi Mme A., requérante est âgée de 80 ans et habite rue Maurin, et doit se rendre régulièrement chez son généraliste, son cardiologue et son laboratoire d'analyses médicales où elle fait ses courses. Comme beaucoup, Mme A passait avant par les rues Mirone et Koch débouchant parc Sévigné. Elle doit désormais faire tout le tour du lotissement par le boulevard Ganay qui n'est pas adapté pour une circulation piétonne.* »

[766] Recours pour excès de pouvoir – maître Benoît Candon – 17 février 2014

2/ L'argumentaire des profermeture (défense)[767]

« *Le lotissement Coin joli n'a pas mission à servir de chemin de passage aux populations des copropriétés proches, qui elles, savent se clore et l'ont fait.* [...] *Étrange donc, que cette petite poignée vienne aujourd'hui plaider que les délibérations du lotissement le Coin Joli puissent leur porter "une atteinte grave et immédiate" : ce qui ne les gêne pas dans leur lotissement ou copropriété, les irrite ailleurs* [...] *Quant à l'école primaire Coin joli, cheval de bataille du moment, elle ne fait en aucune façon, partie du lotissement Coin Joli dont elle est seulement voisine.* [...] *Elle peut tout à fait aménager ses locaux plutôt que de vouloir imposer des contraintes à d'autres, comme le lotissement du Coin joli qui n'a pas à y satisfaire.* [...] *Si les demandeurs ont à se plaindre de l'étroitesse de trottoirs publics, de dangerosité du parcours des élèves, ils se trompent manifestement d'adversaire. Le Coin Joli n'administre pas le réseau urbain[768], elle n'a pas à offrir ses voies privées à la population environnante. Les réclamations et photographies produites ne peuvent en aucun cas concerner le Coin Joli. Si les trottoirs ne sont pas sûrs, ni satisfaisants, cela incombe manifestement aux services de la commune, pas à un lotissement privé.* [...] *Le terme de "pacification" utilisé par les parties adverses, démontre bien qu'ils n'ignorent rien de cela, que les agressions perdurent, encouragées par les rumeurs, les accusations diffamatoires propagées par la presse, par internet où un site se déchaîne particulièrement[769], téléguidé par le créateur et animateur d'un blog personnel, en la personne de sieur X, qui vient de se joindre au recours, n'ayant pas figuré dans le référé.* [...] *Il convient donc de préciser que le droit de propriété donne le droit légitime à se clôturer, prétendre le contraire serait une atteinte illégale. Priver le lotissement de ce droit, exercé par toutes les copropriétés, serait en outre un abus et inciterait de plus fort aux représailles contre les colotis, les agresseurs se sentant de ce fait encouragés et soutenus.* »

Le mémoire de la partie plaignante souligne les conséquences en matière de solidarité engendrées par la fermeture, ceci afin de persuader le tribunal du caractère légitime de la requête. La focale porte donc plus sur l'usage que sur le droit des sols, comme pour souligner le caractère plus illégitime qu'illégal de la fermeture. Le mémoire en défense de la partie adverse prend le contre-pied de ces arguments et insiste au contraire sur l'importance de la question du statut, faisant de l'usage un élément consenti « gracieusement » par les colotis.

Schématiquement, on voit donc s'opposer le droit d'usage, défendu par les plaignants et le droit de propriété, donnant justement la possibilité de se clore. Fort habilement, le mémoire en défense renvoie la responsabilité du problème sur les pouvoirs publics qui n'ont pas suffisamment pensé l'aménagement du secteur et notamment le tracé des rues, constat que nous rejoignons, analyses à l'appui (cf. chap. 4, 3.4.1). Si les besoins liés à l'école et à la desserte générale du quartier ne sont pas niés, le mémoire insiste sur le caractère « ordinaire » des voies du Coin Joli et donc, l'absence de motifs sérieux pour s'opposer à la fermeture du lotissement. Les deux positions sont inconciliables, il n'est d'ailleurs pas anodin que le litige ait même été porté en justice. Lors de la restitution du jugement par le Tribunal administratif (auquel nous avons assisté) le 13 Mars 2017, la cour déboute les plaignants, mettant en avant, de façon laconique, les droits attachés à la propriété privée et le caractère infondé de la plainte[770]. En substance, rien ne s'oppose juridiquement à ce que les voies soient fermées, leur ouverture constituant une « commodité » (cf. annexes I.2.3.4) que les colotis ne sont pas tenus de ménager.

[767] Me Bresciani Paoli A. - Mémoire complémentaire et récapitulatif en défense du recours pour excès de pouvoir - dossier n°1401285-5 - Tribunal Administratif de Marseille - 16 Février 2017

[768] Soulignons le caractère ambigu de l'Association Syndicale Autorisée, structure de droit public poursuivant des buts privés (cf. annexes I.3.2.4)

[769] La mention concerne le blog : http://coinjolicoinbanni.eklablog.com/

[770] Aucun des requérants ne faisait partie du lotissement, la cour a donc considéré par principe que des individus extérieurs n'étaient pas fondés à contester la légitimité d'une action décidée en interne par une structure de droit privé

Le conflit prend sa source dans la différence d'acception sur la destination des voies. On distingue ainsi une vision « privatiste » et une autre mettant l'accent sur l'intérêt général, le droit français favorisant nettement la première (cf. annexes I.1), la décision du tribunal n'est donc pas surprenante.

Cette affaire permet d'apprécier en creux la position très en retrait des pouvoirs publics. Si la Ville et la communauté urbaine s'activent en coulisse pour faire la lumière sur ce cas, aucune solution n'a pour l'instant été trouvée. Pour cause, nulle procédure simple semble à ce stade envisageable. Les voies étant déjà fermées, il apparaît illusoire d'engager un transfert d'office (cf. annexes I.5), ne reste alors qu'une procédure d'expropriation qui, étant donné la complexité du cas, demande une préparation conséquente, avec toujours le risque d'être déjugé (cf. annexes I.8). La fermeture serait alors définitive, remettant très sérieusement en cause le tracé du tramway sud. En dépit de ces difficultés qui expliquent la discrétion des pouvoirs publics, soulignons simplement ses différents niveaux de responsabilité. L'apparition même du conflit est liée à la propriété privée des voies, ce qui est une conséquence directe des défauts d'intégration municipaux, alors même que certaines voies comme celle du Coin Joli desservaient des équipements publics. Le développement du conflit, la médiatisation et la traduction judiciaire de l'affaire, s'ils ne concernent que des particuliers devrait en théorie être arbitré par la Collectivité responsable de la voirie et de l'espace public. En n'engageant aucune procédure, le différend atteint des niveaux qui questionnent la capacité de la Collectivité à se définir comme « maître du jeu ».

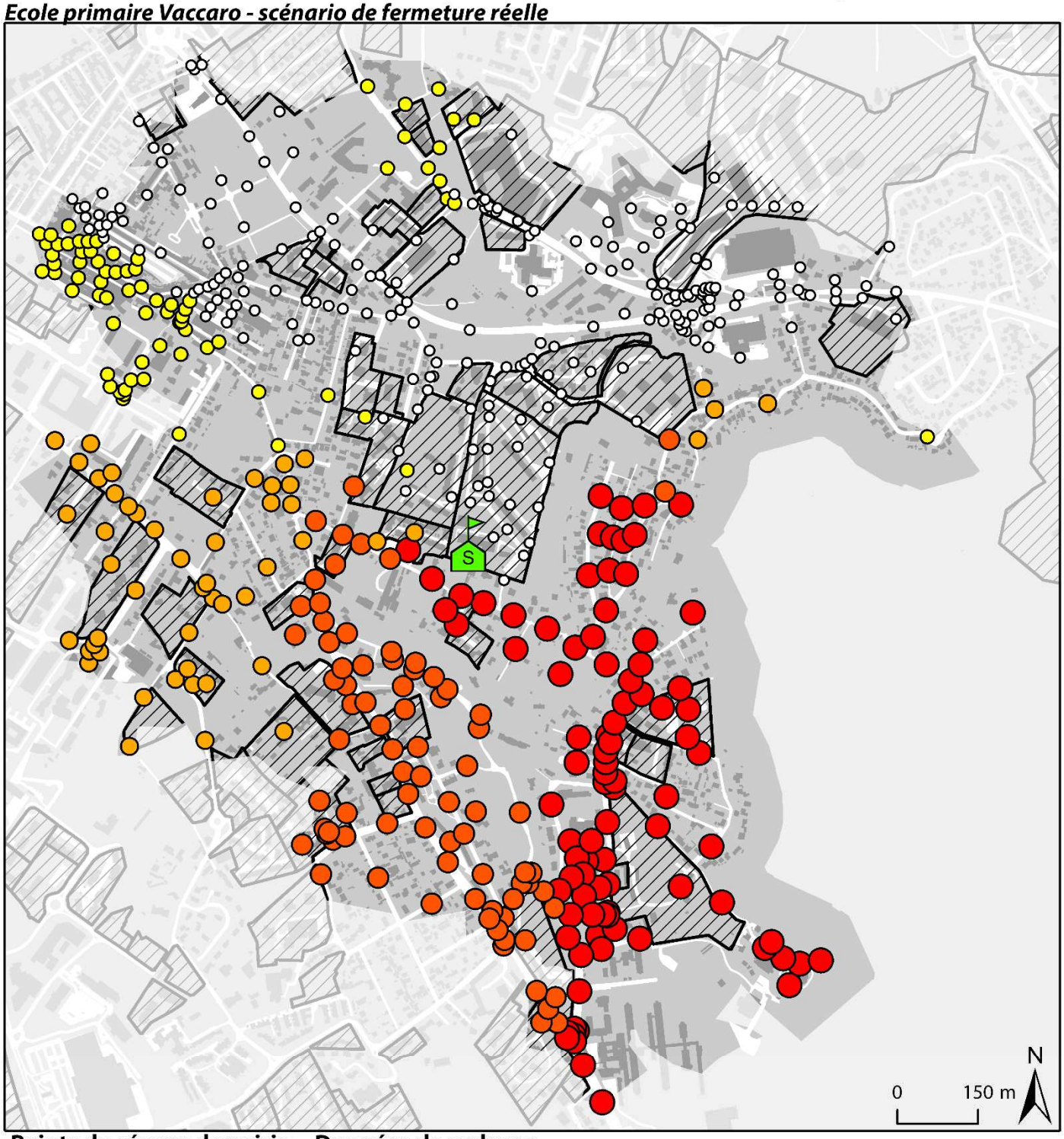
2.2.3 La fin du « chemin des écoliers » – le problème d'accès à l'école Vaccaro-Michelet

La fermeture du « chemin des écoliers » génère souvent d'importantes réactions et une opposition de discours entre riverains et propriétaires. Les premiers mettent généralement en avant les droits attachés à la propriété privée et des arguments sécuritaires, les seconds l'intérêt général et la figure des « enfants », forcés à effectuer de longs et dangereux détours…

Ce cas a fait l'objet d'un suivi actif de notre part. Lorsque le conflit a éclaté en 2016, les associations de parents d'élèves nous ont sollicité pour que nos données soient mobilisées dans leur argumentaire. Nous avons ainsi été associé à toutes les phases de cet évènement.

Détour causé par la fermeture résidentielle dans l'accès aux écoles primaires en 2014

Ecole primaire Vaccaro - scénario de fermeture réelle



Points du réseau de voirie

Détour piéton (min.)

- 0
- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 - 15
- 15 - 21

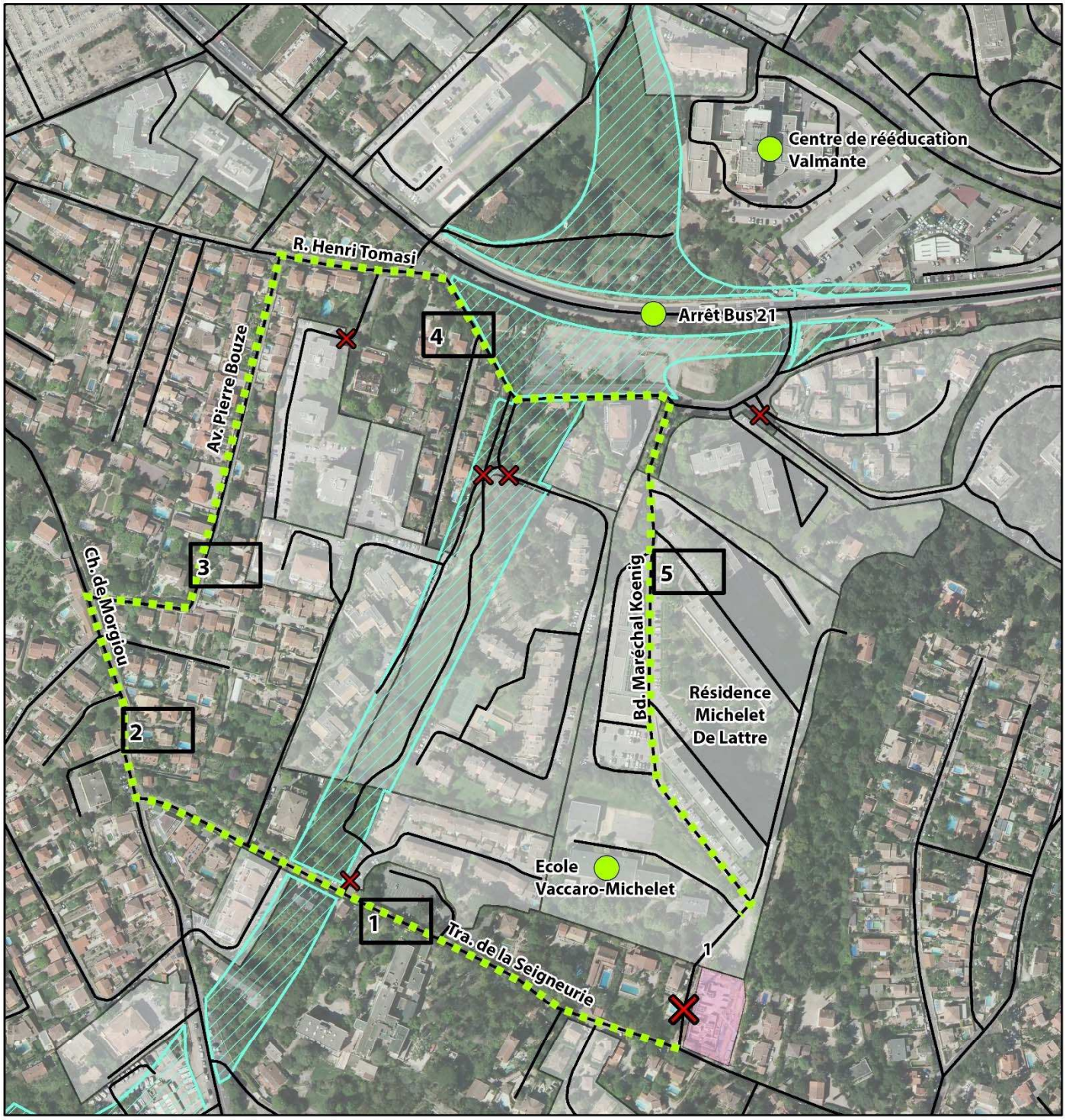
Données de cadrage

- Ecole primaire Vaccaro
- Aire accessible à pied en 20 min
- Résidences fermées
- Bâtiments
- Îlots et emprise de voirie

Sources: IGN, LPED, BMPM, VdM - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 185 Détour causé par les ERF / écoles primaires en 2014 Ecole primaire Vaccaro

Carte de situation du secteur De Lattre / Vaccaro / Seigneurie



Voirie / déplacements

- Voies
- Chemin pour accéder à l'école

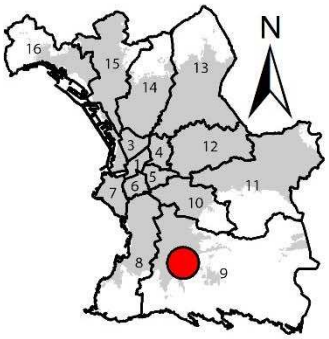
Résidences fermées

- Résidences fermées
- Accès fermés
- Fermeture à l'origine du détour

Principaux équipements

- Equipements
- Réservation pour le B.U.S.
- Projet immobilier Bouygues

0 50 m



Sources: IGN, MPM, VdM, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Carte 186 Carte de situation du secteur de Lattre / Vaccaro / Seigneuri

Planche 53 Le « périple » causé par la fermeture du chemin des écoliers

Photo 53-1 (cadrage 1) Départ du parcours : traverse de la Seigneurie, 9ème arr.
Photo 53-2 (cadrage 2) Chemin de Morgiou (très fréquenté, trottoirs étroits), 9ème arr.
Photo 53-3 (cadrage 3) Avenue Pierre Bouze (moins fréquenté), 9ème arr.
Photo 53-4 (cadrage 4) Rue Henri Tomasi (fréquenté, trottoirs étroits), 9ème arr.
Photo 53-5 (cadrage 5) Arrivée à l'école par l'intérieur de la résidence « Michelet De Lattre », 9ème arr.
Photo 53-6 Chemin piétonnier fermé, cause du détour, 9ème arr.
Photos : LPED

Tout comme Coin Joli, le cas de l'école Vaccaro-Michelet dans le quartier de Mazargues (9ème arr.) a suscité en 2016-2017 de très fortes réactions. Situé au sud-est du vieux village de Mazargues, le

secteur souffre d'une très mauvaise desserte. Les principales voies de circulation sont pour la plupart d'anciennes traverses rurales, à peine élargies (traverse de la Seigneurie, chemin de Morgiou, rue Henri Tomasi…), l'espace est donc particulièrement vulnérable à la fermeture résidentielle, notamment lorsqu'elle touche des voies traversantes. Le chemin piétonnier à l'origine du litige (carte 186) fait partie de l'ensemble « Michelet de Lattre », copropriété de 313 logements datant du début des années,1960. Dans le cadre de l'opération, et comme c'était l'usage, le constructeur a aménagé la voie de desserte (le boulevard Maréchal Koenig) qui est donc originellement une voie privée. Le bout de traverse (liaison Koenig, traverse de la Seigneurie, note n°1 carte 186) est plus ancien puisqu'il desservait l'ancien terrain agricole dont l'assiette a servi à la construction de la résidence. A la fin des années 1960, la municipalité lance la construction de l'école Vaccaro-Michelet. Celle-ci étant complètement enclavée dans la résidence, l'acquisition du boulevard Koenig est actée par délibération quelques années plus tard. Aucun transfert n'est toutefois prévu pour le « chemin des écoliers » au sud du boulevard, qui reste donc privé. Cette situation ne pose aucun problème pendant des années, la liaison étant régulièrement utilisée comme une traverse publique classique. Une tentative de fermeture est lancée au début des années 2000 mais le dispositif est vandalisé et la liaison reste ouverte. La situation évolue considérablement en Août 2016 alors qu'un projet de résidence privée apparaît au niveau du n°67 de la traverse de la seigneurie (carte 186). A la rentrée 2016, les parents d'élèves découvrent un dispositif de fermeture complet de la traverse. Les copropriétaires ont en effet voté la clôture du passage pendant l'été[771].

Extrait d'archives – Le conflit lié à la fermeture du « chemin des écoliers » (2016)

1/ La justification de la fermeture selon un copropriétaire de l'ensemble « Michelet De Lattre »

Habitant : *« En face de l'école, le soir surtout, des fois y'a des petits dealers qui traînent, qui font du bruit tout ça… le gardien a essayé de les courser une fois, mais c'est facile pour eux de s'enfuir par la traverse et comme la police ne s'en occupe pas… enfin vous voyez c'est plus évident si la résidence finit en cul-de-sac, là ils se sentent pris au piège et depuis on ne les a plus revus.*

JD : et que pensez-vous des gens qui seraient forcés de faire un détour pour accéder à l'école ?

Habitant : *Vous avez des gens qui ne sont pas très honnêtes, à les entendre, il s'agirait de 100, 200, 300 familles concernées par la fermeture ! je vais vous dire, nous un matin on s'est mis devant le passage et on a relevé en tout et pour tout vingt personnes, on est loin du chiffre avancé par les parents d'élèves.* […] *Je ne sais pas moi, les gens ont une voiture non ? S'ils ne sont pas contents ils n'ont qu'à la prendre, c'est une propriété privée ici ! Il faut comprendre qu'on ne fait pas ça spécialement pour embêter les gens mais on a aussi nos propres problèmes et si on décide de fermer, eh bien ça nous regarde.* » (Habitant 14 (homme 60-70 ans) – copropriétaire résidence Michelet de Lattre – 02/12/2016)

[771] L'absentéisme étant très fort pendant l'été, le *quorum* nécessaire (cf. annexes I.3.3.1) aurait tout juste été atteint (1/3 des résidents). Les votants ont en revanche opté massivement pour la fermeture (113 pour, 13 contre, 8 abstentions)

2/ Le soutien du CIQ aux antifermeture[772]

« *Alors que la rentrée scolaire approche, l'accès à l'école publique Vaccaro étant condamné, les enfants et les parents des quartiers limitrophes devront obligatoirement, soit effectuer un détour important soit emprunter des véhicules automobiles alors que ce secteur, déjà très étroit va être prochainement encombré par la construction d'une nouvelle résidence.* »

3/ La pétition publique contre la fermeture du chemin[773]

Extraits :

Anonyme, le 01/12/2016 à 10 : 14 : 58 : « *Je signe parce que les enfants de la Seigneurie passent par là à PIED pour se rendre à l'école et qu'après la fermeture les parents seront obligés de prendre leur véhicule pour faire le tour. Et ceux qui n'en n'ont pas et les enfants y allant seuls devront eux aussi faire plus de marche avec plus de risque d'accident. Je trouve ça ridicule surtout quand on nous parle d'écologie à longueur de temps*. »

Michel - Ville Le 15/11/2016 à 17 : 15 : 18 : « *Le quartier de la Seigneurie est enclavé pour les piétons et les vélos : cette traverse est très utile pour accéder au noyau villageois de Mazargues (commerces etc.). Sans elle nous devons passer par le chemin de Morgiou qui est très dangereux pour les piétons et les vélos. C'est donc une question de sécurité pour moi et les riverains* »

Karima - Marseille Le 15/06/2017 à 22 : 23 : 27 : « *Obliger les gens à prendre la voiture pour aller boulevard Koenig alors que le passage piétons existe depuis 50 ans est incompréhensible.*[774] », « *Non à la fermeture de ce portail parce que je suis mère célibataire avec deux enfants et que ce chemin est primordial !!!* »

Les raisons mises en avant pour justifier la fermeture de ce chemin ouvert depuis des décennies sont diverses comme nous l'a expliqué un des copropriétaires sur place (doc n°1). Les résidences neuves étant limitées en matière de places de stationnement, les propriétaires craignaient visiblement que leur ensemble ne « serve de parking » aux nouveaux arrivants. En fermant la traverse, l'important détour (21 minutes depuis la traverse de la Seigneurie) neutralise complètement cette possibilité. Notre interlocuteur met toutefois en avant d'autres soucis, d'ordre sécuritaires. Dans tous les cas, l'objectif n'est pas de gêner la mobilité des parents mais de se prémunir contre certaines nuisances (réelles, fantasmées…), les détours ne sont qu'un effet secondaire.

Bien que la fermeture ne soit pas dirigée contre les parents d'élèves ou les simples usagers de la voie, elle suscite de nombreuses conséquences. La traverse permet un accès direct à l'école mais aussi à la ligne de bus 21 (carte 186) ainsi qu'aux commerces et au centre de rééducation de Valmante. Le problème dépasse donc largement la question de l'école. Le CIQ[775] milite pour la réouverture de la traverse (doc n°2). Mais ce sont les parents d'élèves, à travers notamment l'antenne locale de la FCPE qui se montrent les plus actifs. Le 2 Décembre 2016, un « pédibus » est ainsi organisé (voir planche 53), l'occasion de réaliser le chemin que les parents et les enfants sont désormais forcés d'entreprendre pour se rendre à l'école. La carte 186 donne une idée du détour

[772] 23 Août 2016 – sans ref. – courrier du président du CIQ de Morgiou à Lionel Royer-Perreaut (maire des 9ème et 10ème arrondissements)
[773] https://www.mesopinions.com/petition/enfants/fermeture-chemin-reliant-traverse-seigneurie-ecole/24180
[774] Claude - Marseille Le 15/11/2016 à 09:23:15
[775] Baumettes Beauvallon Vert Plan La seigneurie Grand Val Valmont

engendré par la fermeture, la trame étant particulièrement faible, la clôture d'une simple traverse provoque des effets décuplés. En partant de la traverse de la Seigneurie, le détour atteint près de 21 minutes. La couverture physique du parcours lors du « pédibus » nous a permis de mesurer sa longueur et parfois sa dangerosité.

Nous avons ainsi réalisé un montage « au fil de l'eau » du trajet. En partant de la traverse de la Seigneurie (cadrage 1 carte 167), il est nécessaire d'emprunter sur environ 150m le chemin de Morgiou (cadrage 2), très fréquenté en heure de pointe et où les trottoirs n'excèdent pas 50 cm. Voitures, bus, camions de chantier… frôlent les piétons qui ne bénéficient que d'un passage étroit, d'autant plus inadapté en cas d'accompagnement d'un enfant. Le chemin emprunte ensuite l'avenue Pierre Bouze (cadrage 3) sur plus de 300m, moins fréquentée par les voitures. Les piétons rejoignent ensuite la rue Henri Tomasi (cadrage 4) sur environ 300m. Comme le chemin de Morgiou, la voie est très utilisée et ses trottoirs tout aussi étroits. Le périple se termine à l'intérieur de la résidence Michelet de Lattre après une marche de 20-25 minutes au milieu d'un trafic dense. Très organisés, les parents d'élèves alimentent aussi une page Facebook[776] où ils publient régulièrement du contenu. Ils organisent aussi des actions ponctuelles ainsi que le montrent ces quelques captures

Figure 33 la communication des parents d'élèves de l'école Vaccaro pour le maintien du « chemin des écoliers »
Source : https://www.facebook.com/ParentsMazarguesVaccaro/ - extrait le 30 Juin 2017

Ces quelques captures témoignent bien de cette guerre des symboles, le but étant de « polariser » le conflit en jouant sur la sensibilité de chacun. « L'innocence » de l'enfance est ainsi opposée à « l'égoïsme » des adultes. Accrochés comme une provocation, les dessins sont arrachés dans la nuit, ce qu'exploitent dès le lendemain les antifermeture sur la page. Comme pour Coin Joli, une pétition

[776] https://www.facebook.com/ParentsMazarguesVaccaro/

est lancée en 2016 sur internet[777] réunissant à ce jour (Juin 2018) près de 412 signatures (doc n°3). Ce genre de témoignage sur internet est à prendre avec des pincettes, ils correspondent cependant aux échanges recueillis sur site lors du pédibus. La presse est aussi mobilisée lors des évènements et suit l'affaire comme un feuilleton[778]. Le « plan communication » des parents est simple, il consiste à user de tous les moyens pour maximiser l'impact médiatique de l'affaire afin d'interpeler les élus qui craignent une affaire « Coin Joli bis ». Sur la page Facebook du groupe, devant la photo de l'article du 23 Novembre 2016 du journal La Provence, on peut lire : « *Allez, on utilise le projecteur allumé grâce à l'article et on montre notre solidarité et notre mobilisation ! On se voit le 2/12* (Pédibus) *et on marche tous ensemble !!!!* »

Bien qu'ils n'utilisent pas des voies de communication aussi spectaculaires, les copropriétaires n'en semblent pas moins déterminés. Notons d'ailleurs que dans cette guerre des mots, les chiffres ont un poids important, comme l'atteste le « comptage informel » réalisé par un copropriétaire profermeture (doc n°1). Notons qu'il a été réalisé un matin où le passage n'était pas supposé être ouvert, en plein cœur du conflit, il semble donc logique que peu de personnes aient décidé de l'emprunter ce jour-là… La stratégie du copropriétaire est double. Il s'agit dans un premier temps de minimiser les chiffres avancés par les parents d'élèves, sous-entendant que le problème ne concerne qu'une poignée d'individus. Dans le même temps, la personne assume pleinement une position privatiste. Il récuse enfin le caractère « hostile » de la fermeture tout en assumant que la gêne occasionnée n'est qu'un « dégât collatéral ». En dépit des pressions effectuées par les parents d'élèves, des articles dans la presse, des courriers du maire de secteur… les copropriétaires ne dévient pas de leur position et restent déterminés, du moins dans un premier temps, à barrer la traverse.

La mobilisation prenant un tour très médiatique, le maire de secteur tente de trouver une solution pérenne. Un échange foncier avec Bouygues immobilier (à l'origine de la résidence nouvelle, carte 186) est un temps envisagé pour permettre la création d'un chemin piétonnier, cela oblige toutefois à revoir complètement le plan de masse de la résidence dont les travaux commencent dans le courant de l'année 2017. A la fin 2017 justement, un accord est finalement trouvé après de longues tractations avec le syndic de copropriété. Le passage est laissé ouvert entre 7h15 et 18h hors vacances scolaires « *en attendant le Boulevard Urbain sud* » (carte 186) (La Provence du 04/09/2017). Notons que l'accord répond à la problématique de l'accès à l'école mais pas à celle des commerces et lignes de bus, notamment le soir. En outre, si le Boulevard Urbain sud, apparaît comme une solution à terme, celui-ci n'est prévu qu'à un horizon relativement lointain (2022 dans la fourchette la plus « optimiste ») sachant du reste que l'équipement est attendu depuis les années 1970[779]. Bien qu'un accord ait été signé en mairie de secteur entre les différents partis (mairie du 9ème-10ème arr., président de la FCPE, syndic de la copropriété), notons que le dispositif n'est pas pérenne et n'a par exemple pas la valeur d'une servitude. Celui-ci est d'ailleurs défini comme « précaire et révocable »,

[777] « Non à la fermeture du chemin reliant la traversé de la seigneurie à l'école publique Mazargues-Vaccaro (Marseille 9ème) » https://www.mesopinions.com/petition/enfants/fermeture-chemin-reliant-traverse-seigneurie-ecole/24180
[778] La Provence : 23 Novembre 2016 – 10 Janvier 2017 – 6 Septembre 2017
Marsactu – 29 Juillet 2017 - https://marsactu.fr/petites-histoires-de-residences-fermees-le-chemin-de-lecole-vaccaro/
[779] La première mention du BUS apparaît même sur le plan Greber de 1933

c'est donc tout au plus une solution transitoire (La Provence, 04/09/2017). Les propriétaires ont en effet toute latitude pour ne pas respecter leur engagement et le « droit de passage » serait sans conteste bien difficile à défendre (cf. annexes I.2.3.3). L'importance du conflit semble avoir produit un *statu quo*, toute fermeture définitive pouvant être considérée comme un acte irrégulier, il est donc peu probable que les propriétaires reviennent sur l'accord à court terme.

L'affaire montre une certaine hiérarchisation des valeurs. Les aspects fonctionnels liés à l'accès aux transports publics, aux commerces… s'ils sont évoqués, ne sont finalement qu'un complément. Le « chemin des écoliers » en revanche, est porteur d'une forte symbolique qui transcende la simple question des déplacements. On touche ici à l'image héritée de la rue, à sa fonction de liaison et de construction de l'identité citadine. Il faut cependant dépasser les images d'Epinal pour considérer le problème sous l'angle des « intérêts antagonistes ». De leur côté, les propriétaires adoptent une position plus « privatiste », mettant l'accent sur leur droit (fondé) à clôturer une propriété privée. Pour eux, la mobilisation des images symboliques par les anti-fermeture fait partie d'une stratégie pour « parler » au politique et se ménager un moyen de pression supplémentaire. Le but des parents étant finalement aussi de faire valoir leur intérêt.

L'ampleur des détours générés par une simple fermeture ne manque pas d'interroger sur le rôle des pouvoirs publics. Si la mairie de secteur par sa capacité de négociation a ici joué le rôle de « pompier », le retard de Marseille dans la réalisation de ses grands équipements (le BUS en premier lieu) donne ici sa pleine mesure. La Ville a certes activé le transfert de la voie desservant l'école, ce qui n'a pas toujours été le cas ailleurs, mais elle ne s'est pas questionnée sur la nécessité d'intégrer le chemin privé et pourquoi pas même, finaliser la liaison routière (en faisant déboucher la voie roulante sur la traverse de la Seigneurie) dans un quartier au maillage très déficient. Les manquements successifs de la Ville (dans l'aménagement du BUS, la restructuration des traverses existantes et le complément de la liaison par Koenig) sont en grande partie à l'origine de cette situation. Les proportions prises par cette dernière posent question alors que la Métropole réfléchit à de nouveaux plans de déplacement censés favoriser la « ville durable ».

Conclusion du chapitre 8

« Habiter la ville fermée », le titre de ce chapitre sonne un peu comme une invitation à l'exploration, à la revue d'effets parfois insoupçonnés, à la prise en compte d'une diversité de publics ayant chacun leur perception, leur pratique de l'espace, leurs intérêts propres aussi. Cette question éminemment complexe, nous ne prétendons pas l'avoir épuisée, on peut toutefois en définir certains traits.

Habiter la ville fermée c'est déjà distinguer un dedans et un dehors. C'est se réserver un espace ou au contraire subir l'exclusion physique sachant que votre propre fermeture ne vous prémunit pas de celle des voisins. C'est donc constamment rentrer en concurrence avec les « autres », jouer du local contre le général. En s'assurant un confort d'usage (rue coupée du trafic, accès à un stationnement facilité…) ou pour répondre à des problématiques locales (insécurité perçue, vécue…) les assemblées de propriétaires produisent une somme de fermetures qui affecte la perméabilité générale de l'urbain.

Habiter c'est ensuite s'approprier, maîtriser, revendiquer. Les propriétaires « réels » des voies privées ont le sentiment de retrouver une qualité d'usage et un espace intermédiaire entre le domicile et la rue publique. Les riverains au contraire observent la disparition de tracés, d'espaces de vie dont la pratique récurrente avait fondé une forme d'intimité, d'appartenance au lieu. D'ailleurs, les conflits liés à la fermeture ont lieu car chaque partie défend une certaine propriété, morale, juridique… Habiter la ville fermée, c'est donc observer des positions inconciliables, une concurrence déséquilibrée entre l'usage de tous et la propriété de certains. Pour ceux qui la combattent, c'est plaider l'indéfendable, instrumentaliser une certaine vision « perméable » de la ville et de la rue contre un droit de propriété inamovible.

Finalement, habiter la ville fermée c'est surtout en subir les conséquences, notamment pour ceux dont le choix modal est limité (personnes âgées, handicapées, enfants…) ou précisément ceux qui ne tiennent pas à le limiter, pour sortir du paradigme du « tout-voiture » encore ultradominant à Marseille. Dans ce contexte, des actions simples du quotidien, y compris celles au cœur des politiques publiques (mobilités « douces » en direction des centralités, des équipements publics : écoles, transports en commun…), deviennent parfois des périples. Mais surtout, cette fracture consommée entre intérêt général et intérêt privé questionne le rôle de ceux qui « gèrent » la ville fermée. Plus que jamais les pouvoirs publics (à échelle locale comme nationale) doivent tenir compte des problématiques socio-spatiales induites par la dynamique de fermeture. Au-delà du constat scientifique que nous tirons, cette thèse est aussi un plaidoyer.

Conclusion partie IV

Loin de n'être qu'un effet surimposé ou un épiphénomène, la fermeture résidentielle a de nombreuses incidences, notamment sur les continuités élémentaires du réseau et l'environnement urbain. Assez logiquement, les conséquences les plus marquées s'observent là où la fermeture est la plus présente : les périphéries urbanisées au cours du 20ème siècle. Il est nécessaire de pondérer l'approche des impacts en fonction des niveaux de perméabilités mesurés des voies. Très majoritairement toutefois, le linéaire touché par la fermeture résidentielle est étanche aux modes piétons et surtout véhicules. Après ce constat d'ensemble, la mesure des impacts se fait en plusieurs temps. Le premier vise à identifier des voies dont la fonction relationnelle est par nature limitée, ce sont notamment les voies enclavées. Une majorité de voies fermées n'a qu'un rôle restreint dans la trame (enclavement structurel) mais une part non négligeable génère des impacts conséquents. Après avoir défini en partie des formes discontinues, nous abordons plus directement l'idée de continuité. L'approche par les îlots montre à quel point la fermeture « distend » la maille circulable. Ce phénomène est évidemment très néfaste pour les usages piétons, plus sensibles que les autres aux allongements de parcours.

L'approche par la centralité fait ressortir un profil en particulier : celui des voies secondaires, fréquemment ciblées par les politiques de promotion des modes doux. Une analyse d'échelle plus large montre les effets de la fermeture sur la structure de certains quartiers. Selon les scénarios ou les modes concernés, la fermeture « vulnérabilise » la trame viaire locale. Le réseau urbain marseillais est en effet plus ou moins maillé, plus ou moins arborescent. Les périphéries notamment sont marquées par des plans de voirie incomplets, ce qui les rend généralement « hostiles » aux piétons. Or cette situation est localement aggravée par la dynamique de fermeture résidentielle, dont l'extension maximum semble d'ailleurs loin d'avoir été atteinte (soit par durcissement des accès ouverts, par exemple aux piétons, soit par fermeture nouvelle de voies privées ouvertes).

L'impact sur les pratiques et les urbanités est conséquent. Les détours provoqués dans l'accès à certains équipements questionnent la pertinence de certaines politiques publiques, notamment celles liées à la définition de nouvelles lignes de transport en commun, à forte empreinte territoriale. Le détour est fonction de la situation géographique et des acteurs concernés. Il y a donc des « bénéficiaires » (généralement les propriétaires) de la fermeture et d'autres qui en subissent les conséquences (usagers, riverains…). La voie, la rue, apparaît comme un enjeu, soumis à une concurrence d'usages. Le problème a une dimension « politique » au sens large. Il force la Collectivité à prendre position, ce qu'elle ne fait d'ailleurs qu'en de rares cas. Il y a pourtant urgence car d'une part le phénomène tend à s'amplifier dans certains secteurs. D'autre part, la limite public privé n'ayant jamais été éclaircie (avec notamment des voies privées d'utilité publique, menant par exemple à des équipements…) on peut craindre des effets nouveaux et néfastes sur les urbanités et la qualité d'usage de la ville.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de ce travail, il s'agit de présenter nos principaux résultats mais aussi de questionner la place de Marseille vis-à-vis d'autres villes françaises tout en ouvrant certaines perspectives.

La diffusion de la fermeture résidentielle à Marseille

L'approche systématique par le relevé physique des ensembles fermés à l'échelle d'une ville constitue une innovation dans le champ d'étude du phénomène. En adoptant une définition relativement large des résidences fermées et en ne privilégiant pas d'emblée une forme particulière (produit fermé neuf etc.), il est possible de produire une analyse d'ensemble. La fermeture résidentielle apparaît à Marseille comme un phénomène massif, touchant l'ensemble des périphéries et tous les contextes sociospatiaux. Son explosion depuis environ vingt ans suppose l'affermissement d'une tendance, qui est un mélange de facteurs ultralocalisés et d'autres d'échelle plus large. On peut parler d'une dynamique de « retrait résidentiel » (DONZELOT, 2004, LOUDIER-MALGOUYRES, 2013), dont la fermeture est l'incarnation la plus aboutie et qui n'est d'ailleurs pas l'apanage de Marseille. Cette dynamique s'explique et se traduit de façons différentes en fonction du type de résidence fermée retenu. C'est d'ailleurs une des spécificités des études sur Marseille que de traiter dos à dos les produits livrés fermés des fermetures *a posteriori*.

Pour les premières il s'agit du résultat de logiques de promotion stéréotypées, posant la fermeture comme une aménité, allant souvent de pair avec des buts d'ordre politique (fermeture utilisée pour introduire de la mixité sociospatiale, attirer des classes moyennes…). Le croisement des données sur la fermeture avec celles des programmes livrés au cours des deux dernières décennies démontre l'installation de ce modèle. On ne saurait d'ailleurs dire dans quelle mesure les promoteurs suivent une demande sociétale ou s'ils ne la génèrent pas eux-mêmes en imposant le produit fermé comme une norme.

Les fermetures *a posteriori* répondent à d'autres logiques. Etant directement issues de la volonté des assemblées de propriétaires, elles supposent un ensemble de motivations. Si la sécurité est le plus souvent mise en avant, c'est davantage un désir de tranquillité qui ressort de l'observation de terrain. La « sécurité » recouvre en fait la volonté de maîtriser son environnement proche afin de gommer toute situation d'imprévu non désirée. Il semble d'ailleurs compliqué de résumer la tendance à la fermeture à un ensemble trop stéréotypé de facteurs. L'approche par les contextes territoriaux montre qu'il existe des cas de figure récurrents (périmètres de projet, zones de contact entre cités dégradées et résidences de niveau « moyen, marges exclusives, proximité des centralités…), mais le phénomène répond systématiquement à des problématiques locales. On rejoint là tout l'intérêt de « l'approche territoriale » qui nous conduit à mettre à l'épreuve certaines théories générales à la lumière de l'expérience de terrain et inversement.

On peut se demander si d'une part, Marseille est la ville française où la fermeture résidentielle est la plus présente et où elle génère le plus d'impacts. Il est pour l'heure difficile de répondre à cette question mais la connaissance de certains terrains laisse présager dans certaines villes (Nice et la

Riviera, Montpellier…) des situations similaires sans qu'il soit pour autant possible de le prouver. La méthode de relevé des résidences fermées appliquée à Marseille est entièrement exportable, ce qui permettrait d'obtenir des points de comparaison fixes.

Impacts de la fermeture et pistes pour la réflexion publique

L'apport principal de ce travail réside dans le lien que nous faisons entre fermeture résidentielle et voirie urbaine. Il ne s'agit pas ici de rappeler les impacts de la fermeture, résumés ci-avant en conclusion de partie IV mais de souligner le caractère novateur de la méthodologie de mesure que nous avons testée à Marseille. Celle-ci peut d'ailleurs être étendue aux autres types de coupures notamment, ainsi que le préconise Frédéric Héran (2009, 2011) et exportée sur d'autres terrains. Cette entrée quantifiée sur le réseau, si elle est inédite dans le champ d'étude sur les résidences fermées, reste encore à creuser. Il serait par exemple profitable d'exploiter le relevé des aménités présentes à l'intérieur des résidences fermées (espaces verts notamment) et comparer aux espaces publics existants. Dans certains quartiers, les seuls espaces de qualité sont précisément ceux réservés aux résidents des ensembles fermés. Le déficit d'espaces publics dont souffre Marseille, notamment en périphérie, n'en apparaît que plus clairement. Il est aussi possible de creuser la question de la dégradation de l'espace public ouvert provoqué par la fermeture résidentielle : les reports de trafic, la réduction des places de stationnement et l'envahissement des lieux ouverts… la liste est loin d'être exhaustive.

Mais au-delà de la méthode, de ses limites… la nature de nos résultats interpelle, ce qui nous pousse à formuler certaines préconisations. Cette dimension appliquée et « restituée » du travail faisait d'ailleurs partie de notre cahier des charges originel, ce qui a motivé de nombreux échanges avec les acteurs publics et leur concours tout au long de cette recherche. La fermeture ne produit pas indistinctement et systématiquement d'impacts sur les continuités, les pratiques de déplacements… mais ceux-ci restent fréquents et questionnent au passage le sens des politiques publiques. Comment assurer la viabilité commerciale de certaines lignes de transport si les barrières aux déplacements, notamment piétons se multiplient ? Le « report modal[780] », si difficile à mettre en œuvre, y compris quand l'espace est clairement réaménagé à cette fin, est-il envisageable lorsque tout est fait pour le dissuader ? La Collectivité et notamment la Métropole doivent selon nous opérer un virage marqué, au risque de voir s'imperméabiliser encore davantage l'espace urbain. Cet effort peut toutefois être ciblé et suivre une logique de difficulté croissante.

D'un point de vue procédural, les voies privées ouvertes à la circulation sont de loin les équipements les plus aisés à récupérer car éligibles à un transfert d'office. Une liste des voies les plus importantes (ciblées *via* un indice structurel de centralité, des critères de trafic, le retour de terrain des mairies de secteur…) peut être établie et le transfert au moins proposé aux propriétaires. Il y a selon nous urgence étant donné la rapidité et le dynamisme du phénomène de fermeture à Marseille. Un transfert est aussi envisageable pour les voies déjà fermées, mais celui-ci suivrait sauf exception, un chemin plus compliqué. Le choix de ces voies, autant que la procédure adaptée dépendent toutefois des buts poursuivis. Selon nous, les déplacements piétons méritent une attention

[780] Abandon de la voiture personnelle et report sur les modes actifs (marche, vélo) et/ou le transport en commun

particulière de par leur lien avec les politiques publiques de transport durable. Il s'agit déjà de prévenir la fermeture des voies qui leur sont accessibles (enjoindre par exemple à la pose de dispositifs type plots, chicanes… plutôt que des équipements étanches) et ensuite, de motiver une réouverture des voies fermées les plus importantes. Ici encore, la liste de ces voies peut procéder de critères basés sur l'accès à un équipement particulier, des enquêtes… Si l'expropriation semble difficilement envisageable, sauf dans le cas où un projet public d'envergure motiverait de « soigner » l'environnement local, d'autres dispositifs existent. Une servitude de passage, si elle ne peut être imposée unilatéralement, peut faire l'objet d'une négociation avec les propriétaires. Rappelons que des réseaux publics internes tout comme des services sont régulièrement dispensés dans ces espaces privés. Cet argument est d'ailleurs ponctuellement mobilisé par les services compétents (communauté urbaine, municipalité, mairie de secteur...) dans le cadre de négociations, selon nous trop rares. D'autres leviers, notamment financiers ou liés au cahier des charges originel de certains lotissements pourraient être activés sachant qu'en-dehors des situations de « crispation sécuritaire », les propriétaires peuvent envisager de laisser passer les piétons tout en conservant un espace préservé des voitures. Une telle opération aurait pour effet de « donner l'avantage au piéton » et paradoxalement, sortir des effets positifs d'une situation originellement nuisible au fonctionnement urbain. Cela suppose toutefois une démarche d'ensemble que seule une volonté politique peut impulser.

Fermeture résidentielle et statut des voies urbaines

La question des voies privées, est une donnée essentielle pour comprendre le phénomène de fermeture résidentielle. D'autres études en France ou ailleurs se sont d'ailleurs emparées de la question (VUAILLAT, 2010, 2012). Tant pour les programmes livrés fermés que pour ceux fermés *a posteriori*, la présence de voies privées est un point commun. La seule différence est que pour ces dernières la fermeture n'était généralement pas prévue dans le plan d'origine. La dynamique de fermeture se nourrit de l'importance du linéaire de voirie privée à Marseille. Dès lors se posent deux questions : Marseille fait-elle figure d'exception dans le paysage français et quels sont les facteurs qui expliquent l'importance de ces chiffres ?

Soulignons d'abord une première tendance d'échelle globale, qu'est la « franchisation » dans les villes contemporaines (MANGIN, 2004, 2006). Les espaces de droit privé, éventuellement ouverts au public se multiplient depuis plusieurs années et tendent même à se substituer aux espaces publics traditionnels. D'autres auteurs évoquent l'importance de la question des voies privées urbaines (JOINET, 2000) et l'impuissance du droit face à la dynamique de fermeture (LE LOUARN, 2003). Marseille n'est d'ailleurs pas la seule ville à disposer d'un important patrimoine hérité de voies privées. Toutefois, il semblerait que la ville se distingue par la proportion de ces voies ainsi que par la faiblesse de sa politique d'intégration. D'autres villes (Bordeaux, Paris…) ont par exemple mené une politique plus active sur la question sans pour autant qu'elle soit toujours systématique. Dès lors, on peut se demander quelles sont les causes qui expliquent une telle situation à Marseille, c'est l'objet de la seconde et de la troisième partie, abordant la fermeture par certaines de ses causes structurelles.

D'un point de vue général, Marseille est une ville qui depuis longtemps cumule les difficultés de gestion, la faute entre autres à une certaine faiblesse des rentrées fiscales, couplées à l'immensité du périmètre communal. Certaines causes plus « politiques » ont toutefois été identifiées, notamment par Marcel Roncayolo. Sans prétendre faire la suite de ses conclusions portant sur la ville du 19ème siècle, notre travail s'est nourri de ces apports et il a parfois été surprenant d'observer certaines logiques de laisser-faire, de gestion distanciée propre à la ville du 19ème siècle s'appliquer et même s'amplifier dans celle du 20ème ou du 21ème siècle.

Si la planification *a priori* n'a que peu été réfléchie la gestion *a posteriori* ne l'a pas été davantage. L'urbanisation transforme les périphéries dans l'entre-deux et surtout l'après-guerre. Ce développement se fait de façon massive, globalement sans plan, en se basant principalement sur l'initiative privée. Cette posture à distance se lit dans la relative faiblesse de la politique d'intégration des voies privées, notamment jusqu'au tournant des années 1950 (où des campagnes sont lancées avec programmation annuelle). En fait, bien que la ville encadre progressivement ces initiatives, elle s'implique peu dans l'équipement des périphéries, notamment sur le plan de la voirie urbaine (mis à part les grands projets dont certains ne sont d'ailleurs toujours pas achevés). Ce laisser-faire est à l'origine d'une grande partie de la voirie privée à Marseille.

En fait, plus que l'importance des statuts privés, nous avons voulu illustrer le flou considérable qui règne sur le statut de nombreuses voies à Marseille, surtout dans ses parties périphériques. Ces imprécisions s'expliquent par une culture de l'arrangement constant qui pendant des décennies a fondé les rapports entre les différents acteurs de la fabrique urbaine. Cette situation n'a pas pour unique explication les « ratés » de la gestion publique. Il s'agit au contraire d'un « système de connivences », d'un « compromis de coexistence » (DORIER-APPRILL & VAN DER AVENNE, 2001) entre acteurs de nature différente (services municipaux, propriétaires, aménageurs…). Ce système se fonde en partie sur une lecture élargie de l'espace public partagée tant par les propriétaires des voies que par la municipalité. Toute voie ouverte était éligible à une intervention d'entretien plus ou moins ponctuelle ou récurrente ce qui satisfaisait les premiers qui n'avaient pas à supporter ce coût et la seconde qui ne réalisait ces opérations que sur demande et généralement sans travaux importants de reprise. Les demandes d'intégrations de la part des propriétaires étaient fréquentes, mais jusqu'à la fin des années 1980, leur non-satisfaction n'ouvrait que très rarement sur des dynamiques d'appropriation. Cette logique répondait donc globalement aux besoins de chacun, ce qui explique sa stabilité tout au long du 20ème siècle. Si un certain flou a perduré sur le statut des voies, c'est qu'il n'a eu aucune conséquence ou presque, pendant des décennies.

L'époque de gestion municipale (… - 2000) constitue l'âge d'or, de ce « système. Pour autant, un fonctionnement basé sur l'arrangement constant ne signifie pas qu'il soit automatique. Il est quelques contre-exemples où le compromis a fait place à des oppositions, des conflits. Ensuite, cette culture de l'arrangement n'exclut pas des poussées voire des tendances à la normalisation, y compris du temps de la gestion municipale. Ce système ou plutôt cet « équilibre », prenait place dans une certaine forme d'urbanité, que l'anthropologie sociale définit comme un système particulier de relations sociales (HANNERZ, 1983) basé sur une certaine « stabilité dans le chaos », qui est toutes choses égales par ailleurs, un caractère commun de certaines grandes villes des suds

ou d'autres de la rive nord de la Méditerranée (Lisbonne : SALGUEIRO, 2001, Naples : VALLAT et *al*., 1998…). La multitude d'acteurs à l'œuvre dans la fabrique urbaine, leurs buts parfois contradictoires et surtout la faiblesse des régulations publiques donnent au développement de la ville et sa gestion *a posteriori*, toutes les apparences du désordre. Et pourtant, « bien ou mal, elle tourne » (LE GALES, 2003), et pourtant de telles logiques ont été et sont encore en partie au centre du processus d'urbanisation.

Bien sûr, il n'est pas question de nier l'importance de certaines évolutions à Marseille. De profonds changements s'opèrent au tournant des années 2000. L'Etat impose l'apparition de structures intercommunales dans le bassin marseillais, malgré la résistance farouche de nombreux élus locaux. Comme un symbole le périmètre de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (2000) exclut les principaux pôles périphériques (Aubagne et Aix-en-Provence[781]). Le « parachutage » de la Métropole par une mission interministérielle en 2016 s'inscrit dans la même logique, mais le local résiste. Le périmètre très élargi de 92 communes[782] est fractionné en six « conseils de territoires » qui reprennent le tracé… des anciennes intercommunalités. En dépit d'une résistance accrue et historique à certains processus de normalisation, ceux-ci sont bien réels. Le cadre législatif national et le droit de l'urbanisme ont par ailleurs considérablement changé depuis l'après-guerre, avec des effets progressifs à Marseille.

Du point de vue de la gestion des voies, l'avènement de la communauté urbaine MPM en 2000 marque à la fois une rupture et une continuité. Suivant des directives nationales qui appellent à une gestion plus claire et plus économe de l'espace public, toute intervention sur le domaine privé ouvert est désormais rejetée. Cette situation provoque une certaine incompréhension de la part des associations de propriétaires, ce qui les enjoint indirectement à fermer leurs voies privées. Cette rupture des arrangements locaux explique pour partie la diffusion de la fermeture résidentielle au tournant des années 2000. Les pouvoirs publics clarifient leur approche vis-à-vis du statut des voies (intégration sur critères ou reconnaissance de la vocation privative des voies, démarches systématiques par acte…) mais sans régler le problème de fond, qui est le statut confus de nombreuses voies (voies réputées publiques en fait privées, voies privées d'utilité publique…). Nous avons pu observer que très souvent, alors qu'un cas était démêlé, un ou plusieurs autres émergeaient dans le même temps. Les associations de propriétaires, avides de connaître le statut de certaines voies, souvent pour les fermer, jouent sur ce point un rôle très actif. Posture plus claire donc, mais sans les moyens correspondants, ce qui empêche d'apurer ce socle ancien si problématique.

Si les pouvoirs publics conservent une posture relativement attentiste vis-à-vis de la politique d'intégration des voies, le contexte social et les enjeux urbains ont profondément changé. La tendance à la fermeture résidentielle s'affirme désormais avec force, ce que traduit d'ailleurs le réveil de certaines associations de propriétaires, en sommeil relatif pendant parfois des décennies. Le caractère privé des voies fonde plus qu'avant la capacité à fermer l'ensemble. C'est un constat dont

[781] communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'étoile ; communauté d'agglomération du Pays d'Aix
[782] Au point d'ailleurs que le projet de fusion avec le département des Bouches-du-Rhône (13) est clairement soutenu par l'Elysée (http://www.lagazettedescommunes.com/579934/aix-marseille-provence-vers-une-fusion-entre-la-metropole-et-le-departement/)

doit se saisir la Collectivité pour adapter sa politique de voirie. Ce socle qui stagne tend même à s'accroître du fait de la reproduction de certaines logiques de production et de gestion de la ville. Bien que de nombreux investissements publics soient faits pour combler les retards structurels de Marseille (notamment sur le redémarrage du chantier de la L2 depuis la moitié des années 2010), l'urbanisation reste globalement à l'initiative du secteur privé. Ce système n'est en soi pas problématique sauf si le suivi et le cadrage public des opérations sont défaillants. Ainsi, même lorsque des voies sont prévues, planifiées par les pouvoirs publics (avec la pose d'un emplacement réservé, un projet d'ensemble…) il n'est pas rare d'observer comme 60 ans en arrière, la conservation d'un statut privé, mais avec désormais en bout de course, une fermeture quasi-automatique. Plusieurs causes peuvent être identifiées, notamment la fracture entre services d'entités différentes (service des autorisations d'urbanisme de la Ville et celui de la gestion de la voirie communautaire notamment) ou le manque de communication entre services communautaires chargés de la planification et ceux chargés de la gestion effective du domaine public.

Le problème de cette « Collectivité » est d'ailleurs sa multiplicité, avec une municipalité qui a tenté de conserver un maximum de compétences et une intercommunalité apparue sur le tard. Le partage des compétences intervenu en 2000 n'a pas permis de régler les problèmes hérités de la gestion municipale. Les problématiques liées au statut des voies n'ont fait que se reporter et même s'amplifier puisque ce qui était autrefois géré par une seule entité, doit désormais faire l'objet d'arbitrages. En fait, plus qu'à une disparition des arrangements, c'est à un changement d'échelle que nous assistons. Les négociations entre municipalité et associations de propriétaires ont fait place à des marchandages entre entités de rang supérieur (Ville et communauté urbaine notamment), destinés à huiler un système profondément grippé. Des pans entiers de la politique de voirie subissent les conséquences de ces divergences (gestion des cheminements piétonniers, gestion des voies non inscrites au procès-verbal de transfert originel…). Il semble dans ce cadre difficile de mener une politique cohérente alors même qu'un flou considérable règne sur le statut de nombreuses voies et que les contentieux entre entités publiques responsables persistent. Plus que jamais, la fracture semble consommée entre projet public d'échelle générale et application de terrain. C'est le constat que nous tirons de l'époque de gestion municipale puis communautaire mais la question reste ouverte pour la très récente Métropole (2016).

Pour une géographie de la régulation

La fragmentation était une hypothèse de travail, elle est désormais un constat. Les ensembles résidentiels fermés génèrent de nombreux impacts sur les pratiques, les perceptions et la « projection » de la ville. Un des intérêts de ce travail qui était aussi un point de notre cahier des charges, était de concrétiser une géographie de la fragmentation, que beaucoup d'études invoquent mais ne peuvent finalement assumer, faute de données suffisantes en entrée. D'autre part, il était nécessaire de dépasser la description pour rentrer dans des causalités plus complexes. La fermeture n'est pas seulement le résultat d'une tendance généralisée à la sécurisation, elle est surtout à Marseille la conséquence d'un mode de gestion de la ville. La gouvernance clientéliste puis néolibérale de l'urbain a favorisé la persistance d'une large trame privée, cette dernière a par la

suite rendu possible le développement de la fermeture résidentielle. On peut donc affirmer que la fermeture est une conséquence indirecte d'un certain mode de gouvernance. Mais dès lors que cette chaîne logique a été évoquée, un questionnement de certaines politiques urbaines devient nécessaire.

Sur ce point, la géographie a un rôle essentiel à jouer. Nous l'entendons plus en tant qu'approche que comme discipline car pour nous, une « véritable » entreprise géographique ne saurait être que pluridisciplinaire. L'analyse de l'espace et des pratiques est essentielle pour comprendre cet objet insaisissable qu'est l'urbain mais elle ne peut faire l'économie d'une perspective multiple : historique, juridique, politique, sociologique, économique… que nous ne prétendons d'ailleurs pas avoir assumée en totalité. La géographie se justifie en tant que domaine d'étude car elle n'est justement pas que géographique. Cette diversité n'est pas synonyme de dilution, elle a surtout constitué pour nous une force. L'approche par la géographie, l'espace se justifie car elle a cet avantage de « donner à voir », prouver par la forme, les logiques sociales, politiques, économiques… sous-jacentes.

Nous défendons, comme pourrait le faire un journaliste, un certain « droit à l'information et à la connaissance ». C'est précisément l'approche scientifique, la donnée concrète de terrain, analysée de façon standardisée et sur des temporalités longues, qui permettent de dépasser le stade des intuitions. Le manque de régulation, véritable dogme de la pensée libérale et désormais néolibérale a des effets concrets sur le plan, la forme de la ville et sur son devenir. Le système que nous avons dépeint révèle la charnière entre deux mondes. Celui de la somme des petits arrangements, de cet « ordre dans le chaos », produisant un espace urbain sans vision d'ensemble et celui de la ville cloisonnée, diffuse… dont la démesure favorise le recours généralisé aux partenariats public-privés. L'insouciance des gestionnaires passés, les arrangements à la petite semaine entre municipalité et propriétaires, ont fait place à d'autres arrangements entre entités de rangs supérieurs.

La difficulté à gérer la ville étendue rend pour certains nécessaire le recours aux aménageurs privés. Nous ne jugeons pas sur le principe ce fonctionnement, nous affirmons seulement que sans un système de régulation et de contrôle fort, seul un certain chaos, et l'illusion du contrôle en ressortiront. L'enjeu n'est pas que symbolique puisque ce système a des effets tangibles sur le développement de la ville. Il semble difficile d'assumer de plus fortes densités dans un espace où la desserte n'évolue pas (voies nouvellement créées qui restent privées) voire même régresse à cause de la fermeture. Si la « quantité sans la qualité » peut un temps s'assumer, la logique rencontrera forcément ses limites, ce qui a déjà commencé dans certains secteurs avec la difficulté à délivrer de nouveaux permis de construire[783] ou la résistance farouche et de plus en plus intense des riverains à toute entreprise de densification[784].

[783] Cas de la ZAC de Sainte-Marthe dans le 14ème arrondissement par exemple

[784] Multiples cas à Marseille, notamment la mobilisation autour du site de Légré-Mante à la Madrague de Montredon (8ème arr.). l'introduction de nouveaux logements génèrerait selon plusieurs collectifs un trafic en hausse dans un secteur déjà très engorgé.

Dans l'interstice laissé par le poids des pratiques passées, la fragmentation sociospatiale généralisée et les dynamiques centrifuges, le projet de ville durable tente d'exister, de réformer en profondeur une ville accumulant depuis des décennies de multiples difficultés. Mais si à échelle rapprochée, le projet urbain est systématiquement mis en échec par des velléités privatives ou par l'extension du domaine privé, y compris sur des espaces d'utilité publique … comment prétendre qu'il se réalise à échelle plus large ? Ce sera sans doute un des grands chantiers de la nouvelle Métropole, assembler les fragments de la ville d'hier pour fabriquer celle de demain…

Bibliographie

ACOSTA J. A., 2007, « Ciudad de muros, socializacion y typologia de las urbanizaciones cerradas en Tijuana » in *Frontera Norte*, Vol. 38, Num. 19, pp. 128-156.

AGIER M., 2015, *Anthropologie de la ville*, Paris, PUF, 248 p.

AUDREN G., DORIER E., ROUQUIER D., 2019, "Géographie de la fragmentation urbaine et territoires scolaires : effets des contextes locaux sur les pratiques scolaires à Marseille", in DANIC, I, FONTAR B., A. GRIMAULT-LEPRINCE, LE MENTEC, M., DAVID, D. (dir.) Les espaces de construction des inégalités éducatives, Presses Universitaires de Rennes, pp 67-83.

AUDREN G., GARNIAUX J., 2007, *Les Ensembles résidentiels fermés à Marseille, diffusion spatiale, typologie et dynamiques résidentielles*. Aix : université de Provence, mémoire de master 1 en géographie, 232 p.

AUDREN G., 2008, *Formes, diversité et complexité des logiques de fermeture résidentielle dans le 13ième arrondissement de Marseille*, mémoire de master 2, dir E.Dorier et V.Baby-Collin, Université de Provence, 165p. +tables

ALEXANDER C., 1968, « Une ville n'est pas un arbre » in *Architecture, Mouvement et Continuité*, Num. 4ème trim., pp. 3-11.

ALLAIN R., 2004, *Morphologie Urbaine*, Paris, Armand Colin, collection Collection U Géographie, 254 p.

ALTSHULER Y., PUZIS R., ELOVICI Y., BEKHOR S., PENTLAND A., 2011, «Augmented Betweenness Centrality for Mobility Prediction in Transportation Networks », International Workshop on Finding Patterns of Human Behaviors in NEtwork and MObility Data (NEMO), 9 Septembre 2011, Athènes, p. 12.

AMAR G., 1993, « Pour une écologie urbaine des transports » in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Num. 59-60, pp. 141-151.

AMF, OGE, 2012, *la voirie communale* (3e édition), Paris, 60 p.

APPERT M., CHAPELON L., 2001, «The urban traffic system vulnerability : definition and measures », XIIe colloque européen de Géographie théorique et quantitative, Saint-Valéry-en-Caux.

ASCHER F., 1995, *Métapolis: Ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345 p.

ASCHER F., APEL-MULLER M., 2007, *La rue est à nous... tous*, Paris, Au Diable Vauvert, 308 p.

AUDREN G., BABY-COLLIN V., DORIER E., 2016, « Quelles mixités dans une ville fragmentée ? Dynamiques locales de l'espace scolaire marseillais » in *Lien social et Politiques*, Num. 77, Dossier hors-série https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01417984/document

https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01417984/file/1037901ar.pdf, 2016-12-01, pp. p. 38-61.

AUDREN G. L., 2015. *Géographie de la fragmentation urbaine et territoires scolaires à Marseille* Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de BABY-COLLIN V., DORIER E., Aix-Marseille université: Marseille, 522 p.

BABY-COLLIN V., MOURLANE S., 2011, « Histoire et mémoire du grand Saint-Barthélemy à Marseille. Entre immigration, politique de la ville et engagement associatif » in *Diasporas, histoire et sociétés*, Num. 17, pp. 26-41.

BAVELAS A., 1948, « A mathematical model for group structures » in *Human organisation*, Vol. 7, Num. 3, pp. 16-30.

BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, Armand Collin, collection Collection U Géographie, 232 p.

BELL M. G. H., KANTURSKA U., SCHMÖCKER J.-D., FONZONE A., 2008, « Attacker–defender models and road network vulnerability » in *Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences*, Vol. 366, Num. 1872, Juin 2008, pp. 1893-1906.

BELMESSOUS H., 2002, « Voyage à travers la forteresse des riches » in *Le Monde diplomatique*, Num. Novembre 2002, p. 5.

BÉNAZÉRAF D., 2010, « Pékin tourne le dos à ses rues ? Les résidences d'habitations dans l'armature urbaine de la capitale chinoise » in *EchoGéo*, Num. 12, 30 novembre 2017, [en ligne], Url: http://echogeo.revues.org/11786.

BENIT C., DIDIER S., DORIER-APPRILL E., GERVAIS-LAMBONY P., 2007, « Fragmentations » in *Vies citadines*, DORIER-APPRILL E., GERVAIS-LAMBONY P., pp. 15-38.

BÉNIT-GBAFFOU C., 2001. *La fragmentation urbaine à Johannesburg : recomposition des pouvoirs locaux, mobilités de travail et dynamiques résidentielles dans la ville post-apartheid* sous la direction de GUILLON M., 512 p.

BÉNIT-GBAFFOU C., FABIYI S., OWUOR S., 2006, « Le territoire contre le réseau ? Fermetures de rues et nouvelles formes de gouvernance urbaine à Johannesburg, Nairobi et Ibadan » in *Flux*, Num. 66-67, pp. 19-38.

BERDICA K., 2002, « An introduction to road vulnerability: what has been done, is done and should be done » in *Transport Policy*, Vol. 9, Num. 2, pp. 117-127.

BERRIGAN D., PICKLE L., DILL J., 2010, « Associations between street connectivity and active transportation » in *International Journal of Health Geographics*, Vol. 9, Num. 1, 2010/04/23, pp. 1-18.

BERRY-CHIKHAOUI I., 2007, « Les citadins face aux enjeux d'internationalisation de la ville. Casablanca et Marseille : où est le nord, où est le sud ? » in *Autrepart*, Num. 41, pp. 149 - 163.

BERRY-CHIKHAOUI I., DORIER E., HAOUES-JOUVE, DARIO J., 2014, « La qualité environnementale en milieu urbain : introduction du numéro » in *Méditerranée*, Num. 123, pp. 3-11.

BERTONCELLO B., DUBOIS J., 2010, *Marseille, Euroméditerranée: accélérateur de métropole*, Paris, Parenthèses, 269 p.

BEZANÇON X., 2004, *2000 ans d'histoire du partenariat public-privé pour la réalisation des équipements et services collectifs*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 284 p.

BEZANÇON X., 2005, « Histoire du droit concessionnaire en France » in *Entreprises et histoire*, Vol. 38, Num. 1, p. 54.

BILLARD G., 2012, « Entre fermeture et perméabilité, analyse des contrôles d'accès des résidences sécurisées en France» in *Articulo*, Num. 8, 30 Juin 2016, [en ligne], Url: http://articulo.revues.org/1967.

BILLARD G., CHEVALIER J., MADORÉ F., VUAILLAT F., 2011, *Quartiers sécurisés. Un nouveau défi pour la ville ?*, Les Carnets de l'info, collection Modes de ville, 205 p.

BILLARD G., MADORÉ F., 2009, « Les Hauts de Vaugrenier : un exemple atypique de la fermeture résidentielle en France» in *Mappemonde*, [en ligne], Url: https://mappemonde-archive.mgm.fr/num21/lieux/lieux09101.html.

BILLARD G., MADORÉ F., 2012, « Les enclaves résidentielles fermées et sécurisées contre la ville ? » in *Hermès, La Revue*, Vol. 2/2012, Num. 63, pp. 75-81.

BILLARD G., MADORÉ F., 2012, « Les enclaves résidentielles fermées et sécurisées contre la ville ? » in *Hermès, La Revue*, Vol. 2/2012, Num. 63, pp. 75-81.

BLAKELY E. J., SNYDER M. G., 1997, *Fortress America: Gated Communities in the United States*, Brookings Institution Press, 209 p.

BLUNDO G., OLIVIER DE SARDAN J.-P., 2001, « Sémiologie populaire de la corruption » in *Politique africaine*, Vol. 83, Num. 3, pp. 98-114.

BODIN F., 2007, « Architecture, urbanisme et handicaps » in *Géographie de la santé*, FLEURET S., THOUEZ J.-P., Paris: Anthropos, pp. 195-212.

BONO F., GUTIÉRREZ E., 2011, « A network-based analysis of the impact of structural damage on urban accessibility following a disaster: the case of the seismically damaged Port Au Prince and Carrefour urban road networks » in *Journal of Transport Geography*, Vol. 19, Num. 6, pp. 1443-1455.

BORRUEY R., CHANCEL J.-M., 1993, « La maison des villes et la maison des champs... la bastide marseillaise » in *Méditerranée*, pp. 81-84.

BORSDORF A., 2003, « Hacia la ciudad fragmentada: tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana » in *Scripta Nova: Revista de Geografía y Ciencias Sociales* Vol. 7, Num. 146.

BRAS M. A., 2004, « De forts contrastes de revenus entre les quartiers de Marseille » in *sud INSEE*, Num. 76, p. 6.

BRENNER N., 2004, *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, OUP Oxford, 351 p.

BRENNER N., THEODORE N., 2002, *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Wiley, 312 p.

BRÈS A., 2006, « De la voirie à la rue : riverraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines » in *Flux*, Vol. 66-67, Num. 4-2007/1, pp. 87-95.

BROCA S., 2016, « Les communs contre la propriété ? Enjeux d'une opposition trompeuse » in *SociologieS*, Num. Des communs au commun : un nouvel horizon sociologique ?, [en ligne], Url: http://sociologies.revues.org/5662.

BRUNET R., 1967, *Les phénomènes de discontinuité en Géographie*, Paris, CNRS, 117 p.

BRUNET R., FRANÇOIS J.-C., GRASLAND C., 1997, « La discontinuité en géographie: origines et problèmes de recherche » in *Espace Geographique*, Vol. 26, Num. 4, 1997, pp. 297-308.

BURGESS E., PARK R. E., MCKENZIE R. D., JANOWITZ M., 1925, *The City*, University of Chicago Press, 239 p.

CALDEIRA T. P., 2001, *City of Walls: Crime, segregation, and citizenship in São Paulo*, University of California Press, 487 p.

CALLEN D., LE GOIX R., 2007, « Fermetures et « entre soi » dans les enclaves résidentielles » in *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, SAINT-JULIEN T., LE GOIX R., Paris: Belin, pp. 211-233.

CAPRON G., 1996. *La ville privee : les shopping centers a buenos aires* sous la direction de GAIGNARD R.

CAPRON G., 2004, « Les ensembles résidentiels sécurisés dans les Amériques: une lecture critique de la littérature » in *L'espace géographique*, Vol. 33, Num. 2004/2, pp. 97-113.

CAPRON G., 2006, *Quand la ville se ferme. Quartiers résidentiels fermés*, Bréal, 288 p.

CAPRON G., 2007, « Flâner » in *Vies citadines*, DORIER E., GERVAIS-LAMBONY P., Paris: Belin.

CAPRON G., 2010, « La notion de confort dans les lotissements de classes moyennes et supérieures », 2010, p. 256.

CAPRON G., 2012, « Sentiment d'insécurité et inconfort chez les classes moyennes et supérieures des banlieues résidentielles au sud et au nord » in *Espaces et sociétés*, Vol. 2/2012, Num. 150, pp. 129-147.

CERTU, 2003, *Modélisation des déplacements urbains de voyageurs, guide des pratiques*, 244 p.

CERTU (CETE Nord-Picardie), 2006, *Les SIG et l'accessibilité au service des Plans de déplacements d'Etablissements*, fiche n°7

CERTU, 2009, *Calcul a posteriori des distances dans les enquêtes ménages déplacements*, 45 p.

CERVERO R., DUNCAN M., 2003, « Walking, Bicycling, and Urban Landscapes: Evidence From the San Francisco Bay Area » in *American Journal of Public Health*, Vol. 93, Num. 9, 2003/09/01, pp. 1478-1483.

CHANG S. E., NOJIMA N., 2001, « Measuring post-disaster transportation system performance: the 1995 Kobe earthquake in comparative perspective » in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 35, Num. 6, pp. 475-494.

CHARMES E., 2005, *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, Paris, L'Harmattan, collection Villes et Entreprises, 219 p.

CHARMES E., 2006, « Communautés privées ou communes exclusives? » in *Etudes foncières*, Num. 124, Novembre-Décembre 2006, pp. 20-23.

CHARMES E., 2006, *La rue, village ou décor ?: Parcours dans deux rues de Belleville*, Créaphis, 157 p.

CHARMES E., 2007, « La résidentialisation et le retour à la rue » in *Revue Urbanisme*, Num. 353, Mars-Avril 2007, pp. 64-65.

CHARMES E., 2007, « La rue et ses publics » in *La rue est à nous...tous*, ASCHER F., Paris: Au diable Vauvert, pp. 60-99.

CHARMES E., 2007, « Les périurbains sont-ils anti-urbains ? » in *Les annales de la recherche urbaine*, Num. 102, pp. 7-18.

CHARMES E., 2009, « Pour une approche critique de la mixité sociale : Redistribuer les populations ou les ressources ? » in *La vie des idées*, [en ligne], Url: http://www.laviedesidees.fr/IMG/pdf/20090310_mixitefinale.pdf.

CHARMES E., 2010, « La densification en débat » in *Études Foncières*, Num. 145, pp. 20-23.

CHARMES E., 2011, *La ville émiettée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, Presses universitaires de France, 288 p.

CHESNEAU I., RONCAYOLO M., 2011, *Abécédaire de Marcel Roncayolo. Entretiens*, Paris, Infolio, 608 p.

COLEMAN A., 1985, « Reducing estate crime figures with design improvement schemes » in *Municipal Journal*, Vol. 93, Num. 25, pp. 1044-1046.

COURTAT T., 2012. *Walk on City Maps - Mathematical and Physical phenomenology of the City, a Geometrical approach* sous la direction de STÉPHANE D., Université Paris-Diderot - Paris VII.

CURA R., 2016. *Inverse procedural Street Modelling : from interactive to automatic reconstruction* Thèse de doctorat en Sciences et technologies de l'information géographique sous la direction de PAPARODITIS N., Université Paris-est: Paris, 330 p.

CURA R., PERRET J., PAPARODITIS N., 2018, « Interactive in-base street model edit: how common GIS software and a database can serve as a custom Graphical User Interface » in *ArXiv* [en ligne], 12 p. Url: https://arxiv.org/abs/1801.05800.

CURA R., PERRET J., PAPARODITIS N., 2018, « A state of the art of urban reconstruction: street, street network, vegetation, urban feature » in *ArXiv*, [en ligne], Url: https://arxiv.org/abs/1803.04332.

CURRIEN N., 1992, *Economie et management des entreprises de réseau*, Paris, Economica, 218 p.

D'ERCOLE R., 1998, « Approches de la vulnérabilité et perspectives pour une meilleure logique de réduction des risques» in *Pangea*, Num. 29-30, pp. 20-28.

DARIO J., 2011. *Mécanisme, dynamiques et impact de la fermeture résidentielle à Marseille, Diagnostic et prospectives sur les perméabilités et les potentiels de fermeture dans les zones urbaines des 8ème et 9ème arrondissements* Mémoire de Master 2 en Géographie sous la direction de DORIER E., HANNIN F., Université de Provence: Aix-en-Provence, 264 p.

DAVIS M., 1990, *City of Quartz, excavating the future in Los Angeles*, Londres, Verso, 467 p.

DAVIS M., 1998, *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*, New York, Metropolitan Books, 484 p.

DE SABLET M., 1991, *Des espaces urbains agréables á vivre: places, rues, squares et jardins*, Paris, Le Moniteur, 255 p.

DEAR M., FLUSTY S., 1998, « Postmodern Urbanism » in *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 88, Num. 1, pp. 50-72.

DEBOULET A., ROULLEAU-BERGER L., BERRY-CHIKHAOUI I., 2007, « Introduction. Internationalisation, dynamiques économiques et urbaines et positions des citadins » in *Villes internationales*, Paris: La Découverte, pp. 7-28.

DEBRIE J., 2005, «L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux », 16ème Festival International de Géographie, 29 Septembre-2 Octobre 2005, Saint-Diè-des-Vosges.

DECKMYN C., 2016, « L'espace public devient inhabitable» - entretien avec Chantal Deckmyn » in *Libération*, Num. 17 Janvier 2016.

DEGOUYS E., 2018. *Morphologie dynamique des rues et articulation avec leur perception, leur usage et leur représentation par les habitants et les aménageurs* Thèse de doctorat en Aménagement sous la direction de BONNIN P., DOUADY S., Paris 8.

DELBAERE D., 2010, *La fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*, Paris, Ellipses, 186 p.

DELL'UMBRIA A., 2006, *Histoire universelle de Marseille De l'an mil à l'an deux mille*, Paris, Agone, 756 p.

DELL'UMBRIA A., 2008, « Le paysage contemporain de la ville de Marseille » in *Agone*, Num. 38-39, pp. 27-47.

DEMORAES F., 2009, « De l'intérêt d'une étude sur la vulnérabilité des réseaux routiers et de transport pour la compréhension des vulnérabilités territoriales – Le cas du District Métropolitain de Quito (Équateur) » in *Cybergeo*, Num. 446, 30 juillet 2014, [en ligne], 18 p. Url: http://cybergeo.revues.org.lama.univ-amu.fr/22101.

DESSOUROUX C., 2003, « La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes » in *Belgeo*, Num. 1, pp. 21-46.

DILL J., 2005, « Measuring Network Connectivity for Bicycling and Walking », [en ligne], 20 p. Url: http://reconnectingamerica.org/assets/Uploads/TRB2004-001550.pdf.

DOLO A., BALASC S., 2011. *La diffusion des ensembles résidentiels fermés dans un contexte de rénovation urbaine, 15e*

arrondissement à Marseille Mémoire de Master 1 en Géographie sous la direction de DORIER E., Université de Provence: Marseille.

DOLO A, 2012, Cadre de vie et qualité environnementale dans une ville fragmentée, Marseille. Etude des perceptions et pratiques environnementales dans huit ensembles résidentiels fermés, Mémoire de master 1, Université d'Aix Marseille, sous la dir. D'E.Dorier, 224 p. [stage au GIP Politique de la ville- St Antoine, Marseille]

DONZEL A., 1982, *Politique urbaine et société locale*. Aix-en-Provence : université de Provence, thèse de 3e cycle en sociologie, 306 p.

DONZEL A., 1998, *Marseille: l'expérience de la cité*, Paris, Anthropos, 196 p.

DONZEL A., 2014, *Le nouvel esprit de Marseille*, Paris, L'Harmattan, 176 p.

DONZELOT J., 2004, « La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification » in *Esprit*, Vol. 303, Num. 3-4, pp. 14-39.

DORIER E., BERRY-CHIKHAOUI I., BRIDIER S., 2012, « Fermeture résidentielle et politiques urbaines, le cas marseillais » in *Articulo*, Num. 8, [en ligne], 14 p. Url: http://journals.openedition.org/articulo/1973.

DORIER E., BERRY-CHIKHAOUI I., BRIDIER S., BABY-COLLIN V., AUDREN G., GARNIAUX J., 2010, *La diffusion des ensembles résidentiels fermés à Marseille. Les urbanités d'une ville fragmentée*, Paris, PUCA, 213 p.

DORIER E., BRIDIER S., DARIO J., ROUQUIER D., 2017, «Marseille ville fragmentée, un corpus de données et d'enquêtes en partenariat avec les collectivités », colloque QuantiSES, PROGEDO, 4-5 Septembre 2017, Paris.

DORIER E., DARIO J., 2016, « Les résidences fermées en France, des marges choisies et construites » in *La France des marges*, GRÉSILLON E. ALEXANDRE B., SAJALOLI B., Paris: Armand Colin, pp. 213-224.

DORIER E., DARIO J., 2018, « Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme ? » in *L'Espace géographique*, Vol. 47, Num. 4, pp. 323-345.

DORIER E., DARIO J., ROUQUIER D., 2014, *Bilan scientifique de l'étude « Ensembles sécurisés et ville passante »*, Marseille, Aix-Marseille Université, 91 p.

DORIER E., VAN DER AVENE C., 2001, « La connivence citadine et ses exclus » in *Les annales de la recherche urbaine*, Num. 90, pp. 117-125.

DORIER-APPRILL E., AUDREN G., GARNIAUX J., OZ R., STOUPY A., 2008, « Ensembles résidentiels fermés et recompositions urbaines à Marseille » in *Pouvoirs Locaux*, Num. 78, pp. 92-98.

DORIER-APPRILL E., GERVAIS-LAMBONY P., 2007, *Vies citadines*, Belin, 267 p.

DORIER-APPRILL E., JAGLIN S., 2002, « Introduction. Gestions urbaines en mutation : du modèle aux arrangements locaux» in *Autrepart*, Num. 21, pp. 5-15.

DORMOIS R., 2015, *Les politiques urbaines : Histoire et enjeux contemporains*, Rennes, PUR, 309 p.

DOUAY N., 2013, « Aix–Marseille–Provence : accouchement d'une métropole dans la douleur » in *Métropolitiques*, [en ligne], Url: http://www.metropolitiques.eu/Aix-Marseille-Provence.html.

DUBRESSON A., JAGLIN S., 2011, « Chapitre 3. Le cap ou l'épuisement d'une transition négociée » in *Métropoles XXL en pays émergents*, Paris: Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), pp. 215-299.

DUPUY G., 2011, « Fracture et dépendance: l'enfer des réseaux? » in *Flux*, Vol. 83, Num. 1, pp. 6-23.

EL KADI G., 1987, *L'urbanisation spontanée au Caire*, Centre d'Etudes et de Recherches URBAMA, 376 p.

EMELIANOFF C., 2007, « La ville durable: l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe » in *L'Information Géographique*, Vol. 71, Num. 2007/3, pp. 48-65.

ENRIQUEZ ACOSTA J.Á. (2007). « Ciudad de muros: Socialización y typología de las urbanizaciones cerradas en Tijuana». *Frontera norte*, vol. 19, no 38, p. 127-156.

ERATH A., BIRDSALL J., AXHAUSEN K., HAJDIN R., 2009, « Vulnerability Assessment Methodology for Swiss Road Network» in *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, Vol. 2137, Num. -1, pp. 118-126.

EWING R., CERVERO R., 2010, « Travel and the Built Environment » in *Journal of the American Planning Association*, Vol. 76, Num. 3, 2010/06/21, pp. 265-294.

FARAH J., 2011. *Gouvernance municipale et différenciations sociospatiales dans les banlieues de Beyrouth; l'exemple de Sahel AlMatn AlJanoubi et des municipalités de Ghobeiri, Chiyah et Furn AlChebbak* Doctorat en Art de bâtir et urbanisme sous la direction de TELLER J., Université de Liège: Liège, 561 p.

FARAH J., TELLER J., 2015, « De la territorialisation des controverses : métropolisation, déterritorialisation et (re)territorialisation à Beyrouth » in *Métropoles*, [en ligne], Url: http://journals.openedition.org/metropoles/5098.

FAUVEAUD G., 2013. *The urban space production in Southeast Asia. The socio-spatial strategies of real estate actors in Phnom Penh, Cambodia* sous la direction de THIERRY S., Université Panthéon-Sorbonne - Paris I.

FAVRE P., 2003, « Qui gouverne quand personne ne gouverne ? » in *Être gouverné. Études en l'honneur de Jean Leca*, FAVRE P. HAYWARD J., SCHEMEIL Y., Paris: Presses de Sciences Po, pp. 257-271.

FÉRÉ C., 2013, « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines » in *Flux*, Vol. 91, Num. 1, pp. 9-20.

FERREIRA V., VISSER G., 2015, « A spatial analysis of gating in Bloemfontein, South Africa » in *Bulletin of geography. Socio-economic series*, Num. 28, pp. 37-51.

FLEURY A., 2007. *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul* Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de SAINT-JULIEN T., Université de Paris 1, 675 p.

FLEURY A., 2010, « Public/privé : la (re)distribution des rôles dans la production des espaces publics à Paris et à Berlin » in *Métropoles*, Num. 8, 02 juin 2016, [en ligne], 21 p. Url: http://metropoles.revues.org/4346.

FOLTÊTE J.-C., 2007, « Quel rôle du réseau de voirie urbaine sur la distribution des flux piétonniers ? » in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, Num. 52, pp. 27-44.

FORM W. H., 1954, « he place of social structure in the de-termination of land use: some implications for a theoryof urban ecology » in *Social Forces*, Vol. 32, Num. 4, pp. 317–323.

FOURCAUT A., 1993, « Du lotissement au quartier. Le cas de la banlieue parisienne dans l'entre-deux-guerres » in *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Italie et Méditerranée*, pp. 441-457.

FOURCAUT A., 2007, « Les vertus de la rue » in *Revue Urbanisme*, Num. 353, Mars-Avril 2007, pp. 66-67.

FRANÇOIS J.-C., 1998, « Discontinuités territoriales et mise en évidence de systèmes spatiaux dans l'espace des collèges de l'agglomération parisienne » in *L'Espace géographique*, Vol. 27, Num. 1, pp. 63-75.

FRANK L. D., SCHMID T. L., SALLIS J. F., CHAPMAN J., SAELENS B. E., 2005, « Linking objectively measured physical activity with objectively measured urban form: Findings from SMARTRAQ » in *American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 28, Num. 2, Supplement 2, pp. 117-125.

FREEMAN L., 1977, « A Set of Measures of Centrality Based on Betweenness » in *Sociometry*, Vol. 40, Num. 1, pp. 35-41.

GALINIÉ H., 2000, *Ville, espace urbain et archéologie*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 136 p.

GARNIAUX J 2009, *Les ensembles résidentiels fermés à Marseille : distribution spatiale, gradient d'étanchéité,* 83p, annexes. (master2). [Participation au programme PUCA « enclaves résidentielles à Marseille»

GAUDIN J. P., 2007, *Gouverner par contrat*, Paris, Presses de Sciences Po, 275 p.

GAY J.-C., 2004, *Les Discontinuités spatiales* (2e édition), Paris, Economica, 112 p.

GENESTIER P., 2010, « La mixité : mot d'ordre, vœu pieux ou simple argument ? » in *Espaces et sociétés*, Vol. 1/2010, Num. 140-141, pp. 21-35.

GENIAUX G., NAPOLÉONE C., 2005, « Rente foncière et anticipations dans le périurbain » in *Économie & prévision*, pp. 77-95.

GENRE-GRANDPIERRE C., 2001, «Laisser leur chance aux modes non motorisés par l'aménagement des réseaux routiers»,

Ve rencontres de Théo Quant, Besançon.

GENRE-GRANDPIERRE C., FOLTÊTE J.-C., 2003, « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied » in *Cybergeo : European Journal of Geography*, Dossier hors-série 3ème colloque du Groupe de Travail Mobilités spatiales et fluidité sociale (GT23) : Offre urbaine et expériences de la mobilité, Strasbourg, France 20-21 et 22 mars 2003, 9 juillet 2014, [en ligne],

GHORRA-GOBIN C., 2005, « De la ville à l'urban sprawl, la question métropolitaine au Etats-Unis » in *Cercles*, Num. 13, pp. 123-136.

GHORRA-GOBIN C., 2012, « L'espace public : entre privatisation et patrimonialisation » in *Revue Esprit*, Num. 2012/11, pp. 88-98.

GIBBAL J.-M., LE BRIS E., ALAIN M., OSMONT A., SALEM G., 1981, « Situations urbaines et pratiques sociales en Afrique » in *Cahiers d'études africaines*, Num. 81-83 Villes africaines au microscope pp. 7-10.

GLASZE G., MADORÉ F., 2003, « L'essor des ensembles résidentiels clos en France: un phénomène en expansion et aux ressorts multiples » in *Geographica helvetica*, Vol. 2003/4, Num. 58, pp. 325-339.

GLASZE G., WEBSTER C., FRANTZ K., 2001, « The global spread of gated communities » in *Environment and Planning*, Num. 3, pp. 315-412.

GLAUDA C. 2013, *Qualité environnementale et fragmentation urbaine à Marseille. Exemple de la ZAC des Hauts de Sainte Marthe*, Mémoire de master 1 Université d'Aix Marseille, sous la dir. D'E. Dorier, 152p. annexes.

GLEYZE J.-F., 2001, *Réseaux, territoires et accessibilité*, 136 p.

GLEYZE J.-F., 2002, *Le risque*, Paris, 256 p.

GLEYZE J.-F., 2003, «Fonctionnalité et vulnérabilité du réseau de métro parisien », 6ème rencontre ThéoQuant, Besançon, p. 14.

GLEYZE J.-F., 2005. *La vulnérabilité structurelle des réseaux de transport dans un contexte de risques* thèse de doctorat en Géographie sous la direction de GRASLAND C., Paris 7: Paris, 848 p.

GLEYZE J.-F., 2007, « Effets spatiaux et effets réseau dans l'évaluation d'indicateurs sur les nœuds d'un réseau d'infrastructure » in *Cybergeo : European Journal of Geography*, Num. 370, [en ligne], 25 p.

GLEYZE J.-F., REGHEZZA M., 2007, « La vulnérabilité structurelle comme outil de compréhension des mécanismes d'endommagement » in *Géocarrefour*, Vol. 82, Num. 1-2, 25 Avril 2016, [en ligne], Url: http://geocarrefour.revues.org/1411.

GOMEZ MATURANO R., ALVARADO ROSAS C., 2016, « Fragmentación física-material y las urbanizaciones cerradas en la Zona Metropolitana de Querétaro-México » in *Prospectiva. Revista de Trabajo Social e intervención socia*, Num. Avril 2016, pp. 57-76.

GOSSET A., 2006. *L'enclavement résidentiel en Ile-de-France* rapport de stage en sous la direction de LOUDIER-MALGOUYRES C., IAURIF: Paris, 83 p.

GRAMMENOS F., PIDGEON C., 2004, « Fused Grid Planning in a Canadian City, A new approach for suburban master-planned communities. », [en ligne], 16 p.

GRANELLE J.-J., 1970, *Espace urbain et prix du sol*, Paris, Sirey, 296 p.

GRANT J., 2005, « Planning the (dis) connected city: Why gated projects get approved » in *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 49, pp. 363-376.

GUERRIEN M., 2004. *Urban transition and fragmentation of spaces in Mexico's valley* Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de MUSSET A., EHESS: Paris, 388 p.

GÜNEŞ-AYATA L., RONIGER S., RONIGER L., GÜNEŞ-AYATA A., 1994, *Democracy, Clientelism, and Civil Society*, L. Rienner Publishers, 223 p.

HABERMAS J., DE LAUNAY M. B., 1962, *L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Payot, 322 p.

HAGGET P., CHORLAY R., 1969, *Network Analysis in geography*, Edward Arnold, 360 p.

HAMAINA R., LEDUC T., MOREAU G., 2012, « Caractérisation des tissus urbains à partir de l'analyse structurelle des réseaux viaires » in *Cybergeo : European Journal of Geography*, Num. 581, 07 octobre 2014, [en ligne], 12 p. Url: http://cybergeo.revues.org.lama.univ-amu.fr/25009.

HAMMOUDI T., 2016, « De l'urbs oppidum à la datapolis » in *Sciences du Design*, Vol. 3, Num. 1, pp. 42-49.

HANNERZ U., 1983, *Explorer la ville*, Editions de Minuit, 432 p.

HANROT S., 2010, *L'architecture de la mobilité*, Marseille, ENSA-Marseille, 263 p.

HARDIN G., 1968, « The Tragedy of the Commons » in *Science*, Vol. 162, Num. 3859, pp. 1243-1248.

HARVEY D., 2008, « Le droit à la ville », Revue internationale des livres et des idées, n°8 janvier-février 2009

HAWKINS C., 2007, « Assessing the Fused Grid residential street design: Travel and walking levels associated with disparate pedestrian and motor vehicle connectivity », [en ligne], 15 p. Url: http://www.fusedgrid.ca/docs/Walk21Paper-ChrisHawkins.pdf.

HAWKINS C., FRANK L., 2008, *Fused Grid Assessment: Travel and Environmental Impacts of Contrasting Pedestrian and Vehicular Connectivity, Final Report* SCHL, 88 p.

HÉRAN F., 2009, « Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours » in *Flux*, Vol. 2009/2-3, Num. 76/77, [en ligne], 110-121 p.

HÉRAN F., 2011, *La ville morcelée Effets de coupures en milieu urbain*, Economica, collection Méthodes et approches, 224 p.

HÉRAN F., 2015, « La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme ? » in *métro-politiques*, 30/09/2016, [en ligne], 4 p. Url: http://www.metropolitiques.eu/La-ville-durable-nouveau-modele.html.

HÉRAT A., 2010, « Chapitre 5. L'aménagement des plages du Prado à Marseille : la construction d'un bien commun » in *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable*, DEBOUDT P., Paris: Presses universitaires du Septentrion.

HERRMANN L., 2018, « Le lotissement en France : histoire réglementaire de la construction d'un outil de production de la ville » in *Géoconfluences*, Num. Les espaces ruraux et périurbains en France : populations, activités, mobilités, [en ligne], Url: http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/histoire-reglementaire-du-lotissement.

HIDALGO R., BORSDORF A., SANCHEZ R., 2006, « Hacia la ciudad fragmentada : los barrios cerrados y el nuevo modelo de la estructura urbana de las areas metroplitanas de Santiago et Valparaiso (Chile) » in *Geodemos*, Num. 9-10, pp. 83-116.

HILLIER B., 2009, «Spatial Sustainability in Cities Organic Patterns and Sustainable Forms », 7th International Space Syntax Symposium.

HILLIER B., HANSON J., 1984, *The Social Logic of Space*, Bell & Bain, 281 p.

HILLIER B., VAUGHAN L., 2007, « The city as one thing » in *Progress in Planning*, Vol. 67, Num. 3, pp. 205-230.

HOAREAU A., 2009. *Les mobilités dans les ensembles résidentiels fermés à Marseille* mémoire de Master 2 en Géographie sous la direction de DORIER E., BABY-COLLIN V., Université de Provence: Marseille, 170 p.

JACOBS J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, 458 p.

JACQUOT S., MORELLE M., 2018, « Comment penser l'informalité dans les villes « du nord », à partir des théories urbaines « du sud » ? » in *Métropoles*, [en ligne], Url: http://journals.openedition.org/metropoles/5601.

JAGLIN S., 2001, « Villes disloquées ? Ségrégations et fragmentation urbaine en Afrique australe » in *Annales de Géographie*, Num. 619, pp. 243-265.

JÉGOUZO Y., 2001, « Droit de la ville et droit dans la ville » in *Revue française des affaires sociales*, Num. 3, pp. 55-70.

JENELIUS E., 2009, « Network structure and travel patterns: explaining the geographical disparities of road network

vulnerability » in *Journal of Transport Geography*, Vol. 17, Num. 3, pp. 234-244.

JENELIUS E., MATTSSON L.-G., 2012, « Road network vulnerability analysis of area-covering disruptions: A grid-based approach with case study » in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 46, Num. 5, pp. 746-760.

JOANNON M., GIRARD N., 2001, « Les Plans d'occupation des sols de Marseille : permanence ou changement ? » in *Méditerranée*, pp. 51-60.

JOINET H., 2000, « la délicate gestion des voies privées urbaines » in *Etudes foncières*, Num. 88, Automne 2000, pp. 24-28.

JOUVE B., 2007, « La gouvernance urbaine : vers l'émergence d'un nouvel instrument des politiques ? » in *Revue internationale des sciences sociales*, Vol. 193-194, Num. 3, pp. 387-402.

LAGESSE C., 2015. *Lire les lignes de la ville: méthodologie de caractérisation des graphes spatiaux, méthodes et statistiques* thèse de doctorat en Physique sous la direction de DOUADY S., Universite Paris Diderot-Paris VII: Paris, 566 p.

LANDAUER P., 2009, *L'architecte, la ville et la sécurité*, Paris, PUF, 104 p.

LANDMAN K., 2002, «Gated communities in South Africa: building bridges or barriers? », International Conference on Private Urban Governance, 6-9 Juin 2002, Mainz, Allemagne, p. 10.

LANDMAN K., 2012, « Gated communities in South Africa: Tensions between the planning ideal and practice », 21 Juin 2016, [en ligne], 9 p. Url: http://repository.up.ac.za/xmlui/handle/2263/21482.

LANNERÉE S., 2006, *Servitudes, mitoyenneté, bornage, clôture* (6 édition), Paris, Editions du Puits Fleuri, 237 p.

LATORA V., MARCHIORI M., 2004, « A measure of centrality based on network efficiency » in *ArXiv*, [en ligne], Url: http://arxiv.org/abs/cond-mat/0402050.

LE GALÈS P., 1995, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine » in *Revue française de science politique*, Vol. 45, Num. 1, pp. 57-95.

LE GALÈS P., 2003, *Le retour des villes européennes : sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de science Po, 486 p.

LE GALÈS P., VITALE T., 2013, *Governing the Large Metropolis. A Research Agenda*, Paris: Working Papers du programme Cities Are Back in Town.

LE GALLIC Y., MADORÉ F., 2008, « Les voies privées à Nantes » in *Les cahiers nantais*, Num. 2, pp. 5-13.

LE GOIX R., 2003. *Les gated communities aux Etats-Unis. Morceaux de villes ou territoires à part entière* Doctorat en Géographie sous la direction de SAINT-JULIEN T., Université Paris 1 Panthéon - Sorbonne: Paris, 491 p.

LE GOIX R., 2010, « Les lotissements fermés : effets de contexte » in *Les cahiers de l'IAU*, Num. 155, pp. 73-76.

LE GOIX R., CHARMES E., CALLEN D., BORDIN P., LOUDIER-MALGOUYRES C., FLEURY A., WEBSTER C., DUTEL F., AVERLANT G., GIBIERGE C., HUET A., DUGUÉ R., GOSSET A., BORGO I., DUROUDIER S., TOURNÈS A., SCHWARZ M., LAIGNEL A., 2011, *Compte-rendu de fin de projet - Projet ANR-07-JCJC-0081 IP4 (Interaction Privé-Public dans la Production des espaces Périurbains)*, 51 p.

LE GOIX R., LOUDIER-MALGOUYRES C., 2005, « La production privée des espaces publics, centres-villes fragmentés et quartiers réservés aux États-Unis » in *Annales de la recherche urbaine*, Num. 99, pp. 28-38.

LE GOIX R., VESSELINOV E., 2012, « From picket fences to iron gates: suburbanization and gated communities in Phoenix, Las Vegas and Seattle » in *Geojournal*, Vol. 77, Num. 2, pp. 203–222.

LE LOUARN P., 2003, « Les villes fermées ou l'impuissance du droit » in *Etudes foncières*, Num. 105, pp. 17-23.

LEFEBVRE H., 1974, *La Production de l'espace*, Paris, Anthropos, 485 p.

LEHEIS-GUILLOT S., 2011. *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps long : le cas de Marseille* thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, Urbanisme sous la dir. de CAMPAGNAC É., Ecole des Ponts ParisTech, 462 p.

LELÉVRIER C., 2013, « Au nom de la « mixité sociale » » in *savoir/agir*, Vol. 24, Num. 2013/2, pp. 11-17.

LESLIE E., COFFEE N., FRANK L., OWEN N., BAUMAN A., HUGO G., 2007, « Walkability of local communities: Using

geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes » in *Health & Place*, Vol. 13, Num. 1, pp. 111-122.

LINOSSIER R., VERHAGE R., 2009, « La co-production public/privé dans les projets urbains » in *Lyon La production de la ville*, BOINO P., Parenthèses, pp. 144-171.

LORRAIN D., 2017, « Gouverner la grande ville : réseaux et institutions » in *Métropoles en Méditerranée, gouverner par la rente*, LORRAIN D., Paris: Presses de Sciences Po pp. 7-60.

LORRAIN D., DUBRESSON A., JAGLIN S., 2011, « Gouverner sous contraintes : entre stratégie et héritages » in *Métropoles XXL en pays émergents*, LORRAIN D., Paris: Presses de Science Po, pp. 371-408.

LORRAIN D., VERDEIL É., 2017, « Conclusion - Que gouvernent les grandes métropoles ? » in *Métropoles en Méditerranée*, Paris: Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), pp. 257-315.

LOUDIER-MALGOUYRES C., 2007, « L'effet de rupture avec l'environnement voisin des ensembles résidentiels enclavés» in *Annales de la recherche urbaine*, Dossier hors-série 102, Juillet 2007, pp. 68-77.

LOUDIER-MALGOUYRES C., 2010, *L'enclavement et la fermeture des ensembles d'habitat individuel, première approche à partir des aspects morphologiques en Ile-de-France*, Etudes IAU îdf, 112 p.

LOUDIER-MALGOUYRES C., 2012, « Les ensembles d'habitat individuel fermés en Ile-de-France. Des morphologies surprenantes, à l'encontre des images supposées » in *Articulo*, Num. 8, 21 Juin 2016, [en ligne], 11 p. Url: http://articulo.revues.org.lama.univ-amu.fr/2062.

LOUDIER-MALGOUYRES C., 2013, *Le retrait résidentiel. A l'heure de la métropolisation*, PUF, collection La ville en débat, 96 p.

MADORÉ F., 2012, « La petite ville française au défi de l'enfermement résidentiel » in *Norois*, Vol. 223, Num. 2, pp. 43-62.

MADORÉ F., BILLARD G., 2005, *Ville fermée, ville surveillée*, Paris, Presses universitaires de Rennes, 235 p.

MAGER C., MATTHEY L., 2012, « Pour une géographie des espaces poreux. Polymorphie et polysémie des communautés fermées » in *Articulo*, Num. 8, 21 Juin 2016, [en ligne], Url: http://articulo.revues.org.lama.univ-amu.fr/2088#quotation.

MAGER C., MATTHEY L., 2012, Entre fragmentation et ordre urbain : une géographie politique des espaces de l'entre-soi, L'Espace Politique, n°17, 7 p., URL: http://espacepolitique.revues.org/index2324.html

MANGIN D., 2004, *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*, La Villette, 398 p.

MANGIN D., 2005, «Pour une ville passante et métisse », ECOLE DE PARIS DU MANAGEMENT, 19 Mai 2005, Paris.

MANGIN D., 2006, « La rue en toutes franchises » in *Pouvoirs*, Vol. 116, Num. 1, pp. 131-147.

MANGIN D., MASBOUNGI A., BARBET-MASSIN O., 2008, *La ville passante: grand prix de l'urbanisme 2008*, Parenthèses, 123 p.

MANGIN D., PANERAI P., 1999, *Projet urbain*, Parenthèses, 182 p.

MARCUSE P., VAN KEMPEN R., 2000, *Globalizing Cities: A New Spatial Order*, Wiley, 340 p.

MATHIS P., 2003, *Graphes et réseaux : modélisation multiniveau*, Lavoisier Hermès science, 361 p.

MATHON S., 2008. *Le stationnement résidentiel sur l'espace public. État des lieux, problèmes et perspectives : une application à l'agglomération lilloise* Thèse de doctorat en Urbanisme sous la direction de ORFEUIL J.-P., Paris-est: Paris, 464 p.

MARTINAND C. (dir), 1993, *L'expérience française du financement privé des équipements publics*, DAEI, éditions Economica, Paris, 194 p.

MATTINA C., 2016, *Clientélismes urbains. Gouvernement et hégémonie politique à Marseille*, Paris, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 426 p.

MAURICE R., 2014. *Politiques foncières locales et dynamiques de promotion immobilière. : Le marché du logement neuf dans l'agglomération lyonnaise* Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement sous la direction de NOVARINA G., Université de Grenoble: Grenoble, 489 p.

MCKENZIE E., 1994, *Privatopia: Homeowner Associations and the Rise of Residential Private Government*, Yale University Press, 237 p.

MENEZ F., 2008. *Le partenariat public privé en aménagement urbain : évolution et métamorphose de la maîtrise d'ouvrage urbaine des années 1960 à nos jours — Analyse à partir du cas lyonnais* Thèse de doctorat en Géographie, aménagement et urbanisme sous la direction de SCHERRER F., Université Lumière Lyon 2: Lyon, 296 p.

MERLIN P., CHOAY F., 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (3ème édition), Paris, PUF/Quadrige, 1024 p.

MONGIN O., 2012, « Métamorphose de l'espace public » in *Esprit*, Num. Nov. 2012, pp. 73-87.

MORANGE M., FOL S., 2014, « Ville, néolibéralisation et justice » in *Justice sociale*, Num. 6/2014, [en ligne], Url: https://www.jssj.org/wp-content/uploads/2014/05/Intro-VF-numero-6-jssj1.pdf.

MOSER G., 2004, « Les conditions psychosociales et environnementales d'un sentiment de sécurité » in *Psychologie & Société*, Num. 7, pp. 11-24.

MUCCHIELLI L., 2007, *Violences et insécurité : fantasmes et réalités dans le débat français*, Paris, La Découverte, 161 p.

MUCCHIELLI L., 2008, *La frénésie sécuritaire. Retour à l'ordre et nouveau contrôle social*, Paris, La Découverte, collection sur le vif, 138 p.

NAPOLI P., 2014, « Indisponibilité, service public, usage. Trois concepts fondamentaux pour le « commun » et les « biens communs » » in *Tracés*, Num. 27, consulté le 4 Mars 2016, [en ligne], Url: http://traces.revues.org/6139.

NAVEZ-BOUCHANINE F., 1998, *Habiter la ville marocaine*, L'Harmattan, 316 p.

NAVEZ-BOUCHANINE F., 2001, « Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale : une approche critique de la notion de fragmentation » in *Vocabulaire de la ville, notions et références*, DORIER-APPRILL E., Paris: Editions du temps, pp. 109-117.

NAVEZ-BOUCHANINE F., 2002, *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?*, l'Harmattan, 411 p.

NEWMAN O., 1973, *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Collier Books.

NOVARINA G., 1997, « Formation des accords et représentations sociales » in *Politiques publiques et négociation. Multipolarités, flexibilités, hiérarchies*, GAUDIN J. P., pp. 45-64.

OFFNER J. M., PUMAIN D., 1996, *Réseaux et territoires, significations croisées*, Paris, Editions de l'Aube, 281 p.

ORFEUIL J.-P., 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? » in *SociologieS*, [en ligne], Url: http://journals.openedition.org/sociologies/3321

ORFEUIL J. P., 2000, « L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses » in *Synthèses INRETS*, Num. 37.

OSMONT A., 1998, « La «governance» : concept mou, politique ferme » in *Les annales de la recherche urbaine*, Num. 80-81, pp. 19-26.

OSMONT A., GOLDBLUM C., 2003, *Villes et citadins dans la mondialisation*, Paris, Karthala-Gemdev, 250 p.

OSTROM E., 2010, *Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, De Boeck, 301 p.

PANERAI P., CASTEX J., DEPAULE J. C., 1997, *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, Parenthèses, 196 p.

PANERAI P., DEMORGON M., DEPAULE J. C., 1999, *Analyse urbaine*, Paris, Parenthèses, 190 p.

PAQUOT T., 2010, *L'espace public*, Paris, La Découverte, 128 p.

PARK R. E., 1915, « The City : Suggestion for the Investigation of Human Behavior in the City Environment » in *American Journal of Sociology*, Num. XX, pp. 577-612.

PELISSIER M., 2009, « Étude sur l'origine et les fondements de l'intelligence territoriale : l'intelligence territoriale comme une simple déclinaison de l'intelligence économique à l'échelle du territoire ? » in *Revue internationale d'intelligence économique*, Vol. Vol 1, Num. 2, pp. 291-303.

PERALDI M., SAMSON M., 2006, *Gouverner Marseille: Enquête sur les mondes politiques marseillais*, la Découverte, 318 p.

PÉROUSE J.-F., 2017, « Chapitre 4 - Istanbul : étalement, diffraction de la rente et gouvernement passif » in *Métropoles en Méditerranée*, Paris: Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), pp. 207-255.

PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M., 1997, *Dans les beaux quartiers*, Paris, Le seuil, 254 p.

PINSON G., MOREL JOURNEL C., 2017, *Debating the Neoliberal City*, Taylor & Francis, 220 p.

PIOMBINI A., 2006. *Modelling pedestrian route choices in urban areas. Geographical and landscape approach* Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de THIERRY B., Université de Franche-Comté.

PIOMBINI A., FOLTÊTE J.-C., 2007, « Paysages et choix d'itinéraires pédestres en milieu urbain. Une nouvelle approche par les bifurcations » in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, Num. 52, pp. 87-105.

PORTA S., CRUCITTI P., LATORA V., 2006, « Analyse du réseau des voiries urbaines: une approche directe » in *Géomatique Expert*, Num. 53, pp. 56-71.

PORTA S., CRUCITTI P., LATORA V., 2006, « The network analysis of urban streets: a primal approach » in *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol. 33, Num. 5, pp. 705-725.

PRUD'HOMME R., TERNY G., 1986, *Le financement des équipements publics de demain*,
éditions Economica, Paris, 432p.

PUMAIN D., 1997, « Pour une théorie évolutive des villes » in *L'Espace géographique*, Vol. 26, Num. 2, pp. 119-134.

PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., 2010, *Analyse spatiale: Les localisations* (2ème édition), Armand Colin, 192 p.

PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., DUMAS E., MATHIAN H., 2001, *Les interactions spatiales: flux et changements dans l'espace géographique*, Paris, Armand Colin, 191 p.

RHEIN C, ELISSALDE B., 2004, La fragmentation sociale et urbaine en débats, L'information Géographique, num. 68-2, pp.115-126

ROITMAN S., 2005, « Who Segregates Whom? The Analysis of a Gated Community in Mendoza, Argentina » in *Housing Studies*, Vol. 20, Num. 2, pp. 303-321.

ROJO MENDOZA F., 2015, « Transformaciones urbanas vinculadas a barrios cerrados: evidencias para la discusión sobre fragmentación espacial en ciudades latinoamericanas » in *Cuadernos de geografia*, Vol. 24, Num. 1, pp. 121-133.

ROLLAIN M., 2016. *Les limitations au droit de propriété en matière immobilière* Thèse de doctorat en Droit sous la direction de STRICKLER Y., Nice Sophia-Antipolis, 595 p.

RONAI S., 2014, « La création de la métropole marseillaise : un combat géopolitique entre l'État et les collectivités locales » in *Hérodote*, Vol. 154, Num. 3, pp. 177-190.

RONCAYOLO M., 1990, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 285 p.

RONCAYOLO M., 1990, *L'imaginaire de Marseille: port, ville, pôle*, Lyon, ENS éditions, 368 p.

RONCAYOLO M., 1996, *Les grammaires d'une ville: essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Editions de l'EHESS, 507 p.

RONCAYOLO M., 2002, *Lectures de villes, formes et temps*, Marseille, Parenthèses, 386 p.

ROUQUIER D. 2013 *Les politiques urbaines de planification du « vert » à Marseille. Etude des inégalités d'accès aux « espaces verts » dans une ville fragmentée*, Mémoire de master 2, Université d'Aix Marseille, sous la dir. D'E.Dorier et F.Hannin, 171 p + annexes.

ROUSSEAU M., 2011. *Vendre la ville (post)industrielle. : Capitalisme, pouvoir et politiques d'image à Roubaix et à Sheffield (1945-2010)* Thèse de doctorat en science politique sous la direction de FONTAINE J., PINSON G., Université Jean Monnet: Saint-Etienne.

SABATIER B., 2006, « Les résidences fermées à Toulouse : une offre immobilière construisant la « ville privée » » in *Espaces et sociétés*, Num. 123, pp. 129-149.

SABATINI F., CÁCERES G., CERDA J., 2001, « Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción » in *EURE*, Vol. 27, Num. 82, pp. 21-42.

SALGUEIRO T., 2001, *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Celta Oeiras.

SANTOS M., 1990, *Metropole corporativa fragmentada : o caso de São Paulo, São Paulo*, São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura, 117 p.

SCHLAGER E., OSTROM E., 1992, « Property-Rights Regimes and Natural Resources: A Conceptual Analysis » in *Land Economics*, Vol. 68, Num. 3, pp. 249-262.

SECCHI B., 1999, « La ville diffuse » in *Urbanisme*, Num. 306, pp. 6-13.

SECCHI B., VIGANO P., 2011, *La ville "poreuse"*, Metispresses, 164 p.

SHIMBEL A., 1953, « Structural parameters of communication networks » in *The bulletin of mathematical biophysics*, Vol. 15, Num. 4, pp. 501-507.

SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R., ARRIF A., 1999, *L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*, Paris, CNRS, 379 p.

SOHN J., 2006, « Evaluating the significance of highway network links under the flood damage: An accessibility approach» in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 40, Num. 6, pp. 491-506.

SOJA E. W., 2000, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Wiley, 462 p.

SOUAMI T., 2017, « Chapitre 3 - Aménager et gouverner Alger » in *Métropoles en Méditerranée*, Paris: Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), pp. 151-206.

SOULIER N., 2012, *Reconquérir les rues: exemples à travers le monde et pistes d'actions : Pour des villes où l'on aimerait habiter*, Ulmer, 285 p.

SOUTHWORTH M., BEN-JOSEPH E., 2003, *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, Island Press, 197 p.

TERRÉ F., SIMLER P., 2014, *Droit civil. Les biens* (9 édition), Paris, Dalloz, 870 p.

TERRIN J.-J., 2011, *Le piéton dans la ville : L'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses, 279 p.

TIRONE L., REPARAZ A. D., JOANNON M., GIRAUD M., COULET L., 1972, « L'évolution de la population de l'agglomération de Marseille et les conséquences sur le développement urbain » in *Méditerranée*, pp. 101-115.

TOTH P. 2012, La qualité environnementale via les aménités de Bonneveine, La Plage et Saint Giniez : des quartiers sud privilégiés et convoités, Mémoire de master 2, Université d'Aix Marseille, sous la dir. d'E.Dorier. 213 p, annexes, bibliographie.

TOTH P. (en cours). *Fragmentations versus urbanité(s) : vivre dans l'archipel des quartiers sud de Marseille*. Marseille : Aix-Marseille Université, thèse de doctorat en géographie sous la dir. D'. E. DORIER

TURNER A., 2001, «Angular analysis », proceedings of the 3rd international symposium on space syntax.

URRY J., 2004, « The 'System' of Automobility » in *Theory, Culture & Society*, Vol. 21, Num. 4-5, pp. 25-39.

VALLAT C., MARLIN B., BIONDI G., 1998, *Naples: Démythifier la ville*, Paris, Editions L'Harmattan, 362 p.

VARLET J., 1997. *Dynamiques des réseaux de transport et recompositions territoriales* HDR en Géographie, Université de Toulouse le Mirail.

VERDEIL É., 2017, « Chapitre 1 - Beyrouth : reconstructions, fragmentation et crises infrastructurelles » in *Métropoles en Méditerranée*, Paris: Presses de Sciences Po, pp. 61-108.

VICTOR N., 2016. *Evaluation des déplacements piétons quotidiens, Application à la ville de Luxembourg* Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de JOLIVEAU T., Université Jean Monnet: Saint-Etienne, 431 p.

VICTOR N., KLEIN O., 2011, «Modélisation et visualisation de l'accessibilité piétonne à Luxembourg-Ville », SIG 2011 conférence francophone ESRI, ESRI, Versailles.

VIDAL L., 1994, « Une notion émergente, la «fragmentation» L'approche de la communauté scientifique brésilienne » in

Les annales de la recherche urbaine, Num. 65, pp. 122-124.

VUAILLAT F., 2010. *Une manière d'habiter les villes contemporaines. Les ensembles résidentiels fermés et/ou sécurisés à Nantes (France) et à Recife (Brésil)* Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de MADORÉ F., Université de Nantes: Nantes, 299 p.

VUAILLAT F., 2012, « Les rues fermées : du collectif à la collectivité. Regards croisés Nantes/Recife » in *Articulo - Journal of Urban Research* Num. 8/2012, [en ligne], 13 p. Url: http://articulo.revues.org.lama.univ-amu.fr/1925.

WANG Q., 2011. *The impact of gated community on connectivity & accessibility* Master en Architecture sous la direction de HENG C. K., NUS: Singapour, 170 p.

WATT H. M., FAIRGRIEVE D., 2006, *Common Law et tradition civiliste: Convergence ou concurrence ?*, Paris, PUF, 62 p.

WIEL M, 2007, Pour planifier les villes autrement, L'Harmattan : Paris, 244 p.

YOLKA P., 1997, *La propriété publique: éléments pour une théorie*, Paris, L.G.D.J., 649 p.

ZALIO P.-P., 1996, « Urbanités marseillaises, Marseille, terrain des sciences sociales » in *Enquête*, Num. 4, pp. 191-210.

ZHU S., LEVINSON D., 2011, « Disruptions to Transportation Networks: A Review », [en ligne], Url: http://ideas.repec.org/p/nex/wpaper/disruptionreview.html.

TABLE DES CARTES

CARTE 1 LES ENSEMBLES RESIDENTIELS FERMES A MARSEILLE EN 2014 47
CARTE 2 L'EMPRISE DES RESIDENCES FERMEES A MARSEILLE EN 2014 48
CARTE 3 LES AGREGATS DE RESIDENCES FERMEES DANS LE TISSU URBAIN MARSEILLAIS (2014) 54
CARTE 4 LA FERMETURE NON RESIDENTIELLE A MARSEILLE EN 2014 58
CARTE 5 LA FERMETURE NON RESIDENTIELLE, UNE COMPARAISON NORD-SUD 59
CARTE 6 TENEMENTS INDUSTRIELS ET FERMETURE NON RESIDENTIELLE 60
CARTE 7 COMPARAISON DU NOMBRE D'ACCES EN FONCTION DE L'AGE DE LA RESIDENCE 63
CARTE 8 L'EVOLUTION DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE A MARSEILLE 68
CARTE 9 PRODUCTION DE LOGEMENTS ET FERMETURE RESIDENTIELLE 72
CARTE 10 FERMETURE SECURITAIRE DANS LES « BEAUX QUARTIERS », LA RESIDENCE ÎLE-DE-FRANCE (8E ARR.) 73
CARTE 11 FERMETURE SECURITAIRE ET ZONE DE CONTACT SOCIAL 74
CARTE 12 ACCIDENTOLOGIE ET FERMETURE RESIDENTIELLE DANS LE QUARTIER DE STE-MARGUERITE EN 2013 76
CARTE 13 TERRITOIRES DE PROJET ET PRODUITS IMMOBILIERS FERMES EN 2014 81
CARTE 14 LES EVOLUTIONS DU QUARTIER PLAN D'AOU (15E ARR.) 83
CARTE 15 TYPOLOGIE DES ENSEMBLES RESIDENTIELS A PLAN D'AOU 84
CARTE 16 LA COLLINE PERIER ET SES AMENITES 85
CARTE 17 L'AMPLEUR DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE AUX ABORDS DU VELODROME 86
CARTE 18 ZONES DE FRANGE ET FERMETURE RESIDENTIELLE – LE QUARTIER ST-TRONC (10E ARR.) 87
CARTE 19 DIFFERENCES DANS LE TRACE DES FILAIRES DE VOIRIE (MPM/IGN) 93
CARTE 20 DIVERSITE DES VOIES PRIVEES 94
CARTE 21 VOIES PUBLIQUES (COMMUNAUTAIRES) ET REPRESENTATION CADASTRALE 95
CARTE 22 VOIES MIXTES ET REPRESENTATION CADASTRALE 96
CARTE 23 VOIES DE STATUT « INDEFINI » ET REPRESENTATION CADASTRALE 96
CARTE 24 VOIES PRIVEES OUVERTES A LA CIRCULATION PUBLIQUE ET REPRESENTATION CADASTRALE 97
CARTE 25 COMPARAISON VOIES PRIVEES / PUBLIQUES ET REPRESENTATION CADASTRALE 98
CARTE 26 DIVERSITE DES REPRESENTATIONS CADASTRALES DES VOIES PRIVEES 99
CARTE 27 LES VOIES PRIVEES HORS CADASTRE 101
CARTE 28 LES VOIES PUBLIQUES (COMMUNAUTAIRES) SUR CADASTRE PRIVE 102
CARTE 29 IMPRECISIONS CADASTRALES SUR LES VOIES DU LOTISSEMENT LEI ROURE 106
CARTE 30 LE LOTISSEMENT PARADOU ET LA REPRESENTATION CADASTRALE DES VOIES 108
CARTE 31 LE LOTISSEMENT LOU BRES ET LA REPRESENTATION CADASTRALE DES VOIES 110
CARTE 32 L'AVENUE FLOTTE ET SA REPRESENTATION CADASTRALE 112
CARTE 33 LES DIFFERENTS TRACES DE LA RUE AUGUSTE MARIN 116
CARTE 34 L'EVOLUTION DU STATUT DE LA TRAVERSE PARTY AU FILAIRE DES VOIES DE MPM 119
CARTE 35 L'EVOLUTION DU STATUT DU CHEMIN DE LA BONNAUDE AU FILAIRE DES VOIES DE MPM 120
CARTE 36 LA SITUATION DU BOULEVARD HODOUL EN 1943 123
CARTE 37 LA SITUATION DU BOULEVARD HODOUL EN 2014 123
CARTE 38 LA SITUATION DU BOULEVARD DU COMMANDEUR ET LA DYNAMIQUE D'URBANISATION DU SECTEUR 127
CARTE 39 LA LOTISSEMENT LEÏ ROURE ET LE STATUT DES VOIES 131
CARTE 40 PROBLEMES DE DEFINITION CADASTRALE DANS LE PERIMETRE DU BASSIN D'ORAGE GANAY 136
CARTE 41 ANOMALIES CADASTRALES SUR UN ILOT TEST DU 9EME ARRONDISSEMENT 140
CARTE 42 ANOMALIES CADASTRALES SUR UN ILOT TEST DU 9EME ARRONDISSEMENT – ZOOM 141
CARTE 43 L'ELARGISSEMENT DE LA TRAVERSE DE LA BONNAUDE PAR UN AMENAGEUR PRIVE 147
CARTE 44 ANOMALIES DE LA REPRESENTATION CADASTRALE SUR LA TRAVERSE DE LA BONNAUDE 148
CARTE 45 SITUATION DE L'AVENUE SAINT-EXUPERY EN 1927 150
CARTE 46 ANOMALIES CADASTRALES ET FERMETURE RESIDENTIELLE SUR L'AVENUE SAINT-EXUPERY 151
CARTE 47 STATUT DES VOIES ET FERMETURE RESIDENTIELLE, L'IMPORTANCE DES STATUTS PRIVES 156

CARTE 48 LA FERMETURE DE VOIES RECONNUES PUBLIQUES – LE CAS DU BD. DE MOSTAGANEM (9EME ARR.) 157
CARTE 49 L'EVOLUTION DE LA FERMETURE DU LOTISSEMENT BARRY AU COURS DES ETUDES DU LPED 160
CARTE 50 POTENTIELS DE FERMETURE A MARSEILLE EN 2014 162
CARTE 51 EVOLUTION POTENTIELLE DE LA SURFACE DES RESIDENCES FERMEES A MARSEILLE 163
CARTE 52 SECTEURS A FORTS POTENTIELS DE FERMETURE 165
CARTE 53 MARSEILLE A LA FIN DU 19EME SIECLE 183
CARTE 54 LES PREMISSES DE L'URBANISATION DE SAINTE-MARGUERITE 201
CARTE 55 L'URBANISATION MASSIVE DE SAINTE-MARGUERITE 203
CARTE 56 COMPARAISON PLAN 19EME / 2018 SECTEUR CHARTREUX 205
CARTE 57 COMPARAISON PLAN 19EME / 2018 SECTEUR SAINTE-MARGUERITE 205
CARTE 58 LE QUARTIER SAINT-CHARLES ET LE BOULEVERSEMENT DE L'AUTOROUTE 209
CARTE 59 LA VOIE RAPIDE NORD-EST, UNE COUPURE RADICALE 210
CARTE 60 LES QUARTIERS NORD ET L'ORGANISATION FONCTIONNALISTE 211
CARTE 61 LA ZAC DES CAILLOLS, AVANT/APRES URBANISATION 212
CARTE 62 LA ZAC DES CAILLOLS AVANT URBANISATION (1943), UNE REFONTE DE LA TRAME VIAIRE 213
CARTE 63 VOIES MANQUANTES DANS LA ZAC DES CAILLOLS 214
CARTE 64 ZAC DE BONNEVEINE AVANT URBANISATION (1943), UNE REFONTE PARTIELLE DE LA TRAME VIAIRE 215
CARTE 65 SITUATION DU QUARTIER SAINTE-MARGUERITE EN 1926 217
CARTE 66 SITUATION DU QUARTIER SAINTE-MARGUERITE EN 1943 ET LOTISSEMENTS 218
CARTE 67 ARMATURE VIAIRE DU QUARTIER SAINTE-MARGUERITE ET CONTEXTE DE CREATION DES VOIES 219
CARTE 68 L'OPERATION SEVIGNE ET LA REALISATION PRIVEE D'EQUIPEMENTS A VOCATION PUBLIQUE 220
CARTE 69 L'AMENAGEMENT PRIVE DU CARREFOUR DE LA RUE AVIATEUR LE BRIX 221
CARTE 70 LA DIVERSITE DE PROFILS DE LA RUE AUGUSTIN AUBERT 222
CARTE 71 EMPLACEMENTS RESERVES DE VOIRIE SUR LA RUE AUGUSTIN AUBERT 223
CARTE 72 PROPORTION DE VOIES PRIVEES PAR QUARTIER A MARSEILLE EN 201 229
CARTE 73 L'INTEGRATION DES VOIES DE LOTISSEMENT DES QUARTIERS PERIPHERIQUES (PHOTO 1953) 234
CARTE 74 LE LOTISSEMENT BARRY 235
CARTE 75 SITUATION DU LOTISSEMENT ZOLEZZI 236
CARTE 76 INTEGRATION DES VOIES DES ANCIENS LOTISSEMENTS, DES SITUATIONS OPPOSEES 239
CARTE 77 LE LOTISSEMENT LEÏ ROURE 248
CARTE 78 L'AMENAGEMENT PRIVE DE L'AVENUE GUY DE MAUPASSANT 252
CARTE 79 L'ARTICULATION PROBLEMATIQUE DES PROGRAMMES IMMOBILIERS SUR LE SECTEUR MAUPASSANT 255
CARTE 80 LA COLLINE PERIER – SITUATION GEOGRAPHIQUE ET PRINCIPALES RESIDENCES 259
CARTE 81 LA COLLINE PERIER EN 1927 260
CARTE 82 PROJET DE TRAVERSEE PUBLIQUE DE LA COLLINE PERIER ET PROFILS DE VOIES (PHOTO 1966) 261
CARTE 83 LA PROBLEMATIQUE DES VOIES PRIVEES DESSERVANT DES EQUIPEMENTS PUBLICS 275
CARTE 84 LE LOTISSEMENT VENTO 280
CARTE 85 LES EVOLUTIONS DU LOTISSEMENT VENTO – GOUDRONNAGE MUNICIPAL DES VOIES 281
CARTE 88 SITUATION DU BOULEVARD DES ALISIERS EN 1966 283
CARTE 89 SITUATION DU BOULEVARD DES ALISIERS ET REPRESENTATION CADASTRALE 283
CARTE 86 SITUATION DU BOULEVARD PROVENÇAL 285
CARTE 87 ETAT PARCELLAIRE DU BOULEVARD PROVENÇAL ET AMENAGEMENTS PUBLICS 286
CARTE 90 LES ANCIENNES VOIES PRIVEES ENTRETENUES A L'EPOQUE DE LA GESTION MUNICIPALE 287
CARTE 91 LA U430, LE PRINCIPE DES BOULEVARD URBAINS MULTIMODAUX 307
CARTE 92 LES CAMOINS / LES ACCATES, DU RURAL A L'URBAIN 308
CARTE 93 URBANISATION ET DEVELOPPEMENT PRIVE DE LA TRAME DES ACCATES / CAMOINS EN 2017 309
CARTE 94 DEFAUT DE CONNEXION DANS LE QUARTIER DES CAMOINS 310
CARTE 95 PLANIFICATION DE L'OPERATION DE LA SOUVENANCE 313
CARTE 96 L'OPERATION DE LA SOUVENANCE ET LES EVOLUTIONS DU ZONAGE DU PLU 313
CARTE 97 RESERVATIONS PUBLIQUES ET REALISATIONS PRIVEES A MONTOLIVET EN 2014 315

CARTE 98 LES APORIES DE L'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR DE MONTOLIVET 316
CARTE 99 LA U414, UN PROJET DE VOIRIE « EMIETTE » 317
CARTE 101 SITUATION DE L'AVENUE CAMPAGNE BERGER 351
CARTE 102 PERIMETRES DE PROJET AUTOUR DE L'AVENUE DE LA CAMPAGNE BERGER 353
CARTE 103 SITUATION DE LA VOIE DU MONTRIANT – UNE POSITION STRATEGIQUE 359
CARTE 104 SITUATION DES VOIES LIEES A L'OPERATION DE LA « DEMEURE DES ACCATES » 374
CARTE 105 L'OPERATION DU « DOMAINE DE LA PANOUSE », UNE LECTURE CLAIRE DE LA LIMITE PUBLIC PRIVE 380
CARTE 106 L'ENSEMBLE IMMOBILIER « COLLINEO », LA U236 OUBLIEE ? 382
CARTE 107 UN ITINERAIRE POSSIBLE A TRAVERS LES VOIES DU LOTISSEMENT CHATEAU VENTO ? 390
CARTE 108 SITUATION DE L'IMPASSE REY 391
CARTE 109 LES VOIES DU LOTISSEMENT BARRY EN 2012 – STATUT JURIDIQUE ET CONTEXTE DE L'ECHANGE 394
CARTE 110 AOT ET FERMETURE RESIDENTIELLE LE LONG DU CHEMIN DE LA BONNAUDE 397
CARTE 111 LA FERMETURE ILLEGALE DE LA RUE DU MIDI 399
CARTE 112 SITUATION DES VOIES LIEES A L'OPERATION DU « DOMAINE SAINT-CHRISTOPHE » 402
CARTE 113 PERIMETRES DE PROJET ET SITUATION DU QUARTIER DES ACCATES EN 1998 403
CARTE 114 DEFAUTS DE STRUCTURE DANS LA REALISATION DES VOIES DU « DOMAINE SAINT-CHRISTOPHE » 405
CARTE 115 LA RUE RICHARD MANDIN, OUBLIS ET RATES DE LA GESTION PUBLIQUE 410
CARTE 116 LES VOIES COMMUNAUTAIRES SUR CADASTRE VILLE DE L'ANCIENNE ZAC DES CAILLOLS 424
CARTE 117 LE BOULEVARD RAYMOND FILLAT, FLOU DE STATUT ET LITIGE DE GESTION 425
CARTE 118 LA PROBLEMATIQUE DES CHEMINEMENTS PIETONNIERS – LE CHEMIN DE SORMIOU 436
CARTE 119 LA PROBLEMATIQUE DES CHEMINEMENTS PIETONNIERS – L'OPERATION VALNATUREAL 437
CARTE 120 VOIES TOUCHEES PAR LA FERMETURE RESIDENTIELLE A MARSEILLE EN 2014 478
CARTE 121 PROPORTION DE VOIES TOUCHEES PAR LES ERF / OBSTACLES A MARSEILLE EN 2014 479
CARTE 122 PERMEABILITE DES VOIES A MARSEILLE EN 2014 – GRADIENT PIETON 485
CARTE 123 PERMEABILITE DES VOIES A MARSEILLE EN 2014 – GRADIENT VEHICULE 486
CARTE 124 DIVERSITE DES NIVEAUX DE FERMETURE SELON LES SECTEURS 487
CARTE 125 PROP. DE VOIES ENCLAVEES PAR QUARTIER A MARSEILLE EN 2014 – VOIES ACCESSIBLES VEHICULES 494
CARTE 126 LONGUEUR DE VOIES ENCLAVEES PAR CARRE DE 500 A MARSEILLE EN 2014 495
CARTE 127 L'ENCLAVEMENT DES VOIES A MARSEILLE, UNE COMPARAISON CENTRE/PERIPHERIE 496
CARTE 128 FORMES DE VOIES ENCLAVEES 498
CARTE 129 ENCLAVEMENT DES VOIES ET FERMETURE RESIDENTIELLE, DES PROFILS DISTINCTS 499
CARTE 130 UNE APPROCHE PAR LES ILOTS 501
CARTE 131 UNE MAILLE CIRCULABLE INEGALE 503
CARTE 132 TAILLE MOYENNE DES ILOTS DE VOIRIE PAR QUARTIER A MARSEILLE EN 2014 504
CARTE 133 EVOLUTION DE LA TAILLE MOYENNE DES ILOTS AVANT/APRES FERMETURE A MARSEILLE 506
CARTE 134 L'IMPACT DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE SUR LES ILOTS – SECTEUR PERIER 507
CARTE 135 L'IMPACT DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE SUR LES ILOTS – SECTEUR BLANCARDE 508
CARTE 136 L'IMPACT DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE SUR LES ILOTS – SECTEUR MICHELET 509
CARTE 137 CLASSEMENT DES VOIES PAR NIVEAU DE CENTRALITE INTERMEDIAIRE (LINEAIRE)– VOIES PIETONS 517
CARTE 138 CLASSEMENT DES VOIES PAR NIVEAU DE CENTRALITE INTERMEDIAIRE (INTERPOLE)– VOIES PIETONS 518
CARTE 139 CLASSEMENT DES VOIES PAR NIVEAU DE CENTRALITE INTERMEDIAIRE (LINEAIRE)– VOIES VEHICULES 519
CARTE 140 CLASSEMENT DES VOIES PAR NIVEAU DE CENTRALITE INTERMEDIAIRE (INTERPOLE)– VOIES VEHICULES 520
CARTE 141 FERMETURE ET REPORT DES CIRCULATIONS PIETONNES 523
CARTE 142 FERMETURE ET REPORT DES CIRCULATIONS DE VEHICULES 526
CARTE 143 REPARTITION DES VALEURS DE CENTRALITE SELON LES SECTEURS 529
CARTE 144 UN EXEMPLE DE VOIE TERTIAIRE – LA TRAVERSE DES RAYMONDS 531
CARTE 145 UN EXEMPLE DE VOIE SECONDAIRE – LE BOULEVARD PAGES 532
CARTE 146 EXEMPLES DE VOIES PRIMAIRES 533
CARTE 147 EVOLUTION DES VALEURS DE CENTRALITE APRES PRISE EN COMPTE DES EFFETS DE LA FERMETURE 536
CARTE 148 VULNERABILITE STRUCTURELLE DES QUARTIERS A MARSEILLE EN 2014 – RESEAU PIETONS – AV. FERM 537

CARTE 149 VULNERABILITE STRUCTURELLE DES QUARTIERS A MARSEILLE EN 2014 – RESEAU VEHICULES– AV FERM 538
CARTE 150 REPARTITION DES VALEURS DE CENTRALITE SELON LES QUARTIERS ET PROFILS DE VULNERABILITE 539
CARTE 151 ARMATURE VIAIRE ET FERMETURE RESIDENTIELLE DANS LES QUARTIERS SUD 541
CARTE 152 EVOLUTION VULNERABILITE STRUCTURELLE DES VOIES (PIET.) ERF – SCENARIO DE FERMETURE REELLE 545
CARTE 153 IMPACT DE LA FERMETURE SUR LA STRUCTURE DU PLAN DE VOIRIE – RESEAU PIETON –FERM 546
CARTE 154 EVOLUTION DE LA VULNERABILITE STRUCTURELLE DES VOIES (VEHIC.) ERF– SCENARIO DE FERMETURE 550
CARTE 155 IMPACT DE LA FERMETURE SUR LA STRUCTURE DU PLAN DE VOIRIE – RESEAU VEHICULE 551
CARTE 156 L'ARMATURE SECONDAIRE FRAGILISEE PAR LA FERMETURE RESIDENTIELLE – LA RESIDENCE VALMANTE 553
CARTE 158 IMPACT DE LA FERMETURE SUR LE PLAN DE VOIRIE PIET. – SCENARIO DE FERMETURE + POTENTIELS 556
CARTE 159 EVOLUTION DE LA VULNERABILITE STRUCTURELLE DES VOIES (VEHIC) FERMETURE POTENTIELLE 558
CARTE 160 IMPACT DE LA FERMETURE SUR LA STRUCTURE DU PLAN DE VOIRIE (VHIC)– FERMETURE + POTENTIELS 559
CARTE 161 DETOUR MOYEN TRAJETS PIETONS LIE A LA FERMETURE RESID. PAR QUARTIER A MARSEILLE EN 2014 564
CARTE 162 DETOUR MOYEN DANS L'ACCES AUX ARRETS DE BUS CAUSE PAR LA FERMETURE RESIDENTIELLE 568
CARTE 163 INTERPOLATION DU DETOUR MOYEN DES ARRETS DE BUS CAUSE PAR LA FERMETURE RESIDENTIELLE 569
CARTE 165 DETOUR DANS L'ACCES AUX TRANSPORTS EN COMMUN – L'ARRET DE BUS « VERNE » 572
CARTE 166 DETOUR CAUSE PAR LES ERF / LIGNES DE BUS EN 2014 – LIGNE BHNS B1 SUD – DETOUR MOYEN 575
CARTE 167 DETOUR CAUSE PAR LS ERF / LIGNES DE BUS EN 2014 – LIGNE BHNS B1 SUD – ARRET MICHELET-TAINE 576
CARTE 168 DETOUR DANS L'ACCES AUX TRANSPORTS EN COMMUN – L'ARRET DE BHNS « MICHELET-TAINE » 577
CARTE 169 DETOUR CAUSE PAR LES ERF / LIGNES DE TRAM EN 2014 –TRAM SUD PROJET – ARRET ALLEE DES PINS 579
CARTE 170 DETOUR DANS L'ACCES AUX TRANSPORTS EN COMMUN – FUTUR ARRET DE TRAMWAY « ALL D. PINS » 580
CARTE 172 DETOUR DANS L'ACCES AUX TRANSPORTS EN COMMUN – FUTUR ARRET DE TRAMWAY « A AUBERT » 582
CARTE 173 DETOUR CAUSE PAR LES ERF / LIGNES DE TRAM EN 2014 – POLE MULTIMODAL DE LA BLANCARDE 584
CARTE 174 DETOUR DANS L'ACCES AUX TRANSPORTS EN COMMUN – POLE MULTIMODAL DE LA BLANCARDE 585
CARTE 175 DETOUR MOYEN DANS L'ACCES AUX ECOLES PRIMAIRES CAUSE PAR LA FERMETURE RESIDENTIELLE 587
CARTE 176 DETOUR CAUSE PAR LES ERF / ECOLES PRIMAIRES EN 2014 – ECOLE PRIMAIRE MICHELIS 588
CARTE 177 DETOUR DANS L'ACCES AUX EQUIPEMENTS PUBLICS – L'ECOLE MICHELIS 590
CARTE 178 DETOUR CAUSE PAR LES ERF / ECOLES PRIMAIRES EN 2014 – ECOLE PRIMAIRE DU ROY D'ESPAGNE 591
CARTE 179 DETOUR DANS L'ACCES AUX EQUIPEMENTS PUBLICS – L'ECOLE DU ROY D'ESPAGNE 592
CARTE 180 CARTE DE SITUATION DU PERIMETRE SOLVERT / GRANDE BASTIDE 596
CARTE 181 FERMETURE RESIDENTIELLE DANS LE PERIMETRE SOLVERT / GRANDE BASTIDE 597
CARTE 182 SITUATION DU LOTISSEMENT BARRY EN 2011 602
CARTE 183 SITUATION DU PERIMETRE COIN JOLI 610
CARTE 184 DETOUR DANS L'ACCES A L'ECOLE COIN JOLI CAUSE PAR LA FERMETURE RESIDENTIELLE 611
CARTE 185 DETOUR CAUSE PAR LES ERF / ECOLES PRIMAIRES EN 2014 ECOLE PRIMAIRE VACCARO 620
CARTE 186 CARTE DE SITUATION DU SECTEUR DE LATTRE / VACCARO / SEIGNEURI 621

TABLE DES PHOTOS

PLANCHE 1 LES VOIES PRIVEES URBAINES, DE LA GRANDE VOIE A LA RUE ORDINAIRE 18
PHOTO 1-1 UNE GRANDE VOIE OUVERTE A LA CIRCULATION, MAIS PRIVEE L'AVENUE MAUPASSANT, 8EME ARR. 18
PHOTO 1-2 LA RUE « ORDINAIRE » PRIVEE ET FERMEE, L'AVENUE DU GENERAL BROSSET (LOTISSEMENT BARRY) 18
PLANCHE 2 TYPOLOGIE RESIDENTIELLE DES ENSEMBLES FERMES 52
PHOTO 2-1 ENSEMBLE MIXTE (COLLECTIF/INDIVIDUEL), ANNEES 2000, « LA CLOSERIE TOSCANE », 12EME ARR 52
PHOTO 2-2 ENSEMBLE COLLECTIF, ANNEES 2010, « PRE HALCYONE », 13EME ARR. 52
PHOTO 2-3 ENSEMBLE COLLECTIF, ANNEES 1950-60, RESIDENCE « VALMANTE MICHELET , 9EME AAR. 52
PHOTO 2-4 ENSEMBLE INDIVIDUEL, ANNEES 1920-30, « LOTISSEMENT BARRY », 9EME ARR. 52
PHOTO 2-5 ENSEMBLE COLLECTIF, ZONE DENSE, CENTRE-VILLE, « VILLA D'ESTE », 7EME ARR. 52
PHOTO 2-6 CITE HLM, ANNEES 1950-60, RESIDENTIALISEE DANS LES ANNEES 2010, « LES GENETS », 13EME ARR 52
PLANCHE 3 DIVERSITE DES OBSTACLES POSES SUR VOIE 57
PHOTO 3-1 BARRIERES BETONNEES, 12EME ARR. 57
PHOTO 3-2 GRILLAGE MONTE SUR VOIE, 13EME ARR. 57
PHOTO 3-3 PLOTS ET AGGLOMERES BETONNES, 11EME ARR. 57
PHOTO 3-4 PLOTS, 4EME ARR. 57
PHOTO 3-5 CHICANES, 9EME ARR. 57
PHOTO 3-6 ROCHERS, 9EME ARR. 57
PLANCHE 4 LES ENSEMBLES NON RESIDENTIELS FERMES 60
PHOTO 4-1 L'ENTREE DES SUCRERIES SAINT-LOUIS, 15EME ARR. 60
PHOTO 4-2 'ENTREE DU PARC DE LA LAUZIERE, 15EME ARR. 60
PLANCHE 5 DYNAMIQUE DE FERMETURE DANS LES ENSEMBLES NON RESIDENTIELS FERMES 61
PHOTO 5-1 L'ENTREE DU PARC DE LA LAUZIERE EN 2009, 15EME ARR. 61
PHOTO 5-1 L'ENTREE DU PARC DE LA LAUZIERE EN 2014, 15EME ARR. 61
PLANCHE 6 DIVERSITE DES ACCES DES RESIDENCES FERMEES 62
PHOTO 6-1, PORTAIL ET PORTILLON ETANCHES, LOTISSEMENT COIN JOLI 9EME ARR. 62
PHOTO 6-2 PORTILLON ETANCHE, RESIDENCE LE VERLAINE 9EME ARR. 62
PHOTO 6-3 BARRIERE LEVANTE, RESIDENCE LES REGATES 8EME ARR. 62
PHOTO 6-4 CHAINE, ENSEMBLE BERNABO, 15EME ARR. 62
PHOTO 6-5 PLOTS AMOVIBLES, RESIDENCE LE BUREL, 14EME ARR. 62
PHOTO 6-6 CHICANES ET BARRIERE LEVANTE, VILLAS MARINES, 8EME ARR. 62
PLANCHE 7 LA SECURISATION DES ENSEMBLES FERMES – LES CAMERAS DE SURVEILLANCE 64
PHOTO 7-1 CAMERA, LOTISSEMENT DU ROUCAS PLAGE, 8EME ARR. 64
PHOTO 7-2 PANNEAU D'AVERTISSEMENT, RESIDENCE DU BOULEVARD VEZIEN, 8EME ARR. 64
PHOTO 7-3 PANNEAU D'AVERTISSEMENT, SQUARE VELTEN, 4EME ARR. 64
PHOTO 7-4 PORTAIL ET CAMERAS, PARC TALABOT, 8EME ARR. 64
PLANCHE 8 LA SECURISATION DES ENSEMBLES FERMES – LES GARDES A L'ENTREE 65
PHOTO 8-1 LE « CHECKPOINT » DE LA RESIDENCE DE LA CADENELLE/SUPER CADENELLE, 8EME ARR. 65
PHOTO 8-2 GARDE A L'ENTREE, JARDINS DE THALASSA, 8EME ARR. 65
PLANCHE 9 LES AMÉNITÉS DES ENSEMBLES RÉSIDENTIELS FERMÉS 67
PHOTO 9-1 TERRAIN DE PÉTANQUE, CLOS POGGIO, 13ÈME ARR. 67
PHOTO 9-2 AMENAGEMENTS PAYSAGERS, RESIDENCE 154 RUE DE BRETEUIL, 6EME ARR. 67
PHOTO 9-3 TERRAIN DE FOOTBALL, VAL AUX GRIVES, 15EME ARR. 67
PHOTO 9-4 PLACES DE PARKING PRIVATIVES, CAMPAGNE CLERISSY, 11EME ARR. 67
PHOTO 9-5 COMMERCES INTERIEURS, PARC SEVIGNE, 9EME ARR. 67
PHOTO 9-6 AMENAGEMENTS PAYSAGERS ET ESPACES VERT (ANCIEN DOMAINE DE LA BASTIDE), RESIDENCE VALMANTE-MICHELET, 9EME ARR. 67
PLANCHE 10 AMENAGEMENTS DEFENSIFS 75

PHOTO 10-1 PICS MONTES SUR LA GRILLE, RESIDENCE LES HAUTES RIVES, 13EME ARR. 75
PHOTO 10-2 AMENAGEMENTS DEFENSIFS =, CITE JARDIN DES CHUTES LAVIE, 4EME ARR. 75
PLANCHE 11 LA FERMETURE DE L'AVENUE SOLVERT 79
PHOTO 11-1 ET 11-2 AVENUE SOLVERT, 9EME ARR. 79
PLANCHE 12 ZONES DE PROJET ET ESPACES VERTS PRIVATIFS 81
PHOTO 12-1 ET 12-2 JARDINS DU CAPITAINE, ZAC DE LA JARRE, 9EME ARR. 81
PLANCHE 13 LA RESIDENTIALISATION D'ENSEMBLES SOCIAUX 82
PHOTO 13-1 NOUVEAUX ENSEMBLES SOCIAUX CONSTRUITS, MALPASSE, 13EME ARR. 82
PHOTO 13-2 ENSEMBLE RESIDENTIALISE A MALPASSE, 13EME ARR. 82
PLANCHE 14 PRESSIONS PRIVEES ET PERTE DE PERMEABILITE 149
PHOTO 14-1 OBSTACLES POSES AU CROISEMENT DU CHEMIN DE LA BONNAUDE –MICHELET, 9EME ARRR. 149
PHOTO 14-2 LE LACYDON MICHELET, 9EME ARR. 149
PLANCHE 16 LES ANCIENNES TRAVERSES RURALES 206
PHOTOS 16-1 ET 2 : LA TRAVERSE PAUL (8EME ARR.) 206
PHOTOS 17-1 ET 2 LE BOULEVARD DES LIBERATEURS 213
PLANCHE 18 L'INTEGRATION VARIABLE DES ANCIENNES VOIES DE LOTISSEMENTS 239
PHOTO 18-1 L'AVENUE CYRNOS (PUBLIQUE), ANCIEN LOTISSEMENT CYRNOS 9EME ARR. 239
PHOTO 18-2 AVENUE CHARLES FABRY (PRIVEE), LOTISSEMENT BARRY, 9EME ARR. 239
PLANCHE 19 L'AVENUE GUY DE MAUPASSANT ET SON STATUT PRIVE 252
PHOTO 19-1 ET 19-2 L'AVENUE GUY DE MAUPASSANT 252
PLANCHE 20 LE PARC DE LA VILLA LUCIA 256
PHOTO 20-1 ET 20-2 LE PARC DE VILLA LUCIA 256
PLANCHE 21 LE CADRE EXCEPTIONNEL DE LA COLLINE PERIER 260
PHOTO 21-1 VUE DES PLAGES DEPUIS LA COLLINE PERIER, 7EME ARR. 260
PHOTO 21-2 VUE DE LA COLLINE PERIER, 7EME ARR. 260
PLANCHE 22 LA « TRAVERSE » DE LA COLLINE PERIER 262
PHOTO 22-1 AVENUE FLOTTE, 8EME ARR. 262
PHOTO 22-2 VOIES DE LA RESIDENCE CADENELLE/SUPER CADENELLE, 8EME ARR. 262
PHOTO 22-3 VOIES DU ROUCAS PLAGE, AVENUE DU COLONEL SEROT, 8EME ARR. 262
PLANCHE 23 LA REALISATION PRIVEE DE VOIES A VOCATION PUBLIQUE, LA RUE PAUL PREBOIST 314
PHOTO 23-1 ET 23-2 LA RUE PAUL PREBOIST, 13EME ARR. 314
PLANCHE 24 LE REAMENAGEMENT PRIVE DE LA TRAVERSE DES 4 CHEMINS DE MONTOLIVET 315
PHOTO 24-1 LA TRAVERSE DES 4 CHEMINS DE MONTOLIVET (PARTIE NON REAMENAGEE), 12EME ARR. 315
PHOTO 24-2 LA TRAVERSE DES 4 CHEMINS DE MONTOLIVET (PARTIE REAMENAGEE), 12EME ARR. 315
CARTE 100 LA ZAC DE SAINTE-MARTHE 320
PLANCHE 25 L'OPERATION « CHLOROPHYLLES » DANS LA ZAC DE SAINTE-MARTHE 320
PHOTOS 25-1 ET 2 L'OPERATION « CHLOROPHYLLES » DANS LA ZAC DE SAINTE-MARTHE 320
PLANCHE 26 L'ETAT INEGAL DES VOIES DU LOTISSEMENT CHATEAU VENTO 327
PHOTO 26-1 VOIE ENTRETENUE (PUBLIQUE) BOULEVARD DU VERDON, 14EME ARR. 327
PHOTO 26-2 VOIE DEGRADEE (PRIVEE), AVENUE DE BARBARIN, 14EME ARR. 327
PLANCHE 27 DES VOIES PRIVEES DANS UN ETAT DE VIABILITE VARIABLE 329
PHOTO 27-1 LE BOULEVARD POMEON (ETAT DEGRADE), 9EME ARR. 329
PHOTO 27-2 LES VOIE INTERNES (EN BON ETAT) DU DOMAINE DE LA RIBASSIERE (FERME), 13EME ARR. 329
PHOTO 27-3 ALLEE PHILIPPINE (ETAT DEGRADE), 12EME ARR. 329
PHOTO 27-4 LES VOIES INTERNES (ETAT DEGRADE) DU LOTISSEMENT MOZART (FERME), 9EME ARR. 329
PLANCHE 28 LES POUBELLES MENAGERES DANS LES ENSEMBLES FERMES 337
PHOTO 28-1 LOCAL POUBELLE EN LIMITE DE PROPRIETE, CLOS SAINT-CHRISTOPHE, 13EME ARR. 337
PHOTO 28-2 LOCAL POUBELLE EN LIMITE DE PROPRIETE, LES BASTIDES DU SOLEIL, 15EME ARR. 337
PHOTO 28-3 ET 28-4 POUBELLES INDIVIDUELLES A L'INTERIEUR DU LOTISSEMENT (FERME), COIN JOLI, 9EME ARR. 337

PLANCHE 29 LA RUE E. H. GOUIN, LE DESTIN COMPLIQUE D'UNE VOIE A VOCATION PUBLIQUE REALISEE PAR UN AMENAGEUR PRIVE 346
PHOTO 29-1 LE CROISEMENT DE LA RUE E. H. GOUIN ET DU CHEMIN DE SAINT-MENET AUX ACCATES (2014) 346
PHOTO 29-2 LE CROISEMENT DE LA RUE E. H. GOUIN ET DU CHEMIN DE SAINT-MENET AUX ACCATES (2017) 346
PLANCHE 30 LES VOIES DE L'ENSEMBLE DU MONTRIANT 359
PHOTO 30-1 RUE MARGUERITE ALLAR, 12EME ARR. 359
PHOTO 30-2 RUE CENTRALE DU MONTRIANT, 12EME ARR. 359
PLANCHE 31 L'EVOLUTION DE LA FERMETURE DANS LE PERIMETRE DU LOTISSEMENT DE LA BONNAUDE 397
PHOTO 31-1 FERMETURE IMPROVISEE, LOTISSEMENT DE LA BONNAUDE (2014), 9EME ARR. 397
PHOTO 31-2 FERMETURE COMPLETE, LOTISSEMENT DE LA BONNAUDE (2017), 9EME ARR. 397
PLANCHE 32 LES MALFAÇONS DANS LA REALISATION DES VOIES DES HAUTS DE LA MARTINE 408
PHOTO 32-1 VOIE DES HAUTS DE LA MARTINE PARTIELLEMENT NEUTRALISEE, 12EME ARR. 408
PHOTO 32-2 VOIE DES HAUTS DE LA MARTINE BARREE, 12EME ARR. 408
PLANCHE 33 LA RUE RICHARD MANDIN ET L'ENSEMBLE « CAMPAGNE RIBERO » 411
PHOTO 33-1 L'ENSEMBLE « CAMPAGNE RIBERO », 10EME ARR. 411
PHOTO 33-2 LE TRACE INTERROMPU DE LA RUE RICHARD MANDIN, 10EME ARR. 411
PLANCHE 34 LES CHEMINEMENTS PIETONNIERS 429
PHOTO 34-1 CHEMINEMENT PROCHE DU PETIT SEMINAIRE, 12EME ARR. 429
PHOTO 34-2 CHEMINEMENT SUR L'EMPLACEMENT DU FUTUR BOULEVARD URBAIN SUD, 9EME ARR. 429
PLANCHE 35 LES VOIES DE L'OPERATION VALNATUREAL 437
PHOTO 35-1 CHEMINEMENT PIETONNIER DE L'OPERATION VALNATUREAL, 15EME ARR. 437
PHOTO 35-2 VOIE CENTRALE (NORD/SUD) DE L'OPERATION VALNATUREAL, 15EME ARR. 437
PLANCHE 36 LES DIFFERENTS NIVEAUX D'ACCES (PIETONS) DES ERF 482
PHOTO 36-1 BARRIERE AMOVIBLE (PERMEABLE PIETONS) RESIDENCE HORIZONS CLAIRS (7EME ARR.) 482
PHOTO 36-2 CHICANE (PERMEABLE PIETON, ANTI DEUX ROUES) PARC DESSUARD (11EME ARR.) 482
PHOTO 36-3 PORTAIL LAISSE OUVERT, RESIDENCE DES CYPRES (13EME ARR.) 482
PHOTO 36-4 PORTILLON NON VERROUILLE, LES ANTEMIS (11EME ARR.) 482
PHOTO 36-5 PORTILLON VERROUILLE, RESIDENCE LE SAINT-JULIEN (12EME ARR.) 482
PHOTO 36-6, PORTAIL VERROUILLE, CLOS DES TREILLES (8EME ARR.) 482
PLANCHE 37 LES DIFFERENTS NIVEAUX D'ACCES (VEHICULE) DES ERF 483
PHOTO 37-1 PORTAIL LAISSE OUVERT (CASSE), RESIDENCE VERT BOIS (14EME ARR.) 483
PHOTO 37-2 BARRIERE LEVANTE, PARC DES BUTRIS (11EME ARR.) 483
PHOTO 37-3 PLOTS AMOVIBLES, LE BUREL (4EME ARR.) 483
PHOTO 37-4 PORTAIL OUVERT DE JOUR, LA ROUVIERE (9EME ARR.) 483
PHOTO 37-5 PORTAIL FERME, LES BASTIDES DE MANON (11EME ARR.) 483
PHOTO 37-6 PORTAIL FERME, LE HAMEAU SAINT-CYR (11EME ARR.) 483
PLANCHE 38 UNE ETANCHEITE DE LA FERMETURE DIFFERENTE EN FONCTION DES SECTEURS ? (URBANISATION RECENTE ET ANCIENNE) 488
PHOTO 38-1 PORTAIL ETANCHE, CAMPAGNE MARIE-JEANNE, (12EME ARR.) 488
PHOTO 38-2 GRILLE ETANCHE, LOTISSEMENT COIN JOLI, (9EME ARR.) 488
PHOTO 38-3 PORTAIL ETANCHE, PARC DES OLIVES, (12EME ARR.) 488
PHOTO 38-4 BARRIERE ANTI-VEHICULE (PERMEABLE AUX PIETONS), LOTISSEMENT LEÏ ROURE, (9EME ARR.) 488
PHOTO 38-5 PORTILLON ETANCHE, DOMAINE DE L'OLIVERAIE, (12EME ARR.) 488
PHOTO 38-6 PORTILLON AVEC CHICANES, NOUVEAU PARC SEVIGNE, (9EME ARR.) 488
PLANCHE 39 COMPARAISON DES « AMBIANCES » DANS ET HORS DU LOTISSEMENT (FERME) COIN JOLI 524
PHOTO 39-1 VOIE INTERIEURE DU LOTISSEMENT COIN JOLI SANS VOITURES 524
PHOTO 39-2 ET 31-4 TRAFIC SUR LA RUE AUGUSTIN AUBERT 524
PHOTO 39-3 VOIE INTERIEURE DU LOTISSEMENT BARRY SANS VOITURES 524
PLANCHE 40 LES VOIES DE TROISIEME NIVEAU 531
PHOTOS 40-1 ET 2 LA TRAVERSE DES RAYMONDS 531

PLANCHE 41 LES VOIES SECONDAIRES 532
PHOTO 41-1 ET 2 LE BOULEVARD PAGES 532
PLANCHE 42 LES VOIES PRIMAIRES 533
PHOTO 42-1 LE BOULEVARD D'HAÏFA 533
PHOTO 42-2 LE BOULEVARD DES LIBERATEURS 533
PLANCHE 43 LES TRAVERSES PIETONNES 534
PHOTO 43-1 BOULEVARD POMEON, UNE ANCIENNE VOIE PIETONNE/ VEHICULE 9EME ARR. 534
PHOTO 43-2 TRAVERSE DU PUIT, UN ANCIEN CHEMINEMENT RURAL 9EME ARR. 534
PHOTO 43-3 LA RUE GABRIEL AUDISIO ET SA LARGE BANDE DE CHEMINEMENT, 14EME ARR. 534
PHOTO 43-4 LA TRAVERSE PAUL, UN ANCIEN CHEMINEMENT RURAL 8EME ARR. 534
PHOTO 44-1 L'INTERVIEW D'UN HABITANT PROCHE DES FERMETURES DE COIN JOLI 552
PLANCHE 45 LA FERMETURE DE LA RESIDENCE VERLAINE ET SES CONSEQUENCES EN MATIERE DE DETOUR 572
PHOTO 45-1 AVENUE EDMOND GRANGE (INTERIEUR DE LA RESIDENCE VERLAINE), 8EME ARR. 573
PHOTO 45-2 GRILLE DE LA RESIDENCE LE VERLAINE, 8EME ARR. 573
PHOTO 45-3 L'AVENUE DE MAZARGUES ET SES TROTTOIRS (ETROITS), 8EME ARR. 573
PHOTO 45-4 NOYAU VILLAGEOIS DE SAINTE-ANNE, 8EME ARR. 573
PLANCHE 46 LA FERMETURE DU LOTISSEMENT LOU BRES ET SES CONSEQUENCES EN MATIERE DE DETOURS 577
PHOTO 46-1 L'AVENUE EDOUARD BRANLY FERMEE PAR LE LOTISSEMENT LOU BRES, 8EME ARR. 577
PHOTO 46-2 BOULEVARD MICHELET ET L'ARRETE MICHELET-TAINE, 8EME ARR. 577
PLANCHE 47 DIFFERENCE DE PERMEABILITE ENTRE LES FERMETURES DU LOTISSEMENT COIN JOLI ET DU BARRY 582
PHOTO 47-1 FERMETURE ETANCHE DU LOTISSEMENT COIN JOLI, 9EME ARR. 582
PHOTO 47-2 PASSAGE PIETON MENAGE DANS LE LOTISSEMENT BARRY, 9EME ARR. 582
PLANCHE 48 LA RESIDENCE DE CHATEAU SAINT-JACQUES 589
PHOTO 48-1 PORTILLON DE LA RESIDENCE CHATEAU SAINT-JACQUES, 11EME ARR. 589
PHOTO 48-2 PORTAIL DE LA RESIDENCE CHATEAU SAINT-JACQUES, 11EME ARR. 589
PHOTO 48-3 INTERIEUR DE CHATEAU SAINT-JACQUES ET VUE (SUD) SUR LES CALANQUES, 11EME ARR. 589
PHOTO 48-4 CANAL DE MARSEILLE ET CHEMINEMENT PIETONNIER DANS CHATEAU SAINT-JACQUES, 11EME ARR. 589
PLANCHE 49 LE PERIMETRE SOLVERT / GRANDE BASTIDE 598
PHOTO 49-1 AVENUE DE LA GRANDE BASTIDE, 9EME ARR. 598
PHOTO 49-2 NOYAU VILLAGEOIS DU CABOT, 9EME ARR. 598
PHOTO 49-3 VALLON REGNY DEPUIS L'ANCIEN CHEMIN DE CASSIS, 9EME ARR. 598
PHOTO 49-4 AVENUE SOLVERT FERMEE, 9EME ARR. 598
PLANCHE 50 LE PROJET DE FERMETURE DU BOULEVARD PROVENÇAL 607
PHOTO 50-1 A 50-4 BOULEVARD PROVENÇAL 607
PLANCHE 51 LA FERMETURE DU LOTISSEMENT COIN JOLI ET LES PROBLEMES D'ACCES A L'ECOLE 612
PHOTO 51-1 BARRIERE INAMOVIBLE DANS LE LOTISSEMENT COIN JOLI (RUE CAZALET JACQUET), 9EME ARR. 612
PHOTO 51-2 UNE PERMEABILITE PIETONNE ENCORE POSSIBLE SUR LA RUE ALFRED NICOLAS, 9EME ARR. 612
PHOTO 51-3 ENTREE PRINCIPALE DE L'ECOLE COIN JOLI (DANS LE LOTISSEMENT), 9EME ARR. 612
PHOTO 51-4 ENTREE SECONDAIRE DE L'ECOLE COIN JOLI (RUE AUGUSTIN AUBERT), 9EME ARR. 612
PLANCHE 52 LE CONFLIT LIE A LA FERMETURE DE L'ECOLE COIN JOLI 616
PHOTO 52-1 MANIFESTATION ORGANISEE CONTRE LA FERMETURE DU LOTISSEMENT COIN JOLI 616
PHOTO 52-2 LE « TROU » ENTRE LA RESIDENCE DE LA CRAVACHE ET LE PARC SEVIGNE 616
PHOTO 52-3 LES RISQUES DU METIER DE CHERCHEUR… 616
PLANCHE 53 LE « PERIPLE » CAUSE PAR LA FERMETURE DU CHEMIN DES ECOLIERS 622
PHOTO 53-1 (CADRAGE 1) DEPART DU PARCOURS : TRAVERSE DE LA SEIGNEURIE, 9EME ARR. 622
PHOTO 53-2 (CADRAGE 2) CHEMIN DE MORGIOU (TRES FREQUENTE, TROTTOIRS ETROITS), 9EME ARR. 622
PHOTO 53-3 (CADRAGE 3) AVENUE PIERRE BOUZE (MOINS FREQUENTE), 9EME ARR. 622
PHOTO 53-4 (CADRAGE 4) RUE HENRI TOMASI (FREQUENTE, TROTTOIRS ETROITS), 9EME ARR. 622
PHOTO 53-5 (CADRAGE 5) ARRIVEE A L'ECOLE PAR LA RESIDENCE « MICHELET DE LATTRE », 9EME ARR. 622
PHOTO 53-6 CHEMIN PIETONNIER FERME, CAUSE DU DETOUR, 9EME ARR. 622

TABLE DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE 1 PROPORTION D'ERF PAR ARRONDISSEMENT A MARSEILLE EN 2014 49
GRAPHIQUE 2 PALMARES DES QUARTIERS LES PLUS CLOISONNES 50
GRAPHIQUE 3 CLASSEMENT DES RESIDENCES FERMEES PAR TAILLE EN M^2 EN 2014 51
GRAPHIQUE 4 SUPERFICIE EN M^2 D'ERF LES PLUS VASTES EN 2014 51
GRAPHIQUE 5 LA REPARTITION DES ERF EN ENSEMBLES JOINTIFS ISOLES A MARSEILLE EN 2014 53
GRAPHIQUE 6 AMENITES RECENSEES DANS LES ERF A MARSEILLE EN 2014 66
GRAPHIQUE 7 L'EVOLUTION DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE A MARSEILLE 69
GRAPHIQUE 8 COMPARAISON DATE DE CONSTRUCTION / FERMETURE DES ERF A MARSEILLE 70
GRAPHIQUE 10 PROPORTION DE VOIES (PIETON) FERMEES PAR NIVEAU D'IMPORTANCE 521
GRAPHIQUE 11 PROPORTION DE VOIES (PIETON) NON ENCLAVEES FERMEES PAR NIVEAU D'IMPORTANCE 522
GRAPHIQUE 12 PROPORTION DE VOIES (VEHICULE) FERMEES PAR NIVEAU D'IMPORTANCE 525
GRAPHIQUE 13 PROPORTION DE VOIES (VEHICULE) NON ENCLAVEES, FERMEES PAR NIVEAU D'IMPORTANCE 525

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 NUMERISATION D'UN PLAN CADASTRAL, DOSSIER ECOLE COIN JOLI (1954) 188
FIGURE 2 PLAN DU LOTISSEMENT PREBOISE – CAHIER DES CHARGES DU 27 FEVRIER 1930 194
FIGURE 3 PLAN DU LOTISSEMENT BARRY – CAHIER DES CHARGES DU 28 NOVEMBRE 1928 194
FIGURE 4 LE PLAN GREBER (1933) 196
FIGURE 5 PLAN D'URBANISME DIRECTEUR (1959) 198
FIGURE 6 PLAN CADASTRAL SCI MONTVAL (CESSION DE TERRAIN), 1983 207
FIGURE 7 L'AUTOROUTE NORD (A7) DE MARSEILLE EN 1972 209
FIGURE 8 L''OPERATION COLLINEO (2013) 382
FIGURE 9 L'OPERATION DE RESIDENTIALISATION DE L'ENSEMBLE DE LA SOUDE, UNE DISPARITION PROGRAMMEE DES CHEMINEMENTS PIETONNIERS 442
FIGURE 10 LES PROJETS LIES A LA PROMOTION DES MODES DOUX DANS LE SECTEUR MICHELET 447
FIGURE 11 SCHEMA DE L'EFFET DE SURIMPOSITION / COUPURE 466
FIGURE 12 SCHEMA DE L'EFFET RELATIF 467
FIGURE 13 SCHEMA DE L'EFFET DE DURCISSEMENT 468
FIGURE 14 SCHEMA DE L'EFFET D'AVANTAGE COMPARATIF 469
FIGURE 15 SCHEMA DE L'EFFET DE RELEGATION 470
FIGURE 16 SCHEMA DE L'EFFET DE VERROU 471
FIGURE 17 SCHEMA DE L'EFFET DE BARRIERE 472
FIGURE 18 SCHEMA DE L'EFFET DE DENUDAGE / TUNNEL 473
FIGURE 19 SCHEMA DE L'EFFET A DISTANCE 474
FIGURE 20 SCHEMA DES EFFETS EMBOITES 475
FIGURE 21 SCHEMA DE L'EFFET DE THROMBOSE 476
FIGURE 22 NIVEAUX DE PERMEABILITE DES ACCES PIETONS 481
FIGURE 23 LA VILLE PASSANTE VERSUS LA VILLE FRANCHISEE 490
FIGURE 24 LES DIFFERENTS PLANS DE VOIRIE EN FONCTION DES EPOQUES 491
FIGURE 25 LE DIFFERENTS TYPES DE VOIRIE ENCLAVEE 491
FIGURE 26 UN ESSAI DE MODELISATION DE L'ENCLAVEMENT 492
FIGURE 27 LES FORMES ENCLAVEES SIMPLES 492
FIGURE 28 LES FORMES ENCLAVEES COMPLEXES 493
FIGURE 29 L'IMPACT DE LA FORMES ET DE LA TAILLE DES ILOT SUR LES DEPLACEMENTS 502
FIGURE 30 VERS UNE MODELISATION DES DEPLACEMENTS EN VILLE, LOGIQUE DES PLUS COURTS CHEMINS VERSUS APPROCHE PAR TOURNANTS 516
FIGURE 31 LA CLASSIFICATION DES NIVEAUX DE VULNERABILITE PAR QUARTIERS 535
FIGURE 32 UNE SIMULATION DU PROJET DE FERMETURE DE L'ASA COIN JOLI 614
FIGURE 33 LA COMMUNICATION DES PARENTS D'ELEVES DE L'ECOLE VACCARO POUR LE MAINTIEN DU « CHEMIN DES ECOLIERS » 625

SOMMAIRE COMPLET

REMERCIEMENTS **3**

UNE REFLEXION INTEGREE AUX RECHERCHES DU LABORATOIRE POPULATION ENVIRONNEMENT DEVELOPPEMENT **5**

SOMMAIRE **6**

INTRODUCTION GENERALE **10**

PARTIE I FERMETURE RESIDENTIELLE ET FRAGMENTATION SOCIO-SPATIALE URBAINE **33**

Introduction de la partie I. *34*
Marseille : contexte géographique et politico-administratif *36*
La ville à l'épreuve de la fragmentation, la fragmentation à l'épreuve de la ville 38
La fermeture résidentielle, paradigme de la fragmentation ? 42
La fermeture résidentielle et ses impacts 43
CHAPITRE 1 REPARTITION, CONTEXTES, MOTIVATIONS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE A MARSEILLE 46
Introduction du chapitre 1 ..... *46*
1. Répartition spatiale du phénomène de fermeture résidentielle *49*
1.1 Un phénomène massif à l'emprise insoupçonné 49
1.1.1 Taille unitaire et types d'habitats des ensembles fermés 51
1.1.2 Effets d'agrégats 53
1.2 Un élargissement de la base sur les résidences fermées 56
1.2.1 Les obstacles indépendants sur voie 56
1.2.2 Les ensembles non résidentiels fermés 59
2. Dynamiques, contextes et motivations de la fermeture résidentielle *61*
2.1 Des niveaux d'accès et de sécurité différenciés 62
2.2 Aménités et équipements internes, les enjeux de l'exclusivité 66
2.3 Dynamique temporelle de la fermeture résidentielle 69
2.4 De la fermeture improvisée aux produits immobiliers standards 70
2.5 La fermeture résidentielle et ses motivations 73
2.6 Typologie de contextes de la fermeture 80
2.6.1 Territoires de projets et produit immobilier fermé en front d'urbanisation 80
2.6.2 Logiques de « colonat » dans les zones de renouvellement urbain et malaise résidentiel 82
2.6.3 Marges exclusives, entre-soi et fermeture 85
2.6.4 Proximité des centralités, la recherche de la tranquillité par la fermeture 86
2.6.5 Marges périphériques et « fermetures du bout du monde » 87
Conclusion du chapitre 1 ..... *88*
CHAPITRE 2 FERMETURE RESIDENTIELLE ET VOIES PRIVEES 89
Introduction du chapitre 2 ..... *89*
1. Sources et représentation du statut des voies *91*
1.1 Le cadastre numérique 92
1.2 Le filaire des voies de MPM, un outil de gestion sans valeur juridique 92
1.3 Articulation des sources et représentation « normale » des données 98
1.4 La contradiction des sources sur le statut des voies 100
2. Une évaluation critique des sources liées au statut des voies *103*
2.1 Le cadastre numérique et ses multiples problèmes 103
2.1.1 Une définition erronée du domaine de voirie ? Le cas des voies privées hors cadastre 103
2.1.2 Le cadastre, reflet inexact de la propriété publique 105
2.1.3 Interrogations et contestations liées à la délimitation imprécise au cadastre 108
2.2 Problèmes liés au filaire des voies 115
2.2.1 Erreurs de tracés du filaire des voies – le cas de la rue Auguste Marin 116
2.2.2 Le statut incertain des voies reconnues publiques au filaire 119

2.3 L'absence de source fiable pour déterminer le statut des voies ... 120
3. Des voies urbaines au statut incertain ... 122
3.1 Contradiction apparente des sources, des statuts flous visibles par croisements ... 123
3.1.1 La contradiction du cadastre et du filaire – le cas du boulevard Hodoul ... 123
3.2 L'absence de mentions contradictoires dans les sources, des voies publiques au statut incertain « sous les radars » ... 126
3.2.1 Des voies « réputées » publiques – à qui appartient le boulevard du Commandeur ? ... 127
3.2.2 La problématique des classements irréguliers – le cas des voies du lotissement Leï Roure ... 131
3.3 « Bandes », « becs » et emprises non régularisés, une problématique récurrente ... 135
3.3.1 Délimitation imprécise des emprises de voirie au cadastre – le projet de « bassin d'orage » Ganay ... 136
3.3.2 Chiffrer les problèmes de délimitation cadastrale des voies – tentative d'approche sur un îlot « test » ... 140
3.4 Vers une régularisation progressive ? ... 142
3.4.1 La régularisation des emprises privées, blocages et négociation amiable ... 142
3.4.2 La régularisation des emprises appartenant à un acteur public ou parapublic, vers une procédure automatisée ? ... 143
3.5 Délimitations imprécises du domaine public de voirie et dynamique de privatisation ... 147
3.5.1 L'instrumentalisation des défauts de représentation – le cas du chemin de la Bonnaude ... 147
3.5.2 Délimitations imprécises et dynamique de privatisation – le cas de l'avenue Saint-Exupéry ... 150
3.6 Conclusion – comment caractériser le flou juridique des voies à Marseille ? ... 153
4. Fermeture résidentielle et statut privé des voies, un lien évident ... 157
5. Perspectives d'évolution du phénomène et « potentiels de fermeture » ... 159
Conclusion du chapitre 2 ... 167
Conclusion de la partie I ... 168

PARTIE II MORPHOGENESE D'UNE VILLE LIBERALE ... 170

Introduction de la partie II ... 171
La Fabrication de l'urbain et la gouvernance ... 173
Une (re)lecture libérale ... 177
Gouvernance et projet urbain ... 177
La « ville libérale » ... 178
CHAPITRE 3. UNE GEOHISTOIRE DE LA MORPHOGENESE PERIPHERIQUE AU 20EME SIECLE ... 181
Introduction du chapitre 3 ... 181
1. Les formes de la ville libérale, la « ville cahier des charges » (fin 19ème siècle - milieu 20ème) ... 182
1.1 Des bastides aux ensembles résidentiels ... 182
1.2 Les prémisses du libéralisme « à la marseillaise » ... 184
1.3 Ville libérale et spéculation ... 185
1.4 La « marée » des lotissements dans la première moitié du 20ème siècle ... 187
1.4.1 Le fractionnement des propriétés bastidaires – le cas de la propriété Lafont à Sainte-Marguerite (9ème arr.) ... 188
1.4.2 Une anarchie urbaine : les lotissements défectueux ... 189
1.4.3 Une normalisation visible à travers les cahiers des charges de lotissements ... 192
1.4.4 Une similitude des formes urbaines ... 194
2. Une urbanisation de masse pendant les trente glorieuses ... 195
2.1 L'influence des plans d'urbanisme ... 195
2.2 Croissance démographique et évolution du foncier ... 199
2.3 Des quartiers massivement investis, Le secteur privé à l'initiative ... 201
2.3.1 Les « zones de desserrement » – le cas des quartiers sud de l'après-guerre ... 201
2.3.2 La « marée » de logement sociaux – le cas de la ZUP n°1 dans les quartiers nord ... 203
2.4 En conclusion ... 204
3. Morphogenèse de la trame viaire ... 205
3.1 Une permanence des tracés ... 205
3.2 Grands projets publics – la création des voies rapides, grande accessibilité et lignes de fractures locales ... 208
3.3 Les ZAC, un réaménagement sectorisé du plan de voirie ... 211
3.3.1 Une trame plus ou moins réaménagée – la ZAC des Caillols (11ème – 12ème arr.) et la ZAC de Bonneveine (8ème arr.) ... 212
3.4 Des voies urbaines « au bonheur des promoteurs » ... 216

3.4.1 Une trame « à l'économie » - l'urbanisation des quartiers sud (années 1920-60) ... 217
Conclusion du chapitre 3 ... *223*
CHAPITRE 4 LA GESTION MUNICIPALE DES VOIES, UN SYSTEME D'ARRANGEMENTS LOCAUX ... 225
Introduction du chapitre 4 ... *225*
4. Les voies privées à Marseille : de l'ampleur exceptionnelle du phénomène à une inversion de la tendance ... *227*
5. Politique publique d'intégration des voies privées à Marseille ... *230*
5.1 Les critères d'intégration des voies privées ... 231
5.2 Les campagnes de classement ... 232
5.3 Classement de voies dans le cadre de projets publics ciblés ... 235
5.3.1 Projets publics sectorisé et intégration des voies de lotissement – le cas de l'avenue du Général Brosset ... 235
5.3.2 La reprise des voies des lotissements défectueux – le cas du lotissement Zolezzi ... 236
5.4 Une politique d'intégration incomplète ... 238
5.5 Documents contractuels et contributions privées, l'illusion du contrôle ... 240
5.6 Les cahiers des charges de lotissements et l'intégration « aussitôt qu'il se pourra » ... 240
5.7 Les obligations au titre des permis de construire et la conformité ... 242
5.8 Les engagements de cession, un document à faible valeur contractuelle ? ... 243
5.9 La faiblesse des engagements écrits ... 245
6. L'intégration mesurée des voies, politique parcimonieuse ou posture libérale ? ... *246*
6.1 Demandes d'intégration privées et refus municipal ... 247
6.1.1 Les demandes d'intégration répétées des associations de propriétaires – le cas du lotissement Leï Roure ... 248
6.2 Négligences et oublis, les ratés de la gestion municipale ... 250
6.2.1 Des transferts « oubliés en cours de route » – le cas de boulevard Gaston Ramon ... 250
6.2.2 Absence de mention contraignante et imprévoyance municipale – le cas de l'avenue Guy de Maupassant ... 252
6.3 Résistance des propriétaires aux demandes d'intégration ... 254
6.3.1 Une opposition précoce des assemblées de propriétaires – le cas de l'avenue Guy de Maupassant (suite) ... 255
6.3.2 Le projet public en échec – le cas de la traverse de la colline Périer ... 259
6.4 L'opposition des propriétaires aux projets de classement, un phénomène rare ... 267
6.5 Les notaires ou la force de l'inertie ... 268
6.5.1 Des transferts bloqués par les notaires – les voies du Parc Sévigné ... 269
6.6 La question du transfert des voies, un équilibre pérenne ? ... 271
7. L'entretien conventionné et l'entente entre propriétaires et municipalité ... *272*
7.1 Statut privé et usage public, une situation commune à Marseille ... 273
7.2 L'entretien public des voies privées, une tendance généralisée et informelle ... 276
7.2.1 Des voies privées régulièrement entretenues par la Ville – le cas du lotissement château Vento ... 280
7.2.2 L'entretien informel des voies privées et les arrangements locaux – le cas du boulevard des Alisiers ... 283
7.2.3 Travaux publics et désenclavement de voies privées – le cas du boulevard Provençal ... 285
7.3 Les traces officielles de l'entretien public des voies privées ... 287
7.4 L'inactivité des associations syndicales de lotissement, révélateur de l'action municipale ... 288
7.4.1 Des associations syndicales en sommeil – le cas des lotissements Barry, Lou Brès et château Vento ... 289
7.5 Le statut privé des voies, une situation transitoire ? ... 292
7.6 Un système de connivences ... 295
Conclusion du chapitre 4 ... *298*
Conclusion de la partie II ... *298*

PARTIE III LA VILLE DURABLE EN QUESTION, RUPTURES ET CONTINUITES DANS LA GESTION DES VOIES A PARTIR DE 2000 ... 300

Introduction de la partie III ... *301*
CHAPITRE 5 FABRIQUE CONTEMPORAINE DES VOIES ET AFFICHAGE RENOUVELE DE LA POLITIQUE DE VOIRIE PUBLIQUE ... 304
Introduction du chapitre 5 ... *304*
1. La fabrique contemporaine de l'urbain, entre continuité et révolution des plans ... *305*
1.1 Une politique d'aménagement (public) des voies ... 305
1.2 Dynamiques d'urbanisation contemporaines et poursuite d'une logique sans plan – le cas des quartiers Est ... 308
1.2.1 Partenariats publics-privés et « contributions » privées à l'aménagement des voies, l'illusion de la planification 311
1.2.2 Le projet public et ses apories – le cas de la ZAC des Hauts de Sainte-Marthe ... 319

2. Une nouvelle politique publique de voirie ? ... *323*
2.1 Une apparente clarification de la politique de voirie à Marseille ... 323
2.2 L'abandon de l'entretien des voies privées ... 325
2.2.1 La rupture des arrangements informels – le cas du lotissement château Vento ... 326
2.2.2 La « bombe à retardement » des voies privées non entretenues – une incitation à la fermeture résidentielle ? ... 329
2.2.3 La dégradation des voies, une problématique de responsabilité en émergence ... 330
2.3 Services publics sur voie privée, entre immobilisme et normalisation des pratiques ... 331
2.3.1 L'éclairage public, une lente redéfinition de la limite public/privé ... 331
2.3.2 Le ramassage des ordures ménagères, situation inamovible ou continuité nécessaire du service public ? ... 336
2.4 Conclusion : une véritable évolution dans la gestion des voies privées à Marseille ? ... 339
2.5 La politique communautaire d'intégration des voies privées, des intentions à la réalité ... 339
2.5.1 Des critères d'intégration renouvelés ... 341
2.5.2 Une posture en retrait des services communautaires ... 343
2.5.3 Les entraves internes à la politique d'intégration des voies ... 348
2.5.4 Les voies privées ouvertes à la circulation, des cas négligés ? ... 350
Conclusion du chapitre 5 ... *356*
CHAPITRE 6. UNE GOUVERNANCE DES VOIES COMPLEXIFIEE, ENTRE INTEGRATION PUBLIQUE INCOMPLETE ET TENDANCE A LA FERMETURE RESIDENTIELLE ... 357
Introduction du chapitre 6 ... *357*
1. La convergence entre propriétaires et Collectivité, lorsque la politique de voirie fonctionne à plein ... *358*
1.1 Des transferts facilités – le cas de l'avenue du Montriant ... 359
1.2 La persistance d'arrangements dans la politique d'intégration ... 361
1.2.1 Le déblocage politique des impasses ? Le cas de Château Vento ... 362
2. La résistance (nouvelle) des associations de propriétaires ... *364*
2.1 Un retour en force des associations de propriétaires ... 364
2.1.1 De la gestion indifférente à la fermeture – le cas du lotissement du Paradou ... 365
2.1.2 La tendance à la revendication des voies privées – le cas du lotissement Lou Brès ... 367
2.2 Une évolution « privatiste » des cahiers des charges de lotissements ... 369
2.2.1 La mutation des anciens documents réglementaires – le cas du lotissement Lou Brès ... 370
2.3 Une « privatisation » décomplexée ... 372
2.3.1 Les voies privées d'usage public, de l'ouverture consentie au désir de fermeture – le cas du boulevard des Alisiers ... 372
2.3.2 L'opportunisme des associations de propriétaires – le cas de la demeure des Accates ... 374
2.4 La tendance à la revendication des voies privées et ses conséquences sur la politique publique d'intégration ... 376
2.4.1 Les services communautaires à la réaction – le soudain projet de fermeture du boulevard Provençal ... 377
2.5 Promoteurs et tendance à la fermeture résidentielle ... 379
2.5.1 « L'ADN » privatif des ensembles récents – le domaine de la Panouse ... 380
2.5.2 L'ambiguïté de l'argumentaire des promoteurs immobiliers – le cas de « Collinéo » et la réservation de voirie « transparente » ... 382
2.6 Conclusion : vers l'appréhension d'un jeu d'acteurs complexe ... 384
3. Gestion publique du socle de voies privées, une politique d'intégration défaillante ... *384*
3.1 Les refus de classement communautaires sur des voies anciennes, des discours affichés aux critères officieux ... 385
3.1.1 Une mise en pratique des critères d'intégration communautaires – le cas du lotissement château Vento ... 387
3.2 Le déclassement des voies publiques, outil ponctuel ou tendance à venir ? ... 390
3.2.1 Le déclassement de voies publiques – le cas de l'impasse Rey ... 391
3.2.2 La procédure « d'échange » des voies – le cas du lotissement Barry ... 394
3.3 Les AOT, une tendance embryonnaire en hausse ? ... 396
3.3.1 La fermeture conventionnée – le lotissement de la Bonnaude ... 397
3.3.2 Une marchandisation à venir de l'espace public de voirie ? Le cas de la rue du midi ... 399
Conclusion : une posture publique ambigüe ... 401
3.4 La « ligne de vie brisée » des emplacements réservés ... 401
3.4.1 Le paradoxe des voies à vocation publique (restées) privées – le cas du lotissement Saint-Christophe ... 402
3.5 La constructibilité sans la « qualité » ... 409
3.5.1 Oublis et ratés de la gestion publique – la U433 sur le bord de la route ... 410
3.6 Problématiques techniques et manque de continuité de l'action publique ... 413

3.6.1 La conformité délivrée en mairie, une procédure vidée de son sens ? 413
3.6.2 L'emplacement réservé de voirie, symbole d'un manque de continuité du projet public 415
3.6.3 Coûts indirects et conséquences de la planification défaillante 418
4. La ville durable sans les voies. Problématiques liées au partage de compétences (Ville / communauté urbaine) 422
4.1 Flou des statuts hérités de la voirie, un point de litige entre collectivités 423
4.1.1 Des voies « réputées » publiques transmises sans réel fondement 423
4.1.2 Les voies publiques propriété de la commune, des cas irréguliers 423
4.2 Le contentieux des cheminements piétonniers, la « ville passante » sans les piétons 429
4.2.1 Transfert de la compétence voirie et cheminements piétons 430
4.2.2 La « guerre des mots » sur la question des cheminements 431
4.2.3 Une tendance à la suppression des cheminements piétonniers ? La résidentialisation de l'ensemble HLM de la Soude 440
4.3 Le différend sur les cheminements et ses impacts sur le projet urbain 443
4.4 L'impact de la controverse liée aux cheminements sur la politique d'intégration des voies 448
Conclusion du chapitre 6 450
Conclusion de la partie III 452

PARTIE IV LES IMPACTS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE 454

Introduction partie IV 455
Une approche par la continuité / discontinuité des réseaux 458
CHAPITRE 7 IMPACTS STRUCTURELS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE SUR LA CONTINUITE DU RESEAU DE VOIRIE 463
Introduction du chapitre 7 463
1. Synthèse des effets de la fermeture 465
1.1 Effet de surimposition / effet de coupure 466
1.2 Effet relatif 467
1.3 Effet de durcissement 468
1.4 Effet d'avantage comparatif 469
1.5 Effet de relégation 470
1.6 L'effet de verrou 471
1.7 L'effet de barrière 472
1.8 L'effet de « dénudage » et de « tunnel » 473
1.9 L'effet à distance 474
1.10 Les effets emboîtés 475
1.11 L'effet de thrombose 476
2. Fermeture résidentielle et trame viaire 477
2.1 Fermeture résidentielle et perméabilité des voies 481
2.1.1 Perméabilité des accès piéton 481
2.1.2 Perméabilité des accès véhicule 483
2.1.3 Niveaux de perméabilité des voies 484
3. Fermeture résidentielle et enclavement 489
3.1 Approche structurelle de l'enclavement 490
3.1.1 Méthodologie 490
3.1.2 Résultats 497
3.2 Enclavement et fermeture résidentielle 500
4. Fermeture résidentielle et continuité viaire, l'approche par les îlots 501
4.1 Approche structurelle des îlots 501
4.1.1 Méthodologie 501
4.1.2 Résultats 505
4.2 Impacts de la fermeture résidentielle sur les îlots 505
5. Fermeture résidentielle et centralité des voies 511
5.1 Le choix des indicateurs de centralité 511
5.2 Résultats 521
5.2.1 Fermeture résidentielle et réseau accessible aux piétons 521
5.2.2 Fermeture résidentielle et réseau accessible aux véhicules 525

6. Fermeture résidentielle et « vulnérabilité » du réseau ... *527*
6.1 Une approche structurelle de la vulnérabilité du réseau ... 527
6.1.1 Une méthode pour définir la vulnérabilité du réseau des quartiers ... 528
6.1.2 Un classement des voies par niveau d'importance ... 531
6.2 L'impact de la fermeture résidentielle sur la vulnérabilité structurelle du réseau de voirie ... 544
6.3 Vulnérabilité et scénarios de potentiels de fermeture ... 554
Conclusion du chapitre 7 ... *561*
CHAPITRE 8 HABITER LA VILLE FERMEE : DETOURS ET CONFLITS D'USAGES ... 562
Introduction du chapitre 8 ... *562*
1. Fermeture résidentielle et détours ... *565*
1.1 Détour moyen provoqué par la fermeture résidentielle ... 565
1.2 La mesure d'un détour ciblé ... 566
1.2.1 L'enjeu de l'accessibilité des lignes de transports en commun ... 566
1.2.2 La mesure des détours dans l'accès au réseau de bus urbain ... 567
1.2.3 Détours mesurés sur les lignes de tramway en projet ... 578
1.2.4 L'accessibilité en question de la gare de la Blancarde ... 585
1.2.5 Fermeture résidentielle et accès aux écoles primaires publiques ... 586
Conclusion sur les détours ... *593*
2. Impacts socio-spatiaux de la fermeture et conflits ... *593*
2.1 Perceptions différenciées de la rue et acceptabilité de la fermeture ... 594
2.1.1 La qualité d'usage des rues en question – la fermeture de la résidence Solvert ... 598
2.1.2 Conceptions divergentes de la rue et de l'espace public – le cas du lotissement Barry et l'enquête publique ... 602
2.2 La fermeture résidentielle au centre de conflits locaux ... 606
2.2.1 La rue comme enjeu – la fermeture du boulevard Provençal ... 607
2.2.2 Le conflit emblématique lié à la fermeture du lotissement Coin Joli ... 611
2.2.3 La fin du « chemin des écoliers » – le problème d'accès à l'école Vaccaro-Michelet ... 619
Conclusion du chapitre 8 ... *628*
Conclusion partie IV ... *629*

CONCLUSION GENERALE ... 630

BIBLIOGRAPHIE ... 638

TABLE DES CARTES ... 652

TABLE DES PHOTOS ... 656

TABLE DES GRAPHIQUES ... 660

TABLE DES FIGURES ... 661

SOMMAIRE COMPLET ... 662

RESUME ... 668

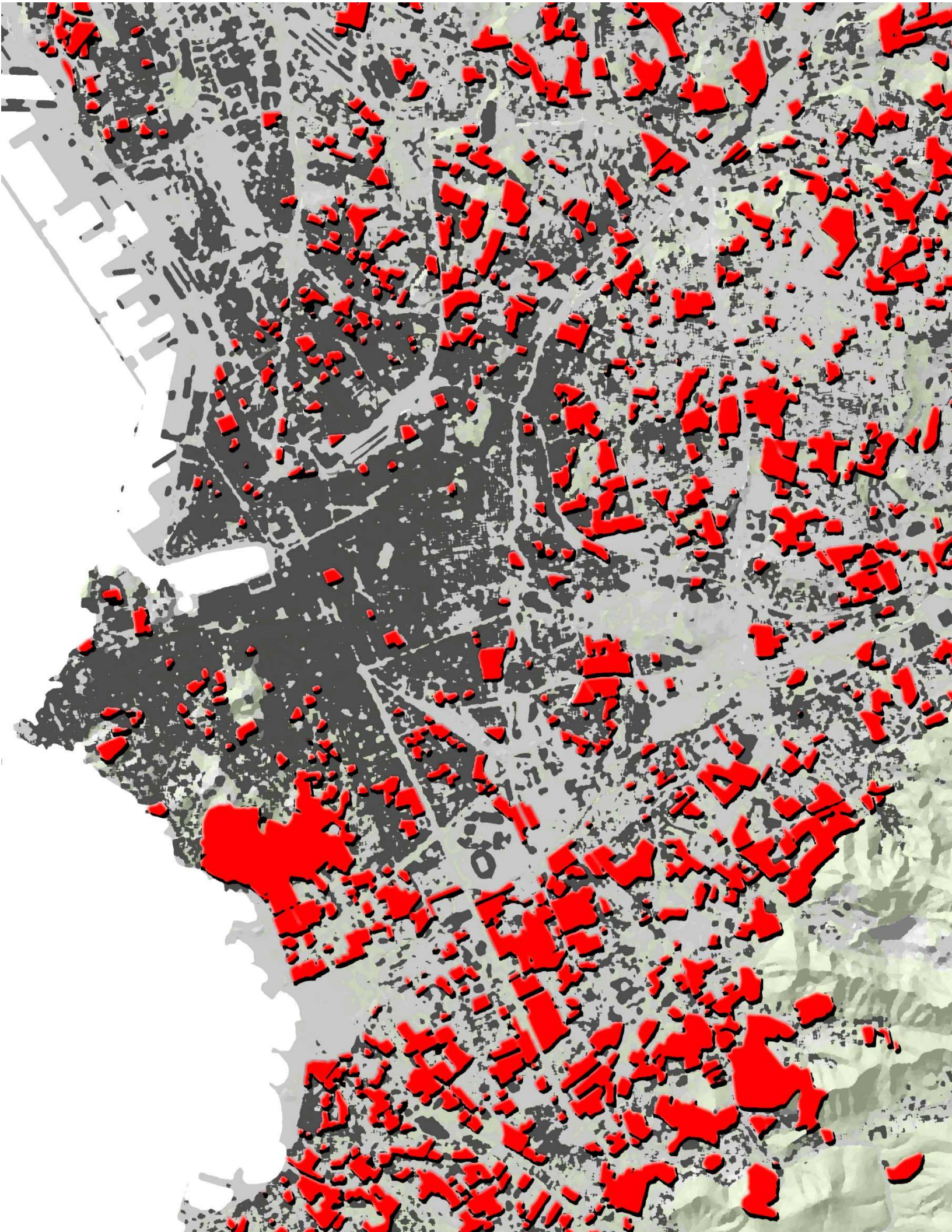
ABSTRACT ... 668

Resume

Cette thèse décrit les causes et les conséquences de la fragmentation urbaine relatives à l'expansion des ensembles résidentiels fermés à Marseille. Elle se nourrit de relevés empiriques inédits et d'analyses menées depuis plus de dix ans par une équipe de géographes. Le phénomène de fermeture résidentielle a connu en moins de vingt ans un développement considérable à Marseille, notamment dans les périphéries urbanisées aux 20ème et 21ème siècles. Les nouveaux produits immobiliers, issus de la promotion récente dans des zones de renouvellement, ou les anciennes rues de lotissements, de copropriétés, fermées au passage, se sont multipliés et la dynamique tend même à s'amplifier. Par la thématique de la fermeture nous interrogeons un objet élémentaire de l'urbain, la voie, abordée d'un point de vue symbolique (lien avec la question de l'espace public), fonctionnel (impact de la fermeture) et juridique (droit des sols et fermeture). La fermeture est appréhendée par la question de ses origines en faisant une géohistoire du statut privé des voies. Nous analysons la morphogenèse locale du plan de voirie périphérique, marquée par un libéralisme ancien et une informalité des pratiques. La pluralité d'acteurs et l'évolution de leur rôle dans la production et la gestion des voies à Marseille révèlent d'importants enjeux de gouvernance et expliquent l'héritage et la reproduction d'une large trame de voirie privée. Le défaut de planification et d'intervention publiques a favorisé la dynamique d'enclosure des voies dont nous analysons les effets sur la ville et les urbanités sous trois formes : l'intensité des coupures vis-à-vis des continuités du plan de voirie et des déplacements intra-urbains (en particulier piétons), la contradiction avec les plans et les projets publics en lien avec les politiques de « ville durable », enfin, l'émergence de conflits de riverains autour de la création d'enclaves à proximité de centralités et d'équipements publics. Située dans une perspective de recherche-action, cette thèse aborde la genèse et les effets d'un phénomène profondément inscrit dans le territoire.

Abstract

This thesis describes causes and consequences of urban fragmentation linked to gated communities expansion in Marseille (France). This work is based on 10 years of research and field surveys led by geographers. The dynamics of enclosure is very strong from over 20 years in Marseille, especially in peripherical areas, urbanized all along 20th and 21th centuries. New-built residential projects in urban regeneration areas or existing streets closure are very common now and tends to be more and more. By this enclosure phenomenon, we question another elementary city's object. We analyse street / road in its symbolical (link with public space), functional (enclosure impacts) and juridical (soil law) way. We address enclosure by its origins through a "geohistory" of streets and their private status, local morphogenesis of peripherical road map, marked by an old liberalism politics and informality. Actor's plurality and their evolution through time about roads management and production reveal important governance stakes. It explains the inheritance and reproduction of a large number of private streets too. Lack of planification and public interventions has promoted enclosure dynamics. We analyse its impact on urban environment and urbanities in 3 ways: cut-offs intensity on urban street continuity and pedestrian moves, contradiction with urban public projects, linked to sustainable politics and at last, conflicts emergence between local residents. We built this work as a research-action, we address the impacts and genesis of this deeply embedded phenomenon.



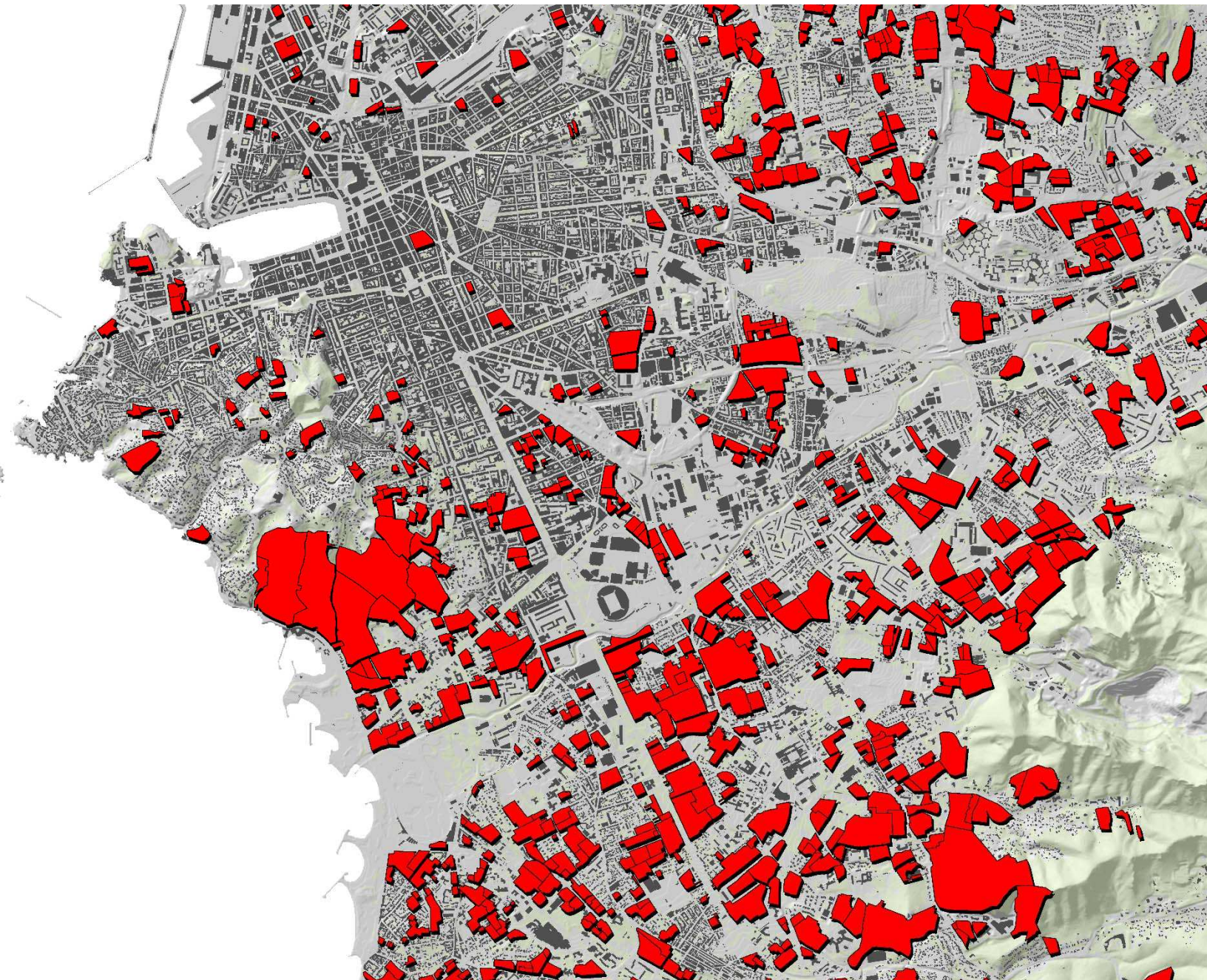
Thèse de doctorat – spécialité Géographie

GEOGRAPHIE D'UNE VILLE FRAGMENTEE

MORPHOGENESE, GOUVERNANCE DES VOIES ET IMPACTS DE LA FERMETURE RESIDENTIELLE A MARSEILLE

Julien Dario

Annexes



SOMMAIRE

ANNEXE I INDEX DES NOTIONS JURIDIQUES 674

I.1 DU DROIT DE SE CLORE 676
I.1.1 La propriété un droit « absolu » ? 676
I.1.2 La clôture comme manifestation du droit d'exclure 678
I.1.3 Les limitations au droit de se clore 679
I.1.3.1 Les limitations d'ordre privé – servitude et volonté de nuire 679
I.1.3.2 Les limitations d'ordre publiques 681
I.1.3.2.1 L'intérêt général, un principe fondamental « exorbitant de droit commun » 681
I.1.3.2.2 Une définition malléable et « extensive » ? 682
I.2 L'EVOLUTION DU REGIME DES CLOTURES CONTRE L'INTERET GENERAL ? 684
I.2.1 Définition de la clôture 684
I.2.2 Qui est compétent en matière de contrôle des clôtures ? 684
I.2.3 Quel régime de contrôle appliqué aux clôtures ? 685
I.2.3.1 L'accès et la desserte 685
I.2.3.2 Les motifs de forme et d'implantation de la clôture 687
I.2.3.3 Un recul de l'intérêt général appliqué au droit de passage général ? 688
I.2.3.4 De la « liberté » à la « commodité » de passage 691
I.3 LE PROPRIETAIRE, UNE FIGURE PROTEIFORME 695
I.3.1 Une confusion commune association syndicale/copropriété 695
I.3.2 L'association syndicale 696
I.3.2.1 Principe général 696
I.3.2.2 Association syndicale et lotissement 698
I.3.2.3 Dispositions communes aux associations syndicales de lotissements 700
I.3.2.4 Les associations syndicales autorisées (ASA) et les ASCO 700
I.3.2.5 Les associations syndicales autorisées et les AFUL 702
I.3.2.6 Droit de se clore et association syndicale 703
I.3.2.7 Des associations syndicales de lotissement vidées de leur sens ? 704
I.3.2.7.1 Des règles anciennes… 704
I.3.2.7.2 …au bouleversement (relatif) de la loi ALUR 705
I.3.2.7.3 En conclusion 708
I.3.3 Principe général sur les copropriétés 709
I.3.3.1 La copropriété du « droit » à « l'obligation » de se clore 710
I.4 L'OUVERTURE A LA CIRCULATION PUBLIQUE ET LE PROBLEME DE LA FERMETURE 712
I.4.1 Les voies ouvertes à la circulation publique, une définition complexe 712
I.4.2 Voie ouverte à la circulation publique et responsabilité, les « pouvoirs de police du maire » 714
I.4.3 Ouverture à la circulation publique et fermeture par les propriétaires 716
I.5 LE TRANSFERT D'OFFICE DES VOIES PRIVEES OUVERTES A LA CIRCULATION PUBLIQUE 717
I.5.1 Les conditions d'éligibilité, une procédure anticonstitutionnelle ? 717
I.5.2 Modalités techniques et aléas de la procédure de transfert d'office 720
I.6 LES EMPLACEMENTS RESERVES DE VOIRIE 723
I.6.1 Emplacement réservé et documents d'urbanisme 723
I.6.2 Un système de contrainte limitant le droit de construire 724
I.6.3 Droits des propriétaires et contreparties de l'emplacement réservé 725
I.6.4 L'utilité de l'emplacement réservé et la question de son portage 728
I.7 LE PLAN D'ALIGNEMENT 729
I.7.1 Plan d'alignement (général/partiel) et plan individuel 729
I.7.2 La procédure d'alignement 730
I.7.3 Alignement et emplacement réservé du PLU 732

I.8 L'EXPROPRIATION 733
I.8.1 La procédure *733*
I.8.2 Intérêt public et théorie du bilan avantage/coût *735*
I.8.3 La question de l'indemnisation *737*
I.8.4 En conclusion *738*

ANNEXE II DOCUMENTS ORIGINAUX COMPLEMENTAIRES 739

II.1 DELIBERATION MUNICIPALE DU 28 JUIN 1954 – REF. N°54/317/U 740
II.2 CAHIER DES CHARGES DU LOTISSEMENT (DEFECTUEUX) ZOLEZZI 742
II.3 ENGAGEMENT DE CESSION ENTRE LA SCI PARC SEVIGNE ET LA VILLE DE MARSEILLE – 6 AOUT 1963 743
II.3 31 OCTOBRE 1972 – REF. N°130849 – COURRIER DE JEAN MASSE A CHARLES-EMILE LOO 746
II.4 PREMIERE PAGE DU DOSSIER DE DUP POUR L'EXPROPRIATION DE L'AVENUE MAUPASSANT 748
II.5 DELIBERATION DU CM DE LA VILLE DE MARSEILLE SEANCE DU 26 JANVIER 1976 - REF. N°76/038/U 749
II.6 DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE MARSEILLE 26 JUILLET 1947, REF. N°177 R 751
II.7 DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL VILLE DE MARSEILLE N°53.498-U DU 21 NOVEMBRE 1953 755

ANNEXE III METHODOLOGIE SIG 757

III.1 VERS LA CONSTITUTION D'UN OBJET COMPLEXE : LE RESEAU 758
III.1.1 Principales mises à jour sur la table voirie *758*
III.1.2 Principales caractéristiques du réseau et limites de la donnée *765*
III.1.3 De la base des résidences fermées à son utilisation réseau *767*
III.1.3.1 La base des ensembles fermés 767
I.8.4.1 Report de l'information sur les tronçons de voirie 768
I.8.4.2 Méthodologie de classement des voies par niveau de perméabilité 769
I.8.4.3 Référencement de l'information sur la fermeture sous Network Analyst 772
III.1.2 Indicateurs utilisés pour mesurer l'impact de la fermeture résidentielle sur le réseau *774*
III.1.2.1 Le référencement des voies enclavées 774
I.8.4.4 Le référencement des îlots 776
I.8.4.5 Indice de centralité et fermeture résidentielle 777
I.8.4.6 Fermeture résidentielle et mesure des détours 780
I.8.4.6.1 Approche globale des détours 781
I.8.4.6.2 Approche ciblée des détours 782

ANNEXE IV DOCUMENTS MOBILISES 785

IV.1 LISTE DES ENTRETIENS RETRANSCRIS 786
IV.2 LISTE DES REPORTAGES TELEVISES A PARTIR DES TRAVAUX DE L'EQUIPE RESIDENCES FERMEES A MARSEILLE 788
IV.3 LISTE DES ARTICLES DE PRESSE SUR LES TRAVAUX DE L'EQUIPE RESIDENCES FERMEES A MARSEILLE 788
IV.4 FONDS D'ARCHIVES 789
IV.5 DOSSIERS EXTRAITS DES FONDS D'ARCHIVES 789

Annexe I

Index des notions juridiques

« *Le premier qui, ayant enclos un terrain, s'avisa de dire : Ceci est à moi, et trouva des gens assez simples pour le croire, fut le vrai fondateur de la société civile. Que de crimes, que de guerres, de meurtres, que de misères et d'horreurs n'eût point épargnés au genre humain celui qui, arrachant les pieux ou comblant le fossé, eût crié à ses semblables : Gardez-vous d'écouter cet imposteur ; vous êtes perdus, si vous oubliez que les fruits sont à tous, et que la terre n'est à personne* » (J.-J. ROUSSEAU[785])

[785] Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes, 2ème partie

I.1 Du droit de se clore

La banalisation de la fermeture résidentielle en France ou ailleurs dans le monde est souvent perçue comme une dynamique centrifuge de l'espace urbain. Le terme de « privatisation parfois évoqué et discuté dans les études sur le sujet (SABATIER, 2006) sous-tend l'idée d'un phénomène sortant du cadre légal, voire d'une logique informelle. Bien qu'on puisse discuter des effets de la fermeture, cette dernière repose sur certains droits fondamentaux comme le droit de se clore lui-même adossé au droit de propriété, consacrés par la Révolution française. On distingue fondamentalement ce droit essentiel qu'est le droit de propriété, qui prémunit le citoyen des abus de l'exécutif et de l'autre « l'intérêt général », supposé en contrebalancer les excès et dépasser la « somme des intérêts particuliers ». Cette tension forme une dialectique d'opposition/composition en constante évolution qu'il est essentiel de saisir si l'on désire comprendre la portée et les limites du droit de se clore. Cette partie des annexes a été conçue comme un index juridique destiné à guider le lecteur du corps principal. En effet, nous mobilisons tout au long de ce travail de nombreuses notions juridiques, de procédures qu'il est nécessaire de présenter de façon complète. Enfin, la fermeture résidentielle, étant un phénomène géographique n'est pas « extra-territoriale ». Elle prend place dans un contexte national marqué par des lois, une culture juridique, qui encadre l'acte de fermeture, qui n'est pas anodin.

1. La propriété un droit « absolu » ?

haec mea res : « cette chose est à moi », cette phrase si simple dont l'origine se perd dans la nuit des temps recouvre l'aspiration à s'approprier et maîtriser un objet extérieur. Elle constitue l'assise du droit de propriété, un des piliers des sociétés occidentales. Sa définition varie pourtant à travers l'histoire et au gré des traditions. La césure principale en France est la Révolution française qui met fin à une lecture issue du système féodal pour reconnaître au droit de propriété un caractère absolu, fondé sur l'égalité des individus entre eux[786]. La Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 pose la propriété comme un droit « naturel » de l'homme[787] seulement limité par l'intérêt général dont l'Etat est le garant : « *La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité*[788]. »

L'esprit de 1789 a ainsi élevé la propriété au titre de droit sacro-saint, fondateur de l'unité républicaine. Son assise doit protéger les citoyens des abus de l'exécutif. La propriété sous l'Ancien

[786] La propriété, mécanisme fondamental du droit – Frédéric Zenati-Castaing – RTD civ. 2006. 445
[787] Art. 2 Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, 1789
[788] Art. 17 Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, 1789

régime avait une définition radicalement différente : fragmentée et surtout dépendante de la position sociale des individus. Un système hiérarchisé et autoritaire dont le roi était « l'Alpha et l'Omega », progressivement rentré en opposition avec les évolutions d'une société en profonde mutation. Depuis la fin du moyen-âge une petite bourgeoisie terrienne (*gentry* en Angleterre) émerge progressivement. Cette dernière est soucieuse de pérenniser ses droits (BIANCHI, 2004). C'est donc à dessein et relativement au contexte socio-politique de l'époque que le droit de propriété a été conçu de manière aussi démesurée et « déséquilibrée » (RENAUT, 2004).

Dans la continuité des principes révolutionnaires, le code civil définit ainsi la propriété à l'article 544 : « *La propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue* » La tradition civiliste conçoit ce droit sous la forme du célèbre triptyque : *usus, fructus, abusus,* respectivement le droit d'user, de jouir et de disposer d'une chose que reprend cette formule non moins célèbre : « *ius utendi et abutendi* », (le droit d'user et d'abuser d'un objet défini). Ce droit « *le plus complet que l'homme puisse exercer sur une chose* » (TERRE & SIMLER, 2014) se conçoit comme une domination[789] pérenne et absolue. Celui-ci est directement inspiré de la définition romaine du *dominium* désignant « le pouvoir exclusif que l'on a sur une chose[790] ». Suivant ce principe, le propriétaire a le droit souverain d'abandonner, de consommer voire même de détruire l'objet de la propriété, excluant une tierce intervention (NAPOLI, 2014).

Remarquons au passage la différence marquée entre la conception civiliste continentale du droit de propriété et celle de la « *common law* » anglo-saxonne (WATT & FAIRGRIEVE, 2006). Cette dernière remet en cause l'individu en tant que possesseur adéquat d'une chose, décrivant la propriété comme un faisceau de droits (*bundle of rigths*) (BROCA, 2016). Ces droits indépendants mais potentiellement cumulatifs (ORSI, 2014), s'ils semblent en décalage avec la conception française constituent un cadre fécond pour « dénaturaliser » la conception du droit de propriété (BROCA, 2016). C'est notamment la perspective réactualisée d'Elianor Oström sur les « communs » (OSTROM & SCHLAGER 1992 ; OSTROM, 2009). On distingue ainsi 5 branches fondamentales réunies en deux ordres hiérarchiques : un ordre « bas » avec les droits d'accès et de prélèvement recouvrant simplement un usage simple du bien, puis un ordre haut avec la gestion qui est la capacité à réguler les conditions d'accès à une ressource, un espace… ainsi que ses possibles améliorations (*Ibid*.), l'exclusion qui est la faculté d'interdire ou d'entraver l'accès à son bien et enfin l'aliénation qui renvoie au droit de céder ladite propriété, mettant du même coup fin à l'ensemble de ses droits.

[789] *Dominatio* dans le droit romain opposé à *l'administratio* qui recouvre la gestion seule (Napoli, 2014)
[790] La propriété, mécanisme fondamental du droit – Frédéric Zenati-Castaing – RTD civ. 2006. 445

Bien que l'idée de faisceau apparaisse ponctuellement dans la tradition civiliste[791] il reste difficile de l'appliquer dans le sens donné par la *common law*.

Pour revenir à la conception civiliste de la propriété traduite dans l'article 544 du code civil (*op. cit.*) on a souvent moqué l'excès pléonastique de la formule « le plus absolu » attachée à un droit d'emblée limité[792]. Pour résumer, il s'agit « *d'un pouvoir absolu qui n'est point absolu*[793] », un « *quasi-oxymore*[794] » pour certains. Cette opposition est cependant plus à lire comme un équilibre que comme une contradiction. La liberté inhérente à la notion de propriété se doit de comporter certaines limites librement consenties au sein d'un « contrat social » (Rousseau) pour éviter ce qu'Hobbes nommait la « guerre de tous contre tous ». C'est en ni plus ni moins que l'intérêt général. Remarquons toutefois que la perception du droit de propriété en tant que droit absolu demeure profondément ancrée dans la pensée juridique française, ce qui a de notables conséquences.

2. La clôture comme manifestation du droit d'exclure

La propriété étant un bien « opposable », le tiers est par nature exclu du droit d'en disposer, bien qu'il puisse par consentement du propriétaire en tirer le fruit. Cette exclusion de principe que l'on rencontre, toutes choses égales par ailleurs, dans le *bundle of rights*, trouve un écho évident dans le droit de se clore[795]. L'exercice du droit de propriété sous-tend la capacité à discriminer les accédants au bien, ce qui revient à définir un dedans et un dehors, des bénéficiaires et des « exclus ». Ce processus en matière immobilière s'opère *via* la pose de dispositifs symboliques (panneaux, marquages…), ou physiques (clôture, barrière…) Cela revient finalement à extérioriser le droit de propriété[796] par une « mise en défense de l'immeuble »[797], matérialisant son caractère exclusif. Ce principe fondamental du droit de clôturer son bien est énoncé à l'article 647 du code civil : « *Tout propriétaire peut clore son héritage, sauf l'exception portée en l'article 682* » à comprendre comme une émanation du droit « *inviolable et sacré »*[798] (*op. cit.*). L'ouverture ne peut donc se voir autrement que comme un tacite consentement, n'engendrant aucun droit réel pour les usagers non propriétaires[799]. Pour autant, la clôture d'un bien est une « faculté » et non une obligation, hormis

[791] Demolombe Ch., Traité de la distinction des biens : de la propriété, de l'usufruit, de l'usage et de l'habitation. T. I (Cours de Code Napoléon, 9), Durand, Paris, 1870

[792] « *La propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue* ***pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements*** » art. 544 CC

[793] VAREILLES-SOMMIERES (de la Broüe de) G., *La définition et la notion juridique de la propriété*, RTD civ. 1905.

[794] Que l'article 544 du code civil nous dit-il de la propriété ? – William Dross – RTD civ. 2015. 27

[795] *Ibid*.

[796] Clôture – Benoît GRIMONPREZ – janvier 2013 – répertoire du droit civil - Dalloz

[797] CARBONNIER, Droit civil, vol. II, 2004, PUF, n°799

[798] DDHC. Art. 17

[799] Cf. le cas de la voirie et de la notion d'ouverture à la circulation publique

les cas de mitoyenneté évoqués à l'article 663 du code civil[800], permettant d'obliger son voisin de contribuer aux frais de construction et de réparation de la clôture séparative en zone urbaine.

3. Les limitations au droit de se clore

I.1.3.1 Les limitations d'ordre privé – servitude et volonté de nuire

Le droit de se clore compte certaines limitations reconnues par la loi, ce que rappelle d'ailleurs la seconde partie de l'article 544 du code civil[801]. On peut ainsi distinguer des limites vis-à-vis de la collectivité, contrôlées au cas par cas par l'autorité compétente en matière d'urbanisme local et d'autres vis-à-vis des tiers dont la ligne est plus générale.

La principale limitation au droit de propriété réside dans la seconde partie de l'article 647 du code civil : « *Tout propriétaire peut clore son héritage,* ***sauf l'exception portée en l'article 682*** », lequel article 682 stipule que « *Le propriétaire dont les fonds sont enclavés et qui n'a sur la voie publique aucune issue, ou qu'une issue insuffisante,* […] *est fondé à réclamer sur les fonds de ses voisins un passage suffisant pour assurer la desserte complète de ses fonds, à charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut occasionner.* » L'enclave est ici la notion centrale, elle désigne une situation d'enfermement ou d'enclosure d'une propriété par une autre. Pour répondre à ce critère, l'absence d'accès secondaire doit être manifeste. Une autre option d'accès, provoquant même un long détour ne saurait donc être invoquée comme une raison valable.

Le « *passage suffisant* » sera dans les faits assuré de manière conventionnelle par une « servitude ». Le principe même des servitudes, par ailleurs très ancien et dont on retrouve des exemples dans le droit justinien, est posé aux articles 637 et suivants du code civil[802]. Leur nature est fort diverse : servitude d'écoulement, de prospect, de passage… et la liste n'est pas exhaustive (LANNEREE, 2006). On distingue globalement des servitudes publiques ou administratives et des servitudes d'ordre privé. Ces dernières sont établies par accord conventionnel entre les parties ou à défaut, par voie judiciaire donnant lieu à une inscription dans l'acte authentique de propriété passé aux minutes d'un notaire[803]. Remarquons à ce titre qu'un engagement oral ne saurait faire foi devant une cour

---

[800] Art. 663 CC : « *Chacun peut contraindre son voisin, dans les villes et faubourgs, à contribuer aux constructions et réparations de la clôture faisant séparation de leurs maisons, cours et jardins assis ès dites villes et faubourgs : la hauteur de la clôture sera fixée suivant les règlements particuliers ou les usages constants et reconnus et, à défaut d'usages et de règlements, tout mur de séparation entre voisins, qui sera construit ou rétabli à l'avenir, doit avoir au moins trente-deux décimètres de hauteur, compris le chaperon, dans les villes de cinquante mille âmes et au-dessus, et vingt-six décimètres dans les autres.* »

[801] « *…pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements* »

[802] Art. 637 CC : « *Une servitude est une charge imposée sur un héritage pour l'usage et l'utilité d'un héritage appartenant à un autre propriétaire.* » - *art. 639 CC « Elle dérive ou de la situation naturelle des lieux, ou des obligations imposées par la loi, ou des conventions entre les propriétaires.* »

[803] Art. 691 CC : « *Les servitudes continues non apparentes, et les servitudes discontinues apparentes ou non apparentes, ne peuvent s'établir que par titres. La possession même immémoriale ne suffit pas pour les établir, sans cependant qu'on puisse*

de justice et se trouve à tout moment révocable L'acte se doit de distinguer un fonds dominant (le fonds enclavé, bénéficiaire de la servitude) et un fonds servant (celui qui la subit). A la différence du principe généralement suivi pour les servitudes publiques[804], une indemnisation peut être prévue en contrepartie du préjudice créé[805]. Par exemple, le juge pourra considérer qu'en utilisant la voie de passage du fonds servant, le propriétaire du fonds enclavé contribue à sa dégradation et à plus forte raison si ledit fonds comprend plusieurs. Une participation à l'entretien, matérialisée sous forme de loyer peut être instaurée afin de ne pas faire peser sur la partie servante un poids « exorbitant » et « anormal ».

Si la servitude ne dispose pas de l'assise juridique du droit de propriété et se trouve parfois considérée avec « quelque défaveur »[806] (LANNEREE, 2006), sa transgression expose les contrevenants à de rigoureuses sanctions. Dans un arrêt du 17 Décembre 2003[807], la cour avait refusé d'ordonner la démolition d'une construction violant une servitude de prospect (vue), pour y substituer le paiement de dommages et intérêts. Cet arrêt considérant la destruction comme une option excessive avait par la suite été cassé, au motif que le moyen pour radical qu'il fût, était bel et bien fondé. De façon assez constante d'ailleurs, les décisions des juges « adoucissant » les sanctions dans ce type de cas sont régulièrement invalidées[808]. La transgression d'une servitude est donc punie de manière toute aussi sévère que ce que la propriété est défendue contre l'empiètement.

Les servitudes constituent une limitation importante au droit de propriété, elles poursuivent en fait un motif d'ordre public. Si l'on observe le principe énoncé à l'article 4 de la DDHC[809] reprenant la non moins célèbre maxime des Lumières : « *la liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres* », on peut considérer que l'application excessive du droit de se clore pour l'un, puisse selon la configuration des lieux affecter la capacité de jouissance de propriété de l'autre. Pour cela, les servitudes privées se sont-elles imposées comme une « *conséquence naturelle d'une organisation*

attaquer aujourd'hui les servitudes de cette nature déjà acquises par la possession, dans les pays où elles pouvaient s'acquérir de cette manière. »

[804] L'article L. 160-5 du code de l'urbanisme pose le principe de la non-indemnisation des servitudes publiques connaissant cependant de nombreux biais (voir *infra*).

[805] Art. 682 CC (*op.cit.*)

[806] JACQUES, L, 2004, « Les servitudes dans la jurisprudence récente de la Cour de cassation » in *Rapport annuel 2004 de la cour de cassation,* pp. 129-139

[807] *Bull.* n° 241 ; RD imm. 2004, p. 281, obs. E. Gavin-Milan-Oosterlynck.

[808] A propos d'une servitude *non altius tollendi* : 3e Civ., 4 octobre 1989, *Bull.*, III, n° 183 ; D. 1991, somm. comm. p.26, obs. A. Robert ; RTD. Civ. 1990, p. 682, obs. F. Zénati ; RDI 1990, p. 470, obs. J.-L. Bergel ; Defrénois 1990, p. 1028, obs. H. Souleau ; 3e Civ., 31 janvier 1995, pourvoi n° 93-12.490 ; à propos d'une servitude *non aedificandi* : 3e Civ., 19 juillet 1995, *Bull.*, III, n° 207 ; Defrénois 1996, p. 798, obs. C. Atias ; 15 janvier 1997, pourvoi n° 94-19.337.

[809] Art. 4. DDHC – « *La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui : ainsi, l'exercice des droits naturels de chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres Membres de la Société la jouissance de ces mêmes droits. Ces bornes ne peuvent être déterminées que par la Loi.* »

normale de la propriété foncière[810] », c'est en quelque sorte le « droit commun » de la propriété[811] qui, on l'aura compris, n'est pas un droit absolu.

Ces limites s'appliquent d'autant plus lorsque l'exercice de son droit de propriété et par extension de se clore a pour but intentionnel de nuire à autrui, ce qui constitue un « abus de droit » prohibé par l'article 544 du code civil[812]. Bien que cela ne soit pas entièrement impossible[813], il est assez complexe de prouver l'existence d'une volonté « malveillante[814] ». L'abus de droit se fonde sur des éléments plus objectifs, notamment un « trouble anormal de voisinage[815] » que le juge pourra interpréter comme une intention de nuire[816]. Le principal indicateur ici est l'absence manifeste d'utilité.

De telles dispositions pensées dans une optique de « bon sens » sont les principales limites d'ordre privé applicables au droit de se clore. Un second pan est constitué par les limites publiques ou administratives fondées par l'intérêt général, qui est une notion centrale à définir. On peut ici se demander quel est l'équilibre entre le principe d'intérêt général et une conception quasi-absolue voire « rigide » du droit de propriété[817].

I.1.3.2 Les limitations d'ordre publiques

I.1.3.2.1 L'intérêt général, un principe fondamental « exorbitant de droit commun »

Le Législateur avait précautionneusement préparé le terrain en introduisant que « *La propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue,* ***pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements***[818] » ce qui supposait des facteurs limitatifs à définir et de préciser : « *Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour* ***cause d'utilité publique****,*

[810] Servitudes – Jamel DJOUDI – répertoire de droit civil – Avril 2016 (actualisation : février 2017)
[811] AUBRY et RAU, Droit civil français, 7e éd., t. 3, par P. EISMEIN
[812] Art. 544 CC (*op. cit.*)
[813] Civ. 1re, 20 janvier 1964 : Bull. civ. I, n°34 : Dans cette affaire la cour avait jugé qu'un propriétaire avait intentionnellement fait pousser un rideau de fougères afin de nuire à son voisin qui s'était justement vu autorisé à poser une fenêtre pour avoir plus de lumière.
[814] Selon les termes de l'article 1382 du code civil : « *Les présomptions qui ne sont pas établies par la loi, sont laissées à l'appréciation du juge, qui ne doit les admettre que si elles sont graves, précises et concordantes, et dans les cas seulement où la loi admet la preuve par tout moyen*. »
[815] La notion de trouble de voisinage ne figure pas en tant que telle dans le code civil qui définit les relations entre voisins de manière générique (art 651. CC), c'est la jurisprudence qui en fixe la portée et les limites.
[816] Civ. 3e, 9 mai 2001, n°99-14.064 : Rép. Defrénois 2001, 1123
[817] DROSS, W, 2015, « Que l'article 544 du code civil nous dit-il de la propriété ? » –– RTD civ. 2015. 27
[818] Art. 544 CC

et moyennant une juste et préalable indemnité.[819] » Cela laissait présager d'une opposition, sinon d'une composition codifiée entre les droits privés et « l'intérêt général ».

Le concept, fondateur de l'idée même d'Etat (MEKKI, 2003) et auquel on substitue parfois des notions approchantes telles que l'intérêt public se distingue en deux approches. L'une « utilitariste » issue de la pensée anglo-saxonne et notamment d'Adam Smith qui véhicule une certaine méfiance vis-à-vis de l'Etat et fait de l'intérêt commun une somme d'intérêts privés. L'autre dite « volontariste » principalement issue de la pensée de J.-J. Rousseau[820], fonde la puissance publique, notamment celle de l'Etat, à dépasser la somme des intérêts particuliers. L'Etat en tant qu'institution ne doit pas défendre son intérêt propre mais plutôt celui d'une catégorie plus abstraite d'individus, la société[821] prise dans son sens large.

Cette acception volontariste est fragilisée par la remise en question de l'Etat en tant que réceptacle unique et incontesté de ce pouvoir[822]. De nouveaux acteurs se sont affirmés lors des dernières décennies tels que les collectivités, les associations… voire les entreprises privées. Pour autant l'Etat demeure la référence par défaut, étant « *seul capable, non seulement de réaliser, lorsque c'est nécessaire, la synthèse entre les intérêts qui s'expriment au sein de la société civile, mais de contribuer à dépasser les égoïsmes catégoriels et à prendre en compte les intérêts des générations futures*[823]. » L'intérêt général est donc un motif suffisant pour porter atteinte, lorsque c'est nécessaire, à certains droits fondamentaux tels que le droit de propriété. En cela il est dit « exorbitant de droit commun » et dérogatoire. C'est la « *condition de la légalité de l'intervention des pouvoirs publics*[824] » dont la conformité est appréciée par le juge. Autorité indépendante, il garantit la légalité de l'action publique et la protection des individus contre l'arbitraire comme le rappelle la DDHC[825].

I.1.3.2.2 Une définition malléable et « extensive » ?

L'intérêt général est une notion générique (ROLAIN, 2015) au contenu protéiforme et dont la jurisprudence précise au cas par cas les limites. Ses contours étant mouvants et complexes à définir, certains évoque une notion floue, ce qui est une contre-vérité puisque c'est précisément sa plasticité qui en fait un élément particulièrement robuste et pérenne (*Ibid*.). Au gré des enjeux

---

[819] Art 545 CC

[820] « *Il y a souvent bien de la différence entre la volonté de tous et la volonté générale ; celle-ci ne regarde qu'à l'intérêt commun ; l'autre regarde à l'intérêt privé, et n'est qu'une somme de volontés particulières ; mais ôtez de ces mêmes volontés les plus et les moins qui s'entre-détruisent, reste pour somme des différences la volonté générale* » Du contrat social

[821] Réflexions sur l'intérêt général - Rapport public 1999, Conseil d'Etat, décisions, avis et publications

[822] *Ibid*.

[823] Réflexions sur l'intérêt général - Rapport public 1999, Conseil d'Etat, décisions, avis et publications

[824] Réflexions sur l'intérêt général – (*ibid*.)

[825] Art. 17. DDHC « *La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique,* ***légalement constatée****, l'exige évidemment, et* ***sous la condition*** *d'une juste et préalable indemnité* »

sociaux, environnementaux… émergents, le droit positif en fait bouger les limites[826], la définition est donc évolutive. Sont notamment reconnus tous les motifs ayant trait à la sécurité, la salubrité publique, l'amélioration des conditions de desserte, de mixité sociale, de couverture territoriale des services publics... Le champ d'application de la notion, déjà large tend même à s'étendre plus encore, suite à l'émergence des problématiques autour du développement durable. La protection de l'environnement a progressivement été intégrée comme un enjeu et un objectif fondé[827]. Or le droit de l'environnement rentre en contradiction avec le droit de propriété[828], le premier ayant pour finalité de protéger des « biens communs » alors que le second vise à en tirer un bénéfice. Les servitudes environnementales se sont ainsi accumulées, agissant comme un frein conséquent au droit de propriété (ROLAIN, 2015)

On pourra aussi considérer que l'intérêt général s'est « démultiplié » de la même façon que ses organes bénéficiaires *via* la décentralisation engagée depuis les années 1980 en France. Bien que cette dernière n'ait pas eu pour but originel de porter atteinte au droit de propriété, elle a fondé une série de dispositions telles que l'apparition du droit de préemption urbain, des projets d'intérêt général ou encore du principe de constructibilité limité (*Ibid.*). Le porteur en est généralement la commune ou l'EPCI[829], l'institution locale étant *a priori* la plus à même de répondre aux besoins des administrés locaux.

Si certains auteurs évoquent un recul du droit de propriété et des libertés individuelles à cause précisément de l'extension de la définition d'intérêt général, d'autres estiment que cette confrontation évolutive ne mène pas à une opposition « stérile et statique » mais au contraire à une dynamique féconde qui serait un reflet des aspirations sociétales[830]. La lecture contemporaine autour des « communs », ces biens utiles dont le droit de propriété serait à repenser (NAPOLI, 2014) peut d'ailleurs si l'on s'y penche, s'apprécier comme un des avatars d'une tendance « humaniste » visant à élargir la notion d'intérêt général au sein de la société civile.

Appliqué au droit de se clore nous pensons faire la démonstration que la vision uniforme d'un recul des droits liés à la propriété ne tient pas. Le régime applicable aux clôtures a considérablement évolué lors des dernières décennies et jusqu'à très récemment dans un sens clairement contraire à l'intérêt général, ce qui rend dans un premier temps nécessaire de définir ce que l'on entend par clôture.

[826] Réflexions sur l'intérêt général – (*ibid.*)
[827] Loi constitutionnelle n°2005-205 du 1er mars 2005, J.O. 2 mars 2005, p. 3697
[828] JÉGOUZO Y., Propriété et environnement, Rép. Defrénois 1994, n°35764
[829] Etablissement Public de Coopération Intercommunale
[830] Réflexions sur l'intérêt général – (*op. cit.*)

I.2 L'EVOLUTION DU REGIME DES CLOTURES CONTRE L'INTERET GENERAL ?

1. Définition de la clôture

Au sens du code de l'urbanisme, une clôture et les autorisations qui en découlent ne dépendent pas des matériaux utilisés. Ce sont tous les dispositifs visant à fermer l'accès à un terrain ou introduire un obstacle à la circulation[831]. Une clôture peut donc être constituée autant par un mur (à l'exception des murs de soutènement non considérés comme des clôtures), de « *portes, portails, d'ouvrages à claire-voie, en treillis, de pieux, palissades, d'ouvrages métalliques, grilles, herses, barbelés...*[832] » Le sens commun généralement donné à la « clôture » soit un dispositif fixe qui enferme le périmètre d'une parcelle se doit donc d'être élargi aux portails, barrières, grilles… fermant l'accès des voies et chemins d'accès du terrain et ce, même s'ils ne sont pas implantés en limite de propriété[833].

2. Qui est compétent en matière de contrôle des clôtures ?

La décentralisation[834] a consacré la commune et de plus en plus l'EPCI[835] en tant qu'autorité compétente en matière d'autorisation d'urbanisme et donc de réglementation des clôtures[836]. Ces institutions sont par conséquent garantes de l'intérêt général sur ces points précis. La réforme des autorisations d'urbanisme décidée par ordonnance n°2005-1527 du 8 décembre 2005, entrée en vigueur au 1e Octobre 2007 a considérablement modifié le régime applicable aux clôtures. Auparavant soumises à un permis de construire qui est un document relativement complet, le Législateur a dans un but de simplification des procédures, soumis les clôtures à une simple déclaration préalable de travaux dans les cas précisés à l'article R. 421-12 du code de l'urbanisme[837]. Cette disposition s'applique aux projets de clôture situés dans un secteur sauvegardé soumis à des protections de vue patrimoniales, des sites inscrits ou en voie de classement environnemental ainsi que dans toutes les communes où l'organe délibérant aura jugé nécessaire de maintenir un contrôle et à plus forte raison si celles-ci disposent déjà d'un PLU[838]. Le PLU est donc le document

[831] Rép. min. no 09720: JO Sénat Q 19 juin 2014, p. 1474; Constr.-Urb. 2014. Alerte 66.
[832] Circ. du 25 juill. 1986, relative aux simplifications administratives apportées en matière d'autorisation et de déclaration de construire: Mon. TP 5 sept. 1986, suppl. textes, no 86-36 bis; JCP 1986. Prat. 989; JCP N 1986. Prat. 9891.
[833] CE 21 juill. 2009, *M. et Mme Petit-Jean,* no 309356: *Lebon T. 990; AJDA 2009. 1467, obs. Y. J.*
[834] Plus spécifiquement la loi n°83-8 du 7 janvier 1983, titre II, section 2 (J.O. 9 Janvier 1983), complétée par la loi n°83-663 du 22 Juillet 1983 (J.O. 23 Juillet 1983), et loi n°85-729 du 18 Juillet 1985 (J.O. 19 Juillet 1985)
[835] Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale ou « intercommunalités »
[836] nous reviendrons en p. … sur la définition des clôtures
[837] *Décr. no 2007-18 du 5 janv. 2007, art. 9, en vigueur le 1er oct. 2007*
[838] Plan Local d'Urbanisme qui a remplacé le Plan d'Occupation des Sols (POS)

de référence en matière de contrôle des clôtures, qui « *ne prend véritablement sens que lorsque le plan local d'urbanisme comporte effectivement des prescriptions locales concernant les clôtures et dont il importe, alors, d'assurer le respect en les soumettant à une telle formalité préalable*[839] ». Si une collectivité locale désire donc opérer un contrôle des clôtures elle a tout intérêt à se doter d'un PLU, ce qui répond finalement à une certaine logique. Suivant le chemin tracé par la loi SRU[840] les communes et de plus en plus les intercommunalités doivent se doter d'un PLU dont le règlement de zone précisera entre autres les modalités de contrôle des clôtures et de desserte des parcelles.

Au sein du PLU, la clôture est traitée dans le cadre plus large des dispositions sur l'accès et la voirie. Selon l'article L. 151-39 du code de l'urbanisme[841], le règlement du PLU est fondé à « […] *fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements* » ce qui fait partie de sa capacité à « […] *préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public*[842] ». Au sein du règlement de zone du PLU, ces dispositions s'inscrivent généralement dans l'article 3 intitulé « accès et voirie » dont la vocation est en substance de prévoir une desserte proportionnelle à l'ampleur des constructions prévues, assurer la sécurité des usagers et intégrer au mieux la voirie dans son environnement[843]. La clôture est traitée comme un des éléments de cet ensemble. Pour comprendre son traitement par le PLU et mieux cerner les limitations au droit de se clore, il est nécessaire de s'arrêter sur deux termes fondamentaux que sont l'accès et la desserte.

3. Quel régime de contrôle appliqué aux clôtures ?

I.2.3.1 L'accès et la desserte

Le PLU peut régir les « accès », à considérer ici comme les points d'entrées et de sorties, les « issues » du terrain débouchant sur une « desserte ». La desserte est la voie de statut public ou privé donnant accès à l'opération. L'ouverture de cette voie aux usagers va de soi si elle est de statut public et réglée par servitude conventionnelle si elle privée afin d'éviter tout état d'enclavement proscris par la loi[844]. Desserte et accès sont donc deux termes complémentaires. Les accès en particulier sont au centre de la réglementation autour des clôtures. Le principe de leur fermeture

[839] Commentaire art. R. 421-12 du code de l'urbanisme, Dalloz, mis à jour 14 Février 2017
[840] Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains
[841] Ancien article A. 123-2 du code de l'urbanisme, remplacé par l'article L. 151-39 par Ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre Ier du code de l'urbanisme
[842] Article L. 151-38 du code de l'urbanisme, remplace l'ancien article L. 123-1-5, section IV 1° du code de l'urbanisme en 2015 (*op. cit.*)
[843] GRIDAUH, « L'écriture des articles 3 et 4 du règlement des PLU », J.-F. INSERGUET, Septembre 2012.
[844] Art 682 CC, *op. cit.*

n'est pas remis en cause, ce sont plutôt leurs modalités d'implantation qui sont soumises à un contrôle.

Au même titre que les autres constructions, la clôture doit donc répondre à un certain nombre de normes prescriptives. Selon l'article L. 421-7 du code de l'urbanisme, une Collectivité est fondée sur certains motifs[845] à s'opposer à un permis (portant spécifiquement sur une clôture ou sur une construction qui comporte dans son plan une clôture). Le champ défini est relativement large puisque sont pris en compte les motifs architecturaux, de forme… mais aussi de **sécurité** et de **desserte**. Ces deux derniers éléments sont spécifiquement abordés à l'article R. 111-4[846] du code de l'urbanisme qui dispose qu'en cas de desserte insuffisante ou de risque pour la sécurité des usagers, une autorisation peut être refusée. L'autorité doit ainsi évaluer les conditions d'accès matériel *via* la desserte publique ou privée. La desserte doit nécessairement être une voie considérée « *comme comprenant non seulement la partie de la chaussée ouverte à la circulation des véhicules, mais aussi la partie de l'emprise réservée au passage des piétons*[847] », ce qui revient à définir le trottoir comme une « dépendance » de la voirie[848]. La desserte sera donc insuffisante si la voie est un chemin piétonnier d'1m de large[849]. De la même manière, la chaussée roulante doit avoir une largeur minimale eu égard à l'opération projetée[850]. Le mètre étalon pour apprécier le caractère suffisant ou non de la desserte est la capacité de passage et de retournement des engins de lutte contre l'incendie. Ne sera cependant pas considéré comme un motif de rejet la prévision d'une hausse de trafic pour autant que la desserte de l'opération soit satisfaisante[851]. Notons toutefois que l'autorité compétente n'observe que les conditions d'accès « matériel » et n'est en aucun cas garante de l'instauration de la servitude entre personnes privées[852].

En ce qui concerne la sécurité, elle peut s'entendre comme résultant de la position, de la configuration des accès à mettre en rapport avec le trafic observé. Une servitude de visibilité affectant la nature de la clôture peut ainsi être instaurée pour satisfaire à ces conditions de

---

[845] Art. L 421-6 du code de l'urbanisme : « *Le permis de construire ou d'aménager ne peut être accordé que si les travaux projetés sont conformes aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'utilisation des sols, à l'implantation, la destination, la nature, l'architecture, les dimensions, l'assainissement des constructions et à l'aménagement de leurs abords et s'ils ne sont pas incompatibles avec une déclaration d'utilité publique.* »

[846] Art R. 111-4 code de l'urbanisme : « *Le projet peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à son importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.* »

[847] CE 19 juin 2002, Commune de Beausoleil, req. n° 219 647

[848] CE 14 mai 1975, Sieur Chatard, req. n° 90899

[849] CAA Paris, 5 mars 1996, Gelle et société Cabinet Ferré c/ Commune de Verrières-le-Buisson, req. n° 93PA00118

[850] TA Nice, 2 nov. 2000, *Mme Giraud-Maguet et M. Giraud c/ Cne du Pradet,* n° 975099

[851] CAA Marseille, 4 déc. 2009, *Smara et a. c/ Cne de Nice,* n° 07MA02086 ; CAA Lyon, 26 sept. 2000, *Assoc. des Hauts de Saint-Irénée,* n° 99LY00715: *Ét. fonc. 2001, n° 91, p. 40, chron. Demouveaux.*

[852] CE, Commune du Castellet n° 356571 du 26 février 2014

sécurité[853]. Le cas de l'accès des engins de lutte contre l'incendie pose quelque problème car au sens strict, un portail, à plus forte raison s'il ne dispose pas d'une clé de déverrouillage est de nature à « *rendre difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie* » (art. R. 111-4. C. urb. *op. cit*.). Bien qu'aucune jurisprudence n'ait manifestement tranché sur le sujet, il semble évident que l'avis même défavorable des services de lutte contre de l'incendie puisse affecter le droit de se clore si tant est que la voie d'accès interne à l'opération soit suffisamment large[854]. En d'autres termes, si recours public il y a, ce ne peut être que sur les caractéristiques des voies d'accès internes et non sur l'accès en lui-même qui indifféremment pourra être fermé ou non.

I.2.3.2 Les motifs de forme et d'implantation de la clôture

Concernant les motifs « architecturaux », de « forme », « d'esthétique » (art. L. 421-6, C. urb.) sur lesquels une collectivité est fondée à s'opposer à un permis, ils affectent aussi partiellement le droit de se clore. On peut ainsi distinguer deux domaines que sont d'une part l'aspect et la forme de la clôture et un second qui serait son implantation. Dans une perspective de sauvegarde de la « qualité du cadre de vie » et de la « qualité architecturale, environnementale et paysagère »[855], le PLU a vocation à réglementer l'apparence, la forme, la hauteur… des clôtures, au même titre que toutes les autres formes bâties. Ces règles de composition permettent ainsi d'empêcher une hauteur excessive de clôture, imposer certaines apparences[856]... bref, ménager une continuité et une cohérence urbaine.

Sur, l'implantation, qui concerne le positionnement de la clôture par rapport à la limite de propriété, la question est de savoir si, hormis le cas des servitudes d'urbanisme le PLU est de nature à en en affecter le principe. La question a été posée à travers le cas bien connu du « parking de midi », qui représente une marge de recul de la clôture par rapport à l'axe de voirie afin de fixer une largeur plus confortable (en vue par exemple d'une acquisition destinée à élargir la voie, concevoir une piste cyclable etc.) et/ou permettre un stationnement en limite de propriété. Or, ni le PLU et avant lui le POS n'ont su imposer de telles règles à des personnes privées[857]. A la rigueur ces prescriptions sont-elles possibles dans une réglementation entre personnes privées comme un cahier des

[853] Art. L. 114-1 du code de la voirie routière : « *Les propriétés riveraines ou voisines des voies publiques, situées à proximité de croisements, virages ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique peuvent être frappées de servitudes destinées à assurer une meilleure visibilité*.)

[854] CAA Marseille, 10 nov. 2011, Seillier c/ Cne du Castellet, no 09MA04426 ; CE 11 juin 1982, Mestdagh: AJDA 1983. 42, concl. Genevois

[855] Art. L. 151-18 du code de l'urbanisme, institué par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, modifié par L. no 2016-925 du 7 juill. 2016, art. 105-3o-a et b

[856] Rép. min. n° 36710: *JOAN 13 mai 2014, p. 3921; BJDU 2014. 329*

[857] CE 29 déc. 1993, *Mlle Chan Hin Ying,* req. n° 129123: *BJDU 1994. 41*

charges de lotissement. Selon le GRIDAUH[858] l'imposition d'une telle marge de recul traduirait même une erreur de délimitation du zonage par la Collectivité. La solution la plus fondée pour elle serait de procéder à l'acquisition des bandes de terrain nécessaires afin de ne pas faire peser sur des particuliers sa propre imprévoyance et son défaut de planification[859]. Si l'on ne peut imposer un recul sur des motifs insuffisamment fondés, le principe même de la clôture s'en trouve d'autant moins attaquable.

Dans une affaire récente un maire avait fait inscrire dans le règlement de zone l'interdiction de tout dispositif de type portail, ce qu'avait attaqué un plaignant. En effet on pourrait imaginer qu'il est dans les prérogatives d'un maire d'estimer que la clôture est sur le principe un élément nuisible à la composition urbaine d'ensemble. Notons au passage que la forme fermée est loin d'être une constante, en témoigne le modèle anglo-saxon entièrement ouvert et dépourvu de clôture dont les banlieues pavillonnaires nord-américaines offrent quelque exemple. Le jugement qui s'en est suivi[860] a donné raison au plaignant, estimant que « *le PLU ne peut méconnaître le principe énoncé à l'art. 647 du code civil selon lequel « tout propriétaire peut clore son héritage* ». En substance, les dispositions d'urbanisme sont fondées à cadrer le droit de se clore, mais ne peuvent porter atteinte à son principe, en interdisant par exemple les clôtures ou en les soumettant à des conditions excessives[861]. Le droit de se clore comme dépendance du droit de propriété s'affirme comme un principe fort défendu par les cours de justice. On peut ainsi se demander ce que valent des motifs d'intérêt général (libre-circulation notamment) face à un principe en apparence aussi intangible. La question n'est pas sans fondement, elle revient souvent dans les mots de riverains surpris et inquiets de voir se clôturer des voies de circulation jusque-là utilisées par tous.

I.2.3.3 Un recul de l'intérêt général appliqué au droit de passage général ?

Ces motifs d'intérêt général, ont même eu tendance à se réduire si on observe certains changements récents. En effet l'ordonnance n°2005-1527 du 8 décembre 2005, entrée en vigueur au 1e Octobre 2007, celle-là même portant réforme des autorisations d'urbanisme a supprimé l'article L. 441-3 du code de l'urbanisme qui stipulait que « *L'autorité compétente en matière de permis de construire peut faire opposition à l'édification d'une clôture* ***lorsque celle-ci fait obstacle à la libre circulation des piétons admise par les usages locaux****. L'édification d'une clôture peut faire l'objet, de la part de l'autorité compétente, de prescriptions spéciales concernant la nature, la hauteur ou l'aspect extérieur de la clôture pour des motifs d'urbanisme ou d'environnement* ». Si la seconde partie de l'article

[858] GRIDAUH, « Le PLU peut-il imposer une marge de recul aux clôtures par rapport aux limites de propriété ? », Mars 2008
[859] *Ibid.*
[860] TA Rennes, 2 déc. 2011, *Waron,* req. no 0803456: *AJDA 2012. 899, concl. Report*
[861] CE 29 déc. 1993, req. n°129153

a été reversée avec de nombreuses précisions dans les articles L. 421-6 et suivants du code de l'urbanisme (voir *supra*.), la clause concernant la « *libre circulation des piétons admise par les usages locaux* » a été entièrement supprimée. Or celle-ci permettait aux maires de s'opposer à un projet de fermeture s'il portait préjudice au principe de libre circulation. Dans ce cas le maire pouvait faire valoir une attestation d'usage par des riverains de la voie privée[862], ou le témoignage du cantonnier nettoyant régulièrement la voie[863]. L'« utilité » de la voie pouvait ainsi attestée et ce, bien qu'elle soit de statut privé[864]. Le Législateur a cependant estimé que l'article rentrait en évidente contradiction avec l'article 647 du code civil (*op. cit*.) ainsi qu'avec ce principe de jurisprudence constante : « *Le propriétaire d'une voie privée ouverte à la circulation est en droit d'en interdire à tout moment l'usage au public. Le maire ne peut, sans excéder les pouvoirs qu'il tient de l'article 97-1 du code de l'administration communale, inviter le propriétaire à rouvrir le chemin à la circulation publique.*[865] »

En résumé, le principe même de la clôture n'est pas (plus) attaquable mais ses motifs d'implantation et sa forme sont mieux réglementés. Si nous voulions aborder ce point de façon critique, nous dirions nous dirions que le PLU peut prévoir le recours à des clôtures végétalisées pour ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux[866] mais il ne peut en revanche pas favoriser le libre passage des individus sur du domaine privé. Il n'existe en effet aucun autre élément dans la réglementation des clôtures permettant de s'opposer ou d'orienter un projet sur des motifs de liberté de passage hormis les mesures menant à l'acquisition consentie ou forcée du bien.

Bien que l'objectif de la réforme des autorisations d'urbanisme de 2005[867] et suivantes fût d'apporter plus de clarté, ce qui a d'ailleurs été le cas en matière de procédure et de réglementation des clôtures par le PLU, elles ont aussi induit des effets pervers. D'une part la suppression de l'article L. 441-3 témoigne d'un « retour en force » du droit de se clore reconnu et assumé par le Législateur. D'autre part, le fait de soumettre les projets de clôture à déclaration préalable et non plus à permis de construire tend à en dévaluer implicitement leur portée. L'objectif est clair, alléger les procédures pour les éléments jugés « accessoires » tout en laissant aux Collectivités locales le choix d'inscrire pour les clôtures des réglementations « sur mesure » au sein du PLU[868]. Or comme on l'a vu, ces réglementations ne peuvent affecter que des éléments à la marge et non l'existence ou même l'implantation de la clôture.

---

[862] *CE 25 avr. 1990, Gomel: req. no 87705. CE 10 mai 1995, Melin, req. no136596: LPA 25 déc. 1995; RDI 1995. 740*

[863] *CE 28 mars 2008, Min. de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire c/ Léonetti: req. no* 305615

[864] Conseil d'Etat, 28 mars 2008 n° 305615, maire d'Urtaca, Corse

[865] Conseil d'Etat, 2 / 6 SSR, du 5 novembre 1975, n°93815

[866] Rép. min. n° 36710: *JOAN 13 mai 2014, p. 3921; BJDU 2014. 329*

[867] *Op. cit*.

[868] Plus précisément dans l'article 3 du règlement de zone

Le fait d'être soumis seulement à déclaration préalable a d'autres effets indirects puisque la réforme a aussi codifié les délais d'instruction des autorisations d'urbanisme. En l'occurrence 1 mois pour les déclarations préalables, 2 mois pour les permis de construire et 3 pour les autres autorisations[869]. Les délais courent à compter de la réception en mairie du dossier mais peuvent se trouver majorés en cas de dossier incomplet[870]. Passé ce terme, le dossier est tacitement accepté, ce qui dans le cas d'une déclaration préalable contraint les services compétents à une réactivité maximum. En d'autres termes, même dans le cas où une volonté claire de contrôler les clôtures est formulée, la marge de manœuvre des services est des plus réduites comme le montre ce témoignage tiré d'un entretien mené dans le service des autorisations d'urbanisme de la Ville de Marseille :

> « *La difficulté que l'on a avec les déclarations préalables, c'est d'avoir un délai suffisant pour obtenir l'avis des services, on est obligés de se fonder sur eux en fait, car la fermeture par un portail sur une voie, dans le règlement d'urbanisme, rien ne s'y oppose. Sauf qu'en un mois il est impossible de faire une consultation et d'avoir un retour des services, que ce soit le service des nettoiements, de la voirie, de la circulation ou du bataillon des marins pompiers.* […] *Un mois ça passe très vite, il faut savoir qu'il y a des éléments incompressibles, on réceptionne la demande, on ne la reçoit pas le jour même, on l'instruit peut-être 2-3 jours après, on consulte numériquement mais malheureusement tout n'est pas numérisé en DP. Ensuite on récolte l'avis des services, il faut encore préparer le rapport, l'arrêté et l'envoyer à la signature. Encore un délai de signature qui prend du temps, sur un mois en fait c'est impossible à gérer avec les consultations.*
>
> *A l'inverse, les permis portant sur les monuments historiques où le délai est porté de 1 à 2 mois, nous laissent plus de marge pour consulter les services.* » tout en précisant cependant « *Il faut quand même reconnaître que depuis cette réforme*[871] *les clôtures sont aussi mieux réglementées, à travers le PLU on définit des hauteurs, des compositions... Les compositions c'est assez « light » mais la hauteur est bien fixée* […] *en fait si cette disposition n'avait pas existé, ça aurait été impossible de réglementer les clôtures, je pense que la plupart du temps, les gens auraient même mis des clôtures très élevées. Cela permet globalement d'avoir une certaine harmonie même si on ne peut pas toucher au principe de la clôture, y compris quand elle est nuisible au fonctionnement d'un quartier.* » Ville de Marseille – service autorisations d'urbanisme (instruction permis de construire) – 04/02/2015

Remarquons que dans l'optique d'un droit de se clore quasi-indiscutable, l'avis des services de planification, de la circulation… ainsi que des services lutte contre l'incendie revêt une dimension accessoire. Imposer des délais d'instruction plus courts répond donc à une certaine logique :

> « *En bref, le délai d'un mois pour une déclaration préalable, rend vraiment impossible toute constitution d'un dossier complet donc généralement on laisse passer les demandes.* […] *La vérité est que l'on a encore moins de moyens qu'auparavant pour s'opposer à une clôture si elle est gênante, on pourrait tout juste jouer sur la question de la sécurité si on avait un avis des services de secours affirmant que la fermeture de cette voie rendrait impossible l'avancée ou l'intervention des services de secours etc. et encore cela ouvrirait sur un litige dans lequel les services en question, pour être honnête, ne veulent plus donner. On n'a donc plus de témoignage de leur part allant dans ce sens, désormais ils disent simplement « on n'est pas opposés mais il faut simplement que l'on ait la clé de déverrouillage ». Heureusement*

[869] Article R. 423-23 du code de l'urbanisme
[870] Article R. 423-19 du code de l'urbanisme
[871] Réforme des autorisations d'urbanisme de 2005 (*op. cit*).

les cas se présentent désormais peu, vu que la plupart des ensembles sont déjà fermés donc on ne se pose plus trop la question… » Ville de Marseille – service autorisations d'urbanisme (instruction permis de construire) – 04/02/2015

Si la fin de cet entretien concerne spécifiquement Marseille où la fermeture résidentielle est très présente, le reste du témoignage a une portée plus générale. Les évolutions juridiques pensées *a priori* pour clarifier certaines situations ou contradictions évidentes conduisent en réalité à un renforcement sensible du droit de se clore. On ne saurait alors dans ce cas soutenir la thèse d'un affaiblissement indistinct du droit de propriété car s'il semble remis en cause sous certains aspects, il semble évident qu'il conserve une certaine « rigueur » de fait, contraire à l'intérêt général.

I.2.3.4 De la « liberté » à la « commodité » de passage

En affirmant que « *tout propriétaire peut clore son héritage* […][872] », le Législateur n'a précisé aucune condition discriminante liée à la nature de cet héritage. Appliquée à la voirie, la question pose un problème d'usage. Sur le principe le statut privé peut indistinctement concerner une voie en impasse « confidentielle » desservant quelques habitations ou à une liaison inter-quartier. Or rien en théorie n'empêche la fermeture de ces voies et ce, quel que soit leur gabarit et leur rôle dans le fonctionnement urbain. Si la logique a voulu que l'aménageur public acquière ou réalise lui-même les principales voies de circulation, la proportion de voies privées varie considérablement d'une commune à une autre, ce qui est lié à leur histoire et leur tradition de gestion (JOINET, 2000). Le cas marseillais offre une illustration de cette problématique, de nombreuses voies privées étant encore aujourd'hui présentes dans le périmètre communal. Cette discrimination des voies en fonction de leur « utilité publique » était pourtant au centre de l'ancien article R. 441-3 du code de l'urbanisme qui permettait au cas par cas de s'opposer à une fermeture, en particulier lorsqu'elle était nuisible au fonctionnement du quartier. Mais le Législateur a préféré retenir la contradiction avec le droit de se clore que son pouvoir conservateur de la trame urbaine. Or il peut ici sembler dommageable de sortir du champ de l'intérêt général la liberté de passage dont le principe a pourtant été reconnu de valeur constitutionnelle[873].

Le droit de se clore étant conçu dans une perspective quasi-absolue, ses effets sur le fonctionnement de l'espace public sont évacués par le droit positif, en témoigne la rigidité véhiculée par certains termes. Lors de plusieurs contentieux, des particuliers ont utilité la notion d'enclave pour désigner une situation de détour important provoquée par la fermeture d'une voie menant à leur domicile. Bien que représentant le chemin le plus évident et direct, la voie fermée ne

[872] Art 647 CC, *op. cit*
[873] Décision 79-107 DC du 12 juillet 1979 du conseil constitutionnel « *la liberté d'aller et venir est un principe de valeur constitutionnelle* »

constituait cependant pas la seule option de passage[874]. La cour avait statué que « l'issue insuffisante » caractérisant l'enclave ne pouvait être prouvée, ce qui empêchait de retenir les dispositions prescriptives de l'article 682 du code civil. La demande de passage sur la voie privée fermée ne pouvait par conséquent être considéré que comme une « commodité », un terme lourd de sens, repris par ce commentaire : « *L'état d'enclave est une situation facilement invoquée par les propriétaires d'un fonds afin de bénéficier d'un passage différent, plus commode, moins contraignant sur le fonds* […] *la jurisprudence répond de manière constante qu'un simple souci de* ***commodité*** *et de* ***convenance*** *ne permet pas de caractériser l'insuffisance de l'issue sur la voie publique.*[875] » On retrouve d'ailleurs une telle conception à échelle locale comme nous avons pu l'observer au cours de notre travail :

> (Parlant de certaines voies de lotissement traversantes et fermées) « *Ceci étant si vous me montrez certaines voies, « l'utilité publique » de la chose je ne la vois pas. La commodité je la vois, c'est intéressant d'avoir un réseau maillé important, des options de déviation en cas de fermeture d'une voie mais si les gens peuvent circuler ailleurs « l'utilité publique » de la voie au sens strict n'existe pas. Les gens sont enclavés ? A l'évidence non, il faut faire 5 km de plus ? eh bien tant pis. Je vous parle d'utilité publique, pas de commodité, d'intérêt général pour la circulation ou le bon fonctionnement de la ville.* » Communauté Urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014

Un détour, même considérable ne remplira donc pas les critères de l'enclavement pas plus qu'il ne pourra être reconnu comme un « préjudice anormal » ouvrant droit à une indemnité comme le montre cette décision de justice du conseil d'Etat : un couple requérait une indemnisation aux dépens de la municipalité au motif que le pont menant directement à leur propriété s'était effondré suite à une crue et n'avait pas été réparé dans des délais satisfaisants. N'ayant pas subi de dégâts accidentels, le seul préjudice mis en avant était l'allongement de parcours de plus d'1,5 km qui n'a dans ce cas pas été retenu[876].

Le terme de « commodité » enfin n'est pas sans rappeler une des prérogatives du maire qui à travers les pouvoirs de police conférés par l'Etat au titre de l'article L. 2212-1 et L. 2212-2 du CGCT « *assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques* » portant notamment sur « *tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques* ». Seront à charge

---

[874] Cour de cassation, 3e civ., 24 juin 2008, M. Tarroux c/ Époux Coelle, pourvoi n° 07-15.944 et Cour de cassation, 3e civ., 24 juin 2008, Époux Delattre c/ Époux Rappart, pourvoi n° 07-15.869

[875] Civ. 3e, 24 juin 2008, n° 07-15.944, RDI 2009. 107, obs. E. Gavin-Millan-Oosterlynck

[876] Conseil d'Etat – 16 juin 2008 – n° 293857 : « « *Les allongements de parcours et les difficultés d´accès des riverains à leur propriété du fait de la disparition d´une voie d´accès ne peuvent être indemnisés que s´ils constituent un* ***préjudice anormal****. Tel n´est pas le cas lorsque la modification de la voie ne rend pas impossible, ni même particulièrement dangereux l´accès des véhicules à la propriété des requérants.* […] *d'une part, les modifications définitives apportées à la circulation générale, et résultant des changements effectués dans l'assiette ou la direction des voies publiques existantes, ne sont pas de nature à ouvrir droit à indemnité […] d'autre part, les allongements de parcours et les difficultés d'accès des riverains à leur propriété du fait de la disparition d'une voie d'accès qu'ils utilisaient, que celle-ci résulte d'un parti d'aménagement de la collectivité publique ou d'un défaut d'entretien de la voie, ne peuvent ouvrir droit à indemnisation à leur profit que si elles excèdent les sujétions qui doivent normalement être supportées sans indemnité* »

l'ensemble des voies et places du domaine public mais aussi les voies privées ouvertes à la circulation. Le maire est donc fondé à réclamer le nettoiement, réglementer le stationnement, mettre fin aux empiétements irréguliers ou contraindre un propriétaire à exécuter les travaux nécessaires à une bonne viabilité et visibilité[877]. Ces pouvoirs s'éteignent automatiquement en cas de fermeture de la voie car « *Le propriétaire d'une voie privée ouverte à la circulation est en droit d'en interdire à tout moment l'usage au public et le maire ne peut, sans excéder ses pouvoirs de police, inviter le propriétaire à rouvrir le chemin à la circulation publique*[878] ». L'ouverture ne saurait ici être vue autrement que comme un consentement tacite du propriétaire, une « commodité » laissée au profit des autres usagers, révocable à tout moment mais nous reviendrons plus spécifiquement sur cette notion de « voie ouverte à la circulation publique.

Il y a donc une opposition de principe entre l'utilité publique que représentent certaines de ces voies privées et le fait de n'y considérer un passage facilité que comme une « commodité » d'usage révocable. L'évolution du droit, bien qu'elle ôte des moyens d'action à la Collectivité tend aussi à mettre cette dernière face à ses responsabilités. Si une voie est d'intérêt général, il semble naturel qu'elle en récupère la propriété. De la même manière que pour le « parking de midi », la solution juridiquement viable pour une collectivité désirant améliorer la desserte de son territoire est l'acquisition de l'assiette des voies : « *Le transfert confère à la commune des charges financières et des responsabilités supplémentaires mais la démarche assure en même temps une meilleure définition des caractéristiques techniques des équipements publics, la possibilité de suivre les travaux et veiller à la cohérence de l'aménagement du territoire communal. Si les voies sont destinées à être ouvertes à la circulation publique, ces considérations sont importantes. En outre la commune peut être sensible à l'intérêt que représente l'égalité du traitement de ses habitants en matière de service public.*[879] »

L'imposition de conditions limitatives à des propriétaires privés sur des motifs d'ordre public autres que la sécurité et la salubrité élémentaires peuvent se voir comme une tentative dérobée de la Collectivité d'échapper à la propriété et avec elle, toutes ses charges et responsabilités. La prééminence du droit de propriété serait donc issue d'une volonté ne pas faire peser sur des personnes privées ce qui incombe en fait à la puissance publique. L'argument n'est pas dénué de sens comme le rappelle le mémoire en défense d'une affaire[880] que nous mobiliserons sous bien des aspects dans le corps principal de ce travail. Au cours du procès, les plaignants attaquent l'association syndicale d'un lotissement des quartiers Sud de Marseille au motif que la fermeture des

[877] CE 9 nov. 1956, Porry: Lebon T. 635
[878] CE 5 nov. 1975, Cne de Villeneuve-Tolosane: Lebon T. 1176 ; 5 mars 2008, Cts Bermond et a., req. no 288540: BJCL 2008. 257, concl. Thiellay et obs. M. G.; JCP Adm. 2008, no 2164, note Moreau; AJDA 2008. 1334, note Deliancourt; RLCT, juin 2008, p. 23, obs. Glaser; DGCT 2009. 397
[879] AMF, OGE, 2012, *la voirie communale* (3e édition), Paris, 60 p.
[880] TA Marseille, affaire n°1401285-5 ASA Coin Joli

voies internes génèrerait une entrave manifeste au droit de passage, obligeant les riverains à emprunter des voies à forte circulation dotées de trottoirs insuffisant. Le véritable point d'achoppement est l'accès à l'école primaire publique, donnant pour partie sur une des voies privées du lotissement. La cour a sans surprise mis en avant le caractère essentiel du droit de propriété, suivant en cela les recommandations du mémoire en défense qui avance que « *Le droit de propriété donne le droit légitime à se clôturer, prétendre le contraire serait une atteinte illégale.* […] *Néanmoins et sans la moindre obligation, il convient de constater que le lotissement Coin joli a toujours permis des accès, a donné des badges à l'école pour passer, tolérance et non pas droit* […] *cette contrainte n'est pas une obligation pour le lotissement Coin Joli* […] *Si les demandeurs ont à se plaindre de l'étroitesse de trottoirs publics, de dangerosité du parcours des élèves, ils se trompent manifestement d'adversaire. L'ASA Coin Joli n'administre pas le réseau urbain,* ***elle n'a pas à offrir ses voies privées à la population environnante***. […] ***Si les trottoirs ne sont pas sûrs, ni satisfaisants, cela incombe manifestement aux services de la commune, pas à un lotissement privé***[881]. » Les responsabilités d'un propriétaire privé, fût-il une association syndicale autorisée assimilée à un établissement public sont donc bien définies et il n'est pas question de limiter ses droits, même au regard de l'intérêt général.

Si la portée du droit de se clore semble établie, la question de ses bénéficiaires ne l'est en revanche pas encore. Un propriétaire peut être un particulier ou une structure collective, or le droit de l'urbanisme en distingue plusieurs (associations syndicales, copropriétés…) aux modalités de décision bien différentes.

[881] Me Bresciani Paoli A. - Mémoire complémentaire et récapitulatif en défense du recours pour excès de pouvoir - dossier n°1401285-5 - Tribunal Administratif de Marseille - 16 Février 2017

I.3 LE PROPRIETAIRE, UNE FIGURE PROTEIFORME

Dans le cas où une personne est seule à détenir un bien, elle est naturellement l'unique décisionnaire pour tout ce qui concerne sa propriété. La faculté de clore sa propriété ne sera limitée que par les dispositions énoncées ci-avant. Si en revanche le bien se trouve dans le périmètre d'une structure collective (association syndicale, copropriété...), son droit pourra être affecté par certaines dispositions d'ordre privé. Il ne s'agit pas ici de rentrer dans la diversité des clauses de nature à affecter l'apparence ou l'implantation de la clôture, car il en existe pour ainsi dire autant que de règlements. En outre, étant soumises au droit privé ces règles ne seraient pas véritablement porteuses de sens. Les équipements communs (voiries, espaces verts, parkings…) qui justifient l'existence juridique d'une structure collective constituent un enjeu plus clair. Or il en existe de plusieurs sortes et leurs modalités de décision, notamment en matière de droit de se clore ne sont pas toujours équivalentes.

1. Une confusion commune association syndicale/copropriété

Souvent confondues dans leurs effets, copropriétés et associations syndicales présentent pourtant de réelles différences. L'indivision touchant les « voies et espaces communs » dans une association syndicale se distingue du régime de la copropriété qui englobe non seulement l'espace commun mais aussi tout le périmètre de l'ensemble. En d'autres termes, un coloti est plus « indépendant » qu'un copropriétaire puisque le sol et le sous-sol de sa parcelle lui appartiennent en propre, toute modification doit donc seulement respecter le règlement privé. A l'inverse, un copropriétaire n'est pas propriétaire du sol bien qu'il détienne un périmètre de jouissance exclusive, il sera donc systématiquement en bute avec des problèmes de majorité, dès lors qu'il désirera modifier sa partie privative[882].

Ces deux structures ne sont en outre pas régies par la même législation. Les associations syndicales trouvent leur première définition dans la loi du 21 juin 1865 alors que la copropriété est soumise à la loi du 10 juillet 1965. Ces deux textes essentiels ont bien sûr été maintes fois modifiées voire même abrogés et remplacés (c'est le cas pour la loi de 1865) mais le principe demeure : il existe une distinction irrémédiable entre ces deux statuts[883]. On ne saurait donc par exemple se fonder sur la réglementation propre aux copropriétés pour statuer sur les modalités de fonctionnement d'une association syndicale[884]. Cela ne signifie pour autant pas qu'il n'y ait aucun pont. Certaines dispositions en matière de fonctionnement (recouvrement des charges, organisation d'un syndicat,

[882] L'association syndicale en lotissement – Jean-Paul Mas – Louis Calmels – AJDI 2007. 625
[883] Civ. 3e, 1er févr. 1989, *Inf. rap. copropr.* 1989.194, note Capoulade ; cette *Revue* 1989.242
[884] Civ. 3e, 4 mai 1988, *Bull. civ.* n° 84, p. 49, cette *Revue* 1988.339 ; 3 juill. 1991, cette *Revue* 1991.502

désignation d'un président etc.) sont en effet voisines. Enfin, un lotissement peut contenir dans son périmètre une copropriété dont le règlement devra alors « *tenir compte de l'environnement réglementaire et contractuel plus vaste*.[885] »

La forme urbaine n'est pas non plus discriminante en matière de statut, bien que l'on puisse lire certaines tendances nettes. On rapproche le plus souvent les associations syndicales urbaines avec la figure des lotissements pavillonnaires, or le lotissement avant d'être une forme est surtout une procédure. C'est selon l'article L. 442-1 du code de l'urbanisme « *la division en propriété ou en jouissance d'une unité foncière ou de plusieurs unités foncières contiguës ayant pour objet de créer un ou plusieurs lots destinés à être bâtis* ». L'association syndicale est la structure supposée gérer les équipements communs (voies, espaces verts…), lorsqu'ils ne sont pas récupérés par la collectivité. A noter d'ailleurs que le droit positif a progressivement cadré les conditions d'apparition de ces associations et les obligations du lotisseur en matière de viabilisation. Ce qui n'était originellement qu'une opération de droit privé est devenu une procédure cadrée, suscitant la création réglementée d'équipements collectifs[886] afin d'éviter comme ce fut le cas dans la première moitié du 20ème siècle, la multiplication de « lotissements défectueux » (FOURCAUT, 1993). S'il est commun de trouver ce type d'opération sur des ensembles individuels, la procédure a aussi massivement été adoptée pour des ensembles collectifs, en particuliers dans les centres-villes urbanisés au 19ème siècle. A l'inverse le régime de la copropriété, s'il s'applique dans son immense majorité sur des ensembles collectifs verticaux, peut aussi concerner des ensembles horizontaux. Afin sans doute d'échapper aux contraintes touchant l'établissement des lotissements[887], certains promoteurs ont parfois adopté cette formule, notamment dans les années 1970 en jouant sur la distinction entre jouissance et propriété. Si la pratique n'a pas été jugée illégale, son intérêt a disparu à travers une nouvelle rédaction de l'article R. 315-1 du code de l'urbanisme[888] qui assimile la division en jouissance d'un terrain à la division en propriété.

2. L'association syndicale

I.3.2.1 Principe général

Originellement régies par la loi du 21 juin 1865[889], « *les associations syndicales de propriétaires (ASP) sont des groupements de propriétaires fonciers constitués en vue d'effectuer des travaux spécifiques*

[885] Dénonciation de la confusion entre copropriété et lotissement – Pierre Capoulade – Claude Giverdon – RDI 1993. 118
[886] Loi du 14 Mars 1919 et surtout, loi du 19 Juillet 1924
[887] Art. L. 332-12 d et art. R. 315-32 du code de l'urbanisme notamment.
[888] Décret n°77-860 du 26 juillet 1977, abrogé par décret n°2007-18 du 5 janvier 2007 - art. 13 (V) JORF 6 janvier 2007 en vigueur le 1er octobre 2007
[889] A maintes reprises modifiée L. 22 déc. 1888, L. 13 déc. 1902, Décr.-L. 21 déc. 1926, L. n° 51-343 du 20 mars 1951, Ord. n° 58-997 OUI du 23 oct. 1958 et Ord. n° 59-47 du 6 janv. 1959, L. n° 64-1245 du 16 déc. 1964

d'amélioration ou d'entretien intéressant l'ensemble de leurs propriétés.[890] » Chiffrées à plus de 28 000 en France, elles sont de formes très diverses. On distingue notamment les associations syndicales libres (ASL) formées sur consentement unanime des propriétaires et régies par le droit privé. Les associations syndicales autorisées (ASA) sont des établissements de droit public crées par l'autorité administrative à l'initiative et suite à l'accord d'une majorité de propriétaires. Enfin les associations forcées (ASCO) sont créées d'office par l'autorité publique dans un but d'intérêt général. Rappelons qu'au titre de ses pouvoirs de police[891], le maire peut être indirectement l'initiateur d'une telle structure. Il est en effet en droit de prendre toute mesure utile en vue d'assurer une bonne viabilité sur les voies ouvertes à la circulation publique, y compris les voies privées. Si les propriétaires sont multiples il peut faire appel au préfet qui créera d'office une structure collective compétente en matière d'entretien de l'équipement.

« *La nature profonde de l'association syndicale est son objet* [892]» peut-on dire puisqu'à l'origine c'est l'équipement commun qui suscite la création de l'association et non l'inverse. Suivant un principe de « spécialité », l'action s'inscrit d'ailleurs à l'intérieur de l'objet, tel qu'énoncé dans les statuts[893], ce qui la circonscrit clairement. En vertu de la loi n° 2003-591 du 2 juillet 2003, l'ordonnance n° 2004-632 du 1er Juillet 2004[894] définit quatre grands objets thématiques pouvant susciter la création d'une association syndicale. Sont donc concernés « *la construction ou l'entretien d'ouvrages ou la réalisation de travaux en vue : a) De prévenir les risques naturels ou sanitaires, les pollutions, et les nuisances ; b) De préserver, restaurer ou d'exploiter des ressources naturelles ; c) D'aménager ou d'entretenir des cours d'eau, lacs ou plans d'eau, voies et réseaux divers ; d) De mettre en valeur des propriétés.*[895] » Ces quatre grandes thématiques recouvrent en fait une multitude de domaines qui placent parfois ces structures à mi-chemin entre l'intérêt « collectif », partiel, et l'utilité publique. Bien qu'elles puissent être assorties d'une mission d'intérêt général, ces associations ont pour principal but de fournir les conditions d'une jouissance pleine du bien privatif. Par exemple, l'irrigation d'un champ privatif passe d'abord par une gestion commune du réseau gravitaire tout comme une voie, lorsqu'elle est privée doit être entretenue pour donner accès aux propriétés particulières.

L'association syndicale est donc un régime générique appliqué à une multitude d'objets (LOUBIER et *al*., 2013). Le cas des lotissements est à la fois le plus répandu et le plus illustratif, en dépit des réformes récentes qui en affectent partiellement l'objet.

---

[890] Circulaire ministérielle du 11 Juillet 2007 n°INTB0700081C
[891] Articles L.2212-1 et 2212-2 du code général des collectivités territoriales
[892] L'association syndicale en lotissement – Jean-Paul Mas – Louis Calmels – AJDI 2007. 625
[893] Association syndicale libre – Yves PITTARD – répertoire de droit civil - janvier 2009 (actualisation : avril 2015)
[894] Décret d'application n° 2006-504 du 3 mai 2006
[895] Ordonnance n° 2004-632 du 1er juillet 2004

I.3.2.2 Association syndicale et lotissement

Depuis la loi du 21 juin 1865 relative aux associations syndicales, les obligations du lotisseur ont considérablement évolué. Jusqu'au décret du 26 juillet 1977, la constitution d'associations syndicales dans le cadre d'un lotissement n'était qu'une simple possibilité pouvant figurer au sein de l'arrêté de lotir. L'aspect quasi-optionnel de cette procédure répondait à une certaine logique puisque la propriété privée des voies n'était généralement considérée que comme une condition transitoire en vue d'une intégration ultérieure dans le domaine public. En réalité, les situations sont très hétérogènes, l'intégration des voies du lotissement est loin d'avoir été systématique, notamment à Marseille. Le décret de 1977 a ainsi imposé de manière stricte au lotisseur la création de l'association syndicale et le transfert de propriété à l'exception de quelques cas, ce qu'a assoupli sans le remettre foncièrement en question le décret du 5 janvier 2007[896].

Un lotisseur a aujourd'hui plusieurs options concernant les équipements collectifs. Il peut suivant l'article R. 442-7 du code de l'urbanisme constituer une association syndicale de propriétaires[897], ce qui restera généralement l'option préférentielle, ou suivre les dispositions de l'article R. 442-8 du code de l'urbanisme, lequel stipule que « *les dispositions de l'article R. 442-7 ne sont pas applicables : lorsque les voies et espaces communs sont destinés à être attribués en propriété aux acquéreurs de lots ou lorsque le lotisseur justifie de la conclusion avec la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent d'une convention prévoyant le transfert dans leur domaine de la totalité des voies et espaces communs une fois les travaux achevés.* »

En substance, l'association syndicale n'a pas de raison d'être si les équipements collectifs sont destinés à intégrer le domaine public. Une telle convention, si elle est parfois passée par des mairies désireuses d'introduire une certaine équité de charges entre ses administrés et/ou s'assurer une meilleure maîtrise du réseau urbain (AMF, OGE, 2012.) n'est en réalité que rarement mise en œuvre. D'une part, car la Collectivité se ménage le plus souvent une « période d'essai » afin de ne pas réceptionner une voie à la structure défectueuses dont elle deviendrait responsable[898]. Notons d'ailleurs que le transfert des voies privées dans le domaine public n'est ni automatique ni obligatoire[899]. De l'autre, car il peut être dans l'intérêt du lotisseur et des propriétaires de conserver un bien en pleine gestion, en vue notamment d'y introduire des réglementations particulières ou tout simplement de fermer l'ensemble. Dans le cas où aucune convention n'est passée, une alternative à l'association syndicale est l'attribution « en propriété » aux acquéreurs de lots, c'est-à-

[896] Issu du décret n°2007-18 du 5 janvier 2007 - art. 9 JORF 6 janvier 2007 en vigueur le 1er octobre 2007
[897] Art. R. 442-7 C. urb. « Le dossier de la demande est, sous réserve de ce qui est dit à l'article R. 442-8, complété par l'engagement du lotisseur que sera constituée une association syndicale des acquéreurs de lots à laquelle seront dévolus la propriété, la gestion et l'entretien des terrains et équipements communs. »
[898] L'association syndicale en lotissement – Jean-Paul Mas – Louis Calmels – AJDI 2007. 625 (op. cit.)
[899] Tribunal des Conflits – 16 mai 1994 – n° 2912 – consorts Allard

dire *via* une indivision simple ou une propriété divise de la portion de voie contigüe au lot. Soit en clair une partie correspondant à la largeur de front de la parcelle jusqu'à l'axe de voirie et dont le propriétaire est responsable (nettoiement, entretien…).

En aucun cas le lotisseur ne peut rester propriétaire de la voie, ce qui met fin à certaines dérives passées. Il pouvait être intéressant pour le lotisseur de conserver la propriété des voies dans le cas où une opération était planifiée sur un terrain contigu. Dans la majorité des cas cependant, cette conservation était le fruit d'une négligence. Une fois les parcelles vendues, il était fréquent que le lotisseur dissolve la SCI[900] sans se préoccuper du statut de la voie qui continuait d'appartenir à la société immobilière. Cela a parfois engendré des problèmes en matière d'entretien ou de transfert de propriété, ce qui est en théorie impossible aujourd'hui.

Il résulte des articles R. 442-7 et R. 442-8 du code de l'urbanisme que le problème de la gestion ultérieure des voies doit être réglé avant que l'autorisation de lotir ne soit délivrée, ce qui représente une certaine sécurité pour les acquéreurs de lots[901]. Le lotisseur doit donc se ménager une option pour céder la propriété des parties communes à l'association syndicale, à la commune, ou directement aux propriétaires. Le plus souvent donc, les voies d'accès appartiendront à la personne morale expressément créée pour en assurer la gestion[902]. Il existe enfin une alternative à la procédure de lotissement issue du décret du 5 janvier 2007[903] qu'est le permis de construire valant division foncière. L'opération est issue de la rédaction du nouvel article R. 431-24 du code de l'urbanisme, qui se substitue à l'ancien article R. 421-7-1 du code de l'urbanisme. Le terrain fait l'objet d'une « division en propriété ou en jouissance » (dans le premier cas fractionnement de la propriété, dans le second octroi de parties privatives sans affecter l'unité du terrain) portant sur au moins deux bâtiments distincts[904]. Deux points marquant, d'une part la division foncière doit être effectuée avant l'achèvement des travaux[905], ce qui offre une plus grande liberté, à la différence du lotissement où l'aménageur n'a la possibilité de vendre les lots qu'après constat de l'achèvement des travaux de viabilisation, c'est ce que l'on appelle la garantie achèvement VRD (voiries et réseaux divers[906]). D'autre part, l'organe de gestion des parties communes est potentiellement différent de celui du lotissement puisque le choix est donné entre l'association syndicale, le régime de la copropriété[907]

---

[900] société de civile immobilière
[901] Rép. min. no 97672: JOAN Q 18 oct. 2011, p. 11069
[902] Droit civil Les biens - Christian Atias - n° 164, p. 114
[903] décret n°2007-18 du 5 janvier 2007 (*op. cit.*)
[904] CAA Bordeaux, 31 mai 2001, n°97BX02195, SCI Enez Eussa
[905] Art 431-24 C. urb. « *Lorsque les travaux projetés portent sur la construction, sur une unité foncière ou sur plusieurs unités foncières contiguës, de plusieurs bâtiments dont le terrain d'assiette comprenant une ou plusieurs unités foncières contiguës, doit faire l'objet d'une division en propriété ou en jouissance avant l'achèvement de l'ensemble du projet* […] »
[906] Art R. 442-14 b du code de l'urbanisme
[907] Art. 431-24 C. urb. « …*Le dossier présenté à l'appui de la demande est complété par un plan de division et, lorsque des voies ou espaces communs sont prévus, le projet de constitution d'une* ***association syndicale des acquéreurs*** *à laquelle seront*

et bien sûr l'établissement d'une convention avec la commune ou l'EPCI. Malgré une plus grande flexibilité en matière de régime des opérations, le principe reste inchangé et sans équivoque, le constructeur ne peut valablement rester propriétaire des parties communes.

I.3.2.3 Dispositions communes aux associations syndicales de lotissements

Dans le cas où l'option de l'association syndicale est retenue, trois formes sont possibles : l'association syndicale autorisée (ASA), l'association syndicale libre (ASL) et une variante qu'est l'association foncière urbaine libre (AFUL). Il convient de préciser certaines dispositions communes définies notamment dans l'ordonnance 2004-632 du 1er Juillet 2004 et son décret d'application n° 2006-504 du 3 mai 2006. La qualité de membre est attachée à la propriété et non à la personne. C'est l'acquisition du bien présent dans le périmètre défini dans les statuts qui fait d'un individu un membre de l'association, celle-ci est donc tacite. L'association syndicale est une personne morale réunissant des propriétés et non des personnes. En substance, la propriété demeure, les individus eux, sont interchangeables.

Autre élément essentiel, les statuts de l'association qui précisent « *son nom, son objet, son siège et ses règles de fonctionnement. Ils comprennent la liste des immeubles compris dans son périmètre et précisent ses modalités de financement et le mode de recouvrement des cotisations.*[908] » Généralement ces statuts précisent aussi l'existence du règlement ou du cahier des charges. Le règlement a plutôt vocation à contenir les règles d'urbanisme à respecter et le cahier des charges, les obligations privées entre colotis. Nous verrons toutefois que la portée de ces documents a considérablement évolué.

I.3.2.4 Les associations syndicales autorisées (ASA) et les ASCO

L'association syndicale autorisée est une personne morale de droit public, relevant pour les litiges concernant son fonctionnement de la compétence des tribunaux administratifs. Autorisée par le préfet après obtention du vote à la majorité des membres, son statut d'établissement public la rend éligible entre autres à des financements publics pour certains investissements mais l'oblige dans le même temps à souffrir un contrôle quant à ses finances et son fonctionnement. Il n'est en effet pas rare que le préfet, observant des postes de dépense nuls en conclue que l'association est sans réelle activité et ne remplit donc pas l'objet défini dans ses statuts. Le préfet peut alors menacer l'association de dissolution bien que dans les faits les statuts de la loi du 21 Juin 1865 en rende

---

*dévolus la propriété, la gestion et l'entretien de ces voies et espaces communs à moins que l'ensemble soit soumis au statut de la **copropriété** ou que le demandeur justifie de la conclusion avec la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent d'une **convention** prévoyant le transfert dans leur domaine de la totalité des voies et espaces communs une fois les travaux achevés.* »

[908] Ordonnance n° 2004-632 du 1 juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires – article 7, alinéa n°2

l'application relativement complexe[909]. La règle admettait donc une certaine tolérance afin de permettre de régler des problèmes temporaires de fonctionnement.

Ce statut administratif hybride mène certains auteurs à considérer les ASA comme un prolongement de l'Etat en matière d'aménagement ultra-local, antérieur au processus décentralisation (LOUBIER et *al*., 2013). Si l'on s'y penche, elles sont dans l'esprit, une synthèse entre intérêt privé et intérêt public. Par exemple, les associations rurales faisant du remembrement de parcelle, du ré-embocagement gèrent certes des intérêts privés mais contribuent aussi à limiter l'érosion des sols qui peut se voir comme une entreprise d'intérêt public. Appliqué au cas des lotissements urbains, les voies privées gérées par le syndicat sont *a minima* une desserte pour les propriétés privées riveraines, mais peuvent par leur configuration contribuer à la perméabilité du quartier ou constituer une aménité par leur qualité paysagère. C'est le cas bien connu des rues du quartier de la Mouzaïa, (la « campagne à Paris ») attirant chaque année de nombreux visiteurs. On ne saurait dans de tels cas distinguer ce qui tient de l'intérêt général ou de l'intérêt privé, ce qui en fait des structures paradoxales. Appliqué au cas des lotissements les ASA pouvaient jusqu'à récemment imposer des règles d'urbanisme qui figeaient ou conservaient, selon la perception, des parties parfois importantes du tissu urbain, ce qu'a profondément bouleversé la loi ALUR (en imposant un COS plus faible, des règles paysagères, de construction…). Plus généralement si l'on observe l'esprit défendu dans les documents réglementaires (cahiers des charges, règlement…) ainsi que la plupart des actions concrètes menées par ces associations, on est face au paradoxe d'entités de droit public poursuivant des buts en réalité « très privés », ce qu'illustre parfaitement le terrain marseillais. Si la nature de la mission de ces associations est variable et soumise à interprétation, le fonctionnement des ASA est particulièrement cadré par la loi, à la différence notamment des ASL que nous abordons ci-après.

Concrètement, le fonctionnement de l'ASA s'apparente à celui d'une commune. Ses organes de fonctionnement sont ainsi le président, le vice-président, le syndicat qui serait l'équivalent du conseil municipal et l'assemblée de propriétaires. La prise de décision s'effectue en assemblée, et le *quorum*, c'est-à-dire le nombre de voix requis pour qu'une délibération soit adoptée est fixé à la moitié des voix représentées plus une. En l'absence de *quorum*, l'assemblée est à nouveau convoquée et les décisions prises le cas échéant sans *quorum*. A noter d'ailleurs que le *quorum* ne dépend pas du nombre de membres mais de « voix ». Si généralement le principe « un individu une voix » est suivi, les statuts peuvent pondérer la représentation des propriétaires en fonction de leur contribution aux dépenses ou de la superficie de leur bien, tout en fixant une limite maximum de voix par propriétaire pour ne pas déséquilibrer le scrutin. Les décisions affectant la nature même de l'association (modification du périmètre, des statuts, dissolution…) sont prises à la majorité qualifiée

[909] Ce qu'a changé l'ordonnance n° 2004-632 du 1er juillet 2004 qui facilite la procédure du préfet.

représentant les deux tiers des voix représentées[910], toutes les autres (élection des représentants, dépenses de fonctionnement, vote des travaux…), doivent recueillir une majorité simple avec voix prépondérante du président en cas d'égalité[911].

I.3.2.5 Les associations syndicales autorisées et les AFUL

A la différence des ASA et ASCO et bien que régies par les mêmes lois[912], les ASL ne sont pas des établissements publics mais des personnes morales de droit privé. Les actions qu'elles entreprennent ainsi que leurs finances ne font donc pas l'objet d'un contrôle de la part de l'administration. Les litiges ne relèvent pas du tribunal administratif mais des tribunaux civils qui trancheront comme pour n'importe quel différend entre particuliers. Pour bénéficier de l'ensemble des droits attachés à leur qualité de personne morale (possibilité de vendre, acheter, ester en justice…) elles doivent être déclarées auprès de la préfecture[913]. Pourtant, malgré leur nature juridique différente, l'objet d'une ASL est en théorie le même que celui d'une ASA. Elles réunissent exclusivement des propriétaires fonciers poursuivant un but collectif auquel peut s'adjoindre éventuellement une finalité d'intérêt général. Il en va de même pour les AFUL[914] qui constituent une variante des ASL appliquée spécifiquement à l'espace urbain comme défini dans l'article L. 322-1 du code de l'urbanisme[915]. Leur objet tel que défini dans l'article L. 322-2 du code de l'urbanisme comprend la gestion et l'entretien de parties communes et leur fonctionnement s'apparente quasiment en tout point à une ASL.

La « liberté » est le maître-mot de leur organisation, comme en témoigne la différence de traitement entre ASA et ASL au sein de l'ordonnance n°2004-632 du 1er juillet 2004. Si pour les premières le titre III définit de façon prolixe ses modalités de fonctionnement et les limites de son action, le titre II sur les ASL est plus laconique. Si ces associations doivent *a minima* se doter d'une assemblée de propriétaires, d'un syndicat de membres élus et d'un président, les autres organes (bureau, trésorier, secrétaire…) sont optionnels. Ce sont également les statuts qui organisent les conditions de fonctionnement de l'assemblée des propriétaires : périodicité des réunions, convocations, *quorum*, mandats de représentation, modalités de délibération… ce qui signifie en clair qu'une certaine variabilité est possible d'une association à une autre.

---

[910] Majorité prévue à l'article 14 de l'ordonnance n° 2004-632 du 1er juillet 2004

[911] Avant l'ordonnance n° 2004-632 du 1er juillet 2004 la proposition était rejetée en cas de partage égal des voix et celle du président n'était pas décisive.

[912] Loi du 21 Juin 1865, titre II de l'ordonnance n° 2004-632 du 1er juillet 2004

[913] article 8 de l'ordonnance n° 2004-632 du 1er juillet 2004

[914] Associations Foncières Urbaines Libres

[915] Art 322-1 C. urb. : « *Les associations foncières urbaines sont des associations syndicales régies par les dispositions de l'ordonnance n° 2004-632 du 1er juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires ainsi que par celles de la présente section…* »

Cette liberté touchant les modalités de fonctionnement ne dispense pas les propriétaires de leurs obligations contractuelles envers l'association syndicale, le non-respect des clauses du cahier des charges ou du règlement les expose à une action en justice comme le montre cet extrait de cahier des charges de lotissement géré par une ASL : « *Article 4 : Tout propriétaire d'un lot du lotissement fait obligatoirement partie de l'association syndicale des propriétaires / Le respect du présent cahier des charges est assuré par l'association syndicale des propriétaires.* […] *En cas de transgression et de différend, le tribunal de grande instance est compétent pour connaître de toute action en exécution forcée, notamment en démolition et allouer tous les dommages et intérêts.*[916]» En substance, pour autant qu'elle respecte les règles édictées dans les statuts, les décisions prises par l'assemblée des propriétaires sont applicables à tous, au risque de générer d'importants différends. Sur ce point, les statuts sont souvent clairs, à moins que suffisamment de propriétaires ne votent une dissolution ou une modification des statuts et du périmètre de l'ASL (ce qui généralement se fait à la majorité qualifiée et non à la majorité simple), les colotis, même en cas de désaccord sont tenus de participer aux frais décidés par l'assemblée de propriétaires.

I.3.2.6 Droit de se clore et association syndicale

Bien que des différences puissent exister, notamment entre ASA et ASL sur les modes de scrutins (figés pour les ASA, variable pour les ASL), un principe demeure : les décisions portant atteinte à la nature de l'association syndicale doivent bénéficier d'une adhésion plus large que les actions s'inscrivant dans leur objet (majorité qualifiée pour les premières, majorité simple pour les seconde avec conditions de *quorum*). S'il n'existe pas de disposition particulière dans les textes de loi relatifs aux associations syndicales sur le droit de se clore, cette décision fait partie de ses prérogatives « normales » et non de celles affectant son essence. La mesure est donc décidée en assemblée générale suivant des règles de majorité simple, si le *quorum* n'est pas réuni, l'assemblée peut être re-convoquée et la décision, le cas échéant prise sans *quorum*. Concrètement, cela laisse une certaine latitude à une minorité motivée pour imposer le projet au reste des propriétaires si ceux-ci ne se sont pas expressément mobilisés contre. Une fois la décision prise en assemblée et si celle-ci respecte les dispositions précisées dans les statuts (*quorum*, règles de majorité, délai d'information des propriétaires…) l'association peut librement faire usage du droit de clore son périmètre. Sa nature de personne morale la place au même niveau qu'un propriétaire décidant seul de clôturer son bien en application des droits fondamentaux attachés à la propriété.

Si la question ne se pose pas pour les AFUL et les ASL, le statut d'établissement public accolé aux ASA de lotissement ne doit pas faire illusion. Les buts poursuivis sont résolument privés et on serait bien en peine de trouver quelque mention de l'intérêt général à travers les décisions habituellement

[916] Cahier des charges de l'ASL du lotissement « Lou Brès » - 28 Novembre 2001 – Marseille, 9ème arrondissement

prises par les assemblées de propriétaires. Cette finalité privée peut d'ailleurs apparaître plus clairement dans les statuts et plus particulièrement, à l'article précisant l'objet de l'association comme le montre cet exemple : « *l'ASA xxx a pour objet l'exécution et l'entretien des voies plantations et plus généralement la mise en œuvre de tous travaux pouvant maintenir et améliorer la sécurité, le cadre de vie, l'environnement du lotissement et assurer le maintien de la valeur du patrimoine des intéressés.*[917] » L'intérêt collectif l'emporte très clairement sur l'intérêt général, la fermeture pouvant même se lire comme un acte qui tend à réaliser l'objet de l'association. Cette opposition essentielle au principe d'intérêt général est encore plus claire si l'on reprend le mémoire en défense cité précédemment arguant de la distinction entre l'espace privé de l'ASA de lotissement et les voies publiques adjacentes : « *L'ASA Coin Joli n'administre pas le réseau urbain, elle n'a pas à offrir ses voies privées à la population environnante*. […] *Si les trottoirs ne sont pas sûrs, ni satisfaisants, cela incombe manifestement aux services de la commune, pas à un lotissement privé*.[918] » On saurait difficilement reconnaître une vocation publique dans l'action des ASA de lotissement, tout autant finalement que les ASL ou les AFUL dont la raison privée est sans ambiguïté.

Il n'est toutefois pas impossible de reconnaître un intérêt public dans l'action de ces associations de lotissement. La nature même d'association syndicale étant très ancienne, il n'est pas rare que ces structures gèrent des ensembles immobiliers faisant partie du patrimoine architectural des villes, comme c'est par exemple le cas de certains lotissements pavillonnaires des années 1930, des cités-jardin du début du 20ème siècle… La mission de « conservation » défendue par ces associations peut se concevoir comme une action complémentaire à celle des collectivités et services publics responsables du patrimoine urbain. Cette « mission annexe » attribuée de fait aux associations syndicales a pourtant connu de profonds bouleversements, achevant d'en faire des structures dédiées à l'accomplissement d'un intérêt privé.

I.3.2.7 Des associations syndicales de lotissement vidées de leur sens ?

I.3.2.7.1 Des règles anciennes…

Originellement, lors du dépôt du projet d'aménagement, le lotisseur était tenu de prévoir un cahier des charges précisant les servitudes et obligations diverses attachées à l'ensemble[919]. Le cahier était alors approuvé par l'administration responsable de la délivrance de l'autorisation de lotir, lui donnant une portée contractuelle[920] (entre le lotisseur et les lotis d'une part, entre ces derniers

[917] Article 7 (objet de l'association) des Statuts de l'ASA du lotissement xxx – Marseille 9ème arrondissement – 8 Décembre 1992

[918] Me Bresciani Paoli A. - Mémoire complémentaire et récapitulatif en défense du recours pour excès de pouvoir - dossier n°1401285-5 - Tribunal Administratif de Marseille - 16 Février 2017

[919] Loi du 19 Juillet 1924

[920] Civ. 3e, 18 déc. 1991, n° 89-21.046, RDI 1992. 302, obs. J.-L. Bergel

d'autre part) mais aussi réglementaire[921] (envers l'administration). Il est donc difficile pour les lotissements anciens de distinguer les règles d'urbanisme et les règles d'ordre privé entre les colotis, celles-ci étant généralement confondues dans un même document. La réforme de 1958-59 entrée en application au 1er Janvier 1978 a entendu distinguer un document devenu facultatif :le cahier des charges, censé régir les rapports privés entre colotis et un autre, le règlement, faisant figurer les règles d'urbanisme approuvées par l'autorité publique[922]. Toutefois, même depuis cette date il n'est pas rare de trouver des règles d'urbanisme dans des cahiers des charges approuvés ou pas, ce qui en bref témoigne d'une certaine variabilité d'un lotissement à un autre[923], or le détail a son importance. Si un plan d'occupation des sols ou tout autre document en tenant lieu était approuvé sur le périmètre comprenant le lotissement, les règles d'urbanisme disparaissaient au terme de 10 ans à compter de la délivrance de l'autorisation de lotir, ce qui n'avait bien sûr pas pour effet de remettre en cause les règles contractuelles, soit les droits et obligations d'ordre privées entre les colotis, inscrits dans le cahier des charges.

La loi du 6 Janvier 1986[924] a même étendu ce principe en laissant la possibilité aux colotis de conserver les règles d'urbanisme du lotissement[925] même si celui-ci avait déjà été « incorporé ». Passée dans un contexte général de décentralisation, la loi avait pour but d'associer les assemblées de propriétaires à la préservation du patrimoine résidentiel en leur offrant la possibilité de surajouter des règles. Seule condition, celles-ci devaient être plus contraignantes que celles inscrites dans le POS. Nombre d'associations syndicales, se sont constituées ou réaffirmées à cette occasion, devenant le garant du respect de ces règles de composition parfois très strictes. Suivant ces dispositions, les services publics compétents en matière d'autorisation d'urbanisme étant tenus de prendre en compte ces règles lors de l'instruction des permis. Dans son esprit la loi opérait finalement une confusion entre intérêt public et intérêt privé ce qui s'adaptait en tout point à l'essence profonde des associations syndicales.

I.3.2.7.2 …au bouleversement (relatif) de la loi ALUR

La loi ALUR[926] en 2014 a profondément modifié cet équilibre à travers une nouvelle rédaction de l'article L. 442-9 du code de l'urbanisme : « *1° Les règles d'urbanisme contenues dans les documents du lotissement, notamment le règlement, le cahier des charges s'il a été approuvé ou les clauses de nature réglementaire du cahier des charges s'il n'a pas été approuvé, deviennent caduques au terme de dix années à compter de la délivrance de l'autorisation de lotir si, à cette date, le lotissement est couvert par*

[921] CE 28 janv. 1977, *Epoux Agopyan*, n° 98918, Lebon
[922] J.-P. Gilli, H. Charles, J. de Lanversin, *Les grands arrêts du droit de l'urbanisme*, Dalloz, 1996, 4e éd., n° 33
[923] CHARBONNEL, F. « Le nouveau régime du lotissement » Le Moniteur, 3 Octobre 2014
[924] loi n° 86-13 du 6 janvier 1986 et ses décrets n° 86-514 du 14 mars 1986 et n° 88-199 du 2 mars 1988
[925] Ancien article L. 315-2-1 du code de l'urbanisme
[926] Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

un plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu. 2° De même, lorsqu'une majorité de colotis a demandé le maintien de ces règles, elles cessent de s'appliquer immédiatement si le lotissement est couvert par un plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu, dès l'entrée en vigueur de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové. A la lecture de ce nouvel article, les règles d'urbanisme présentes dans les documents des lotissements (y compris les cahiers des charges, approuvés ou non) sont vouées de nouveau à disparaître au terme de 10 ans après la délivrance de l'autorisation de lotir, supprimant ainsi les effets de la loi du 6 Janvier 1986. En plus d'étendre cette caducité des règles d'urbanisme à tous les documents de lotissement (alinéa 1°), y compris ceux qui depuis la réforme de 1978 ne sont plus censés en contenir (cahiers des charges), elle concerne les lotissements ayant réclamé leurs règles d'urbanisme en vertu de la loi du 6 Janvier 1986 (alinéa 2°). Si les lotissements sont couverts par un PLU, la caducité de leurs règles est intervenue automatiquement au 27 Mars 2014 (*ibid*.).

Le sens de la loi est clair, il s'agit « *de donner la primauté exclusive du plan local d'urbanisme (PLU), ou du document d'urbanisme en tenant lieu, sur des contrats de lotissement anciens, afin de libérer des terrains à la construction de logements.*[927] » Il a en effet été considéré qu'une commune pouvait contenir nombre de ces structures qui, en plus de constituer une mosaïque pour les services instructeurs étaient par leurs règles souvent très restrictives, un frein à la dynamique de renouvellement urbain et de densification défendue dans le projet de ville durable. On assiste donc à un « retour en force » du rôle des collectivités qui à travers les prescriptions définies pour chaque zonage sont vouées à assumer pleinement leur mission planificatrice. *Exit* donc la mission de conservation du patrimoine urbain par les colotis réunis en association syndicale. Cela contribue à vider ces dernières d'une partie de leur essence, les renvoyant à une vocation résolument privée. Pourtant, nous allons le voir, la loi ne manque pas d'ambiguïtés, rendant son application très controversée. L'alinéa 3° et 5° de l'article L. 442-9 du code de l'urbanisme évoqué ci-avant en sont une bonne illustration :

« 3° Les dispositions du présent article ***ne remettent pas en cause les droits et obligations régissant les rapports entre colotis*** *définis dans le cahier des charges du lotissement, ni le mode de gestion des parties communes.* […] » *5°* ***Toute disposition non réglementaire*** *ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de restreindre le droit de construire ou encore d'affecter l'usage ou la destination de l'immeuble, contenue dans un cahier des charges non approuvé d'un lotissement,* ***cesse de produire ses effets*** *dans le délai de cinq ans à compter de la promulgation de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 précitée si ce cahier des charges n'a pas fait l'objet, avant l'expiration de ce délai, d'une publication au bureau des hypothèques ou au livre foncier.* »

[927] Réponse ministérielle n°82539 – JO Assemblée Nationale 10/11/2015 – p. 8247

La forme peut sembler contradictoire, en faisant même pour certains auteurs « un cauchemar pour les praticiens.[928] » L'esprit de fond lui, peut se résumer ainsi : il n'est pas question de toucher aux règles contractuelles d'ordre privé régissant les rapports entre colotis (alinéa 3°) à l'exception de celles qui auraient pour conséquence de restreindre le droit à la construction (alinéa 5°). Cette volonté d'étendre cette caducité aux règles contractuelles entre propriétaires est selon certains auteurs une des mesures les plus « politiques » de la loi ALUR, bien que répondant à une certaine logique. Il n'a en effet aucun sens d'un point de vue du renouvellement urbain de supprimer la responsabilité envers l'administration tout en maintenant que ces règles d'urbanisme restrictives ont valeur entre les colotis.

Et pourtant la jurisprudence récente tend à faire abstraction des dispositions prises par la loi ALUR en se fondant presque systématiquement sur les contradictions internes de l'article L. 442-9 du code de l'urbanisme. Tel est le cas de cet affaire où, des colotis ont attaqué un propriétaire désirant agrandir la partie construite de sa parcelle en application de la loi ALUR, au motif qu'il ne respectait pas les engagements privés propres au lotissement. Il semble en toute logique que les règles contractuelles de nature à limiter le droit de construire sont désormais caduques et pourtant la cour a confirmé la condamnation « *attendu qu'ayant exactement retenu que le cahier des charges, quelle que soit sa date, constitue un document contractuel dont les clauses engagent les colotis entre eux pour toutes les stipulations qui y sont contenues, la cour d'appel a décidé à bon droit qu'il n'y avait pas lieu à question préjudicielle devant la juridiction administrative et que ces dispositions continuaient à s'appliquer entre colotis.[929]* » Le même cas de figure s'est répété dans une autre affaire où un coloti a été condamné à détruire sa piscine au motif que sa construction ne respectait pas les règles contractuelles du lotissement[930]. La répétition de ces cas montre que les cours de justice tendent à confirmer leurs jurisprudences traditionnelles, en dépit des dispositions de la loi ALUR.

Aussi contradictoire que cela puisse paraître, l'analyse de ces cas semble indiquer que si un coloti n'est plus responsable envers l'administration du bon respect des règles d'urbanisme du lotissement, il reste tenu de respecter le « contrat privé » le liant à ses voisins. Une telle conception a par ailleurs été énoncée de façon limpide par le tribunal de grande instance de Grasse : « *si les règles d'urbanisme propres à un lotissement sont toutes frappées de caducité du point de vue du droit de l'urbanisme et cessent de produire effet à l'égard de l'administration qui n'a plus à en tenir compte pour délivrer des autorisations, elles subsistent néanmoins à titre contractuel dans les rapports des colotis entre eux, lorsqu'elles procèdent du cahier des charges.[931]* »

[928] J.-L. Bergel, Dr. et patr. 2015, n° 251, p. 57
[929] Cass, Civ 3 21/01/2016 ; n°15-10566 – ste Beval
[930] Cass, Civ 3, 13/10/2016, n°15-23.674
[931] TGI de Grasse, 13 avril 2015, n°2015/117

Dans les faits donc certaines dispositions de la loi ALUR sont inopérantes. Seul changement d'importance, les services instructeurs sont dédouanés de toute responsabilité, n'étant plus garants du respect de ces règles à la portée exclusivement privée. Cette confusion pose d'autres problèmes liés au droit de se clore et à la vocation des voies de lotissement. Les plus anciens notamment présentent parfois des clauses réglementaires particulières. Nous évoquions le fait que certaines mentions présentes dans un cahier des charges approuvé par l'autorité administrative pouvaient toujours avoir valeur et motiver une cession des voies sans soulte au profit de la collectivité. C'est par exemple le cas de cette mention commune dans les documents des lotissements de la première moitié du 20ème siècle : « *Dans l'esprit commun des parties, le sol des voies et espaces libres est destiné à être incorporé à la voirie communale*. » Sa présence au sein du cahier des charges suffit *a priori* pour motiver le transfert gratuit à la collectivité, même dans le cas, et cela est assez exceptionnel pour être noté, où la voie n'est plus ouverte à la circulation publique[932]. Toutefois, si l'on suit les orientations de la loi ALUR qui stipule que les dispositions réglementaires des cahiers des charges sont désormais caduques, car il s'agit bien d'un engagement passé avec l'administration publique, il n'est en théorie plus possible de faire valoir cette clause.

D'autres mentions complémentaires posent question comme par exemple cet autre énoncé commun des anciens cahiers des charges : « *Le sol des rues et places demeurera affecté perpétuellement à la circulation publique*. » On ne saurait juger si cette clause a valeur contractuelle étant donc toujours valable ou se trouve être une disposition réglementaire, abrogée par la loi ALUR. On peut supposer que cette disposition relève lui aussi d'un engagement pris avec la collectivité puisqu'il est généralement précisé que la voie pourra être cédée sur première réquisition publique, le statut privé est pensé comme transitoire. Pour toutes ces raisons, il y a lieu de penser qu'il est désormais caduc, il ne saurait donc valoir devant une cour de justice. Une certaine confusion règne bien qu'il soit sans doute trop tôt pour tirer toutes les conclusions de la loi ALUR.

I.3.2.7.3 En conclusion

Les associations syndicales urbaines, quelle que soit leur déclinaison, bénéficient d'une certaine stabilité juridique depuis leur apparition. Bien qu'elles puissent sur le principe remplir une mission annexe d'intérêt public, leur finalité demeure résolument privée, c'est l'entretien et la gestion des parties communes ainsi que le contrôle de certaines règles de composition pour les lotissements. Si elle ne concerne pas expressément les associations syndicales, la loi ALUR les atteint indirectement en rendant caduques les dispositions réglementaires des lotissements. Leur mission « conservatrice » du patrimoine résidentiel sort *a priori* du champ d'intervention des associations syndicales pour rejoindre exclusivement celui des collectivités locales, bien qu'une certaine

[932] CE 10 févr. 1992, Choquette, Mme Gonzalès, no 107113: Lebon T. 958 (*Op ? cit.*)

confusion règne encore sur la portée réelle de la loi. Par conséquent, cette évolution les renvoie exclusivement à la gestion privée des parties communes.

Leur pouvoir en la matière reste inchangé et l'assemblée des propriétaires reste souveraine pour prendre toute mesure nécessaire à la mise en valeur ou la sauvegarde de l'ensemble comme le ferait un propriétaire décidant seul de la destination de son bien. La fermeture votée selon des modalités potentiellement différentes selon qu'il s'agit d'une ASA, ASCO d'une part, ASL ou AFUL d'autre part s'inscrit à n'en pas douter dans l'objet d'une association syndicale. Fermer une voie permet de garantir les propriétaires de certaines « atteintes » tout en limitant la dégradation généralement occasionnée par l'ouverture à la circulation publique.

3. Principe général sur les copropriétés

Copropriétés et associations syndicales, malgré leurs ressemblances, notamment en matière de fonctionnement interne, sont deux réalités juridiques différentes encadrées par des textes distincts.

Défini par la loi n° 65-557 du 10 Juillet 1965, le régime de la copropriété est distinct de l'indivision ou du simple démembrement de propriété. Semblant répondre aux dispositions de l'article 544 du code civil[933], la propriété est en réalité profondément affectée par son insertion dans un lot[934]. Un propriétaire est ainsi en droit d'utiliser et d'aménager son lot si cela ne porte pas atteinte ni à la destination de l'immeuble ni aux droits des autres propriétaires[935]. Le syndicat de copropriétaires est la personne morale garante du respect des règles, faisant justement l'objet d'un règlement, qui est un document obligatoire[936]. La loi de 1965 statue par ailleurs sur les règles de majorité valables lors du vote de l'assemblée de copropriétaires, en distinguant précisément par type de décision. A noter que le nombre de voix attribuées à chaque propriétaire dépend de sa quote-part des parties communes et donc en général de la surface et de la situation de son lot avec comme pour les associations syndicales, une limite maximum. On distinguera ainsi la majorité prévue à l'article 24 de la loi, dite « simple », soit la majorité des votants présents, excluant donc les abstentionnistes du calcul final. Elle renvoie aux opérations courantes de la copropriété tels que la plupart des travaux ou l'approbation des comptes. Vient ensuite la majorité de l'article 25 dite « absolue », devant réunir 50% plus une voix de tous les propriétaires, présents ou non. Ce sont des décisions plus importantes comme la délégation de pouvoir au syndic, les travaux importants de transformation. Enfin, la

[933] Article 544 Cc (*op. cit.*) « La propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements. »
[934] Copropriété des immeubles bâtis – Christian ATIAS – répertoire de droit civil – Juin 2014 (actualisation : octobre 2016)
[935] Loi du 10 Juillet 1965 – article 9 : « *Chaque copropriétaire dispose des parties privatives comprises dans son lot ; il use et jouit librement des parties privatives et des parties communes sous la condition de ne porter atteinte ni aux droits des autres copropriétaires ni à la destination de l'immeuble.* »
[936] Loi du 10 Juillet 1965 – article 8 modifié par ORDONNANCE n°2014-1090 du 26 septembre 2014 - art. 1

majorité de l'article 26 « double » pour les dispositions jugées essentielles et l'unanimité pour un nombre très restreint d'éléments.

Si nous rentrons dans ce détail c'est justement parce que cette hiérarchie a été bouleversée concernant spécifiquement le droit de se clore témoignant d'une ligne politique des plus claires.

I.3.3.1 La copropriété du « droit » à « l'obligation » de se clore

La loi du 10 Juillet 1965 ne posait aucune clause concernant les modalités de fermeture mais la jurisprudence voulait qu'elle fût décidée à l'unanimité, ce qui était assez contraignant. En 1985[937], la décision passe à la double majorité qualifiée prévue à l'alinéa 1 de l'article 26 afin d'améliorer la sécurité des biens et des personnes dans les parties communes de la copropriété. Toutefois, la fermeture hermétique (passe, clé etc.) n'était possible qu'à l'unanimité surtout si des activités professionnelles (commerces, services…) avaient cours dans l'enceinte de la copropriété. L'assemblée était alors tenue de statuer sur des heures des périodes d'activité des professionnels, les activités rendaient donc impossible une fermeture totale.

Plus récemment, deux lois ont changé la situation. Premièrement, la loi ENL[938] en 2006 ajoutant un article 25-n qui abrogeait les articles 26-1 et 26-2 relatifs au mode de scrutin. Lequel article 25-n fait rentrer dans le champ des décisions prises à la majorité absolue « *les travaux à effectuer sur les parties communes en vue de prévenir les atteintes aux personnes et aux biens* » tout en précisant au dernier alinéa (sans lettre) que la présence d'activités professionnelles au sein de l'ensemble était discriminante dans le mode de scrutin. En clair, cela revenait à distinguer deux situations, dans le cas où aucun professionnel nécessitant une ouverture de la copropriété n'était présent, la fermeture passait à la majorité simple (article 25) ; dans le cas contraire, le scrutin demeurait à la double majorité (article 26). Toutefois, si le projet de fermeture recueillait au moins le un tiers au moins des voies, il devait être procédé à un second scrutin dans l'instant, ce qui était une incitation claire à l'acte de fermeture. La loi du 13 Juillet 2007[939] dite de « prévention de la délinquance » fit un apport non négligeable à la loi ENL, parachevant pour ainsi dire l'esprit de sa rédaction. Le dernier alinéa de l'article 25 prenant en compte les activités professionnelles dans l'enceinte de la copropriété est supprimé. Cela signifie que leur présence n'apporte plus aucune modification au scrutin qui sera alors tenu en toutes circonstances à la majorité absolue. Enfin, la même loi fait passer la décision d'ouverture à la double majorité (article 26).

Cela tend à faciliter la fermeture et faire de l'ouverture une exception, ce que confirment clairement certaines recommandations de la commission relative à la copropriété s'exprimant sur la loi de

[937] Loi n° 85-1470 du 31 décembre 1985
[938] Loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006
[939] Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007

2007[940]. Il est recommandé entre autres aux syndics « *de bien expliquer aux copropriétaires que la finalité des travaux relevant de l'article 25 n) (op.cit.) consiste à prévenir les atteintes aux personnes et aux biens* », lesquels travaux prévus à l'article 25n) « *ne concernent pas seulement les accès à l'immeuble, mais, d'une manière générale, la sécurité des biens et des personnes, notamment par l'installation de vidéo surveillance, détection incendie...* » Ces mêmes syndics sont enjoints: «*de soumettre à chaque assemblée générale, après concertation avec le ou les copropriétaires intéressés, une proposition relative aux modalités d'ouverture des portes d'accès aux immeubles*. » Sur les modalités d'ouverture, la recommandation poursuit « *qu'en l'absence de décision sur les modalités d'ouverture lors d'une assemblée générale, s'applique la règle de fermeture, mentionnée au premier tiret et ses limites tenant à l'exercice d'une activité autorisée mentionnée ci-dessus.* »

On ne saurait être plus clair, il s'agit, à une époque où le thème de la sécurité a été fortement évoqué (2007) de renforcer le droit privé de se prémunir des atteintes extérieures sans que cela n'engage un investissement public. N'ayant ni été abrogée ni infléchie, la loi continue de s'appliquer en l'état. Elle permet aux copropriétés une plus grande facilité pour se clore y compris lorsque cela fait obstacle aux activités des commerçants et professions libérales présentes dans l'ensemble. Le rôle des syndics, généralement mandatés par l'assemblée des propriétaires est de même intéressant puisqu'il rentre dans leurs attributions de gestionnaires des affaires courantes de suggérer des mesures d'optimisation. Nous avions justement sur ces questions, mené un entretien avec un syndic professionnel :

« Il peut arriver que ce soit le syndic qui fasse la proposition d'installer des fermetures pour répondre de manière plus pérenne à un problème de sécurité ou de stationnement, mais la majorité du temps ce sont les copropriétaires qui font remonter leur ressenti au conseil syndical puis nous gérons la partie juridique, administrative et le conseil pour que la fermeture soit plus appropriée.

[...]

Avant il était compliqué de faire passer un projet de fermeture car la majorité requise pour effectuer ces travaux était très élevée, donc souvent on n'avait pas les majorités pour fermer mais depuis que le Législateur, pour des raisons de sécurité, a baissé la majorité requise il y a quelques années, les projets passent beaucoup plus facilement.

[...]

La discussion tourne uniquement autour de la sécurité. Sécurité ou éviter les passages, éviter on va dire la traversée des copros, s'il y a des scolaires pas loin par exemple, les traversées de copropriété peuvent gêner et parfois un retour à la tranquillité est souhaité sans forcément qu'il y ait dégradation.

[...]

[940] recommandation n°25 du 1er Juillet 2008 – Code de la copropriété - Dalloz

Après on a souvent une rivalité entre résidents qui voudraient une fermeture H24 et des professionnels qui ne voudraient pas d'entrave pendant les heures d'ouverture de leur commerce, ça c'est une difficulté qu'on rencontre.

[...]

Maintenant tout est relatif, bien que la charge soit répartie je dirais que plus il a de fermetures et plus c'est cher, donc loi de 2007 ou pas il y a des espaces qui sont vraiment difficiles à fermer à cause de leur surface importante. » Syndic professionnel – 18/04/2011

I.4 L'OUVERTURE A LA CIRCULATION PUBLIQUE ET LE PROBLEME DE LA FERMETURE

1. Les voies ouvertes à la circulation publique, une définition complexe

La propriété étant un droit fondamental, toute atteinte qui lui serait portée, notamment par l'autorité publique ne doit pas sortir du cadre fixé par la loi. Celle-ci n'en offre pas moins un panel large d'outils aux collectivités qui peuvent notamment intervenir sur des voies de circulation privées ou même en récupérer la propriété de façon simplifiée[941]. Outre la domanialité le droit prescrit comme principal critère d'éligibilité celui « d'ouverture à la circulation publique » dont la définition pose comme nous allons le voir problème.

Les voies faisant partie du domaine public routier[942] sont par définition ouvertes à la circulation publique ce qui n'est pas nécessairement le cas des voies privées. Celles-ci peuvent faire partie du domaine privé d'une entité publique (commune, région, Etat…), qui est dans ce cas un propriétaire comme un autre ou appartenir à des personnes privées[943]. Rappelons que la décision de fermer ou de laisser ouvert les voies découle d'un choix légitimement fondé et souverain formalisé notamment aux articles 544 et 647 du code civil.

La définition de l'ouverture à la circulation publique est nous allons le voir complexe puisqu'il n'existe aucun « critères rigides[944] » pour la déterminer. La définition ne résulte pas d'un texte mais de l'appréciation souveraine des juges du fond[945], faisant de la jurisprudence un outil essentiel pour en approcher les contours[946]. Deux éléments, l'un objectif, l'autre subjectif sont nécessaires pour définir une voie comme ouverte au public : le passage des tiers doit être laissé libre et il est

[941] Notamment *via* l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme abordé ci-après
[942] Art. L. 2111-14 CG3P : « *Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 1 et affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées.* » et art. L. 111-1 du code de la voirie routière
[943] En propre, en indivision, réunies sous le régime de la copropriété ou de l'association syndicale
[944] Liet-Veaux, 16 novembre 1957, Ville de Marseille c/ Dame Poro, AJDA 1957, II, n° 446, p. 458
[945] Cour de Cass. 2e civ., 13 mars 1980, n° 78-14.454
[946] Notion de voie privée ouverte à la circulation publique - Question écrite n° 12398 de M. Jean Louis Masson publiée dans le JO Sénat du 03/07/2014 - page 1598

nécessaire que le propriétaire ait manifesté expressément ou à défaut implicitement son accord[947], aucun de ces deux éléments n'est pourtant exempt d'ambiguïtés.

Pour le premier point, si l'accès doit être considéré comme libre, c'est-à-dire gratuit et sans contrainte manifeste du propriétaire[948] le mode de transport utilisé est déterminant. Le passage des piétons et cyclistes ne permet pas à lui seul de définir la voie comme « ouverte au public », seule compte la possible traversée de véhicules[949]. La présence de clôtures, barrières… gênant l'accès des véhicules et accessoirement les piétons est donc un élément essentiel[950]. Preuve de cette distinction, le fait que la voie ne soit pas carrossable (chemin non bitumé avec des ornières par exemple) lui ôte automatiquement la qualité de voie ouverte à la circulation publique[951]. Plus surprenant, « l'utilité » de la voie peut aussi être prise en compte[952] comme c'est le cas notamment pour une voie privée en impasse n'ayant d'autre fonction que de desservir un ensemble d'habitations. La cour a dans un cas similaire estimé que la voie n'était pas ouverte à la circulation publique[953], ce qui donne donc une lecture potentiellement large de la définition. On peut considérer ces critères comme « objectifs » puisque le juge se base sur des considérations d'accès physique pour déterminer le caractère ouvert ou fermé de la voie. Plus subjectifs et donc complexes sont les éléments liés au consentement du propriétaire.

Bien que le juge puisse rechercher auprès des ayants droit la « *volonté réelle et sans équivoque de consentir à l'ouverture de ces voies à la circulation publique*[954] », celle-ci sera le plus souvent tacite. Si le propriétaire n'a implanté aucun obstacle, clôture ou panneau interdisant le passage, la voie est « réputée ouverte[955] ». Inversement, du moment où un propriétaire manifeste de quelque manière que ce soit la volonté de restreindre le passage public, par la pose d'obstacles physiques de pancartes, ou tout autre dispositif[956] il n'est plus possible de considérer la voie comme ouverte au public. Si plusieurs personnes sont propriétaires de la voie, l'action d'une d'entre elles suffit pour signaler la fin de la situation d'ouverture[957]. Notons au passage que si des personnes continuaient d'emprunter le chemin en dépit de l'interdiction, la voie ne serait pour autant pas considérée comme ouverte « de fait. » Dans un cas similaire, la cour de justice a estimé que le passage de véhicules extérieurs était « irrégulier[958] » et donc sans incidence sur la nature privative de la voie. L'accès physique n'est donc pas le seul élément déterminant. Pour autant, la présence d'une installation ne doit pas être surinterprétée. Dans un autre cas, les propriétaires avaient implanté des cassis et des poteaux aux extrémités d'une voie privée, ce qui avait dans un premier temps été

[947] Les droits du propriétaire d'une voie privée ouverte au public – Samuel Deliancourt – AJDA 2008. 1334
[948] Civ. 2e, 9 janv. 1963, Lebreton c/ Audran, Bull. n° 30
[949] CE 18 oct. 1995, Benoit, req. n° 150490
[950] Cons. d'État, 15 février 1989, Commune de Mouvaux : C.J.E.G., 1990, p. 55, note D.D
[951] C.A. Riom 26 octobre 1993, Roudier c/ONF, req. 92.2535
[952] Cour d'appel de Toulouse, 14 décembre 1998, pourvoi no 1997/03196 et Cour de Cassation, chambre civile 2, 9 janvier 1963
[953] Cour de Cassation, chambre criminelle, pourvoi n° 84-95314
[954] CE 15 févr. 1989, Commune de Mouvaux, Dr. adm. 1989, comm. n° 206 ; CJEG 1990. 55, note D. D.
[955] TA Versailles 3 mars 1956, Pléven c/ Maire de Versailles, RPDA 1956, comm. n° 203
[956] Cour de cassation chambre criminelle audience publique du 21 octobre 2003 rejet n° de pourvoi : 02-88363
[957] CE, 5 Mars, 2008, req. n°288540
[958] CA Paris, 17 juin 1964, JCP 1965, II, n° 14176

interprété à tort comme une volonté de s'en réserver l'usage alors que le but premier était de ralentir la vitesse de circulation jugée excessive[959]. L'ouverture à la circulation publique d'une voie est donc une situation observée à un instant T et non une qualification pérenne ayant pour conséquence de priver les propriétaires de leurs droits. Ceux-ci sont d'ailleurs « *en droit d'en interdire à tout moment l'usage*[960] », faisant de l'ouverture un élément consenti et révocable.

2. Voie ouverte à la circulation publique et responsabilité, les « pouvoirs de police du maire »

En l'absence d'opposition du ou des propriétaires et tant qu'aucun d'entre eux n'aura manifesté le souhait de se réserver l'usage et la gestion de la voie, celle-ci tombe sous la responsabilité du maire[961], ce qui répond à une logique évidente. Si une voie est ouverte à la circulation, elle est potentiellement d'usage général, il est donc naturel que la collectivité lui reconnaisse une utilité publique et agisse en conséquence. Cette action, s'affirme *a minima* à travers les « pouvoirs de police du maire » dont celui-ci n'est pas nécessairement le dépositaire si la commune fait partie d'un EPCI disposant de la compétence assainissement, voirie… Dans ce cas, les pouvoirs de police correspondants sont automatiquement transférés aux présidents des EPCI[962], bien que le maire ait la possibilité dans un délai de 6 mois de s'y opposer. On continuera cependant par commodité de parler des pouvoirs de police du maire. Ces pouvoirs s'appliquent selon l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) sur les « *routes nationales, routes départementales et voies de communication* ». En somme, toutes les voies, quel que soit leur statut, public ou privé[963], pourvu qu'elles soient ouvertes à la circulation publique et que le consentement des propriétaires soit tacitement ou explicitement acquis[964]. Selon l'article L. 2212-2 du CGCT ces pouvoirs de police regardent « *tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoiement, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements* […] » en somme, l'ensemble des dispositions du code de la route[965]. Il est donc fondé comme sur n'importe quelle voie publique à réglementer le stationnement et la circulation, tout élément de nature à induire une atteinte à la sécurité des usagers ou une dégradation du bien. Il peut dans le détail interdire la circulation à certains types de véhicules, notamment les poids lourds[966], empêcher une situation de côtoiement entre véhicules et piétons mettant ces derniers en danger[967]etc. Ces dispositions protègent non seulement les usagers extérieurs mais aussi les propriétaires, le maire étant garant de l'accès des riverains à la voie privée. Sur le principe, l'ouverture publique se doit

[959] CE 5 mai 1958, Dorie et Jaunault, Rev. adm. 1958. 396, note G. Liet-Veaux
[960] CE 5 nov. 1975, Commune de Villeneuve-Tolosane, Lebon T. 1116
[961] Notion de voie privée ouverte à la circulation publique - Question écrite n° 12398 de M. Jean Louis Masson publiée dans le JO Sénat du 03/07/2014 - page 1598
[962] Art. L. 5211-9-2 du CGCT
[963] Réglementation de la circulation et du stationnement sur une voie privée ouverte à la circulation publique - Question écrite n° 13914 de M. Jean Louis Masson publiée dans le JO Sénat du 17/06/2010 - page 1516
[964] CE 31 mars 1905, *Pluquet et autres*, Lebon 322 ; CE 3 déc. 1975, *Société foncière Paris-Languedoc*, Lebon T. 900-1173 ; CAA Marseille 5 mai 1998, *Commune de Vauvenargues*, req. n° 96MA02069
[965] Art. R.110-1 du code de la route
[966] CE, 19 novembre 1975, n° 93235
[967] CE, 3 décembre 1975, Société foncière Paris-Languedoc, n° 89689

d'être compatible avec le caractère privé[968] de la voie, ce qui dans les faits n'est pas toujours évident à concilier.

Ces pouvoirs comportent une dimension potentiellement contraignante pour les propriétaires. Il peut leur être demandé de procéder à leurs frais au nettoiement des voies, trottoirs et caniveaux[969], notamment au titre de la préservation de l'hygiène publique[970]. Ils peuvent aussi être contraints de rétablir la voie dans son état primitif si des dispositifs tels que des cassis ou des ralentisseurs jugés dangereux ont été implantés[971]. Dans le cas d'une dégradation « naturelle » de la voie, l'obligation d'entretien est un point plus malaisé à établir. L'autorité publique peut demander aux propriétaires d'entretenir le sol des voies en parfait état et procéder aux nivellements, pose d'éclairage ou toute autre action nécessaire à de bonnes conditions de viabilité et de sécurité[972]. Il semble pourtant que cette obligation prenne essentiellement effet dans des contextes d'exception comme le montre la formulation de l'article L. 141-11 du code de la voirie : « e*n cas d'urgence le maire peut faire exécuter d'office, sans mise en demeure préalable et aux frais de l'occupant, les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière sur les voies dont la police de la circulation est de sa compétence* ». Si la sécurité des usagers est en jeu, le maire peut donc prendre des mesures de sauvegarde et d'entretien aux frais des propriétaires. Cependant, dans un cadre normal, il suivra généralement un principe d'économie, en veillant à ne pas faire peser des contraintes excessives sur les propriétaires au regard de la finalité d'intérêt général visée[973]. Dans ce sens, il a pu être jugé qu'« *aucune disposition n'autorise une commune à imposer aux propriétaires d'une voie privée des travaux d'aménagement de cette voie et de mettre en conséquence à leur charge une participation au financement de ces travaux à moins que ceux-ci n'aient expressément consenti tant à l'exécution des travaux par la collectivité qu'à la participation financière*[974]. » En clair, hors situation d'exception et de péril immédiat il semble peu évident pour une collectivité d'imposer unilatéralement et sans motif d'intérêt général établi des travaux d'entretien aux propriétaires. D'ailleurs si le suivi se fait trop pressant « *le propriétaire d'une voie privée ouverte à la circulation est en droit d'en interdire à tout moment l'usage au public*[975] » mettant fin au contrôle municipal.

Si les travaux d'entretien incombent théoriquement aux seuls propriétaires[976], il est possible et finalement assez commun que la collectivité y contribue financièrement, d'autant plus si les voies ont une utilité publique. De préférence, cette intervention doit faire l'objet d'une convention dont la vertu première est de fixer les droits et les obligations de chacun. La démarche n'est pourtant pas anodine puisque toute intervention prendra la qualité de « travaux public[977]» ce qui engage ici

[968] CE, 20 octobre 1972, n° 80068
[969] CE, 15 octobre 1980, Garnotel : Rec. Lebon, tables, p. 627
[970] Art. L. 162-6 du code de la voirie routière, qui fonde d'ailleurs le maire à agir le cas échéant sur toutes les voies de la commune, y compris celles dont les propriétaires se sont réservés l'usage
[971] CE 5 mai 1958, *Dorie et Jaunault*, Rev. adm. 1958. 396, note G. Liet-Veaux
[972] CE 2 avril 1909, n° 22935 ; CE, 9 novembre 1956, Porry : Rec. Lebon, tables, p. 635
[973] Moyens d'action de la commune en cas de dégradation des voiries d'un lotissement privé, ouvertes à la circulation, question écrite n° 04284 de M. Jean Louis Masson publiée dans le JO Sénat du 01/05/2008 - page 859
[974] CAA de Paris, 15 Mars 2001 « commune de Sivry-Courtry », req. n°98PA01943
[975] CE, 5 novembre 1975, commune de Villeneuve Tolosane, 93815
[976] CE, 26 Avril 1968, « HLM de Boulogne-sur-mer, rec. CE 1968 p. 261
[977] CE 30 mai 1947, *Ville de Rueil-Malmaison*, Lebon 234

pleinement la responsabilité de la collectivité, notamment dans le cas où un défaut d'entretien normal causerait quelque dommage à un usager[978]. En outre, l'action est censée s'inscrire dans la durée puisque du moment où la collectivité assume un premier entretien sa responsabilité pourra être retenue, du moins tant que la voie est réputée d'usage général. En connaissance de cause, on conçoit qu'une commune puisse refuser d'intervenir sur ces voies, d'autant que cette participation n'est qu'une faculté et non une obligation[979]. Elle ne peut par exemple être mise en demeure de participer ou de réaliser les travaux d'entretien, les travaux incombant, on le rappelle d'abord aux propriétaires.

Pour autant, les « travaux publics » réalisés n'ont aucune conséquence sur le statut des voies investies, comme le rappelle ce jugement : « (la prise en charge financière de l'entretien) *ne permet pas, à elle seule, d'admettre que se soit ainsi manifestée dans l'attitude des propriétaires, la faculté d'abandon de leurs droits et l'expression d'un consentement même tacite, à l'ouverture des voies en cause à la circulation publique*[980]. » L'intervention même régulière sur des voies privées n'offre aucune garantie quant à la pérennité de leur ouverture au public. Plus généralement l'affectation publique seule n'entraîne aucune conséquence à même de fonder une atteinte au droit de propriété privé. Elle ne peut d'ailleurs se prévaloir de la prescription acquisitive comme le ferait un particulier[981]. Si la collectivité désire récupérer la propriété d'une voie, elle doit passer par d'autres biais, que nous détaillons ci-après.

3. Ouverture à la circulation publique et fermeture par les propriétaires

Le principal élément mettant fin à la compétence et à la responsabilité[982] du maire est la décision des propriétaires de se réserver l'usage exclusif des voies, ce qui a plusieurs conséquences. D'une part cette décision n'est pas susceptible d'être révoquée par le maire, ainsi que le rappelle cette formule de jurisprudence constante : « *le maire ne peut, sans excéder les pouvoirs* […]*, inviter le propriétaire à rouvrir le chemin à la circulation publique*[983]. » Les propriétaires, même en cas d'entretien public ont donc le droit souverain de disposer de leur bien, en l'occurrence une voie, si besoin en barrant son accès. Toutefois, si le maire ne peut lutter contre le principe de la fermeture, il peut imposer que celle-ci s'effectue dans certaines conditions. Il s'agit notamment d'empêcher la pose de tout dispositif dangereux[984] (gravats, rochers, troncs d'arbre…), sachant du reste qu'une clôture

[978] CE 30 nov. 1979, Ville de Joeuf, req. n° 02651 ; CE, 16 novembre 1957, Ville de Marseille c. Dame Poro : Rec. Lebon, tables, p. 1041 ; CE 15 Janvier 1982 « communauté urbaine de Lille », req. n°19424

[979] CE, octobre 1980, Braesch 17395

[980] CE, 15 février 1989, Commune de Mouvaux, n° 71992

[981] Acquisition de biens par les communes par la voie de la prescription acquisitive trentenaire, question écrite n° 16103 de M. Jean Louis Masson publiée dans le JO Sénat du 25/11/2010 - page 3064

[982] La responsabilité se reporte en cas de fermeture sur le propriétaire : CE 3 déc. 1954, Tisserand, Cuvillier et autres, Lebon 645 ; RPDA 1955, n° 55 ; D. 1954. Jur. 51

[983] CE, 5 novembre 1975, commune de Villeneuve Tolosane, 93815

[984] CAA Nantes 28 sept. 2004, Association des propriétaires des communaux de Poulguen, Ann. voirie, 2005, n° 101, p. 221, note S. Deliancourt

est en théorie soumise à une autorisation municipale[985]. Enfin, si l'intervention publique est optionnelle dans une situation d'ouverture, elle est clairement proscrite en cas de fermeture : « *Les communes ne peuvent légalement prendre à leur charge que des dépenses d'intérêt général ; que si, par suite, elles ont la faculté de contribuer aux dépenses d'entretien des voies privées, lorsque ces voies sont ouvertes à la circulation publique par leurs propriétaires, elles ne sauraient, en revanche, participer à l'entretien de voies dont les propriétaires se réservent l'usage.*[986] » Cela répond là encore à une certaine logique, la participation publique sur une partie du domaine privé ne se justifie que si l'équipement supporte un usage général. Ce n'est à l'évidence plus le cas si l'accès est fermé et réservé, l'intervention de la collectivité n'ayant par conséquent plus aucun objet.

Les voies privées ouvertes à la circulation publique présentent donc un statut hybride et mouvant, potentiellement porteur de malentendus en termes de responsabilités, d'usage et d'entretien. Elles rentrent dans le giron des pouvoirs de police du maire qui doit composer entre les droits des propriétaires et l'intérêt général. Il ne peut toutefois garantir une ouverture pérenne des voies même dans le cas où des frais importants ont été engagés sur le long terme par la collectivité. Pour mettre fin à cette situation ambiguë, des dispositions permettent de récupérer la propriété de ces voies.

I.5 Le transfert d'office des voies privees ouvertes a la circulation publique

1. Les conditions d'éligibilité, une procédure anticonstitutionnelle ?

Si le transfert impose des charges financières et une responsabilité supplémentaire à la commune ou l'EPCI compétent, il permet aussi une meilleure maîtrise de la cohérence de l'aménagement territorial ainsi que des capacités plus étendues en matière d'ouvrage public. Une collectivité a donc la possibilité de recourir à l'acquisition amiable par voie transactionnelle, à l'expropriation, qui est une acquisition forcée ou à une troisième option : le transfert d'office à titre gratuit régi par l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme :

« *La propriété des voies privées ouvertes à la circulation publique dans des ensembles d'habitations peut, après enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale et réalisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration, être transférée d'office sans indemnité dans le domaine public de la commune sur le territoire de laquelle ces voies sont situées.*

La décision de l'autorité administrative portant transfert vaut classement dans le domaine public et éteint, par elle-même et à sa date, tous droits réels et personnels existant sur les biens transférés.

[985] Art. R*421-12 du code de l'urbanisme
[986] CE, octobre 1980, Braesch, n°17395

Cette décision est prise par délibération du conseil municipal. Si un propriétaire intéressé a fait connaître son opposition, cette décision est prise par arrêté du représentant de l'Etat dans le département, à la demande de la commune.

L'acte portant classement d'office comporte également approbation d'un plan d'alignement dans lequel l'assiette des voies publiques est limitée aux emprises effectivement livrées à la circulation publique. […] »

Sur le principe, on peut ranger ce procédé dans la catégorie des acquisitions forcées puisqu'il « prive » des individus de la propriété d'un bien en éteignant l'ensemble des « *droits réels* » qu'ils ont dessus, à ceci près qu'il ne suppose aucune indemnisation, excepté dans certains cas particuliers. Il s'agit pour ainsi dire, d'une « expropriation sans intervention du juge de l'expropriation ». C'est d'ailleurs sous l'angle de l'atteinte à la propriété privée, élément essentiel du bloc de constitutionnalité[987], qu'une question prioritaire de constitutionnalité a été émise en 2010. Le conseil constitutionnel a confirmé la validité de l'article[988], considérant que les conditions d'éligibilité et le respect de ses règles garantissaient un respect des droits constitutionnels.

Ces conditions sont d'une part de poursuivre un but d'intérêt public dans le cadre d'une opération d'aménagement codifiée à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme. Ensuite, la voie doit figurer au sein d'un « ensemble d'habitation ». Notons au passage que le terme est assez flou puisqu'aucune loi ni décret n'en précise la nature[989]. Lorsque le dispositif a été créé[990], il était principalement destiné à faciliter le transfert des voies d'usage commun dans les lotissements[991], le besoin de préciser la notion d'ensemble d'habitation ne s'était donc pas fait sentir. Dans les faits d'ailleurs, c'est principalement sur ces ensembles que l'article est mobilisé, bien que le procédé demeure identique dans les autres cas.

La dernière condition et non des moindres, est l'ouverture à la circulation publique de la voie. Cet élément, et lui-seul permet de justifier le consentement des propriétaires à abandonner leurs droits sur leur bien, comme le souligne le conseil constitutionnel : « *qu'un tel transfert est conditionné, sous le contrôle du juge administratif, par l'ouverture à la circulation générale de ces voies, laquelle résulte de la volonté exclusive de leur propriétaire d'accepter l'usage public de son bien et de renoncer par-là à son*

---

[987] Notamment de l'article 17 de la DDHC

[988] Décision n° 2010-43 QPC – 6 octobre 2010 – les cahiers du conseil constitutionnel, n°30 « *Considérant que l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme permet à l'autorité administrative de transférer dans le domaine public communal la propriété de voies privées ouvertes à la circulation publique ; qu'un tel transfert est conditionné, sous le contrôle du juge administratif, par l'ouverture à la circulation générale de ces voies, laquelle résulte de la volonté exclusive de leur propriétaire d'accepter l'usage public de son bien et de renoncer par là à son usage purement privé ; que le législateur a entendu en tirer les conséquences en permettant à l'autorité administrative de conférer à ces voies privées ouvertes à la circulation publique un statut juridique conforme à leur usage ; que ce transfert libère les propriétaires de toute obligation et met à la charge de la collectivité publique l'intégralité de leur entretien, de leur conservation et de leur éventuel aménagement ; qu'au demeurant, le législateur n'a pas exclu toute indemnisation dans le cas exceptionnel où le transfert de propriété entraînerait pour le propriétaire une charge spéciale et exorbitante, hors de proportion avec l'objectif d'intérêt général poursuivi ; que, dans ces conditions, les dispositions contestées ne sont pas contraires à l'article 17 de la Déclaration de 1789* ».

[989] Procédure prévue à l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme, Question écrite n° 14731 de M. Franck Montaugé, publiée dans le JO Sénat du 05/02/2015 - page 238

[990] article 4 de la loi n° 65-503 du 29 juin 1965, codifié par décret n°73-1022 1973-11-08 JORF 13 Novembre 1973

[991] Le transfert d'office d'une propriété privée dans le domaine public : un procédé particulier à manier avec précautions – Conseil d'Etat 3 juin 2015 – AJCT 2015. 660

usage purement privé » et de rajouter qu'il s'agit de « *conférer à ces voies privées ouvertes à la circulation publique un statut juridique conforme à leur usage.* » Il y aurait donc un lien logique entre l'ouverture à la circulation publique « consentie » par les propriétaires et le transfert de propriété au profit de la collectivité. Certains auteurs ont souligné l'aspect « auto-justifié » de la démarche. Si l'ouverture résulte d'un choix souverain des propriétaires, celle-ci ne prouve pas une volonté univoque d'abandonner leurs droits sur leur bien, l'*usus* n'affectant en aucun cas l'*abusus*[992].

Dans les faits toutefois, il est fréquent qu'un propriétaire consentant à l'ouverture de sa voie soit également disposé à en céder la gestion. Dans ce cas où l'accord de principe entre propriétaire et Collectivité est évident et hors cas de conflit, le procédé est pour ainsi dire une formalité mutuellement bénéfique. C'est dans cette perspective consensuelle que semble se placer le conseil constitutionnel pour motiver sa décision : « *Le législateur a conçu cette procédure de transfert d'office de propriété comme le moyen de mettre fin au décalage qui peut apparaître entre une voie dont la propriété est privée, mais sur laquelle les propriétaires ont renoncé à exercer un droit de jouissance exclusive, et les obligations incombant à la commune du fait de son ouverture au public*[993]. » Le « renoncement » des propriétaires semble être ici le postulat de départ, ce qui n'est, nous le verrons pas évident.

La non-indemnisation de principe revendiquée dans l'article est à lire dans cette même perspective. Si la privation, même consentie d'un bien suppose normalement la fixation d'« une juste et préalable indemnité[994] », elle ne doit pas s'interpréter comme un processus spoliatif mais au contraire comme un acte censé « *libérer les propriétaires de toute obligation* » ou charge liées à la possession des voies. Le Législateur n'a du reste pas exclu le principe d'une indemnité si le transfert entraînait « *pour le propriétaire une charge spéciale et exorbitante, hors de proportion avec l'objectif d'intérêt général poursuivi*[995]. » Là règle demeure cependant l'acquisition gratuite. L'essentiel du coût pour la Collectivité n'est pas tant lié à l'acquisition en elle-même qu'à toutes les actions d'entretien et d'aménagement normalement attachées à la possession de la voie. Même en considérant les facilités apportées par ce dispositif de transfert d'office sans soulte, la démarche n'est donc pas « neutre » financièrement[996] puisqu'en en sus des voies, sont aussi concernés l'ensemble des réseaux souterrains (eau, assainissement…)[997] ainsi que les éventuels ouvrages d'art la supportant[998]. Pour cette raison revêt-elle un caractère facultatif pour la Collectivité[999]. Il est ainsi fréquent que les communes reçoivent des demandes répétées d'incorporation et il relève de leur droit souverain d'y donner suite ou pas, la procédure n'étant ni automatique ni obligatoire. Un luxe de précautions est

---

[992] La constitutionnalité des transferts d'office des voies ouvertes à la circulation publique – Jérôme Trémeau – AJDA 2011. p. 223

[993] Décision n° 2010-43 QPC – 6 octobre 2010 – les cahiers du conseil constitutionnel, n°30

[994] Art ; 545 code civil (op cit.) : *nul ne peut être contraint de céder sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste et préalable indemnité*

[995] Décision n° 2010-43 QPC – 6 octobre 2010 – conseil constitutionnel

[996] Le transfert d'office d'une voie privée ouverte à la circulation publique dans le domaine public communal est subordonné au consentement des propriétaires – Conseil d'Etat 3 juin 2015 – AJCT 2015. 667

[997] Rép. min. JO Sénat 25 avr. 1996, p. 1018

[998] Rép. min. nos 34180 et 60649, JOAN Q, 21 sept. 1992, p. 4372

[999] CAA Paris, 8 juill. 2004, n° 00PA00332

donc souvent pris avant l'acceptation afin d'éviter certains aléas car outre l'aspect financier, le transfert emporte des conséquences en matière de responsabilité. La Collectivité peut donc subordonner le transfert à la remise en état de la voie aux frais des propriétaires et ne l'accepter qu'une fois les travaux achevés. Il n'est d'ailleurs pas rare de retrouver ce type de précision dans les règlements de voirie qui sont des documents de portée générale présentant des aspects techniques et juridiques en lien avec la conception et la gestion des voies sises à l'intérieur de la collectivité territoriale.

Le dispositif concerne dans les faits les ensembles d'habitation anciens voire très anciens puisque le sort des voies doit être désormais fixé préalablement au lancement de l'opération. Celles-ci peuvent notamment faire l'objet d'une convention évoquée à l'article R. 442-8 du code de l'urbanisme prévoyant leur transfert à la commune ou l'EPCI compétent. Cette démarche *a priori* est généralement conseillée aux collectivités désireuses de s'assurer la pleine propriété de la voie, ce qui relève en amont d'un travail de planification et en aval d'un contrôle rigoureux. Enfin, une action *a posteriori* telle que celle relevant de l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme, si elle se déroule très simplement dans le cas où les propriétaires manifestent leur consentement unanime, peut rencontrer de nombreux obstacles si au moins un d'entre eux manifeste un désaccord. Par ailleurs, bien que la procédure soit simplifiée en comparaison avec une expropriation, celle-ci demeure relativement aléatoire, « lourde » et « onéreuse[1000] », notamment en ce qui concerne l'enquête publique et l'état parcellaire évoqué ci-après[1001]. Pour cibler les blocages, il s'agit au préalable de définir brièvement certaines modalités de la procédure.

2. Modalités techniques et aléas de la procédure de transfert d'office

Après délibération du conseil municipal, le maire dans le cadre du transfert prévu à l'article L. 318-3 du code de l'urbanisme demande l'ouverture d'une enquête publique. Celle-ci permet d'apprécier l'utilité publique du projet qui est le seul motif motivant une privation de propriété. L'article R*318-10 du même code précise que le dossier de l'enquête doit faire figurer entre autres la nomenclature complète des voies et surtout un état parcellaire désignant l'ensemble des propriétaires avec parcelles correspondantes ainsi qu'un plan de situation montrant les parties privatives concernées par le projet. C'est à l'occasion de l'enquête que les propriétaires sont invités à formuler leur éventuel désaccord (art. R*318-11 CU). S'il y a accord unanime, le classement dans le domaine public routier s'effectue par une délibération du conseil municipal, dans le cas contraire, celui-ci est prononcé par arrêté du préfet. Dans les deux cas, le classement vaut transfert de propriété, il devient à ce point irréversible. Notons que l'acte de classement doit lui-même comporter le plan d'alignement limitant strictement les emprises transférées à la partie livrée à la circulation publique. Au bout de la chaîne, le transfert doit faire l'objet d'une inscription au service de la publicité foncière pour être valable.

[1000] La constitutionnalité des transferts d'office des voies ouvertes à la circulation publique – Jérôme Trémeau – AJDA 2011. p. 223

[1001] Rétrocession de la voirie d'un lotissement à une commune - Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement publiée dans le JO Sénat du 20/10/2011 - page 2694

Un point essentiel mérite d'être éclairci. L'intervention du préfet ainsi que l'évocation d'un transfert « d'office » laisse supposer qu'il puisse s'effectuer de manière forcée, c'est-à-dire contre la volonté d'un ou plusieurs propriétaires ce qui est étonnant puisque le consentement semble être la clé de voûte du dispositif. On considère que le consentement résulte logiquement de la situation d'ouverture, or on sait qu'elle n'est en aucun cas « acquise » puisqu'elle résulte du libre choix des propriétaires qui peuvent à tout moment y remédier. Dans la pratique, si la collectivité part du principe que l'ouverture du bien lui permet d'engager un transfert d'office, elle est supposée pour la bonne marche de la procédure, s'assurer expressément du consentement des propriétaires[1002]. Supposons donc que le transfert d'office ne recueille pas l'adhésion de l'ensemble des propriétaires, ceux-ci sont invités à en faire état au cours de l'enquête publique (art. R*318-11 CU *op. cit.*), pour autant, l'expression d'un désaccord ne remet à ce stade pas en question la procédure. Dans ce cas, la décision de transfert est transmise au préfet. On retrouve l'aspect potentiellement « forcé » de la procédure, l'administration ayant ici le dernier mot[1003] alors même que les propriétaires manifestent clairement leur désaccord.

En revanche, si les propriétaires remédient à l'ouverture de la voie, la procédure devient sans objet puisqu'au moins un de ses critères essentiels n'est pas réuni. Si on en revient à la définition des voies ouvertes à la circulation publique. L'apposition d'un panneau[1004] et *a fortiori* d'un obstacle physique entravant la circulation automobile sont de nature à altérer l'affectation publique de la voie. La temporalité administrative est importante puisque les propriétaires peuvent remédier à l'ouverture de leur bien jusqu'à la prononciation du classement officiel par le conseil municipal ou le préfet, qui marque un point irréversible. Le fait que la procédure ait été amorcée avec notamment la tenue de l'enquête publique n'a aucun impact puisque celle-ci est sans conséquence sur le droit de propriété des individus[1005]. La puissance publique ne peut méconnaître ce principe car si elle décidait quand même de transférer un bien dont il a été prouvé qu'il était fermé à la circulation publique, elle agirait en toute illégalité[1006].

En résumé, manifester son opposition au cours de l'enquête publique ne remet pas en cause la procédure, mais remédier à son ouverture si besoin physiquement avant le classement l'interrompt instantanément. La logique est reconnaissons-le, assez absconse, surtout si l'on fait du « consentement » des propriétaires le critère principal et originel pour motiver le transfert. En pratique donc, pour mener à bien l'opération, les collectivités doivent s'assurer préalablement du consentement des propriétaires[1007] et surtout du fait qu'ils n'aient pas changé d'avis[1008], du moins jusqu'à l'acte de classement. Selon un point issu de la jurisprudence de l'article L. 318-3, ce consentement est toutefois « réputé acquis » dans le cas précis où le règlement approuvé du lotissement stipule que les voies sont perpétuellement affectées à la circulation publique et

[1002] CE, 3 Juin 2015, commune de Saint-Selve, n°369534
[1003] La constitutionnalité des transferts d'office des voies ouvertes à la circulation publique – Jérôme Trémeau – AJDA 2011. p. 223
[1004] CAA Versailles, 13 avr. 2015, n° 13VE00823
[1005] CAA Versailles, 20 juin 2013, Assoc. synd. autorisée (ASA) du Parc de Villeflix, n°11VE01079
[1006] CE 17 juin 2015, Cne de Noisy-le-Grand, no 373187
[1007] CAA Marseille, 22 oct. 2007, n° 05MA02078, Tourrenc
[1008] CE 4 juill. 2008, n° 301375, Rome

destinées à être incorporées à la voirie communale sur première réquisition. Ce type de disposition est assez fréquente dans le cas des lotissements anciens, notamment ceux de la première moitié du 20ème siècle. La volonté contraire des propriétaires, même matérialisée physiquement par la pose d'obstacles n'a aucun effet[1009] ce qui est assez exceptionnel pour être noté. L'engagement pris dans les documents approuvés du lotissement, parfois vieux de plus d'un siècle, l'emporte sur les droits des propriétaires actuels. Le transfert de ces voies peut donc se faire potentiellement contre leur volonté et sans que ceux-ci n'aient aucun moyen de s'y opposer. On peut cependant se demander si de telles dispositions ont toujours cours. La loi ALUR[1010] a eu théoriquement pour effet de rendre caducs les règlements de lotissement et leurs clauses d'urbanisme. Bien que l'application effective du texte par les cours de justice semble pour l'instant aller en sens inverse, on pourrait penser que ce point de jurisprudence n'est plus valable.

Une collectivité[1011], peut donc faire usage du transfert d'office pour des voies ouvertes à la circulation publique qui représentent un intérêt public. Si la procédure semble à première vue sans difficulté, et mutuellement bénéfique en cas de consentement des parties, ce n'est en revanche pas le cas si les propriétaires font connaître leur désaccord. L'aspect potentiellement « forcé » du dispositif aurait même quelque effet pervers, certains auteurs estimant qu'il favorise le phénomène de la fermeture résidentielle « *les propriétaires étant conscients que l'ouverture au public fait peser sur leur tête une épée de Damoclès*[1012]. » Une telle lecture suppose cependant un intérêt des plus pressants de la collectivité et une volonté sans équivoque des propriétaires de conserver la gestion des voies ce qui dans un cas comme dans l'autre n'est pas toujours vérifié. La procédure du transfert d'office, si elle constitue un raccourci permettant à la collectivité de réorganiser à moindre coût la trame de voirie publique ne peut s'appliquer dans tous les cas. Lorsque la voie ne répond pas aux critères du L. 318-3 CU (présence hors ensemble d'habitation, fermeture au public…) il est impossible d'engager la procédure. Par ailleurs celle-ci concerne des voies privées existantes, il faut donc passer par d'autres biais lorsque la voie visée est déjà publique et que la collectivité désire acquérir des bandes de terrain annexes en vue par exemple de l'élargir, ou encore lorsqu'un projet de création de voie nécessite l'acquisition de tout ou partie de l'assiette foncière. Sont alors utilisés des moyens plus conventionnels tels que l'acquisition amiable et l'expropriation. Mais avant cette phase, certains dispositifs permettent de « flécher » certaines emprises, pour en faciliter ensuite l'acquisition.

[1009] CE 10 févr. 1992, Choquette, Mme Gonzalès, n°107113
[1010] Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové
[1011] Commune ou EPCI si celui-ci dispose de la compétence voirie
[1012] La constitutionnalité des transferts d'office des voies ouvertes à la circulation publique – Jérôme Trémeau – AJDA 2011. p. 223

I.6 LES EMPLACEMENTS RESERVES DE VOIRIE

1. Emplacement réservé et documents d'urbanisme

L'emplacement réservé est une servitude d'urbanisme inscrite dans le PLU, destinée à « geler » une emprise en vue d'une affectation déterminée[1013]. Rangé dans la catégorie des outils de préemption, il permet de maîtriser l'évolution d'une portion de territoire en attendant la réalisation du projet d'intérêt public. Un certain nombre de contraintes sont imposées aux propriétaires concernés, qui disposent en retour de certains droits.

La nature des aménagements susceptibles de prendre la mention d'emplacement réservé est des plus diverses. L'article L. 151-41 du code de l'urbanisme distingue 4 grandes catégories. Il s'agit notamment des voies et ouvrages public (1°), des espaces verts (3°), des programmes favorisant la mixité sociale (4°) ou de tout autre équipement d'intérêt général comme une école, une crèche, un bassin de rétention… (2°). Leur emprise est reportée à la fois dans le plan graphique du PLU et à la fin du règlement sous forme de liste. Ce sont des zones « spéciales » qui se superposent aux zones dites « ordinaires » (zonages) de portée plus générale. Ces servitudes sont inscrites lors de l'élaboration, de la révision ou de la modification du PLU. Elles forment une trame en mouvement soumise à l'actualité des projets retenus par la collectivité. A cet égard, le passage du POS vers le PLU imposé par la loi SRU[1014] est censé représenter un moment de réflexion sur l'opportunité de conserver ou non certains emplacements réservés. Le parti d'urbanisme ayant pu considérablement changer entre la dernière version du POS et le nouveau PLU, certains emplacements peuvent ainsi disparaître et d'autres s'ajouter ou évoluer. Toute action affectant la nature d'un emplacement réservé ne peut sortir du cadre d'une révision ou d'une modification du document. Dans ce dernier cas, la procédure est des plus légères puisqu'une « modification simplifiée » ne nécessite pas d'enquête publique et n'est soumise qu'à des mesures de publicité d'usage vis-à-vis des administrés[1015], ce qui est une liberté supplémentaire pour la collectivité.

Seul Le PLU permet de délimiter un emplacement réservé[1016]. C'est une conséquence directe des lois sur la décentralisation[1017] qui ont fait de la commune l'échelle de référence pour l'aménagement des sols[1018] (PRIET, 1992), progressivement remplacée par l'intercommunalité conçue comme un « maillon fort de la planification[1019]. » En conséquence, les PLU et avant eux les POS sont encore aujourd'hui les seuls documents « opposables aux tiers », c'est-à-dire ayant quelque valeur au droit des sols. Pour autant, le PLU doit respecter la lettre et l'esprit des documents de rang supérieur

[1013] MARZELLIER M., La propriété privée confrontée au droit de l'urbanisme, th. Paris II, 1996, vol. 2, p. 31
[1014] loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains
[1015] Articles L. 153-45 à L. 153-48 du Code de l'urbanisme
[1016] CE, 16 mai 2011, Société LGD développement, n° 32496
[1017] Notamment les lois des 7 janvier 1983 et 18 juillet 1985
[1018] La démarche suit le principe bien connu de subsidiarité qui veut que « *le niveau de décision et d'administration soit le plus proche possible du territoire et de la population qu'il concerne* » (Urbanisme et sécurité juridique, 89e Congrès des notaires de France, 1993, p. 12.)
[1019] La décentralisation à l'épreuve des évolutions récentes du droit de l'urbanisme – Soazic Marie – RFDA 2012. p. 854

(SCOT intercommunaux, SRADDET régionaux…) qui, bien que n'étant pas opposables aux tiers le sont les uns envers les autres, suivant un ordre hiérarchique strict[1020]. Un emplacement peut donc être décidé à échelle communale pour répondre à des visées locales ou au contraire être issu d'une réflexion menée à un niveau plus élevé, y compris national. En d'autres termes, si l'échelle visible de l'emplacement réservé est locale, la logique du projet peut l'excéder assez largement. On comprend dans cette optique que le bénéficiaire de l'emplacement réservé ne soit pas nécessairement la commune ou l'EPCI. Il peut s'agir d'une autre collectivité publique de rang supérieur (Département, Région), de l'Etat ou même d'une entreprise privée dont l'action ferait l'objet d'une délégation de service public. La notion de bénéficiaire désigne le maître d'ouvrage portant le projet, nous verrons par la suite que cette situation est indépendante de la réalisation de l'aménagement qui peut elle-même être déléguée.

2. Un système de contrainte limitant le droit de construire

Les emplacements réservés font peser un certain nombre de contraintes sur les terrains qui pourront indistinctement être bâtis ou non. Même si le dispositif accorde au propriétaire certaines garanties, il constitue une remise en cause importante de sa capacité à disposer de son bien, qui est une composante essentielle du droit de propriété[1021]. Certains ont à ce titre qualifié ces limitations de « rampantes » puisque la finalité du dispositif est de faciliter une acquisition « en douceur » de la propriété, évitant une procédure d'expropriation généralement plus longue et plus aléatoire (ROLAIN, 2015).

Concrètement, toute construction nouvelle non conforme à la destination de l'emplacement réservé est formellement interdite, aucune autorisation allant dans ce sens ne saurait donc être délivrée à moins bien sûr que le projet motivant l'emplacement réservé n'évolue lui-même. Le terrain devient donc, sauf cas particuliers indisponible pour la construction. Cela garantit la pérennité du projet mais aussi une acquisition au meilleur prix puisque la parcelle ne pourra pas être bâtie si le sol est nu de toute construction, ou densifiée si elle est déjà bâtie[1022]. L'interdiction de réaliser des travaux n'est cependant pas absolue puisqu'un ouvrage compatible avec la destination assignée à l'emplacement réservé reste envisageable[1023]. En outre, il est possible de réaliser des constructions temporaires contre autorisation préalable délivrée en mairie[1024] (un portail par exemple ou tout autre ouvrage précaire). Elles sont cependant révocables sur première réquisition et n'ouvrent droit à aucune indemnité[1025].

Autre contrainte, la servitude n'est pas limitée dans la durée. Un emplacement réservé décidé quarante ans en arrière n'est ainsi pas illégal[1026], ce qui semble logique étant donné le « temps long »

[1020] Documents d'urbanisme - Juin 2016 - fiches d'orientation - Dalloz

[1021] Article 537 du code civil : « *Les particuliers ont la libre disposition des biens qui leur appartiennent,* ***sous les modifications établies par les lois***… »

[1022] Droit de délaissement d'un terrain inscrit en emplacement réservé - décision n° 2013-325 QPC du 21 juin 2013

[1023] CE, 20 juin 2016, M. C…F…, société Nawak et Ventilo et autres, n°386978

[1024] Articles L. 433-1 et R. 433-1 du code de l'urbanisme

[1025] Article L. 433-3 du code de l'urbanisme

[1026] CE 19 déc. 2007, Mme G., req. n° 297148

dans lequel s'inscrivent certains projets d'aménagements, notamment de grandes infrastructures[1027]. Seule limite, le projet justifiant l'emplacement réservé ne doit pas être « dépourvu de réalité[1028] », c'est-à-dire qu'il doit pouvoir être prouvé qu'il est véritablement envisagé[1029] et ne diverge pas du parti d'urbanisme défendu dans les documents officiels[1030]. A cet égard, l'inaction du bénéficiaire tend progressivement à décrédibiliser le projet et créer un éventuel risque de contentieux.

L'imposition d'une telle servitude n'est pas anodine, elle doit recouvrir un réel projet et même davantage répondre à un certain « sens des responsabilités » de la collectivité ainsi que le synthétise Jacqueline Morand-Deviller : « *la légitimité des emplacements réservés suppose qu'une autre légitimité ne soit pas méconnue : celle qui donne droit aux citoyens d'exiger que les mesures rendant leur terrain inconstructible participent d'une réflexion rigoureuse*[1031]. » Le principe est proche de celui de la « recherche d'économie » dans l'atteinte à la propriété privée au sein de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le parallèle s'arrête toutefois là puisqu'aucune traduction prescriptive n'est donnée à ce principe dans le cas de l'emplacement réservé, à la différence de l'expropriation où il est minutieusement observé par le juge.

Les critiques sont pourtant diverses concernant l'usage excessif des emplacements réservés par la Collectivité et le manque de garde-fous efficaces, comme a pu le souligner le Conseil d'Etat[1032] : « *Il apparaît nécessaire de responsabiliser la politique communale en matière de fixation et de gestion des emplacements réservés. La fixation par le POS de tels emplacements réservés traduit un engagement de la commune relatif aux équipements publics projetés sur son territoire, et entraîne des sujétions importantes pour les propriétés concernées, qui deviennent pratiquement inconstructibles.* » S'il a été un temps question de limiter les droits de la collectivité (droit de retour au profit des propriétaires, alourdissement de la démarche de modification d'un emplacement réservé…), cela n'a pas été suivi d'effets. Au contraire même, une Question Prioritaire de Constitutionnalité récente a confirmé la régularité des contreparties publiques[1033] que nous allons maintenant aborder.

3. Droits des propriétaires et contreparties de l'emplacement réservé

L'indemnité suit naturellement l'idée de contrepartie, et de ce point de vue, les emplacements réservés bénéficient d'un statut assez particulier. Ce sont des servitudes d'urbanisme à distinguer des servitudes dites « d'utilité publique » (servitudes de passage le long du littoral, d'accès aux

[1027] CAA Bordeaux 21 févr. 2013, req. n° 12BX00093
[1028] CE 17 mai 2002, Mme K., req. n° 221186
[1029] TA Nantes, 7 mai 2003, M. et Mme Lanjoire et M. et Mme Rouger, n° 9904383 et 9904404 -in Construction-Urbanisme, novembre 2003, n° 259, note Ph. Benoit-Cattin
[1030] CAA Lyon, 25 mai 2004, M. Alain Giroud c/ Commune de Saint-Clair-de-la-Tour, n° 00LY01411, in BJDU n° 5/2004, p. 360, observations Jean-François Joye
[1031] Etendue de l'obligation pour les collectivités publiques, bénéficiaires d'emplacements réservés pour recevoir des équipements collectifs, d'en respecter la destination – Jacqueline Morand-Deviller – AJDA 1992. p. 227
[1032] CONSEIL D'ETAT, 1992, *l'urbanisme : pour un droit plus efficace*, La Documentation Française, 203 p.
[1033] Droit de délaissement d'un terrain inscrit en emplacement réservé - décision n° 2013-325 QPC du 21 juin 2013

réseaux de telecom etc.). Or, cette terminologie en apparence voisine n'est pas sans conséquences puisque de la catégorie de la servitude dépend le droit à une indemnisation (ROLAIN, 2015). Si les servitudes d'utilité publique ouvrent généralement le droit à une indemnisation[1034] à l'exemple finalement des servitudes de droit privé, les servitudes d'urbanisme ne sont en principe pas compensées, ce qui a d'ailleurs été codifié très explicitement à l'article L. 105-1 du code de l'urbanisme[1035]. La perte de constructibilité résultant d'un zonage restrictif ou la moins-value subie à la suite de la pose d'un emplacement réservé ne sont donc pas des éléments susceptibles d'être indemnisés. La justification de cette posture particulière au droit français est essentiellement économique. On considère que la charge imposée aux personnes publiques finirait par gêner leur action et leur capacité à mettre en œuvre un projet territorial d'intérêt général[1036]. La conséquence est une certaine inégalité assumée comme l'évoque René Hostiou[1037] : « *la planification « à la française » relève, pour les propriétaires fonciers intéressés, de la logique de la loterie qui, comme chacun le sait, contient ses bons mais aussi ses mauvais numéros.* » L'intangibilité de ce principe n'est cependant pas sans faille, l'arrêt *Bitouzet* a posé qu'une indemnisation était possible dans le cas exceptionnel où le propriétaire supportait « *une charge spéciale et exorbitante, hors de proportion avec l'objectif d'intérêt général poursuivi*[1038]. » Cette évolution jurisprudentielle est selon certains « *plus théorique que pratique* » (ROLAIN, 2015), la finalité étant d'assurer « *un principe général d'indemnisation minimale*[1039] » afin de se conformer au droit européen sans que l'application n'évolue vraiment dans les faits.

Si la servitude, comprise ici comme le dommage accessoire supporté par le propriétaire n'est pas indemnisable, le terrain ciblé est lui, susceptible d'être acquis à titre onéreux par le bénéficiaire de la servitude. Si cette dernière n'est pas limitée dans le temps, ce n'est pas le cas de l'acquisition qui est potentiellement soumise à des délais très stricts, à plus forte raison si le propriétaire fait usage de son droit de « délaissement ». Dès lors que le plan a été rendu opposable et pour peu que les mesures nécessaires de publicité aient été prises, l'article L. 152-2 du code de l'urbanisme ouvre la possibilité aux propriétaires intéressés de mettre en demeure la collectivité d'acquérir leur bien dans les conditions prévues par les articles L. 230-1 et suivants du même code. A compter de la réception de la demande, le bénéficiaire dispose d'un an pour acquérir le bien, faute de quoi, l'emplacement réservé est voué à disparaître sans retour [1040]. Les conséquences sont importantes puisqu'il sera impossible de poser un emplacement réservé dont l'objet et l'emprise seraient similaires[1041]. Le projet est donc considéré comme définitivement perdu et son opposabilité au droit des sols

[1034] Dans le silence des textes, l'institution d'une servitude d'utilité publique, ouvre droit, en principe à indemnisation - avis du Conseil d'Etat du 18 décembre 1924

[1035] Remplace l'article L. 160-1 du même code : « *N'ouvrent droit à aucune indemnité les servitudes instituées par application du présent code en matière de voirie, d'hygiène…* »

[1036] SOLER-COUTEAUX P. et CARPENTIER E., Droit de l'urbanisme, Dalloz, Coll. HyperCours, Paris, 5e éd., 2013, p. 252, n°396.

[1037] La non-indemnisation des servitudes d'urbanisme – René Hostiou – AJDA 1993. p. 27

[1038] CE 3 juillet 1998, Bitouzet, n°158592 : Rec. Lebon p. 288

[1039] TREMEAU J., La QPC en droit immobilier public, Lamy Droit et Patrimoine 2012, n°210, p. 71.

[1040] Article L. 230-4 du code de l'urbanisme

[1041] CAA Lyon 26 oct. 2010, M. D. req. n° 10LY00501

disparaît instantanément[1042], rendant au propriétaire la pleine disposition de son bien. Ce droit permettant de protéger les propriétaires de situations où leur bien serait indûment et indéfiniment gelé sans qu'aucune option de sortie ne leur soit offerte est à double tranchant pour la Collectivité. Cette dernière doit s'assurer de la cohérence de son projet ainsi que de sa capacité budgétaire à supporter des acquisitions parfois importantes dans des délais potentiellement courts. Il est de surcroît envisageable pour le propriétaire de solliciter le transfert de la totalité de son bien[1043] même si une partie seulement est réservée. C'est notamment le cas lorsque la réservation a pour effet d'amputer considérablement une parcelle, rendant impossible une utilisation « normale » (agricole, résidentielle…).

Concernant le prix de l'indemnisation du terrain, celui-ci peut être fixé à l'amiable, c'est-à-dire de gré à gré entre le propriétaire et le bénéficiaire, ou par le juge de l'expropriation en cas de désaccord. Remarquons cependant que même en cas d'intervention du juge de l'expropriation, le délaissement ne s'apparente aucunement à l'expropriation qui est une procédure distincte, ce qui a d'ailleurs des conséquences notables. Si au cours d'une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique il est admis que dans le cas où les *« immeubles expropriés* […] *n'ont pas reçu dans le délai de cinq ans la destination prévue ou ont cessé de recevoir cette destination, les anciens propriétaires ou leurs ayants droit à titre universel peuvent en demander la rétrocession…*[1044] » on ne retrouve rien de tel pour la procédure de délaissement. Une fois la propriété transférée, le bénéficiaire n'est en effet pas tenu de réaliser le projet qui peut évoluer voire disparaître. Ce droit de retour jamais mis en œuvre pose question si l'on note comme le conseil d'Etat que « *certaines communes, ayant acquis des terrains par suite de l'exercice du droit de délaissement de leur propriétaire dans le cadre de la procédure de l'article L. 123-9 (*désormais article L. 152-2 CU*), procèdent ultérieurement à une modification du plan d'occupation des sols, après enquête publique, afin de supprimer l'emplacement réservé et de modifier le zonage pour augmenter la constructibilité des terrains concernés. Puis elles revendent les terrains ainsi acquis à des promoteurs, dans un but purement lucratif et sans que des préoccupations d'urbanisme soient nécessairement sous-jacentes à l'opération. Il est anormal que des propriétaires soient alors privés de tout moyen d'action*[1045]. » En d'autres termes, le projet d'utilité publique peut être détourné au profit d'une stratégie foncière dont il a pu être considéré par ailleurs qu'elle était en tout point distincte d'une finalité d'intérêt général[1046]. On rejoint ce que nous évoquions tantôt, à savoir le nécessaire sens des responsabilités des pouvoirs publics, d'autant plus susceptible d'être critiqué qu'il n'est ici soumis à aucune prescription véritable.

Le droit de retour est donc traité de façon radicalement opposée selon qu'il s'agit d'un emplacement réservé ou d'une expropriation. Les raisons de cette différence sont expliquées par le conseil constitutionnel : si l'expropriation est une « privation » à l'initiative de la puissance publique, encadrée entre autres par l'article 17 de la DDHC, le délaissement est dans le cas de l'emplacement

[1042] « L'urbanisme et les collectivités locales », P. Hocreitere, Fasc. 2 12, octobre 2010.
[1043] Article L. 230-3 du code de l'urbanisme
[1044] Article L. 421-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
[1045] Les études du Conseil d'État, La documentation française, 1992, p. 131.
[1046] Propriété privée et action publique. Le droit de l'expropriation en France : entre permanence et changement – René Hostiou – RDI 2016. p. 380

réservé une modalité d'indemnisation[1047] faisant office de compensation. Souvent qualifié d'expropriation à l'initiative du propriétaire[1048], le délaissement est « *une réquisition d'achat à l'initiative des propriétaires de ce terrain*[1049] ». En d'autres termes, bien que l'on puisse considérer que la mutation s'opère sous une certaine contrainte, le droit de délaissement ne donnant finalement au propriétaire que « *le droit de se dépouiller de son propre bien*[1050] » celui-ci n'en conserve pas moins la décision. Le bien n'est en aucun cas « arraisonné » comme en matière d'expropriation. Il peut accepter l'inconstructibilité de son bien et attendre que la collectivité ou l'organisme privé délégataire se rapproche de lui et propose un prix, ou forcer le processus par une mise en demeure d'acquérir. « Bonus » supplémentaire, le risque que la collectivité n'engage pas l'acquisition à temps est réel, ce qui aurait dans pour effet de libérer le bien de toute contrainte.

4. L'utilité de l'emplacement réservé et la question de son portage

On peut considérer l'emplacement réservé comme un outil d'encadrement et de planification dont la finalité est de faire prévaloir l'intérêt public dans l'aménagement du territoire. Ceci dit, on peut distinguer plusieurs aspects sous-jacents à l'utilisation de cet outil et en premier lieu une logique de protection. Face au défi que représente le décrochage entre le temps de la construction, souvent très rapide, et le temps de la planification et de l'urbanisme parfois très long, l'emplacement réservé permet dans les limites fixées par la loi de « gagner du temps » et ne pas placer la collectivité devant le fait accompli d'un développement anarchique du territoire.

En outre, s'il n'emporte pas à lui seul la propriété à l'instar de l'alignement, du transfert d'office ou de l'expropriation abordés par ailleurs, l'emplacement réservé tend considérablement à en faciliter le transfert. Il est un moyen de travailler sur l'acceptabilité du projet auprès des riverains et notamment ceux touchés à travers la nécessaire publicité dont il fait l'objet. On rejoint la double vocation du PLU où figurent ces servitudes, à la fois document de travail à usage interne et outil de communication. Ce dispositif permet notamment d'appuyer une négociation à l'amiable et éloigner le spectre de l'expropriation généralement évitée. Et même dans le cadre d'une telle procédure, si elle constitue l'ultime recours, l'emplacement réservé renforce considérablement l'argumentaire de la collectivité sur l'utilité publique de son action.

Une fois le projet fléché se pose la question de son « portage ». Si la personne publique juge qu'il est indispensable, elle maîtrise l'ensemble de la chaîne (acquisition du foncier, décision, calendrier…)[1051], ce qui suppose une volonté claire. Le cas de la fermeture résidentielle est particulièrement éclairant à cet égard. Si la voie est privée mais ouverte à la circulation publique, l'emplacement réservé permet de limiter l'implantation de systèmes de clôture, toute nouvelle construction étant par nature précaire et soumise au contrôle de la puissance publique. Dans le cas où la voie est déjà fermée, les clôtures anciennes ne sont pas impactées, la servitude ne concernant

[1047] P. Subra de Bieusses, in Mélanges à Y. Jégouzo : Dalloz, 2009, p. 737
[1048] LIET-VEAUX, G, CAR, J.-C., SERVITUDES ADMINISTRATIVES. 2015, Théorie générale - Lexisnexis jurisclasseur, fac. 390
[1049] Décision n° 89-267 DC du 22 janvier 1990 – Conseil constitutionnel
[1050] JurisClasseur Construction-Urbanisme V° « Plan local d'urbanisme », LIET-VEAUX G., 1er juillet 2012, H, n°78.
[1051] Urbanisme. - Emplacements réservés. - Réduction de la surface. - Cession gratuite. - Report d'un droit de construire équivalent. - Cession et rétrocession. - Détournement de pouvoir – Jacques-Henri Driard – AJDI 1998. p. 634

que les constructions nouvelles. Elle permet toutefois de poser une option sérieuse sur leur titularité. L'emplacement réservé ne se suffit toutefois pas à lui-même, il n'est qu'un outil transitoire supposant un réel projet. Celui-ci peut d'ailleurs excéder la récupération simple de la voie (élargissement, redressement, projet de TC ou modes doux…). C'est un enjeu supplémentaire pour la collectivité qui doit faire montre d'un engagement sans équivoque quant à sa volonté d'acquérir et entretenir la voie, ce qui est loin d'être sans conséquences, notamment financières. Dans le cas contraire l'emplacement réservé n'aura été ni plus ni moins qu'un « coup d'épée dans l'eau ».

Si la logique semble indiquer dans le cas où les équipements fléchés sont stratégiques, que la collectivité assume jusqu'au bout son rôle de planificateur en portant la charge de sa réalisation, d'autres situations sont envisageables. Dans un contexte marqué par une volonté d'économie des deniers publics et de libéralisation progressive de l'aménagement urbain, la servitude peut constituer le vecteur d'une stratégie destinée à « ouvrir un dialogue » avec les opérateurs privés (PERSYN, 2015) ce qui est une façon pudique d'évoquer un système de contraintes à l'avantage de la collectivité. C'est notamment le cas lorsqu'une parcelle ciblée par un groupe privé pour y implanter un programme est partiellement concernée par un ou plusieurs emplacements réservés (logements sociaux, voirie, équipement divers…). Ceux-ci constitueront à la fois un cadre limitatif ainsi qu'un argument permettant d'imposer certaines charges aux constructeurs privés, ce qui nous le verrons n'est pas sans poser certains problèmes tant pratiques que théoriques.

I.7 Le plan d'alignement

Selon l'article L. 112-1 du code de la voirie routière l'alignement est « *la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraine* » le long notamment des voies publiques, seules concernées par un tel dispositif[1052]. La procédure est très ancienne puisqu'on en retrouve le principe dans un édit datant d'Henry IV[1053]. Elle est l'expression d'une prérogative traditionnelle de puissance publique répondant à la nécessité de maîtriser le tracé des voies publiques au regard des besoins collectifs[1054]. Il s'agit concrètement de protéger les voies publiques des empiètements des propriétés riveraines ou permettre de mener des modifications mineures du tracé de la voie se traduisant par un élargissement restreint, un redressement ou plus rarement un rétrécissement de la voie. Seules les voies faisant partie du domaine public routier peuvent faire l'objet d'une telle procédure, les voies privées en sont par nature exclues.

1. Plan d'alignement (général/partiel) et plan individuel

Le même article L. 112-1 du code de la voirie routière distingue sous le vocable d'alignement deux procédures en réalité distinctes, en l'occurrence l'alignement individuel et le plan d'alignement dont il est ici question. Celui-ci doit après enquête publique déterminer la limite entre domaine public et domaine privé. On parle en l'occurrence de « plan général » puisque ce sont l'ensemble

[1052] De jurisprudence constante : 4 Mai 1877, commune de Rouez
[1053] Edit du 16 Décembre 1607 réglant les fonctions et droits des offices du grand voyer sous Henri IV appliqué tel quel jusqu'en 1989 !
[1054] La procédure d'alignement à l'épreuve de la Constitution – Christian Lavialle – AJDI 2012. p. 570

des voies publiques gérées par la commune ou l'EPCI qui sont supposées être concernées[1055]. L'établissement d'un plan général d'alignement fait partie des dépenses obligatoires des collectivités[1056]. Toutefois, étant donné le poids que représente le caractère systématique et potentiellement lourd d'une telle procédure à reproduire sur l'ensemble des voies publiques, cette obligation est en pratique peu suivie d'effets. Le plan d'alignement concerne donc plus souvent des voies ciblées au gré des besoins, en cela parle-t-on de « plan partiel » sans pour autant que la procédure ne diffère dans son application.

L'alignement individuel est distinct en ce qu'il est à l'initiative des propriétaires, ceux-ci peuvent réclamer à l'administration un état précis de la limite entre leur domaine privé et le domaine public. Si un plan existe déjà, cet état individuel ne fait que reprendre le document général. Dans le cas contraire, l'administration doit procéder à une délimitation. Elle ne peut refuser la délivrance d'une telle information dès lors qu'il s'agit d'une voie publique[1057] sans engager directement sa responsabilité[1058].

2. La procédure d'alignement

Le plan d'alignement, qu'il soit partiel ou général nécessite une enquête publique préalable[1059] avec notification individuelle faite aux propriétaires concernés par la procédure. L'enquête est une formalité obligatoire, la nouvelle délimitation ne peut par exemple être seulement issue d'une simple délibération du conseil municipal[1060]. Si elle n'entraîne pas une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) comme dans le cas de l'expropriation, elle permet au moins d'effectuer une publicité minimum autour du projet. Le plan d'alignement est ensuite approuvé par délibération du conseil municipal sans réserve si les conclusions du commissaire enquêteur sont favorables, de manière motivée si elles ne le sont pas.

Les conséquences diffèrent selon la nature de la propriété impactée[1061]. Si le sol est nu de toute construction, le transfert de propriété est immédiat, la prise de possession effective n'intervient cependant qu'au moment de la consignation ou du paiement d'une indemnité fixée à l'amiable ou en cas de désaccord « *comme en matière d'expropriation* », c'est-à-dire suite à estimation et intervention du juge judiciaire. Si le sol est bâti, ce qui est notamment le cas en présence d'un mur ou de tout autre édifice de plus grande importance le transfert est différé et une servitude de reculement est inscrite. Les édifices frappés par cette servitude ne peuvent recevoir de modifications ou de travaux de confortement, ils sont donc condamnés à tomber en ruine, ce qui a un effet particulièrement contraignant pour les propriétaires. Notons toutefois que ces servitudes ne sont opposables que si elles sont annexées au PLU dans un délai d'un an[1062], dans le cas contraire

[1055] A l'exception des voies nationales et départementales pour lesquelles la procédure est facultative
[1056] Article L. 2321-2 alinéa 18 du Code général des collectivités territoriales
[1057] T.A. Dijon 19 novembre 1991, Cts Flety
[1058] C.E. 7 novembre 1934, Pelado
[1059] Elle se déroule selon les dispositions du R 141.4 à R 141.10 du code de la voirie routière
[1060] C.E., 4 mars 1977, Dame Vve Péron
[1061] Article L. 112-2 du code de la voirie routière
[1062] L. 151-43 et R. 153-18 du code de l'urbanisme

elles sont vouées à disparaître bien qu'il soit possible par la suite de réengager une nouvelle procédure d'alignement. Une fois le bâti détruit à la suite ou non d'une situation de vétusté constatée, la propriété du sol est attribuée à la collectivité qui paie une indemnité correspondant à la valeur du sol nu.

Bien que la pratique aboutisse *in fine* à une dépossession avec des conséquences particulièrement importantes pour les propriétaires, elle est entièrement distincte de l'expropriation[1063], ce qui a d'ailleurs donné lieu à une question prioritaire de constitutionnalité pour en mesurer la régularité[1064]. Dans une procédure d'expropriation il faut prouver par le menu l'utilité publique du projet défendu, mais ce n'est pas le cas pour l'alignement dont la visée « *répond à un motif d'intérêt général difficilement contestable*[1065] » puisqu'il s'agit d'améliorer les conditions de circulation « *dans un but de salubrité et de sécurité pour la circulation*[1066] », une procédure de DUP est donc dans cette optique superflue. En outre, l'atteinte à la propriété privée est considérée comme mineure puisqu'il s'agit davantage de « retouches[1067] » que d'aménagements importants. Concrètement, l'alignement est inapplicable dans le cas d'une ouverture de voie nouvelle, de même, un élargissement trop important de la voie sera assimilé à une ouverture de voie nouvelle[1068]. Il a ainsi pu être jugé que n'était pas légale l'application d'une procédure d'alignement dans le cas d'un élargissement de 5 à 11m[1069] ou encore de 18 à 21m[1070]. Il en est de même lorsque l'alignement atteint un immeuble sur une trop grande profondeur[1071] et porte un préjudice irréparable à son utilisation[1072]. Le principe est cependant jugé au cas par cas puisqu'il est fréquent que la servitude de reculement affecte des parties essentielles d'un bâtiment résidentiel, commercial ou autre. Cela a d'ailleurs motivé une réserve du conseil constitutionnel qui estime la procédure d'alignement tout à fait conforme pourvu que l'indemnisation du préjudice prenne en compte la décote de la valeur du bâtiment imposée par la servitude (impossible en effet de réparer ou céder un tel bien même si une partie seulement est impactée)[1073]. En-dehors de ce cas pouvant faire débat, l'indemnisation est reconnue et décidée le cas échéant « *comme en matière d'expropriation*[1074] », le préjudice est donc en théorie « équitablement compensé[1075] ».

[1063] La procédure d'alignement à l'épreuve de la Constitution – Christian Lavialle – AJDI 2012. p. 570
[1064] Décision n°2011-201 QPC du 2 décembre 2011 - alignement
[1065] Décision n°2011-201 QPC du 2 décembre 2011 – alignement
[1066] Maurice Hauriou, Précis de droit administratif et de droit public général, 4e éd., 1900, p.655.
[1067] La procédure d'alignement à l'épreuve de la Constitution – Christian Lavialle – AJDI 2012. p. 570
[1068] C.E. 15 février 1956, Montarval
[1069] C.E. 18 juin 1948, Vidal
[1070] C.E. 13 décembre 1912, Denoix
[1071] C.E. 8 mars 1974, ville de Rennes
[1072] C.E. 9 décembre 1987, commune d'Aumerval
[1073] « *En d'autres termes, le Conseil a précisé que les deuxième et troisième alinéas de l'article L.112-2 du code de la voirie routière sont conformes à l'article 2 de la Déclaration de 1789 sous réserve d'une indemnisation de l'entier préjudice matériel résultant de l'alignement et, partant, d'une prise en considération, lors de la fixation de l'indemnité, de la dévalorisation de la propriété privée qu'implique sa soumission à une servitude de reculement.* »
[1074] Article L. 112-2 du code de la voirie routière
[1075] La procédure d'alignement à l'épreuve de la Constitution – Christian Lavialle – AJDI 2012. p. 570

3. Alignement et emplacement réservé du PLU

Si les aménagements prévus excèdent les limites somme toute assez strictes de l'alignement, l'administration n'aura d'autre alternative que de poser un emplacement réservé et/ou engager le cas échéant une procédure plus lourde d'expropriation. Il est en effet dans les attributions de la collectivité de « *préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer*[1076] » se traduisant généralement par un emplacement réservé de voirie[1077]. Ceux-ci n'ont pas pour conséquence d'opérer un transfert de propriété immédiat du sol nu pas plus qu'ils ne débouchent sur l'inscription d'une servitude de reculement pour les sols bâtis. Ils ne font comme leur nom l'indique que « réserver » un terrain au profit de la collectivité. L'attribution de la propriété n'est cependant pas automatique, surtout si l'utilité publique du projet d'aménagement n'est pas correctement démontrée. Il reconnait par ailleurs un droit de délaissement aux propriétaires qui peut considérablement accélérer la procédure par rapport à une servitude de reculement où l'on attend généralement la dégradation complète du bâtiment. L'emplacement réservé visera donc des travaux plus importants d'élargissement, de déplacement de l'axe de la voirie ou de création pure et simple de la voie à la différence de l'alignement qui se doit d'être considéré comme une mesure conservatoire. Les prérogatives étendues qu'il emporte ne sont recevables qu'au regard de ses faibles conséquences (théoriques) sur la propriété privée. Certains auteurs ont cependant souligné le caractère archaïque de ce « vénérable ancêtre de la planification urbaine[1078] », dont les conséquences restent, quoi qu'on en dise, particulièrement contraignantes pour les propriétaires, à plus forte raison si le terrain est bâti : « *Si la procédure d'alignement peut conserver une certaine utilité pour élargir et redresser les routes de campagne, en revanche, en milieu aggloméré, sa logique temporelle aberrante (espérer la ruine des bâtiments concernés et proscrire en attendant tous travaux confortatifs), la faiblesse de la pensée urbaine qu'elle traduit (la manie de la rectitude, le fantasme de l'absorption du trafic automobile) et l'existence d'instruments juridiques plus efficaces et plus respectueux du droit de propriété (les emplacements réservés des plans locaux d'urbanisme, la procédure d'expropriation de droit commun) militent en faveur de sa suppression*[1079]. »

Par rapport à la fermeture résidentielle, l'intérêt de l'alignement est limité puisqu'il ne s'applique qu'aux voies publiques alors même que la fermeture touche surtout les voies privées. Il n'est pas possible d'utiliser l'alignement pour récupérer l'assiette de propriété d'une voie privée, toutefois dans le cas où la voie est publique, la procédure va permettre d'agir sur les limites extérieures. Si les clôtures sont des murs, une servitude de reculement s'applique, enjoignant implicitement le propriétaire à céder le terrain intéressé, si les clôtures sont d'un autre type, le transfert de propriété est automatique. Cela est utile dans le cas où un ouvrage public est projeté (réfaction de la voie, des trottoirs, redressement, élargissement restreint). Il est cependant un autre cas possible, celui où l'ouvrage public existerait déjà sans que le foncier ne corresponde au tracé réel de la voie. L'alignement est une des procédures possibles pour mettre en cohérence le tracé de la voie et le foncier de façon assez rapide sachant que le projet peut excéder la récupération seule du foncier.

[1076] Articles L.151-38 et 39 du code de l'urbanisme
[1077] article L. 151-41 du code de l'urbanisme
[1078] JOYE, J.-F., 2013, VOIRIE ROUTIÈRE. – Alignement, Lexisnexis jurisclasseur, Fasc. 410-30
[1079] G. Godfrin, Réformer la préemption... et l'expropriation : Constr.-Urb. 2009, repère 8

Particulièrement efficace sur les « becs » et autres saillies de foncier privé, la procédure est en revanche plus aléatoire lorsqu'il s'agit d'emprises privées plus conséquentes. Dans de telles situations, l'emplacement réservé ou la procédure d'expropriation à défaut d'accord amiable sont plus généralement utilisés pour les raisons citées précédemment.

I.8 L'EXPROPRIATION

L'expropriation est une procédure administrative et judiciaire permettant à la puissance publique de contraindre un propriétaire privé de renoncer à son bien pour la mise en œuvre d'un projet d'intérêt général. Ce procédé ancien que l'on retrouve sous des formes variées dans la plupart des pays du monde (MERLIN & CHOAY, 1988) a une place essentielle dans notre propre système puisqu'il « *suit traditionnellement la proclamation du principe de l'inviolabilité de la propriété privée*[1080] » notamment à l'article 17 de la DDHC et 545 du code civil[1081]. Si l'expropriation se pose comme un principe d'importance équivalente au droit de propriété auquel il porte atteinte, elle est dans le même temps subordonnée à un « niveau d'exigence » particulièrement important[1082]. Ses deux volets fondamentaux sont une finalité d'utilité publique et une « juste et préalable indemnité », censée couvrir la totalité du préjudice matériel occasionné par la privation de propriété.

1. La procédure

Le régime de l'expropriation a été instauré par la loi du 8 Mars 1810 suivant le principe jamais remis en cause de la double procédure (administrative et judiciaire) que nous expliquons ci-après. Diverses réformes et notamment l'ordonnance du 23 Octobre 1958[1083] ont modifié la procédure mais ce n'est qu'en 1977 qu'une véritable codification est proposée[1084]. Plus récemment une ordonnance du 6 Novembre 2014[1085] et son décret du 26 Décembre 2014[1086] ont une nouvelle fois réformé l'expropriation sans faire bouger ses grandes lignes. Ces textes ont surtout défini une nouvelle classification des articles afin d'en rendre la lecture plus transparente.

[1080] MESTRE J.-L., *L'expropriation face à la propriété (du Moyen-Age au Code civil),* Droits I, 1985, p. 51. In ROLAIN M., 2015. *Les limitations au droit de propriété en matière immobilière* Thèse de doctorat en Droit sous la direction de STRICKLER Y., Université Nice Sophia-Antipolis: Nice.

[1081] Art 17 DDHC *op. cit.* : « *La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé,* ***si ce n'est*** *lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.* » ; Art. 545 CC. *op. cit* : « *Nul ne peut être contraint de céder sa propriété,* ***si ce n'est*** *pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste et préalable indemnité.* »

[1082] Propriété privée et action publique. Le droit de l'expropriation en France : entre permanence et changement – René Hostiou – RDI 2016. p. 380

[1083] Ordonnance n°58-997 du 23 octobre 1958, complétée par les décrets n°59-701 du 6 juin 1959 et n°59-1335 du 20 novembre 1959

[1084] Articles L. 11-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique par les décrets n°77-392 et n°77-393 du 28 mars 1977, J.O. 14 avril 1977.

[1085] Ordonnance n°2014-1345 du 6 novembre 2014 relative à la partie législative du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, J.O. du 11 novembre 2014

[1086] Décret n°2014-1635 du 26 décembre 2014 relatif à la partie réglementaire pour cause d'utilité publique, J.O. du 28 décembre 2014, p. 22598

La procédure suit deux grandes étapes qui dépendent chacune de deux juridictions différentes. La phase administrative d'abord, placée sous le contrôle du juge administratif est une étape préparatoire où la personne publique tente de démontrer l'utilité publique du projet. L'autorité expropriante adresse en préfecture un dossier motivant l'ouverture d'une enquête publique, celui-ci précise notamment au travers d'une notice explicative la nature du projet et son bien-fondé au regard de l'intérêt général[1087]. Si le dossier est jugé recevable, l'enquête publique est ensuite diligentée[1088] afin d'informer le public et surtout recueillir ses observations pour déterminer l'utilité publique du projet. Cette enquête répondra à des règles différentes en fonction de l'impact de l'opération sur l'environnement[1089].

En parallèle ou suite à cette étape est menée une enquête parcellaire destinée à cibler avec précision les emprises concernées et l'identité des individus ayant quelque droit réel ou personnel dessus (propriétaires, locataires, fermiers…). Suite à l'avis du commissaire enquêteur (ou de la commission), le dossier est transmis au préfet qui au vu des résultats de l'enquête prononce ou non la déclaration d'utilité publique (DUP). Seule à même de fonder une atteinte à la propriété privée, elle peut faire l'objet d'un recours dans les deux mois suivant sa publication. La DUP précise les acquisitions immobilières nécessaires à la réalisation du projet et le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée[1090]. C'est finalement l'acte par lequel la collectivité affirme son intention de recourir à l'expropriation, ce qui ne l'empêche bien sûr pas de mener des négociations amiables en parallèle pour accélérer le processus. La phase administrative se termine avec l'édiction de l'arrêté de cessibilité par le préfet. Celui-ci est la suite logique de l'enquête parcellaire puisqu'il notifie à l'ensemble des propriétaires la nature des biens à exproprier. L'arrêté est lui aussi susceptible d'être attaqué par voie de recours pour excès de pouvoir et son annulation est de nature à remettre en cause la DUP. Si aucun problème ne survient, le dossier est ensuite transmis au juge de l'expropriation, marquant le début de la phase judiciaire.

Cette phase passe sous le contrôle du juge de l'expropriation qui à ce stade se borne à constater que le dossier transmis par le préfet est conforme et ne comporte pas d'irrégularité avant de procéder au transfert de propriété des biens concernés. Ne se prononçant ni sur l'opportunité du projet ni sur validité administrative[1091] sa fonction n'est donc ici guère plus que « symbolique[1092] ». Le transfert s'opèrera dans les faits par une ordonnance d'expropriation ou par un accord amiable intervenu préalablement. L'ordonnance comme l'accord auront le même effet puisqu'ils produiront l'extinction de tout droits réels ou personnels sur les biens ciblés[1093].

[1087] Articles 112-4 à 112-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

[1088] Dans les règles précisées aux articles R. 112-9 à R. 112-11 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

[1089] Si projet « classique » art. L. 121-1 et suivants du C. expr, enquête de 15 jours minimum ; si impact sur l'environnement art. L. 123-2 du code de l'environnement, enquête d'1 mois minimum

[1090] Art. L. 121-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : l'acte devient caduc au bout de 5 ans s'il n'a pas été suivi d'actes, 10 ans en cas d'inscription dans le PLU

[1091] Civ. 3°, 9 jan. 1985, Bull. III n° 8; Civ. 3°, 1er avr. 1987, Bull. III n° 76.

[1092] Propriété privée et action publique. Le droit de l'expropriation en France : entre permanence et changement – René Hostiou – RDI 2016. 380

[1093] Cession amiable et droit de l'expropriation – René Hostiou – RDI 2013. p. 425

Nous l'évoquions, l'offre amiable peut survenir à l'initiative de la collectivité dès l'ouverture de l'enquête publique (donc avant la DUP) pour peu qu'elle ait une connaissance précise de la nature des biens concernés par le projet. Cette offre est supposée ne pas excéder l'estimation faite par le service des Domaines. Après réception de cette demande, le propriétaire est en droit de l'accepter (accord amiable) ou d'en proposer une autre plus élevée. Dans ce cas la procédure d'expropriation est menée jusqu'à son terme et le juge fixe le montant définitif de l'indemnité en retenant le curseur bas de l'expropriant ou au contraire le curseur haut de l'exproprié. Concernant l'indemnité, le juge pourra donc être saisi par l'expropriant dès l'ouverture de l'enquête publique ou après l'ordonnance d'expropriation par l'exproprié[1094]. Soulignons au passage qu'il est assez rare que la procédure soit menée *in extenso* puisque qu'environ 90% des acquisitions d'immeuble par les collectivités territoriales passent en fait par un accord amiable[1095], même si celui-ci est obtenu sous la « menace » d'une procédure d'expropriation. Toutefois, quelle que soit la voie suivie, seul le versement des indemnités par l'expropriant peut matérialiser la prise de possession du bien, qui dans l'attente est laissé à l'usage de la personne expropriée. L'indemnité doit être, on le rappelle, juste et surtout « préalable », c'est le principe fondant toute privation de propriété.

Bien que le déroulé de la procédure soit limpide, plusieurs éléments méritent qu'on s'y arrête. Sur l'utilité publique d'une part, il ne s'agit pas de revenir sur le fondement théorique de ce principe essentiel traité par ailleurs mais plutôt sur ses modalités d'appréciation administratives.

2. Intérêt public et théorie du bilan avantage/coût

La condition première est l'existence d'une opération d'aménagement telle que formulée à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme. Celle-ci doit entraîner un impact sur le tissu urbain environnant, concerner un secteur géographique significatif et/ou emporter une combinaison complexe d'activités et d'affectations diverses[1096]. Ce projet doit être motivé par une finalité d'intérêt général, appréciée souverainement par le juge. Une opération dont la visée serait exclusivement privée est formellement exclue, c'est le cas par exemple si la municipalité tente de favoriser un individu, une entreprise… ou lorsque le but sous-jacent est l'acquisition d'une parcelle pour la revendre ensuite à un promoteur privé[1097] pour réaliser une plus-value. Mais l'appréciation de la « finalité » du projet n'est pas un angle suffisamment large pour juger de son utilité publique réelle, les intérêts privés et les intérêts publics ayant souvent tendance à être corrélés[1098]. Face à ce constat, une nouvelle méthode de contrôle dite du « bilan coût-avantage » est appliquée à partir des années 1970. Sortant du strict cadre juridique, elle emprunte des éléments de langage et de réflexion aux sciences économiques : « *Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics qu'elle comporte,*

[1094] Art. L. 311-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
[1095] Rapport de la Cour de cassation, 2008, p. 182.
[1096] CE, 28 juillet 1993, « commune de Chamonix-Mont-Blanc », req. n° 124099
[1097] Propriété privée et action publique. Le droit de l'expropriation en France : entre permanence et changement – René Hostiou – RDI 2016. p. 380
[1098] HOSTIOU *Ibid*.

ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente[1099]. » La théorie a par la suite été complétée par un arrêt de 2012[1100] qui pose trois étapes essentielles soumises à l'appréciation du juge administratif :

« *Lorsqu'il doit se prononcer sur le caractère d'utilité publique d'une opération nécessitant l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, il appartient au juge, de contrôler successivement :*

- qu'elle répond à une finalité d'intérêt général ;

- que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine ;

- et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ».

Concernant le premier point, le juge administratif est ici souverain pour estimer que le projet relève d'une opération d'intérêt général, dont on le rappelle, aucune définition précise n'existe. Le deuxième point, sans doute le plus contraignant pour la collectivité rejoint la notion de « nécessité ». Celle-ci doit pouvoir faire la preuve que la seule alternative pour mettre en œuvre le projet est l'atteinte à la propriété. Concrètement, le juge détermine dans un premier temps si la collectivité ne dispose pas de terrains annexes et dans un second si ceux-ci sont de nature à permettre la réalisation de l'opération dans des conditions équivalentes[1101]. L'utilité publique ne saurait tenir s'il ressort que l'acquisition foncière projetée n'est pas le dernier recours possible[1102], le but essentiel étant ici de protéger au maximum la propriété privée.

Enfin, les avantages attendus de l'opération doivent surpasser substantiellement ses inconvénients. Plusieurs éléments rentrent en ligne de compte, notamment l'impact sur le droit de propriété des individus (plus important par exemple si le projet touche des parties bâties que du sol nu) ou de plus en plus l'atteinte à l'environnement, qui est une thématique émergente. En témoigne cet arrêt du conseil d'Etat où il a été considéré pour un projet d'installation de lignes à haute tension « *que les atteintes graves portées par le projet à ces zones d'intérêt exceptionnel excédent l'intérêt de l'opération et sont de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique*[1103] ». Les éléments de l'enquête publique et les observations faites par les personnes intéressées jouent souvent un rôle prépondérant, il appartient donc à ce stade au juge administratif et selon son appréciation souveraine d'acter la DUP si le bilan ressort comme positif ou au contraire de l'annuler si la démarche lui semble présenter trop d'inconvénients. La portée de cette méthode d'évaluation est à nuancer selon certains auteurs.

[1099] CE 28 mai 1971, Ville Nouvelle Est, n°78825 : Rec. Lebon p. 409.
[1100] CE, 19 octobre 2012, Levallois-Perret (Cne), n° 343070, au Lebon Document InterRevues ; AJDA 2012. 1982, Document InterRevues, obs. Yves Jégouzo ; JCP A 2012. Actu. 718
[1101] Nécessité de recourir à l'expropriation et appréciation de l'utilité publique d'une opération – René Hostiou – AJDI 2006. p. 136
[1102] *Ibid*.
[1103] CE, 10 juillet 2006, n°288108

Elle tendrait selon la formule consacrée à « filtrer le moustique et laisser passer le chameau[1104] ». Dans les faits, si de nombreux projets d'échelle modeste peuvent être remis en question par cette méthode, ce n'est que très rarement le cas pour les projets importants pour lesquels la DUP constitue finalement un « supplément de légitimité[1105] ».

3. La question de l'indemnisation

Outre la finalité d'intérêt général, la légalité d'une entreprise d'expropriation dépend du caractère « juste » de l'indemnité, censée compenser les dommages liés à la privation de propriété. Pour être « juste », l'indemnité doit donc comprendre « *l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation*[1106] ». Le but est de fixer un équilibre « raisonnable » entre le but d'intérêt général et les droits des propriétaires[1107].

Techniquement, ce droit s'apprécie différemment selon qu'il s'agit d'un propriétaire ou d'un autre titulaire de droit : pour un locataire la compensation concerne le préjudice lié à une éviction alors que pour les propriétaires la portée est plus grande puisqu'il s'agit d'une dépossession. On distingue une indemnité principale qui correspond généralement à la valeur vénale du bien et des indemnités accessoires correspondant aux « conséquences matérielles dommageables en relation directe avec l'expropriation[1108] ». C'est notamment le cas des indemnités de « remploi[1109] » qui comprennent les frais que doit supporter l'exproprié pour reconstituer en nature son patrimoine (honoraires de négociation, frais notariés…). Concernant la valeur vénale du bien, elle est déterminée par le juge qui lui-même se base sur l'avis du service des Domaines. Ceux-ci calculent généralement cette valeur référence par comparaison avec des biens équivalents mis sur le marché. La date de référence est en principe celle du jugement en première instance (généralement un an avant l'ouverture de l'enquête publique) censée coller au mieux avec la date d'usage effectif du bien pour ne pas produire une estimation dévaluée. Le but est de permette à l'exproprié de retrouver un bien de nature équivalente pour ne pas le léser. Dans tous les cas, que cette estimation soit acceptée ou non, l'exproprié a nécessairement une voie de recours, ce qui garantit la légalité de l'opération[1110]. Notons au passage que l'indemnisation du « trouble dans les conditions de vie directement causé par l'expropriation[1111] » ne concerne que les aspects matériels de la dépossession, excluant par-là tout préjudice d'ordre moral. La douleur morale liée à la perte d'un bien, notamment familial n'est donc pas prise en compte[1112], ce qu'a confirmé une décision du conseil constitutionnel interrogé à

[1104] Propriété privée et action publique. Le droit de l'expropriation en France : entre permanence et changement – René Hostiou – RDI 2016. p. 380
[1105] *Ibid*.
[1106] Art. L. 321-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
[1107] Propriété privée et action publique. Le droit de l'expropriation en France : entre permanence et changement – René Hostiou – RDI 2016. p.380
[1108] Décision n°2010-87 QPC du 21 janvier 2011
[1109] Art R 322-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
[1110] « en cas de désaccord sur la fixation du montant de l'indemnisation, l'exproprié doit disposer d'une voie de recours appropriée » décision n°2010-26 QPC du 17 septembre 2010, cons. 6,
[1111] Civ. 3e, 16 mars 2011, n°09-69.544 : Bull. civ. III, n°39
[1112] Civ. 3e, 30 mai 1972, Consorts Bourgeois, Bull. civ. III, n° 225, p. 256 ; D. 1972. 172

travers une question prioritaire de constitutionnalité[1113]. Certes, la notion est « *subjective, susceptible de varier considérablement selon la personnalité de l'exproprié, ses goûts, sa sensibilité artistique, etc.*[1114] » et donc difficilement quantifiable. Sa non prise en compte contrevient cependant au principe de « réparation intégrale du préjudice » (ROLAIN, 2015) et d'indemnisation « juste ».

4. En conclusion

Bien que l'expropriation soit sur le principe un outil puissant à la disposition des collectivités ou de l'Etat pour la mise en œuvre de projets d'intérêt général, les contraintes qu'elle impose expliquent que d'autres biais soient plus souvent utilisés. La négociation amiable même menée sous la menace de l'expropriation est nettement préférée, car elle permet outre une économie de temps et parfois d'argent, d'éviter une démarche conflictuelle avec les propriétaires. Malgré la compensation qu'elle est supposée garantir, la procédure *in extenso* est souvent perçue de manière négative voire « traumatisante » par les individus (ROLAIN, 2015) d'autant que certaines études ont montré que la réparation du préjudice est loin d'être toujours exhaustive (*Ibid*.). D'autre part le découpage en plusieurs phases et l'avis successif des juges rendent l'issue aléatoire, obligeant par ailleurs à formuler un projet défini et cohérent dont l'utilité publique ne doit pas laisser de doute. Enfin, les nombreuses étapes qui scandent sa progression rendent la procédure à la fois lourde et chronophage, ce qui peut constituer une véritable problématique pour certaines collectivités dont les services doivent se mobiliser en force pour des résultats parfois minimes. La démarche est finalement aussi répulsive pour les individus que pour les collectivités qui l'utilisent davantage comme un dernier recours que comme un véritable outil de planification.

[1113] Décision n°2010-87 QPC du 21 janvier 2011, op. cit.
[1114] J. Lemasurier, Le droit de l'expropriation, Economica, 3e éd., 2005, p. 394

Annexe II

Documents originaux complementaires

II.1 DELIBERATION MUNICIPALE DU 28 JUIN 1954 – REF. N°54/317/U

VILLE
MARSEILLE

G.G
N° 54/317/U

du 28 Juin 1954

Biens Communaux
DOMAINE

RAPPORT

Arrêté Préfectoral du 23/7/1956

BANISME.- Classement de voies privées.

Monsieur le Maire, sur la proposition de M. L'Adjoint légué à l'Urbanisme, transmet au Conseil Municipal le rapport igant:

La voirie de notre Ville comporte autant, peut-on dire, voies non classées ou privées que de voies classées dans le maine public communal.

Un recensement de ces voies fait ressortir:

3,939 km de voies classées (voies urbaines, chemins vicinaux chemins ruraux reconnus)

1,394 km de voie non classées (voies urbaines ou de lotissements, chemins ruraux non reconnus);

it une proportion de 52% pour les voies classées et de 48% pour les ies non classées.

Si l'on se borne aux voies urbaines et de lotissements, est à dire si l'on exclue les chemins vicinaux et ruraux, ces oportions sont respectivement de 35% et 65%.

Certaines des voies non classées, situées en pleine glomération ont, de par leur utilisation, perdu leur caractère et ivent être considérées comme des voies publiques communales.

D'autres ont acquis le caractère de voies publiques en que non situées dans le centre urbain ou quoiqu'elles soient ies de lotissement de par les liaisons qu'elles assurent entre glomérations et quartiers populeux.

D'autres, enfin, gardent le caractère de voies privées rce qu'elles ne sont pas utilisées pour la circulation générale.

./...

Il y a lieu de procéder progressivement, et dans mesure où les ressources de la Ville permettront d'en assurer ntretien, au classement des voies de la Ière et de la 2ème catégorie.

Le projet relatif au classement de 54 de ces voies, e étape d'un programme plus complet, a été établi et nous avons onneur de le soumettre à l'approbation du Conseil Municipal.

Parmi ces voies, certaines comportent des rétrécissements aux qu'il y avait lieu de redresser. En conséquence, toutes les s que cela á été possible, sans de trop grandes difficultés d'exé- ion, des plans d'alignement ont été établis de manière à donner largeur minimum de 10m qui est celle prévue au plan d'aménagement.

Dans ces conditions, pour des voies le plan comporte lement les alignements proposés.

Nous précisons que toutes les voies proposées sont bon état de viabilité; leurs caractéristiques sont indiquées dans tableau à l'original du présent rapport.

Le Conseil Municipal de Marseille,

Ouï le rapport ci-dessus,

D E L I B E R E:

ICLE 1.-

Est adopté le projet d'alignement et de classement s le domaine public communal des voies énumérées à l'état exé à l'original du présent rapport.

ICLE 2.-

Il sera demandé à Monsieur le Préfet des B.D.R. de a vouloir soumettre ce projet à l'enquête prévue par le décret 2 Mai 1936 modifié par celui du 20 Avril 1938.

. 10/6/54
E. 14/6/54
15/6/54
. 15/6/54

VU et présenté pour son enrôlement
à une séance du Conseil Municipal
l'Adjoint délégué
signé: CHAZEAUX

II.2 Cahier des charges du lotissement (defectueux) Zolezzi

Copie 8R

AP 12395

Cahier des charges lotissements Zolezzi

HENRY ALLÈGRE
NOTAIRE
15 Rue de la République 15
MARSEILLE

L'an mil neuf cent vingt huit
Et le vingt neuf mars
Pardevant Me Henry Allegre, notaire à Marseille soussigné
Ont Comparu:

Monsieur Joseph Marius Zolezzi, négociant et sous son assistance et autorisation Madame Rose Louise Marie Madeleine Henry, sans profession, son épouse, demeurant ensemble à Marseille quartier de Notre Dame de la Consolation, Saint Jérôme, anciennement, actuellement "Clos Rosette" Le Redon près Sainte Marguerite.

Nés savoir:

M. Zolezzi à Marseille le seize juin Mil huit cent soixante seize.—

Mad. Zolezzi, à Marseille le vingt cinq Avril Mil huit cent quatre vingt deux.—

Et mariés sous le régime de la communauté légale de biens à défaut de contrat de mariage préalable à leur union célébrée à la Mairie de Marseille le sept Juin Mil neuf cent quatre.—

Lesquels ont déclaré: Qu'ils sont dans l'intention de vendre par lots une propriété leur appartenant située sur le territoire de la commune de Marseille, proche le chemin de grande communication n°1 de Marseille à Cassis, au lieu dit Le Redon.—

Qu'ils ont accompli toutes les formalités prescrites par la loi du dix neuf juillet mil neuf cent vingt quatre sur les lotissements; et qu'à la suite de ces formalités ils ont été autorisés à mettre en vente ou en location les lots de terrain compris dans le projet de leur dite propriété, suivant arrêté de Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône en date du trois Avril Mil neuf cent vingt cinq et ainsi conçu:

"Article premier.— M. Zolezzi, propriétaire, est autorisé à "mettre en vente ou en location les lots de terrain compris dans le "projet de lotissement de sa propriété sise au Redon - Marseille "dans les formes et conditions expressément prévues aux plan "programme et cahier des Charges approuvés pour être annexés "au présent arrêté sous les réserves ci-après:"

"1° Est seule autorisée la vente des lots desservis par le "Canal à l'exclusion des lots qui ne pourraient être pourvus de "cette eau d'alimentation.—"

"2° Travaux.— Les travaux d'aménagements, de viabilité "et d'assainissement à la charge du lotisseur seront exécutés "conformément aux règlements en vigueur. Toutefois et par

II.3 Engagement de cession entre la SCI Parc Sevigne et la Ville de Marseille – 6 Aout 1963

[VILE IMMOBILIERE
] SEVIGNE.
ial: 66, rue St-Jacques
MARSEILLE.

1

MAIRIE DE MARSEILLE

ACQUISITION DE TERRAIN

rrain pris :
8 m2
ant

L'An mil neuf cent soixante trois et le six du mois d' Août, je soussigné M. Georges RICOUX - Chef du Bureau Foncier.

me suis rendu Rue Aviateur Le Brix , Quartier de Ste-Marguerite.

à l'effet de procéder, en présence de Monsieur René SILVESTRE, Administrateur de la Société, ayant à cet effet tous les pouvoirs nécessaires, au mesurage d'une parcelle de terrain teintée en jaune sur le plan ci-joint.

situé

Rue Aviateur Le Brix.

et dont la Société Civile Immobilière du Parc Sévigné.

se déclare propriétaire

Confrontant
- AU NORD, la propriètè de la SCI. du Nouveau Parc Sévigné.
- AU SUD, Le solde de la propriètè de la SCI. du Parc Sévigné;
- A L'EST, La rue Aviateur Le Brix.
- A L'OUEST, la propriètè de SCI. du Nouveau Parc Sévigné.

nécessaire à l'établissement d'une voie destinée à relier le Boulevard Michelet à la rue Aviateur Le Brix.

suivant un arrêté d'utilité publique en date du

Où étant, nous avons mesuré la contenance de ce terrain et avons trouvé une superficie de 788 m2, que la Société Civile Immobilière du parc Sévigné s'engage à céder gratuitement à la Vill de MARSEILLE, la réalisation compléte des travaux de voiries étant à la charge de la Société.

760 Bord. 271 N° 361
Reçu arrêté Signé illisible

Le présent procès-verbal d'acquisition de terrain
est dressé par le Chef du Bureau soussigné.

Marseille, le 6 Août *196*3

G.RICOUX

J'accepte le procès-verbal ci-dessus et m'engage à signer l'acte définitif à la première demande de l'Administration (1).

Le Directeur Général Adjoint des Services Techniques soussigné, est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le présent procès-verbal d'acquisition.

Marseille, le *196*

J. ARNAUD

Vu et approuvé par Nous,
Maire de Marseille,
à la délibération du Conseil Municipal
du

Vu, le Directeur Général
des Services Techniques,

G. LACROIX

Vu pour être annexé à la délibération
N° 63-609/U en date du
21 octobre 1963
Pr le Préfet et par autorisation
Le Chef de Bureau

Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Municipal en date
du 21 OCT. 1963
Pour le Maire de Marseille
l'Adjoint Délégué,

A. CHAZEAUX

31 OCT 1972 - 130949

MB/RD 19.10.72

TV

Monsieur Charles-Emile LOO
Adjoint au Maire
Délégué à l'éclairage,

HOTEL DE VILLE

OBJET : Boulevard Guy-de-Maupassant
(Quartier Ste-Anne- 8e. arrt.)

REFER : Talettre EL/GM/CM/JPB/4038 du 04.10.72
R O D V 6.495

Mon cher Ami,

En réponse à ta lettre, dont les références sont rappelées ci-dessus, j'ai le plaisir de te faire savoir que la VOIRIE va entreprendre, à brève échéance, les travaux de construction d'un passage à travers le terre-plein côté des numéros pairs du Boulevard Michelet, afin que le Boulevard Guy de Maupassant soit raccordé à la voie centrale.

La question du classement, dans la Voirie communale, d'une voie nouvelle reste subordonnée aux conditions principales suivantes :

- Son affectation au réseau des voies publiques doit être accepté par la Commission extra-municipale du Plan d'Urbanisme ;

- Le sol, constituant l'assiette de la voie, doit être transféré gratuitement à la Ville (Division Foncière);

- Les réseaux publics (assainissement, éclairage et alimentation des boîtes d'arrosage) doivent être reconnus conformes aux normes de la Ville et pris en charge par les Services municipaux concernés (Assainissement, Eclairage public et Nettoiement). Leur transfert est, généralement, constaté par des procès-verbaux de cession.

- Le classement pourra alors être adopté par le Conseil municipal, après enquête publique dont l'ouverture est prescrite par un Arrêté.

Toute cette procédure administrative est fort longue ; mais elle n'exclut cependant pas la possibilité d'une prise en charge anticipée des ouvrages publics, lorsque leur réalisation n'appelle aucune réserve.

J'espère, Mon cher Ami, que ces explications te permettront de répondre plus aisément aux demandes de M. le Commandant SUBIL et l'inciteront à patienter.

Je te prie de croire, Mon cher Ami, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs et les plus cordiaux.

L'ADJOINT DELEGUE
AU SERVICE DE LA VOIRIE

LP

Jean MASSE

II.4 PREMIERE PAGE DU DOSSIER DE DUP POUR L'EXPROPRIATION DE L'AVENUE MAUPASSANT

S

ENQUETE 8

VILLE DE MARSEILLE
DIRECTION GENERALE
DES SERVICES TECHNIQUES

DIRECTION DE LA VOIE PUBLIQUE
SERVICE DE LA VOIRIE

CLASSEMENT DE LA VOIE : BD G.d.MAUPASSANT

D.U.P

Sous dossier 1et2

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Dossier d' enquête parcellaire

1143W-111

VISAS

Dressé par l'Ingénieur Chef du Bureau d'étude	Vérifié par l'Ingénieur en Chef Service Voirie	Présenté par le Directeur Général Adjoint des Services Techniques
M. RAMPAL	V. FRANCESCHI	G. NEGRE
Approuvé par le Directeur Général des Services Techniques	Vu pour être annexé à la délibération du C.M. N° _____ en date du _____ Conseiller Municipal Délégué à la Voirie	

VILLE DE MARSEILLE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE

EXTRAIT DES REGISTRES DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

76/038/U

Séance du 26 JANVIER 1976

PRÉSIDENCE DE MONSIEUR GASTON DEFFERRE , MAIRE

L'assemblée formée, Monsieur le Maire a ouvert la séance à laquelle ont été

résents 59 membres.

URBANISME - III°,V°,VI°,VII°,VIII°,IX°,X°,XI° Arrts- St-Lazare - St-Mauront-Baille - La Camas - Vauban - Roucas-Blanc - La Panouse - Périer-Le Rouet - Ste-Anne - Mazargues - Pont-de-Vivaux - St-Tronc - La Timone - Les Accates - Les Camoins - Boures - La Pomme - St-Marcel - St-Menet - 17 et 19, r. de Crimée - 34, Bd Batalla - 7, Imp. Solférino et 23, rue Collin, 8, r. du Portail, angle rue Lariven - 206-208, Bd Chave et rue du Dr Simone Sedan, 82, rue Terrusse -12, r. Lacédémone - 88, R. St François d'Assise, angle rue Gagliardo - Ch. de l'Eperon et Imp. Montsec - 22, r. du Cdt Rolland- 27, Bd de Louvain et Imp. Figueroa - 103, Trse Callalongue- Ch. de la Colline St-Joseph - Allée de la Pergolette - Trse de la Gouffonne - 15, Trse du Tonkin - 102, Ch. de Pont-de-Vivaux à St-Tronc - Bd Ludovic prolongé - Ch. de la Salette et Ch. du Canal - C.V.O. n°7 des Camoins - Bd des Cigales - Trse de la Dominique - 20, rue de Siam, rue du Vallon et rue du Vallon Piscatoris - Av. de la Gare de St-Menet et 115 Bd de la Millière.. Acquisition de parcelles de terrain à titre gratuit.

-:-:-:-:-:-

Monsieur le Maire, sur la proposition de M. l'Adjoint délégué à l'Urbanisme, transmet au Conseil Municipal le rapport suivant :

Dans le cadre des dispositions de la Loi d'Orientation Foncière du 30 Décembre 1967 et du décret d'application du 24 Septembre 1968, les collectivités locales peuvent exiger des bénéficiaires de permis de construire la cession gratuite des parcelles de terrain qui sont intéressées par des Opérations d'Urbanisme.

Le présent rapport a pour objet de soumettre à l'approbation de votre Assemblée un certain nombre de cessions de terrain consenties à titre gratuit au profit de la Ville en exécution des clauses contenues dans les permis de construire.

E.B.26.11.75 ./...

La S.C.I. "RESIDENCE ST-CHARLES" s'est engagée à céder une parcelle terrain de 21 m2, située 17-19, rue de Crimée, nécessaire à l'élargissement de cette voie.

M. et Mme Jean DENIZON ont accepté de céder une parcelle de terrain 93 m2, située 34, Bd Battala, nécessaire à l'élargissement de ce Bd.

M. Frédéric BERENGUER, Directeur de la S.A. "LE LOGIS MUTUALISTE" ont la propriété est intéressée par le prolongement de l'Imp. Solférino, a consenti la cession d'une parcelle de terrain de 426 m2.

Le Gérant de la S.C.I. "RESIDENCE OZANAM" a signé un compromis portant cession à la Ville d'une parcelle de terrain de 222 m2, située à l'angle des rues du Portail et Yves Lariven, nécessaire à l'élargissement de ces voies.

LA CROIX ROUGE FRANCAISE, Mme CITTANOVA et Mme BENOUE, propriétaires indivis d'un terrain situé rue Simone Sedan, ont consenti la cession d'une parcelle de 4 m2, nécessaire à l'élargissement de cette voie.

M. et Mme Bruno STEFANELLI ont accepté de céder à la Ville une parcelle de terrain de 14 m2 en bordure de leur propriété 82, rue Terrusse, en vue de l'élargissement de cette voie.

La propriété de la S.C.I. "CARLYBAN" étant intéressée par l'élargissement de la rue Lacédémone, le Gérant M. Francis CASTELLA a consenti la cession à la Ville d'une parcelle de terrain de 250 m2, située en bordure de cette voie.

M. René RIEUBON et M. Roger RIEUBON, propriétaires indivis d'un terrain situé 66, rue St-François d'Assise, angle rue Gagliardo, se sont engagés à céder une parcelle de 41 m2 nécessaire à l'élargissement de la rue Gagliardo.

Les Gérants associés de la S.C.I. "CANTOGAL" Messieurs Jean EISENBERGER, Dante BARBIERI et Jean LESCAUDRON, dont la propriété, située Ch. de l'Eperon et Imp. Montsec, est intéressée par l'élargissement de ces voies, ont consenti la cession à la Ville de trois parcelles de terrain, d'une superficie respective de 2.815 m2, 490 m2 et 98 m2.

Monsieur Louis SEGHIERI a accepté de céder une parcelle de terrain de 15 m2 au droit de sa propriété, située 22, rue Commandant Rolland, en vue de l'élargissement de cette voie.

La propriété de la S.C.I. "LE LOUVAIN", située 27, Bd de Louvain et Impasse Figueroa, étant intéressée par l'élargissement de ces voies, le Gérant Monsieur Georges RICHIER a accepté l'aliénation au profit de la Ville de deux parcelles de terrain, d'une superficie respective de 164 m2 et 324 m2.

Mme Danièle HARINS Epouse VESIN a consenti la cession d'une parcelle de terrain de 25 m2 située 103, Trse de Callelongue, en vue de l'élargissement de cette voie.

La S.C.I. "COLLINE ST-JOSEPH" s'est engagée à céder deux parcelles de terrain situées en bordure du Ch. de la Colline de St-Joseph, d'une superficie respective de 257 m2 et 59 m2, nécessaires à l'élargissement de cette voie.

La propriété de Mme MOLINARI Epse FOSSATI, située Allée de la Pergolette, étant intéressée partiellement par la création d'un tronçon de la voie de liaison ancien Ch. de Mazargues - Voie U 59, Mme FOSSATI a consenti l'aliénation au profit de la Ville d'une parcelle de terrain de 1.710 m2 nécessaire à la réalisation de cette Opération d'Urbanisme.

./...

11.6 Deliberation du conseil municipal de la Ville de Marseille 26 Juillet 1947, ref. n°177 R.

Biens Communaux
DOMAINE
1069

MAIRIE
DE MARSEILLE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT
des
BOUCHES-DU-RHONE

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL MUNICIPAL

Dossier N° *Séance du* 26-7-47

G.G

PRÉSIDENCE DE MONSIEUR _____, MAIRE

I77 R

L'Assemblée formée, Monsieur le Maire, a ouvert la séance à laquelle ont été présents _____ membres.

URBANISME.- Cession gratuite d'une parcelle de terrain de I8.000 m2 sitié dans le lotissement " Chateau Vento" et nécessaire à la création d'une voie d'évitement.

Monsieur le Député-Maire, sur la proposition de M. L'Adjoint délégué à l'Urbanisme, transmet au Conseil Municipal le rapport suivant:

Le I9 Septembre I942 était approuvé le projet de création du lotissement Chateau Vento sis aux quatre chemins du Merlan, présenté par la Société Civile Immobilière VENTO.

Ce lotissement divisé en 3 zones comportait 300 parcelles environ. Comme d'usage en la matière le lotisseur devait avant toute vente de terrain, procéder à la création des voies de desserte du lotissement, à l'alimentation en eau et à l'éclairage des voies.

En raison des évènements et de l'impossibilité absolue de se procurer des tuyaux de fonte pour lestravaux d'adduction d'eau et du matériel électrique l'administration admit que le lotisseur pourrait être autorisé à procéder à des ventes de terrain dès l'exécution des travaux de viabilité et moyennant la seule retenue de garantie prévue à l'arreté préfectoral d'autorisation.

Les travaux de viabilité de la première zone ayant été réalisés et reconnus à la date du 27 Octobre I943, des parcelles furent vendues, des constructions édifiées, mais les canalisations d'eau n'étaient pas posées.

Vers la fin de l'année I945 et en raison de la hausse des prix, la retenue de garantie ne paraissant plus suffisante pour couvrir les travaux restant à exécuter l'administration suspendit la délivrance des certificats de vente, afin que le terrain put toujours constituer le gage nécessaire à l'exécution des travaux.

Les difficultés commencèrent alors. La Société des Eaux présentait en effet, au lotisseur le 6 Septembre I946 un devis s'élevant à 3.5I2.000 Frs, alors que l'estimation faite en I945 au moment de la création du lotissement n'était que de 350.000 Frs.

Devant cette augmentation considérable, la Société Civile Immobilière de Vento prétendait n'avoir les moyens financiers nécessaires à l'exécution des travaux, d'autant que l'économie générale du projet avait été bouleversée par deux évènements imprévisibles par elle, à savoir:

../...

- d'abord l'occupation par les troupes allemandes d'une zone de I2.000 m2 environ sur laquelle fut installée la batterie de si funeste mémoire et qui rendit irrécupérable ce terrain.
- l'obligation enfin, par la Ville, de réserver une zone de I8.000 m2 en vue du passage d'une voie d'évitement prévue au plan d'extension de la Ville. Cette dernière sujetion ayant été seulement notifiée le I0 Avril I946.

Il est certain que l'Administration eut pû intenter un procès au lotisseur pour l'obliger au respect de ses engagements. En cas d'insolvabilité de sa part, les terrains non vendus auraient constitué un gage. Cette solution n'a pas été retenue, car le lotisseur avait entretemps procédé à de nombreuses ventes de terrains, ventes irrégulières sans doute, mais auxquelles de nombreux travailleurs avaient consacré leurs économies, que l'Administration se devait de protéger.

Dans ces conditions il nous a semblé que nous devions rechercher un accord, accord basé sur l'acquisition des I8.000 m2 de terrain qui sont nécessaires à la création de la voie d'évitement.

Cependant et plutôt que de verser l'indemnité correspondante à un lotisseur qui n'avait plus la confiance des petits propriétaires, à qui il avait vendu les parcelles, nous avons estimé que la Ville pourrait prendre à sa charge les travaux restant à effectuer moyennant la cession des I8.000 m 2 de terrain, et après une estimation comparée de la valeur de ces terrains et du cout des travaux.

Monsieur le Directeur des Domaines, par un avis en date du I7 Mai I947, confirmé par la Direction Générale nous a fait connaître qu'un accord sur la base de 5.000.000 Frs(cinq millions)marquerait les possibilités d'un accord amiable.

D'autre part les travaux restant à exécuter ont été estimés à 4.600.000 Frs à savoir:

Adduction d'eau: 3.900.000 Frs (Lettre de la Société des Eaux en date du I8 Juin I947.

Eclairage des voies: 700.000Frs (estimation fournie par l'électricité de France au Service du Contrôle de l'Eclairage.

Nous avons donc repris contact avec le lotisseur et la Société Civile Immobilière Vento, représentée par,M. CARBRON, domicilié à MARSEILLE en l'étude de Maitre JAN, notaire 64 Rue Grignan a accepté de céder gratuitement les, I8.000 m2 de terrain à la Ville de Marseille à charge par elle d'exécuter les travaux d'adduction d'eau et d'éclairage des voies dans les zones I (lots I à I09) et II (lots 20I à 2I5) telles qu'elles résultent de la modification proposée par M. Le Préfet Administrateur de la Ville de Marseille dans sa lettre n° 524 du I0 Avril I946, approuvée le 9 Juillet I946.

L'accord réalisé nous paraît avantageux puisqu'il se solde pour la Ville par une économie de 400.000 Frs sur l'estimation des Domaines. Il mettra fin à une situation extrêmement pénible pour de modestes travailleurs, puisqu'il permettra et à la fois de régulariser les ventes officieuses réalisées, et d'autoriser les constructions sur ces parcelles.

Nous avons donc l'honneur de demander au Conseil Municipal de vouloir bien approuver le procès-verbal de cession ci-joint.

Le crédit nécessaire à l'exécution des travaux que la Ville a pris en charge fera l'objet d'une inscription au Budget Supplémentaire à l'Exercice I947.

VU et présenté pour son enrôlement
à une séance du Conseil Municipal
L'Adjoint délégué
signé: ESTIENNE

LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES

;signé: TREDE

II.7 DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL VILLE DE MARSEILLE N°53.498-U DU 21 NOVEMBRE 1953

Classer écoles rue Augustin Aubert (groupe Michelet) Affaire Mme Vve Safon

VILLE DE MARSEILLE — RÉPUBLIQUE FRANÇAISE — DÉPARTEMENT des BOUCHES-DU-RHONE

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

G.G

Dossier N° 53/498/U — Séance du 21 NOVEMBRE 1953

PRÉSIDENCE DE MONSIEUR GASTON DEFFERRE, MAIRE

L'Assemblée formée, Monsieur le Maire, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 56 membres. Excusés et régulièrement représentés: Mme AGOSTINELLI. MM. BERGASSE.BLACHETTE.GARCIA. MILANI.MOLINO.SENATORE.

URBANISME.- Quartier Ste Marguerite- IX° arrondissement rue Augustin Aubert. Acquisition d'une parcelle de terrain pour la construction d'un groupe scolaire.

Monsieur le Maire, sur la proposition de M. L'Adjoint délégué à l'Urbanisme, transmet au Conseil Municipal le rapport suivant:

La réalisation du programme d'H.L.M. dans le quartier du Bd Michelet et la construction de logements sur le lotissement Turcat-Méry par la Ste Immobilière de l'Huveaune ont conduit la Ville de Marseille à prévoir la création d'un groupe destiné à recevoir l'afflux de population qui doit résulter de l'occupation de ces logements.

L'Administration Municipale en accord avec l'Inspection Académique envisagea d'abord de construire le groupe sur une parcelle de terrain à détacher de la Magalonne, immeuble voisin de la propriété " le Trioulet", où l'Office Départemental des H.L.M. doit construire 257 logements.

Mais la propriétaire se refusant à un accord amiable, l'Administration aurait été contrainte, pour procéder à l'acquisition, d'engager une procédure d'expropriation dont la lenteur était incompatible avec l'urgence du problème scolaire et dont le résultat est en général désastreux pour l'Administration.

Dans ces conditions, l'Administration Municipale a été contrainte de rechercher un autre terrain et son choix s'est fixé en définitive sur deux parcelles contigues situées rue Augustin Aubert.

M. L'Inspecteur d'Académie a donné son agrément à l'utilisation de cet emplacement pour la construction d'un groupe primaire de garçons et de filles, le terrain pour les écoles maternelles étant par ailleurs réservé dans les lotissements du " Trioulet" et de la Sté Immobilière de l'Huveaune, traverse du Moulin Barral, cette dernière ayant fait l'objet de la délibération n° 951 U du 17 Novembre 1952.

Les pourparlers furent donc engagés avec les propriétaires mais ils n'ont abouti jusqu'ici qu'à la signature d'un seul compromis de vente concernant, il est vrai, la parcelle la plus importante.

Mme Vve LAFONT a en effet consenti de céder une parcelle de terrain en façade sur la rue Augustin Aubert d'une superficie de 9.405 moyennant le prix d'une somme de 9.000.000 de Frs soit 957 Frs le M2.

Monsieur le Directeur des Domaines, consulté sur la valeur vénale de cette parcelle, a admis que l'acquisition pouvait être réalisée au prix demandé qui correspond sensiblement à l'évaluation domaniale, sans majoration des indemnités habituelles d'éviction et de remploi.

Il est à noter que la propriété est occupée suivant location verbale par un agriculteur exploitant, L'Administration municipale a tenté d'aboutir à un accord amiable avec le fermier mais les prétentions exagérées manifestées par ce dernier ont rendu tout traité d'adhésion impossible. Il y aura donc lieu de traiter l'éviction du fermier séparément soit en faisant fixer l'indemnité qui lui est due par la Commission Arbitrale d'Evaluation, soit en invoquant les dispositions de l'article 32 de l'Ordonnance du I7 Octobre I945 qui prévoit l'exercice du droit de reprise au profit du propriétaire sur les parcelles dont la destination doit être changée si le bien rural est inclus en tout ou partie dans le périmètre d'agglomération défini par un projet d'aménagement.

Les contacts pris avec le propriétaire de la parcelle contiguë n'ont pas permis à l'heure actuelle d'aboutir à l'établissement d'un compromis de vente mais les pourparlers seront poursuivis étant donné que M. L'Inspecteur d'Académie a donné un avis favorable pour l'acquisition de l'ensemble des deux parcelles et que le terrain a d'ailleurs été compris au plan d'aménagement dans la zone réservée aux services publics. En cas d'échec l'expropriation sera entreprise.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de prendre la délibération ci-après:

Le Conseil Municipal de Marseille,
VU la loi du 5 Avril I884,
Sous réserve de l'Avis des Domaines,
Ouï le rapport ci-dessus,

D E L I B E R E :

ARTICLE I.- Est approuvée la cession consentie au profit de la Ville de Marseille, par Mme Vve Paul LAFONT, d'une parcelle de terrain teintée en jaune sur le plan ci-joint, sise rue Augustin Aubert n° 98 d'une superficie de 9.405 m2 pour le prix global et forfaitaire de 9.000.000 de frs.

ARTICLE 2.- Cette opération destinée à la construction d'un groupe scolaire sera déclarée d'utilité publique par M. Le Préfet des Bouches du Rhône.

ARTICLE 3.- La dépense sera imputée sur un emprunt qui fera l'objet d'une délibération spéciale.

REF. 29/9/53
VCDE. 7/I0/53
VM. I6/I0/53
ENR. I6/I0/53

VU et présenté pour son enrôlement
à une séance du Conseil Municipal
l'Adjoint délégué
signé: CHAZEAUX

53/498/U
l'URBANISME, deman
sus-exposées et de
dette

Annexe III

Methodologie SIG

III.1 Vers la constitution d'un objet complexe : le reseau

III.1.1 Principales mises à jour sur la table voirie

La donnée essentielle, au centre de notre travail est le réseau de voirie. Un de nos objectifs « techniques » était de permettre son implémentation dans un système d'information géographique[1115] et une utilisation optimisée pour une étude cartographique / statistique.

La première étape a été le choix de la donnée originelle qui s'est rapidement porté sur la couche ROUTE de la BD TOPO® de l'IGN. La Communauté Urbaine MPM et avant elle la Ville de Marseille dispose d'un filaire des voies, celui-ci n'est cependant pas idéal pour une utilisation autre que la simple visualisation cartographique. Supposé seulement matérialiser les voies principales[1116], de nombreux tronçons sont manquants, les règles de vectorisation sont par ailleurs très aléatoires, rendant difficile toute utilisation métier[1117]. Le filaire des voies de l'IGN, de par sa qualité de réalisation et la régularité des tracés ne souffre pas de ces défauts structurels. La structure de la couche Route de la BD TOPO® s'inspire des principes de la théorie des graphes, ce qui facilite son utilisation *via* des logiciels ou des applications directement dédiées à l'analyse réseau. Plusieurs modifications ont toutefois été nécessaires pour en améliorer le fonctionnement. Dans un premier temps, les tronçons ont été classés par mode de déplacement (modes doux et véhicules), certains itinéraires sont en effet ouverts seulement aux voitures ou seulement aux piétons/vélos[1118]. Cette définition est essentielle si l'on prévoit par la suite de distinguer des chiffres portant sur l'utilisation piétonne ou véhicule. Par chance, la couche originelle fait figurer le type de voie (sentier, autoroute, route à 1 chaussée…) avec déjà une forme de pré-classement[1119]. Les sentiers, escaliers, pistes cyclables ont ainsi été définis comme non empruntables par les véhicules, certains chemins non carrossables ont été rangés dans cette catégorie. Inversement, les bretelles, autoroutes… ont naturellement été considérés comme fermés aux modes actifs. Nous avons complété ce référencement avec les voies dépourvues de trottoirs[1120]. Certaines routes à 1 ou 2 chaussées ne disposent en effet pas de trottoirs et sont donc considérées comme fermées aux usages autres que véhicule.

Après cette distinction, nous avons déconstruit la structure de la table afin de la simplifier : un graphe est constitué de deux objets élémentaires : des sommets et des segments. Notre objectif

[1115] En l'occurrence ArcGis Desktop version 10.2 et son module affecté à l'analyse des réseaux : Network Analyst

[1116] Il y a d'ailleurs une part « politique » dans le choix des tronçons numérisés, bien que recevant du trafic, certains ne sont pas rentrés dans la base car ils ne correspondent pas aux critères émis par la Communauté Urbaine pour définir une voie

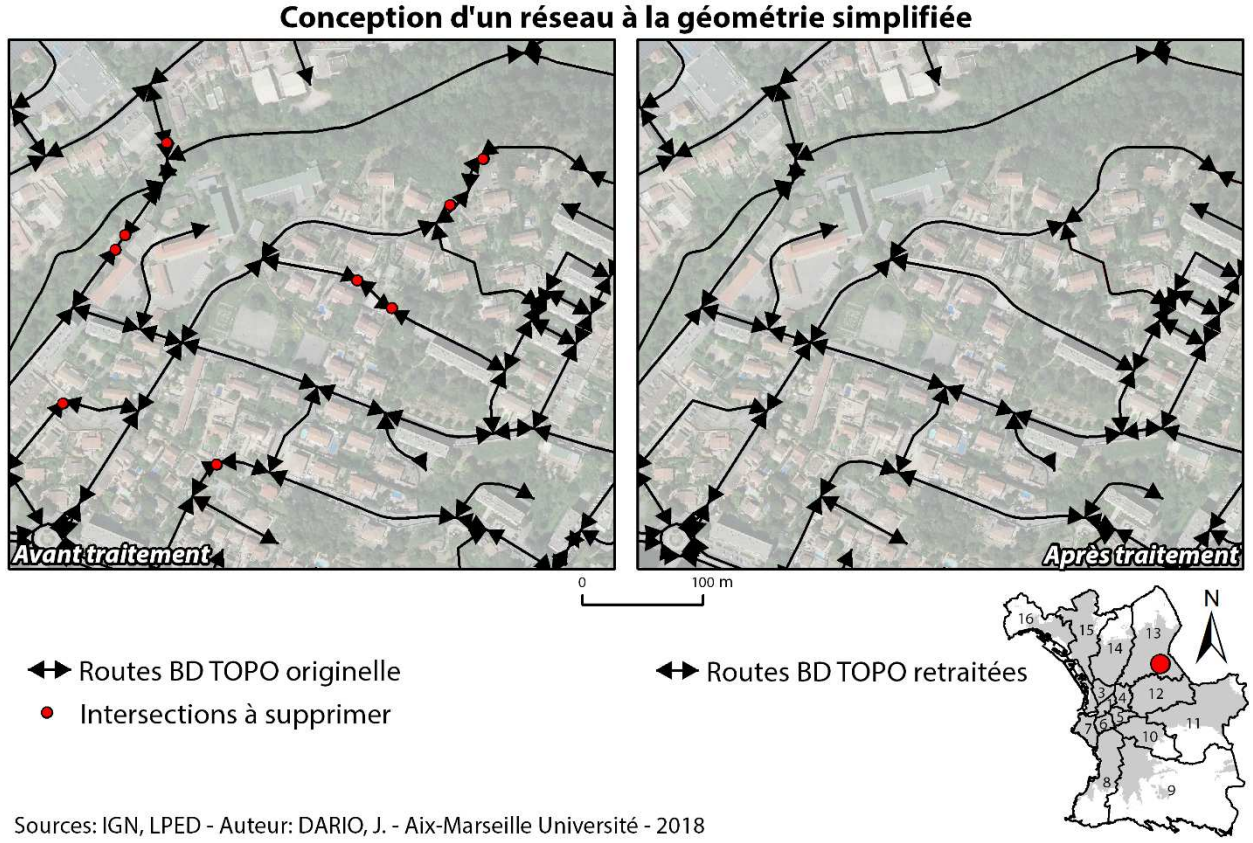
[1117] Le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille a par exemple réalisé une base « corrrigée » du filaire afin de disposer de tracés plus fiables

[1118] Ajout d'un champ RTE_MD et RTE_VEH avec différenciation binaire (O et N selon que le tronçon pouvait on non être emprunté par le mode en question)

[1119] Les « sentiers » par exemple ne sont pas carrossables, la situation est plus variable pour les « chemins » et autres « routes empierrées » pour lesquelles il a fallu trancher au cas par cas

[1120] Croisement avec la table TROTTOIRS de la BD1000 de l'IGN

était que chaque sommet corresponde à une intersection (entre au minimum deux segments), ce qui n'était pas nécessairement le cas de la table ROUTE de l'IGN où les segments étaient parfois partitionnés en plusieurs entités.



Plusieurs cas de figure empêchaient toutefois cette simplification :

- Le fait qu'une ligne ne soit pas empruntable sur toute sa longueur par les deux modes (véhicule / mode doux), dans ce cas, un seul et même segment (c'est-à-dire non croisé par un autre avec lequel il formerait une intersection) a été conservé dans sa forme multipartite.
- La superposition de lignes sur différents niveaux (cas des ponts, tunnels), dans ce cas bien sûr la continuité des voies de divers niveaux a été conservée.
- Le changement de sens de circulation. Certains tronçons sont par exemple en double sens puis passent en sens unique. Afin de ne pas « écraser » cette information essentielle pour l'exploitation du réseau pour le mode véhicule, l'architecture de la voie a été conservée. Lorsque le cas se présentait.

Dans toutes les autres situations, les lignes ont été fusionnées. L'objectif était de simplifier la matrice des voies afin de faciliter l'utilisation statistique de la donnée[1121] afin notamment de ne pas fausser

[1121] Nous sommes passé sur le périmètre de Marseille d'une base d'environ 44 000 segments à 39 000.

certains calculs tels que ceux sur la centralité intermédiaire ou alourdir démesurément le système dans le cadre d'un calcul de la matrice Origine-Destination.

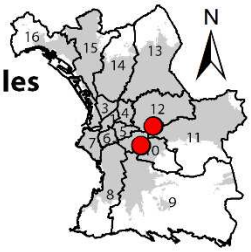
Conception d'un réseau prenant en compte divers modes

Voies et accesibilité modes doux

- Non traversable
- Traversable

Voies et accessibilité véhicules

- Non traversable
- Traversable



Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Prise en compte des niveaux de superposition de la voirie

Position par rapport au sol

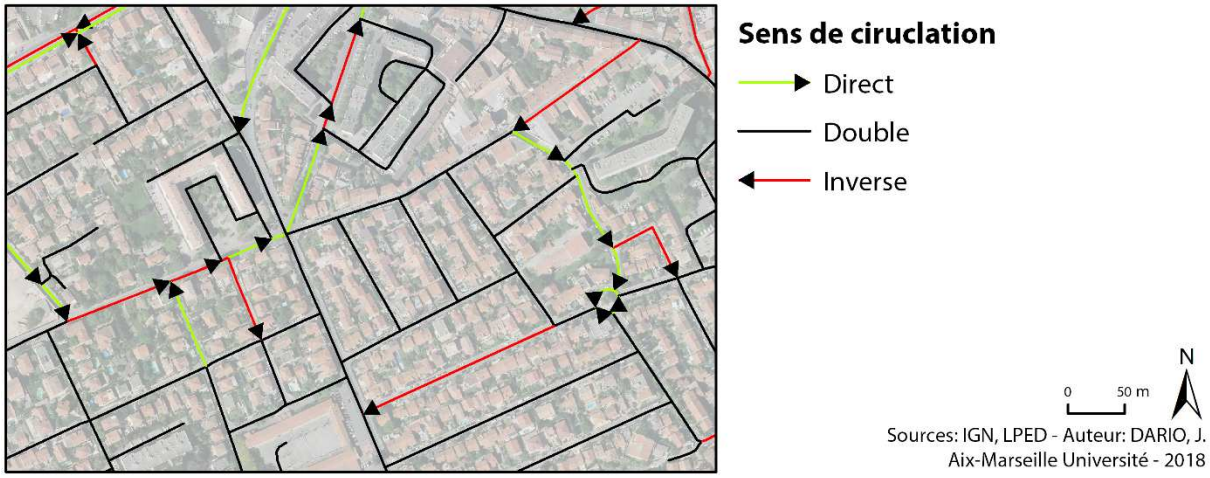
- -2
- -1
- 0
- 1
- 2

N

0 100 m

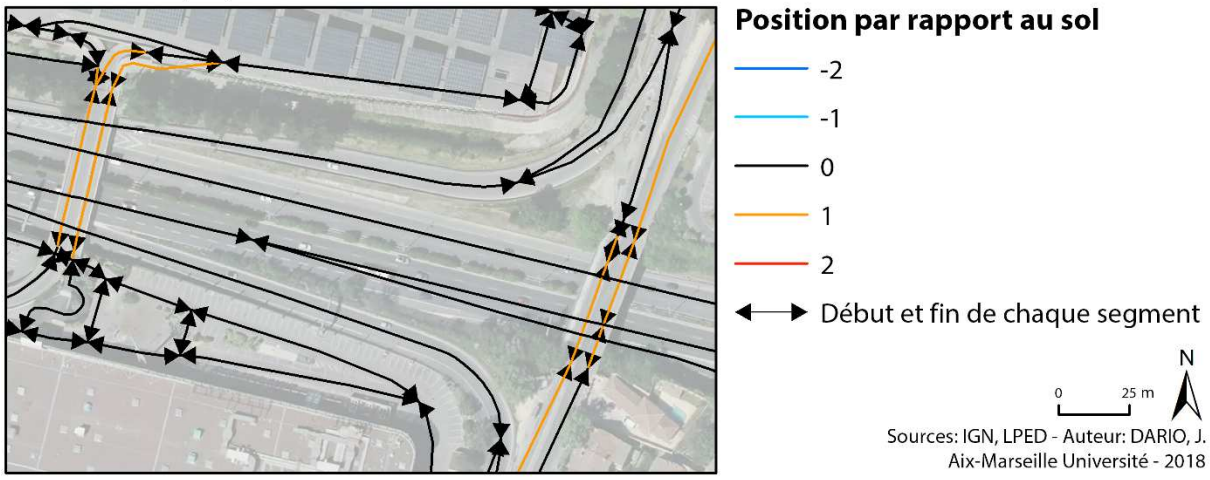
Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J.
Aix-Marseille Université - 2018

Prise en compte des sens de circulation



Il a ensuite été nécessaire de gérer la superposition des éléments partageant une même intersection afin que seuls les segments de même position (au-dessus ou en-dessous du sol) soient connectés. Quel que soit son sens de vectorisation, une ligne a un point de début et un point de fin[1122]. Des chiffres correspondant à leur positionnement par rapport au sol ont été définis[1123], seules les valeurs identiques permettent une connexion. Le but est d'éviter qu'une voie partageant une même intersection avec par exemple un tunnel lui soit connectée. Les cas de superposition/intersection sont *a priori* rares mais se présentent parfois dans des zones avec forte présence de voies rapides sur plusieurs niveaux.

Niveaux de superposition de la voirie et intersections



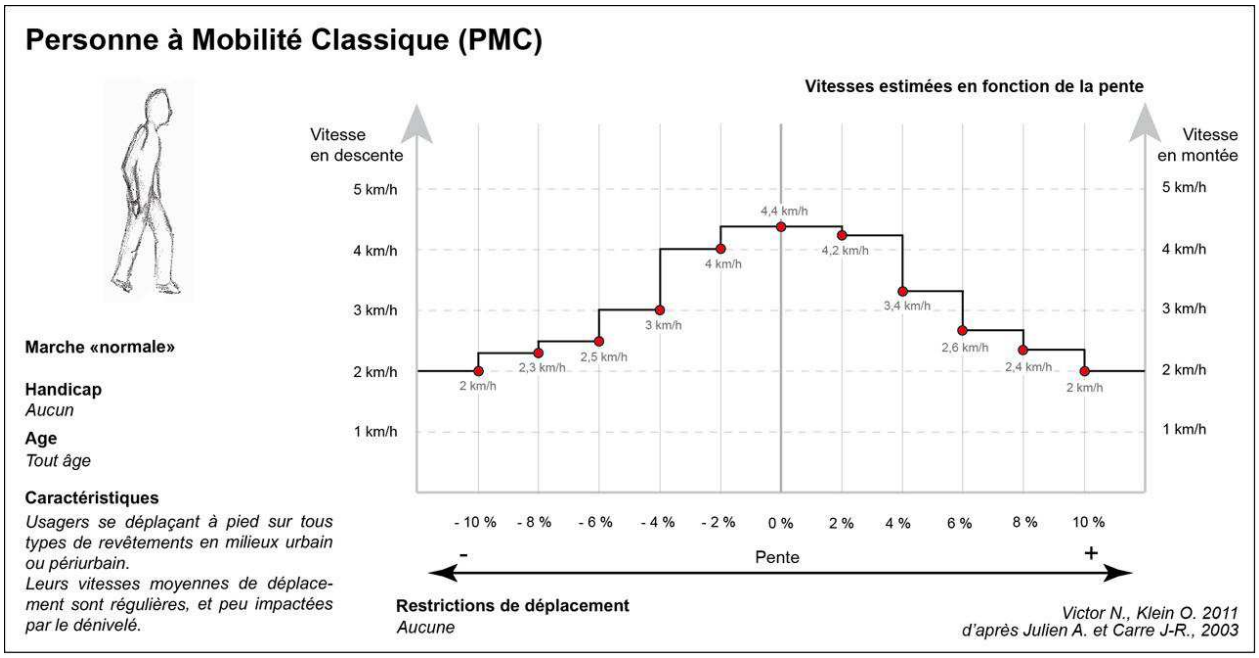
[1122] Sous ArcGis, le point de début est matérialisé sous la forme d'un carré vert, le point de fin par un carré rouge, il y a donc dans notre table pour certaines informations, ici la position par rapport au sol, un sens From-To (FT) et To-From (TF)

[1123] -1 par exemple pour un tunnel, 0 pour une voie au niveau du sol, 1 pour un premier niveau au-dessus etc.

L'information sur les sens uniques a ensuite été optimisée, celle-ci figurait déjà dans la base de l'IGN[1124] et a été reportée sous une autre forme[1125] dans une colonne tierce nommée ONEWAY[1126]. Il nous a semblé important de conserver l'information dans le cadre d'une analyse des modes véhicules.

Concernant les modes actifs, les sens uniques n'ont aucune importance (mis à part pour les vélos), un piéton peut naturellement emprunter une voie en sens unique pour les voitures, pour peu bien sûr qu'elle dispose de trottoirs. Il a donc été nécessaire d'exploiter un MNT[1127] de l'IGN, notamment sa version la plus fine alors disponible : la RGE Alti (5m de pas). Chaque tronçon a reçu une altitude à ses deux extrémités. La variation d'altitude rapportée à la longueur fournit une pente moyenne. Selon le sens de vectorisation, le tronçon est ensuite défini comme une montée ou une descente[1128].

Considérant que la métrique des voies n'est pas un critère satisfaisant pour mesurer de façon réaliste les déplacements sur un tronçon, des vitesses ont été attribuées en fonction du mode utilisé et de divers facteurs que nous allons préciser. Pour les piétons, le principal critère pénalisant est la pente. L'attribution d'une vitesse moyenne et les valeurs retenues sont tirées de travaux réalisés spécifiquement sur les modes piétons en ville (VICTOR & KLEIN, 2011, VICTOR, 2016.)



Source : VICTOR N., KLEIN O., 2011, « Modélisation et visualisation de l'accessibilité piétonne à Luxembourg-Ville », SIG 2011 conférence francophone ESRI, ESRI, Versailles.

[1124] Lorsque le sens est double : mention « double », lorsque le sens est unique, dans le sens de la vectorisation de la ligne : mention « direct », lorsque le sens est inverse à celui de la vectorisation de la ligne : mention « inverse »
[1125] « Direct » dans la table IGN se transforme en FT (From-To) et « inverse » (To-From)
[1126] Le module Network Analyst d'ArcGis reconnaît automatiquement ce champ
[1127] Modèle Numérique de Terrain
[1128] Création d'une colonne FT_pente et TF_pente avec deux valeurs possibles : MONTEE et DESCENTE

Nous n'avons considéré qu'un seul profil de marcheur : celui ne souffrant pas d'handicap, une suite possible serait la prise en compte de cette diversité, que l'on retrouve dans certaines études récentes (*Ibid*.). En substance, plus la pente s'accentue, plus la vitesse décroît. Si le trajet se réalise dans le sens de la descente, le marcheur reste à une vitesse constante de 4,4 km/h.

- Pour les vélos, le gradient choisi est plus simple et s'inspire des travaux du CERTU (CERTU, 2003). La vitesse moyenne sur les tronçons est de 12 km/h. Pour tous les tronçons dont la pente excède 5%, la vitesse passe à 4 km/h, si en revanche, le sens est la descente (avec une pente excédant toujours 5%), la vitesse moyenne passe à 20 km/h.
- Pour les voitures, la pente ne joue naturellement aucun rôle, il était en revanche nécessaire de distinguer des vitesses moyennes en fonction des caractéristiques de la voie. Le CERTU (2003, 2008) définit des vitesses moyennes selon le type de tronçon et la classification de l'IGN (autoroute, voie à 1 ou 2 chaussées, bretelles…) Les voies « normales » ont une valeur de 25 km/h de moyenne. Les bretelles 50 km/h, les autoroutes 90 km/h (les voies non carrossables ont naturellement une valeur de 0, de la même façon que les sens interdits). Toutefois, cette classification simple nous a semblé éloignée de la réalité. Ayant pu disposer des données de comptage de la communauté urbaine sur les principales voies urbaines[1129], les chiffres ont donc par la suite été affinés. Sur certaines avenues particulièrement rectilignes (bien que n'étant pas des bretelles ou des autoroutes) la vitesse moyenne vitesse parfois la valeur arbitraire de 25 km/h. Nombre de routes à 1 ou 2 chaussées ont donc une vitesse moyenne de 40, 50 km/h… Notre but était de nous rapprocher au maximum de l'usage « réel » des voies. Une autoroute par exemple n'est pas une voie comme les autres, en ce sens, une différenciation sur un simple critère métrique s'avère complètement erronée.

Le résultat final de ce traitement est la production de champs de coût-vitesse remplaçant dans le traitement celui de la longueur des voies. La longueur de la voie est divisée par la vitesse en mètres / seconde. Selon la vitesse de base retenue, deux tronçons de même longueur peuvent donc se traverser à une vitesse différente. 100 mètres d'autoroutes sont par exemple traversés en moyenne 3 à 4 fois plus vite qu'une route « normale ». Une route à forte déclivité peut se parcourir en deux fois plus de temps à pied que dans le sens de la descente ou qu'un autre tronçon sur terrain plat.

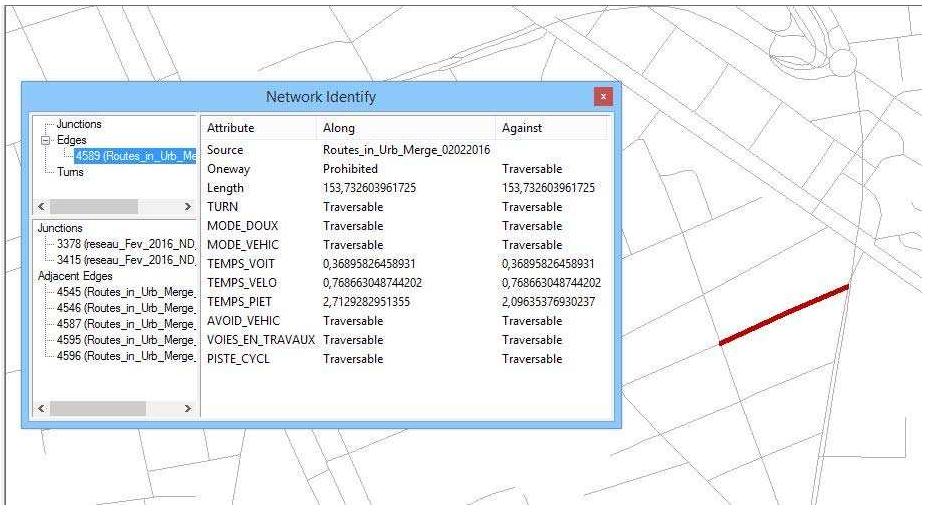
Référencement du réseau dans une application dédiée

La donnée de l'IGN dans son format natif, permet *a priori* une utilisation sous une application SIG dédiée aux réseaux. Sa structure est proche de la donnée de référence en la matière : la base TIGER® mise au point par l'United States Census Bureau™. L'ensemble des champs ajoutés, amendés, rend comme nous allons le voir, la donnée plus optimale.

[1129] La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole réalise annuellement des comptages récurrents sur 90 voies importantes, complétés sur d'autres voies

Le développement des SIG depuis maintenant deux décennies couplée aux évolutions de l'informatique grand public offre des possibilités inédites en matière de recherche scientifique. Ces dernières années, des modules spécifiquement adaptés à l'analyse des réseaux sont apparus dans la plupart des SIG payants ou Open Source. ArcGis Desktop (payant), Mapinfo (payant) ou encore Quantum Gis (ouvert) et son module GRASS GIS (ouvert) intègrent des fonctions très complètes sans évoquer la multitude de solutions spécifiquement développées pour l'analyse et la gestion des réseaux. Ces modules apparaissent dans la version native des SIG (c'est le cas pour ArcGis, Mapinfo et Quantum Gis) et de plus en désormais plus *via* des boîtes à outils développées par des utilisateurs (particuliers ou institutions). Soulignons sur ce point le dynamisme de la communauté QGIS qui offre régulièrement des *toolboxes* complètes, certaines adaptées spécialement à l'analyse réseau[1130].

Notre choix s'est porté sur l'extension Network Analysis de la suite ArcGis Desktop 10.2, celle-ci offrant de nombreuses fonctionnalités en natif. La suite permet de paramétrer un graphe (*network dataset*[1131]), distinct d'une table SIG classique où les analyses spécifiques au réseau sont impossibles (calcul des plus courts chemins, aires de desserte : isochrones, matrice origine-destination…). La principale différence sont les règles de connectivité présentes dans la table réseau. Pour simplifier, chaque tronçon doit « connaître » les segments auxquels il est connecté, c'est le principe élémentaire d'un graphe[1132] comme l'illustre cette capture d'écran de notre base de travail.



Le réseau a été paramétré selon plusieurs principes : lors de la création de la couche de base, la règle de connectivité a été définie sur le paramètre « intersections[1133] ». L'élévation a aussi été rentrée avec

[1130] Evoquons à ce titre l'extension Network Analysis qui permet de concevoir un graphe et opérer quelques opérations sur le réseau, l'extension SDNA, plus complète ou encore celle développée récemment par l'équipe Morphocity et dont les fonctions sont très poussées : Morpheo, Grass Gis offre un grand nombre de commandes très utiles

[1131] http://desktop.arcgis.com/fr/arcmap/latest/extensions/network-analyst/what-is-a-network-dataset.htm
http://desktop.arcgis.com/fr/arcmap/latest/extensions/network-analyst/creating-a-network-dataset.htm

[1132] Une matrice d'adjacence référence par exemple les liens connectés à chaque segment

[1133] Une autre règle est le croisement des lignes et pas seulement de leur intersection, ce qui fonctionne sur un graphe planaire mais donne des aberrations sur une donnée avec plusieurs niveaux d'élévation

comme source les champs de position (+1, 0, -1…) rentrés précédemment[1134]. Une dizaine d'attributs ont ensuite été ajoutés

Network Analyst reconnaît 4 types d'attributs : coût, restriction, hiérarchies et descripteurs. Notre réseau étant relativement simple dans son fonctionnement[1135], seuls les deux premiers types ont été utilisés. Les principales restrictions[1136] sont le mode piéton et le mode véhicule. Si nous lançons par exemple une analyse d'itinéraire selon le plus court chemin[1137] basé sur le critère d'utilisation d'un véhicule, les voies seulement accessibles aux modes actifs (sentiers, escaliers…) ne seront pas empruntables. Nous avons complété avec une restriction nommée EVITEMENT que nous activons lorsque nous ciblons le profil de l'analyse véhicule. Certaines routes sont en effet carrossables mais de par leur profil (étroitesse, dégradation…) peu empruntées, ce paramètre de restriction a été rentré pour nous rapprocher au maximum de l'utilisation réelle du réseau. Les sens uniques figurent dans la couche réseau sous le nom de ONEWAY. Dernier attribut de restriction : les voies en travaux, certains itinéraires sont tracés dans la table mais encore en travaux (c'est le cas par exemple de la L2), ces voies sont naturellement impossibles à emprunter tant par les piétons que par les voitures.

Les attributs de coût sont au nombre de 3 : les coûts en temps véhicule, vélo et piéton. Ils sont basés sur les champs décrits précédemment (prise en compte de la pente pour les modes doux, des vitesses circulées pour les voitures). Lorsqu'un traitement est lancé par exemple pour mesurer l'accessibilité piétonne d'un lieu, l'attribut de coût piéton est activé. Ajoutons que cette opération de constitution d'une base avec l'ensemble des paramètres précédemment évoqués, sans compter les nombreuses corrections géométriques, est une opération longue qui a été menée tout au long de la thèse avec des phases successives de mise à jour.

III.1.2 Principales caractéristiques du réseau et limites de la donnée

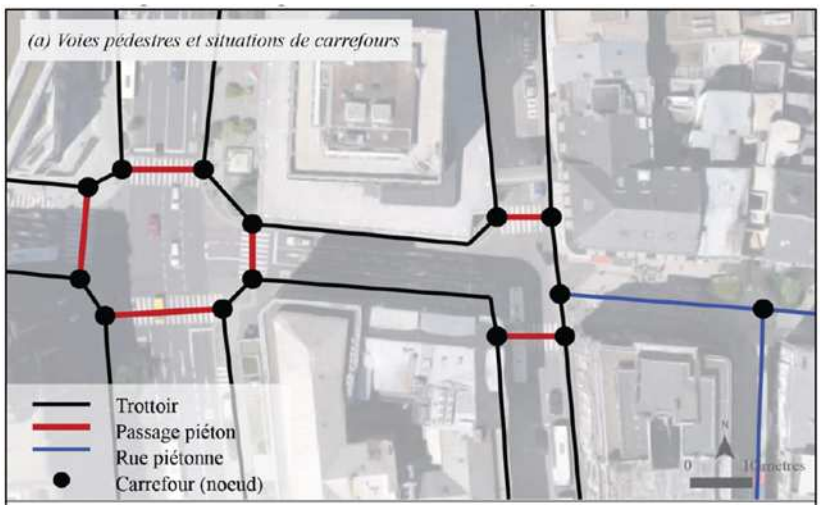
Avant d'aborder le référencement des informations sur la fermeture résidentielle, précisons pour conclure quelques caractéristiques essentielles du réseau constitué ainsi que certaines possibles améliorations :

- Le graphe est dit « non planaire[1138] » du fait des superpositions d'arêtes
- Le nombre très important de segments (près de 37 000) en fait un graphe « complexe »
- Il est « orienté[1139] » de par la prise en compte des sens uniques et d'un sens From-To et To-From. Les sens uniques sont utiles dans le cadre d'une analyse du mode véhicule. Celui d'un

[1134] Le but était d'éviter les changements de direction erronés, il est par exemple impossible de « sauter » d'un pont pour rejoindre l'itinéraire situé un niveau en dessous ou au-dessus.
[1135] Il ne s'agit pas comme dans certaines études outre-Atlantique de prendre en compte les hauteurs de passage à niveau, l'intensité du trafic, la largeur des voies, qui sont par ailleurs des données dont nous ne disposons pas
[1136] Nous utilisons une formule binaire pour définir une voie comme empruntable ou non : O/N ou 0/1
[1137] http://desktop.arcgis.com/fr/arcmap/10.3/manage-data/geometric-networks/tracing-on-geometric-networks-finding-the-shortest.htm
[1138] Un graphe dit « planaire » est un graphe où aucune arête ne se croise, voir sur le sujet : https://groupefmr.hypotheses.org/3149
[1139] Un graphe « non orienté » suppose sur chacune de ses arêtes une traversée dans les deux sens

sens To-From et From-To pour la prise en compte de la pente pour l'analyse des modes doux

- L'axe central de la voie, choisi par l'IGN comme option de tracé a été conservé. Soulignons que ce parti-pris correspond à une utilisation voiture mais pas à une utilisation piétonne. Un piéton emprunte les périphéries de la voie (trottoirs) et se trouve généralement pénalisé aux intersections (passages à niveau). D'autres travaux portant sur la modélisation de la marche en ville ont vectorisé entièrement le réseau pédestre (double voie lorsque trottoirs des deux côtés) ainsi que les passages piétons afin de rapprocher le modèle de la réalité vécue par les usagers (voir schéma ci-dessous). La ville de Marseille comptant près de 37 000 segments et notre objet d'étude n'étant pas exclusivement celui de la marche en ville, nous avons conservé le tracé originel de la couche IGN. Ce point constitue toutefois une des possibles améliorations de notre travail



VICTOR N., 2016. *Evaluation des déplacements piétons quotidiens, Application à la ville de Luxembourg*, Thèse de doctorat en Géographie sous la direction de JOLIVEAU T., Université Jean Monnet : Saint-Etienne, p. 135

Certaines études portant sur l'analyse structurelle des réseaux enjoignent à la création d'un « hypergraphe » (LAGESSE, 2015, PORTA et al., 2006) où les voies ne se couperaient pas à chaque intersection mais dont les tronçons seraient définis comme continues s'ils sont suffisamment alignés. Certains auteurs évoquent un angle maximum de 30° (PORTA et al., 2006), d'autres 90° (COURTAT et *al*., 2011). Ce choix est optimal dans l'utilisation de graphes plus simples (graphes non orientés, notamment) mais peu lorsque des paramètres tels que le sens de circulation, la pente… sont utilisés. Désirant conserver un maximum d'information attributaire, les tronçons n'ont pas été généralisés sous forme d'hypergraphe. Nous avons donc conservé autant que possible un tracé où chaque intersection constitue un sommet et délimite des arcs différents de part et d'autre.

III.1.3 De la base des résidences fermées à son utilisation réseau

III.1.3.1 La base des ensembles fermés

Un des enjeux techniques de ce travail était de passer d'une base sur les ensembles résidentiels fermés à une information reportée sur le réseau. La donnée des ensembles résidentiels fermés est certes complète mais au moment où nous prenons en main la base, il est impossible de déterminer autrement que par une visualisation simple, quelles sont les restrictions imposées sur le réseau. En somme, il s'agit de passer d'une information surfacique et ponctuelle[1140] à une information linéaire. La finalité est de déterminer précisément la géographie des voies fermées, et pour quels modes.

Nous allons maintenant détailler les principes généraux de notre classification des voies selon plusieurs niveaux de « perméabilité ». La première étape a été la mise à jour de la base des ensembles résidentiels fermés. La ville de Marseille a en effet co-financé une actualisation de la donnée sur les ensembles résidentiels fermés[1141] qui datait alors de 2010. Une équipe d'enquêteurs, chercheurs… dont nous avons fait partie a donc parcouru chacune des rues de la ville pour ajouter de nouveaux ensembles lorsqu'ils étaient apparus, actualiser l'information sur les accès lorsque cela a été nécessaire. Certains se sont en effet « durcis » depuis le premier passage (chicanes qui deviennent des portails etc.). Nouveauté par rapport à la précédente étude, le relevé des « obstacles » qui complète l'information sur les accès des résidences fermées. Soulignons que pour avoir un relevé vraiment exhaustif des installations limitant le passage sur les voies urbaines, il serait nécessaire de référencer les ensembles non résidentiels (zones industrielles, zones de service fermées etc.), ce qui constitue une suite possible de cette étude. Une fois le relevé de terrain effectué, l'information a été référencée sous SIG. La table des ensembles résidentiels fermés comporte de nombreuses informations sur le fonctionnement de la résidence mais pas d'attributs sur la perméabilité. Pour plus de précision, ceux-ci figurent dans la table des accès piétons et véhicules (une résidence peut comporter plusieurs accès de nature complètement différente). Précisons dans un premier temps l'architecture interne de cette donnée pour mieux appréhender ensuite leur classement :

Accès piétons et véhicules ont volontairement été distingués car les dispositifs souvent accolés sont pourtant distincts. Leur différenciation permet aussi d'observer la perméabilité des voies avec une certaine finesse : des dispositifs permettent par exemple le passage des piétons mais pas des voitures ou des deux roues, d'autres sont entièrement étanches.

Les « accès véhicules » se déclinent en 15 champs

- Champs **d'identification** (arrondissement, identifiant…)

[1140] La table des ensembles résidentiels fermés (ERF) est tracée sous forme de polygones, celle des accès sous forme ponctuelle

[1141] Référence étude Ville passante

- Champs **Modalités de fermeture** : fermé de jour et/ou de nuit, verrouillé ou non (particulièrement pour les accès manuels type grille, barrière non mécanisée). Le mode d'ouverture distingue une ouverture manuelle d'une ouverture télécommandée.
- Champs **dispositifs** : portails automatiques, grilles manuelles, chaînes ou barrières automatiques ou non, plots amovibles

Les accès piétons sont constitués de 17 champs

- Les 6 premiers champs concernent « **l'identification** » (arrondissement, identifiant…)
- Viennent ensuite les informations sur les « **modalités** » d'ouverture/fermeture. Celles-ci se distinguent en trois champs : « FERME_NUIT », « FERME_JOUR » et « LIBRE »

Un accès est caractérisé comme « libre » s'il permet un passage aux piétons et deux roues de jour comme de nuit (il s'agit généralement de chicanes ou d'espaces libres). On distingue 5 dispositifs principaux : chicane, les plots, le portillon avec ou sans digicode et l'absence d'équipement[1142].

- Un dernier champ complète l'information sur les accès piétons : « **Verrouillage** » : la mention « verrouillé » est directement tirée de l'observation de terrain. Il peut arriver que les portillons soient en apparence fermés mais dans les faits pas verrouillés.

Il faut considérer cette table de données sur les accès avec quelque précaution, du fait même de sa précision. Si elle s'avère assez fiable puisqu'issue d'une observation directe vérifiée, elle est un instantané de la fermeture au moment de l'enquête, susceptible donc d'évoluer.

A partir de cette information complète sur les accès, il a ensuite été nécessaire de les classer par niveau de perméabilité afin de reporter ensuite l'information sur les tronçons de voirie. Nous avons distingué deux gradients, un pour les modes doux (accès piéton), un autre pour les véhicules (accès véhicules).

Les obstacles situés hors des résidences sont un autre aspect pris en compte dans l'étude de la perméabilité du réseau de voirie. Ce sont des aménagements souvent informels visant à limiter les passages véhicule, deux-roues ou piétons. Les principales formes observées sont le ou les rocher(s), blocs de béton posés en travers de la route, murs et murets, grilles, chicanes, barrières ou même portails. A la différence des « accès », les obstacles ne dépendent pas physiquement du périmètre d'une résidence. Nous avons exclu de ce relevé les accès d'ensembles non résidentiels tels que les bâtiments publics, les grandes zones d'activité…

I.8.4.1 Report de l'information sur les tronçons de voirie

Pour rendre possibles les traitements qui suivent, il a été nécessaire de reporter l'information sur des accès sur les voies. 2 champs simples ont ainsi été créés dans un premier temps dans la table voirie :

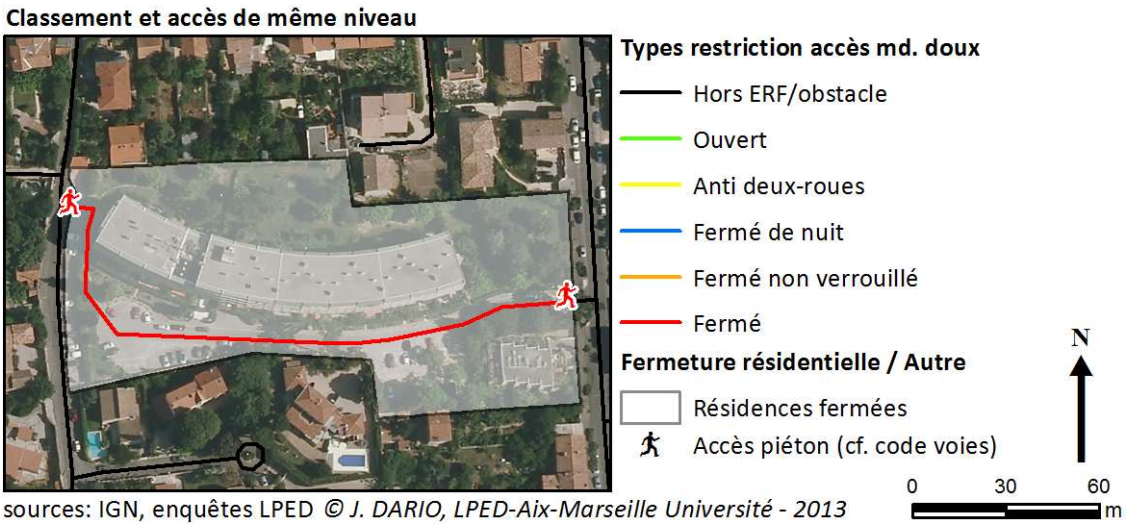
[1142] Des contrôles de cohérence ont été réalisés. Une chicane ou des plots, à moins qu'ils ne soient doublés d'un portillon ne peuvent être accompagné d'une mention « fermé de jour » ou « fermé de nuit », tout comme un portillon bloqué en position ouverte sera caractérisé comme ouvert de jour comme de nuit et par conséquent « libre ».

LIMIT_RESID et LIMIT_OBS : à partir du moment où la voie fait partie du périmètre d'une résidence, elle est référencée dans le champ LIMIT_RESID, même opération pour les voies qui intersectent avec des obstacles (champ LIMIT_OBS).

Nous avons conservé le même principe de classification que pour les accès (gradient à 5 niveaux pour les modes actifs et 4 pour le mode véhicule). Pour le gradient véhicule, seuls l'indice des accès véhicules est pris en compte (une voiture ne peut passer par un accès piéton). Pour le gradient mode actifs, le croisement avec les accès véhicule a été nécessaire. Par exemple, le portillon peut être fermé mais l'accès véhicule laissé ouvert (suite à une casse ou autre). Dans ce cas, les piétons, vélos utiliserons l'accès véhicule comme un accès normal. Ce type de situation est toutefois assez rare, généralement lorsque l'accès piéton est fermé, c'est aussi le cas de l'accès véhicule. La classification de chaque voie a par la suite fait l'objet d'une méthodologie précise et expérimentale. Soulignons que les fonds reproduits ainsi que l'explication figurent aussi dans l'étude restituée à la Ville de Marseille en 2014[1143].

I.8.4.2 Méthodologie de classement des voies par niveau de perméabilité

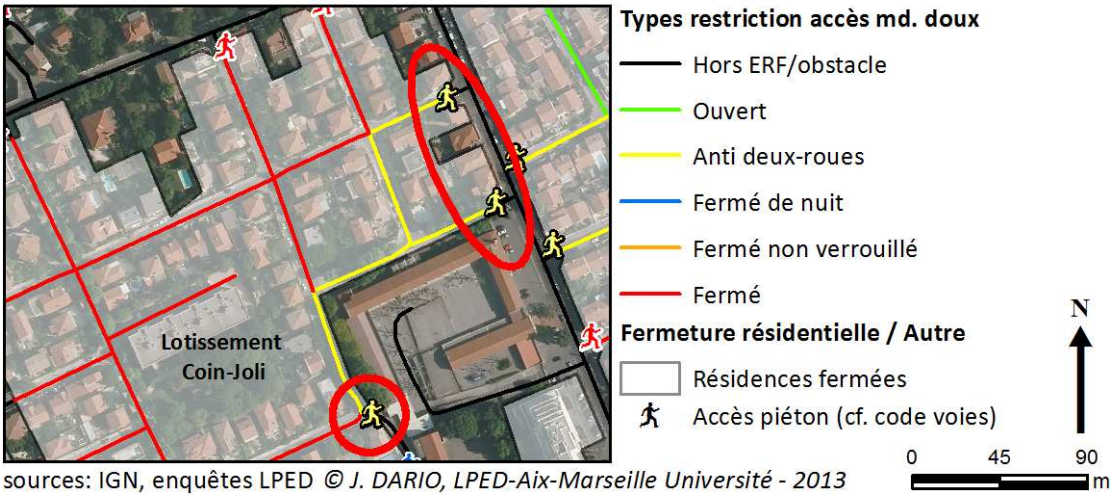
Lorsque tous les accès de la résidence sont du même niveau, l'ensemble de la voirie interne prend le niveau de perméabilité du ou des accès fermés, c'est le cas le plus simple mais aussi le plus fréquent.



La situation est plus complexe en revanche lorsque la résidence comporte un réseau important avec différents types d'accès. Si au moins deux accès sont d'un niveau différent des autres, ils doivent constituer un « chemin », c'est-à-dire ne pas déboucher sur le même axe d'origine. Dans le cas ci-dessous, les accès laissant passer les piétons (en jaune) permettent une traversée de la résidence.

[1143] DORIER E., DARIO J., ROUQUIER D., 2014, *Bilan scientifique de l'étude « Ensembles sécurisés et ville passante »*, Marseille, Aix-Marseille Université, 91 p.

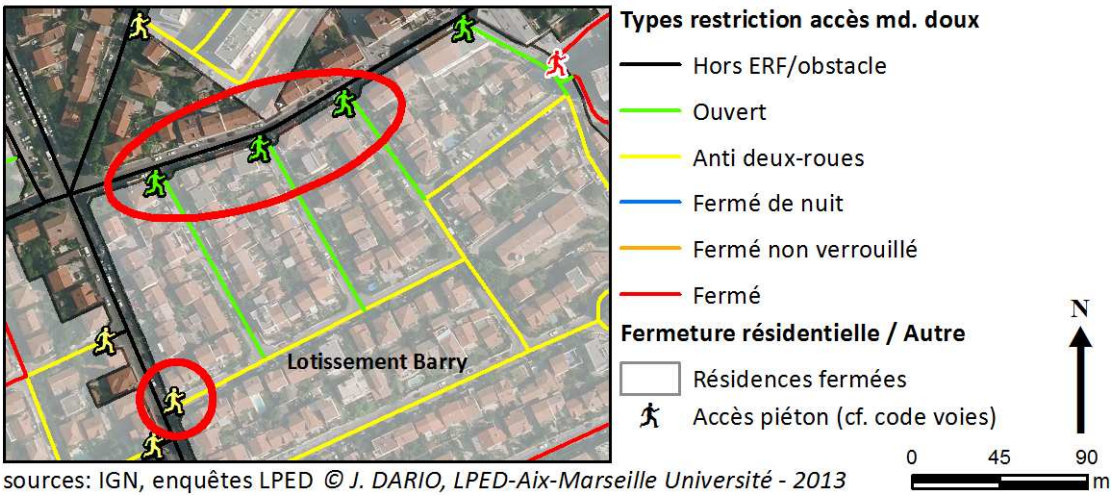
Lecture d'un "chemin" entre accès de même niveau



sources: IGN, enquêtes LPED *© J. DARIO, LPED-Aix-Marseille Université - 2013*

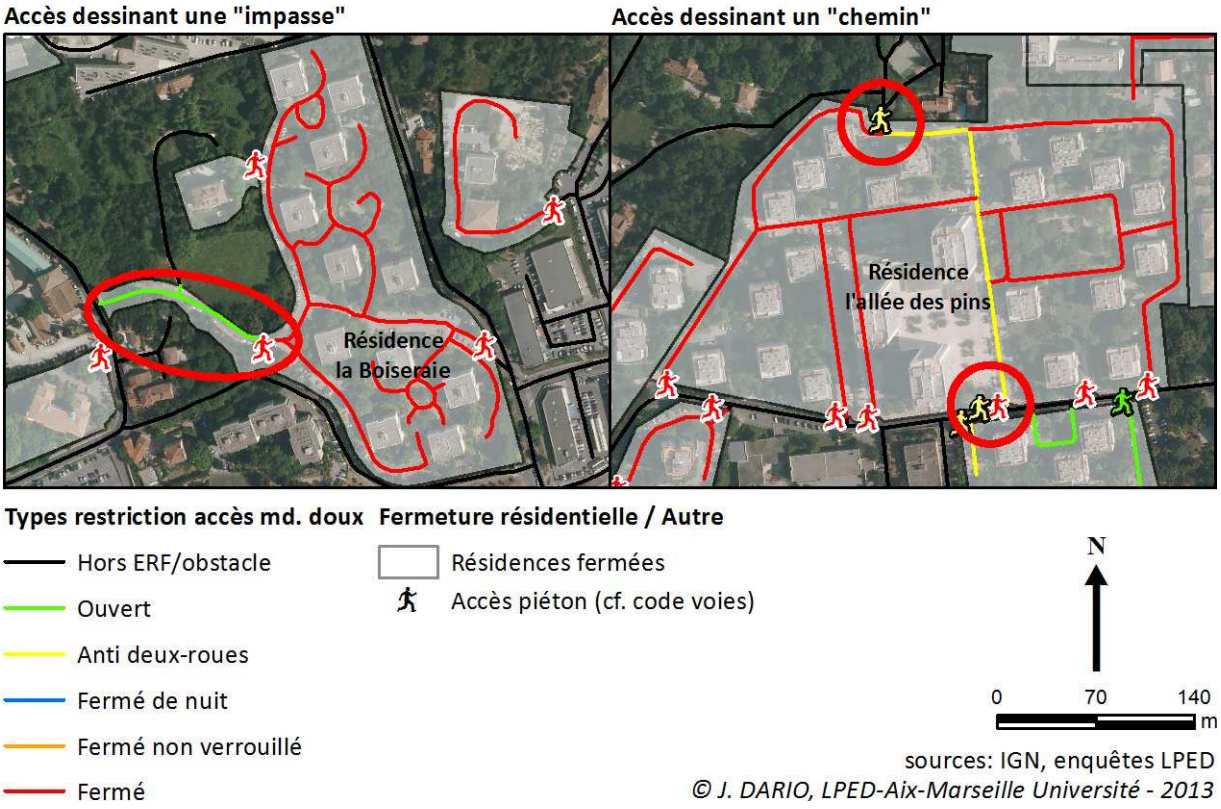
Si le chemin n'existe pas, seul le premier segment intersecté par l'accès sera rangé dans le niveau de perméabilité correspondant :

Accès de niveaux différents sans lien direct



sources: IGN, enquêtes LPED *© J. DARIO, LPED-Aix-Marseille Université - 2013*

A chaque croisement de segments de niveau différent nous avons conservé le niveau le plus restrictif. Notre objectif était de restituer aussi fidèlement que possible la trame réellement traversable, si par exemple une résidence n'a qu'un accès ouvert, un seul segment est alors défini comme ouvert et tous les autres comme fermés. L'unique accès ouvert ne permet que d'aller et revenir par le même point, ce qui n'a évidemment pas le même impact que deux accès ouverts de part et d'autre de la résidence.



La définition de codes de perméabilité par mode a plusieurs intérêts. Selon le scénario envisagé, il suffit de sélectionner les codes correspondants. Si l'on désire par exemple retenir les voies fermées de façon étanches aux piétons, on retiendra les codes 4 (fermé non verrouillé) et 5 (fermé étanche), pour les deux roues on ajoutera le code 2 (chicanes anti deux-roues). Pour cibler les voies fermées aux véhicules, on retiendra la code 2 (barrières) et 4 (portails, grilles… toujours fermés). Remarquons que ce code a été défini dans le cadre d'une étude sur la fermeture résidentielle mais pourrait être adapté pour d'autres types de fermeture (non résidentielles notamment).

En revanche, cette classification n'est pas suffisamment fine pour prendre en compte divers types d'usagers piétons (classement par type d'handicap par exemple), la donnée de base n'est d'ailleurs pas la même, nous ne relevons par exemple pas la hauteur ou la largeur des trottoirs, les micro-obstacles, la « rugosité » du revêtement… (VICTOR, 2016).

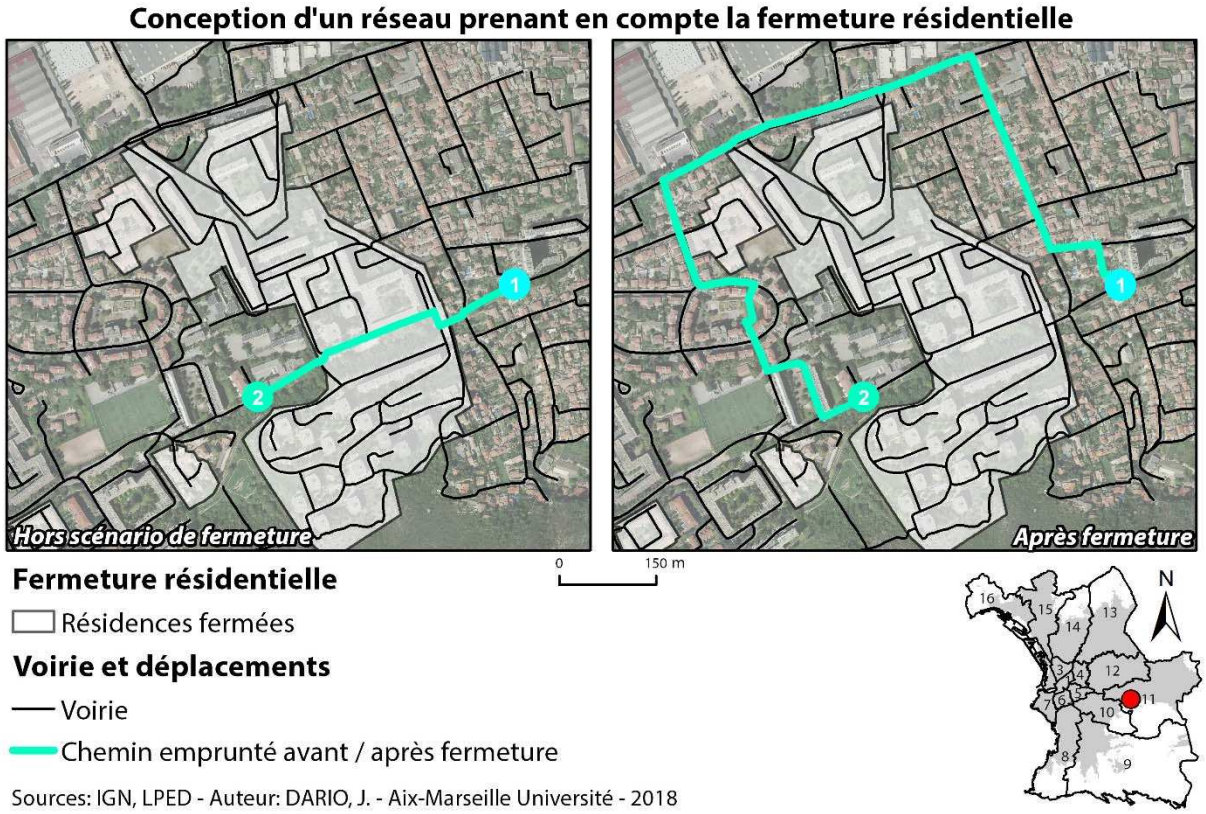
Un autre intérêt est de permettre la production de chiffres sur la proportion de voies fermées à Marseille. Il est ainsi possible de connaître le pourcentage de la voirie communale qui n'est pas accessible aux voitures du fait de la fermeture résidentielle[1144], ce que ne permettait pas l'analyse de la donnée sur les accès. Savoir que telle proportion d'accès est fermée aux véhicules ou aux piétons extérieurs n'apporte en effet aucune information sur les voies. Enfin, cette classification est une première étape vers une automatisation de l'information sous le module *Network Analyst* d'ArcGis

[1144] On le répète, pour que le chiffre soit complet, il serait nécessaire de prendre en compte toutes les fermetures hors résidentielles, ce qui n'était pas le but de ce travail

Desktop, que nous allons désormais présenter. Plusieurs problèmes techniques qu'il a fallu surmonter sont apparus à ce stade de l'étude.

I.8.4.3 Référencement de l'information sur la fermeture sous Network Analyst

Soulignons d'abord la spécificité de la thématique de la fermeture résidentielle dans l'analyse réseau. La plupart des travaux sur le sujet, notamment ceux portant sur les ruptures de lien (*road disruptions*) adopte une démarche finalement assez simple dans le référencement SIG des objets impactés. La fermeture du segment résultant le plus souvent d'un aléa (inondation, tremblement de terre, attaque…), celui-ci est tout simplement supprimé puis le fonctionnement du réseau est observé en l'absence du lien. Dans notre cas, le lien ne disparaît pas, ou du moins pas pour tous les usagers. Depuis tous les points extérieurs à la résidence, le lien est impraticable, en revanche, si le point d'origine est la résidence (ce qui est le cas pour ceux qui y habitent), le segment reste utilisable. L'intérieur d'une résidence fermée ne constitue pas une « zone condamnée » ou un « glacis », le problème était donc de paramétrer notre base de telle manière qu'un trajet venant de l'extérieur soit impossible mais envisageable depuis l'intérieur. L'opération est indispensable si l'on désire utiliser à plein les fonctions de *Network Analyst* (calcul de plus courts chemins, aires de dessertes, matrices origines-destinations…)

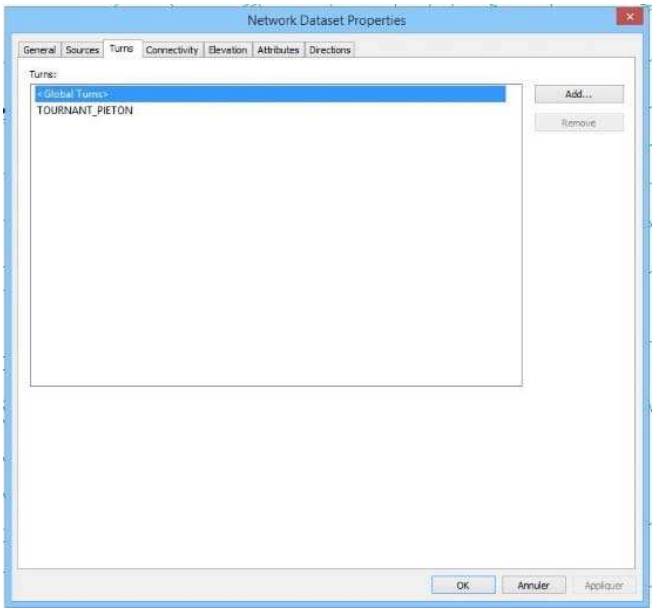


Un paramètre réseau de la suite *Network Analyst* offre des possibilités de référencement intéressantes vis-à-vis de notre problématique : les entités « tournant » (*turning*

features). Ces dernières permettent de définir des restrictions d'accès entre deux voies, elles sont généralement utilisées pour matérialiser les interdictions de tourner Nous avons donc « détourné » l'outil de sa fonction première.

Nous distinguons une table TOURNANT_PIETON et TOURNANT_VOITURE. Dans la première les tournants ont été tracés sur les voies inaccessibles aux piétons. En complément, les tournant voiture sont référencés sur les voies aussi interdites aux voitures. La distinction prend sens puisqu'une voie interdite aux piétons l'est forcément pour les voitures. Inversement, une voie interdite aux voitures ne l'est pas nécessairement aux piétons. Si l'on désire par exemple intégrer l'ensemble des voies interdites aux voitures, il suffit de charger dans la table réseau les deux types de tournants. Si le but est en revanche de ne charger que les voies interdites aux piétons, seuls les tournants piétons sont utilisés. Cette distinction simple en deux bases permet de prendre en compte deux scénarios de déplacement, l'un axé sur le mode piéton et l'autre sur l'utilisation d'un véhicule.

Intégrer les tournants dans la table réseau s'opère de manière relativement simple puisqu'il existe un onglet « Tournants » dans la table, il suffit alors de cocher l'option voulue.



A ce stade, la donnée relative à la fermeture résidentielle dans sa partie « perméabilité » a entièrement été versée dans celle du réseau de voies. Reste désormais à présenter les indicateurs choisis pour déterminer l'impact de la fermeture résidentielle.

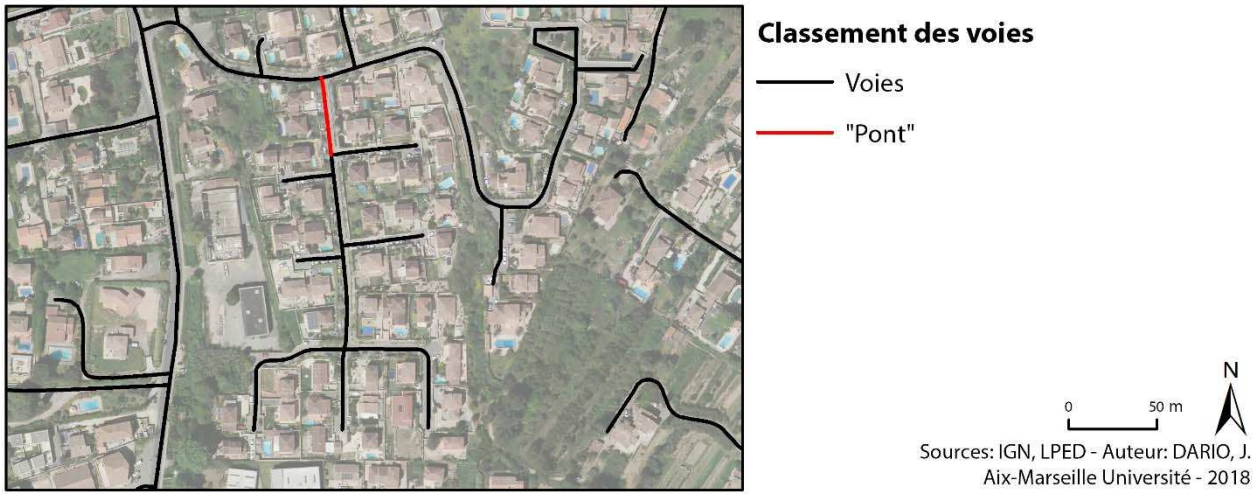
III.1.2 Indicateurs utilisés pour mesurer l'impact de la fermeture résidentielle sur le réseau

III.1.2.1 Le référencement des voies enclavées

Malgré ces quelques limites, la méthode définie par l'IAU a être éprouvée dans le cas marseillais. Nous sommes pour cela passé par plusieurs étapes.

La première était l'extraction des formes d'enclavement les plus simples, les impasses ou raquettes. Une commande sous l'extension de QGIS GRASS GIS nous a permis d'automatiser la tâche. Il s'agit de la commande **v.net.bridge**[1145] dont le principe est d'extraire tous les segments qui, une fois enlevés, déconnecteraient le sous-ensemble du reste du réseau :

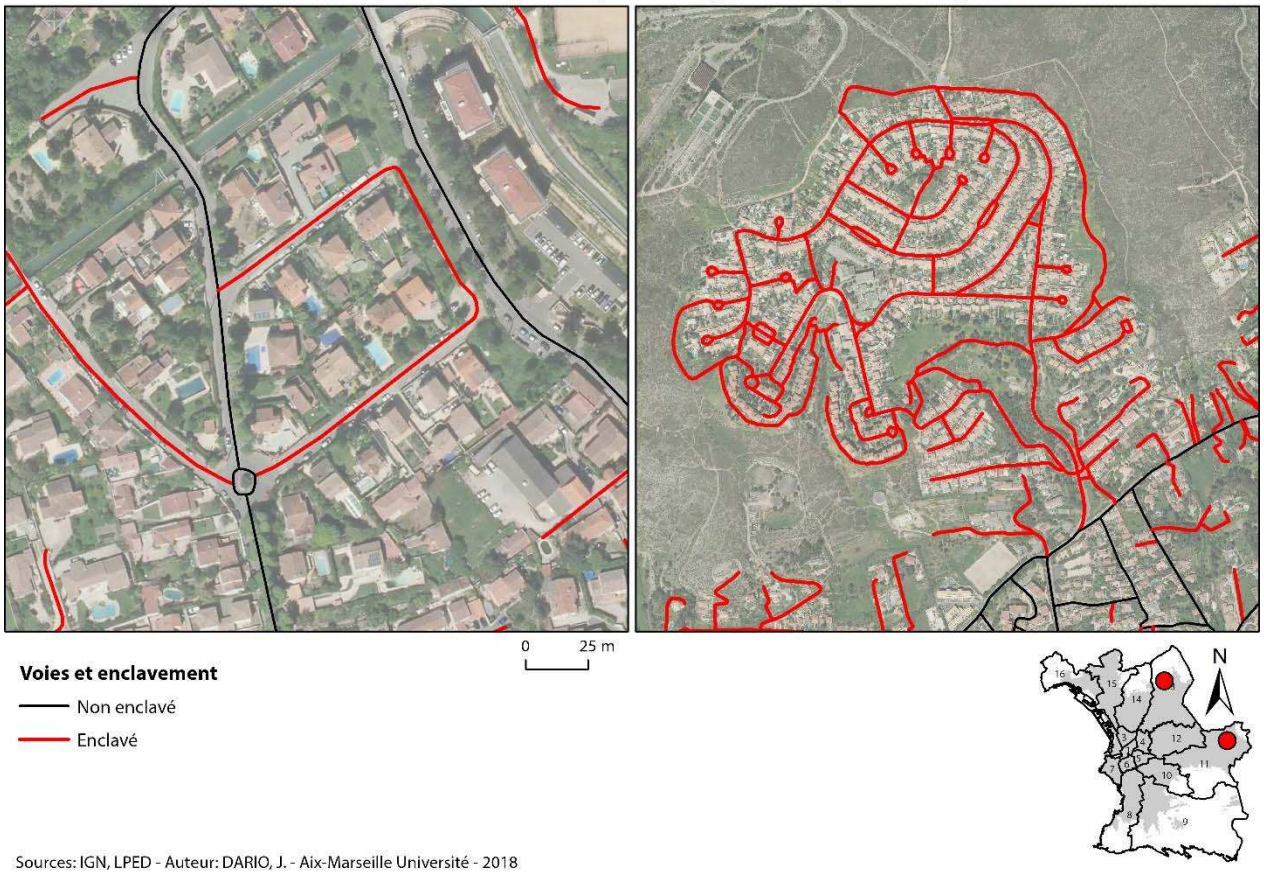
L'identification de "ponts" pour automatiser la sélection des voies enclavées



Une impasse simple rentre dans ce cas de figure, c'est aussi le cas des voies raccordées à l'axe principal par un chemin et se ramifiant ensuite. Ces voies de raccordement sont considérées comme des « ponts » dont la suppression engendre une déconnexion. Il est toutefois des cas où la voie de raccordement est en fait une double voie, une correction manuelle a donc été nécessaire. Ces types évidents d'enclaves ont été référencés dans la table des voies sous le nom d'enclave de niveau 1 (ENCLAVE_N1). Impossible à automatiser en revanche, la reconnaissance des boucles, celles-ci offrant par définition deux accès ou plus. Leur relevé a donc été exclusivement manuel. Les formes les plus restreintes de boucle ne représentent aucune difficulté, ce qui n'était pas le cas pour des systèmes plus complexes où la « voie principale » a parfois été plus difficile à cibler.

[1145] https://grass.osgeo.org/grass70/manuals/v.net.bridge.html

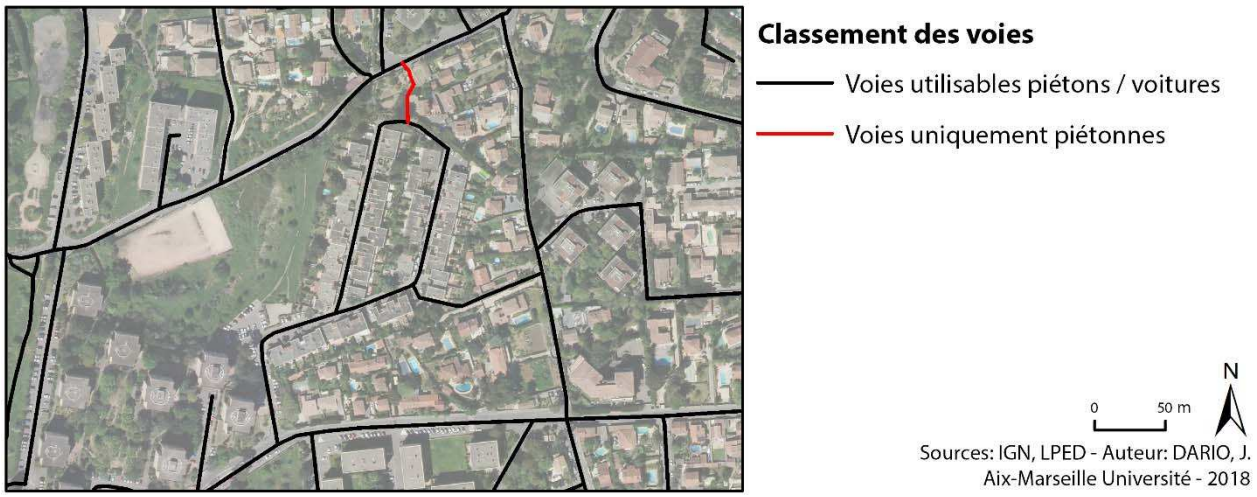
Les boucles, des formes les plus simples aux plus complexes



Nous avons toutefois essayé de nous en tenir au critère de raccordement sur une seule et même voie principale, dès lors que l'ensemble de voies permettait un chemin entre deux axes, il n'a pas été référencé en tant qu'ensemble enclavé. L'enclavement de niveau 2 (ENCLAVE_N2 dans la table voirie) correspond donc à tous les ensembles de niveau 1 additionnés aux boucles relevées lors de cette phase. Bien que la méthodologie de l'IAU soit aboutie, il nous a semblé nécessaire d'en optimiser un des aspects. Tous les tronçons du réseau ne sont pas accessibles à tous des modes (modes doux et véhicules). Une voie peut dans sa première partie être accessible aux piétons et aux véhicules et finir en chemin piétonnier ainsi que le rappelle ce panneau bien connu des automobilistes :

C'est d'ailleurs une situation assez fréquente :

La différenciation des voies en fonction des modes supportés



La voie peut donc se considérer comme une impasse pour les véhicules, mais pas pour les modes actifs. La classification des voies enclavées a donc été réalisée tour à tour sur le réseau véhicule et sur le réseau modes actifs. Des champs correspondants ont été ajoutés dans la table voirie : ENCLAVE_MD et ENCLAVE_VEH. Le relevé fait figurer les impasses mais aussi les boucles afin de rester collés à la méthode de l'IAU. Dernière étape, la prise en compte de la fermeture résidentielle dans le relevé de l'enclavement. La fermeture recompose de façon dynamique la trame viaire. Certaines voies à l'origine non enclavées peuvent le devenir de fait par la présence d'un portail.

Nous avons donc considéré les voies fermées par exemple pour les piétons puis les voies fermées pour les véhicules et avons ajouté un champ dédié dans la table voirie : ENCLAVE_MD_AP_FER et ENCLAVE_VEH_AP_FER. Les voies fermées sont d'une certaine façon, considérées comme « perdues » pour la circulation publique, cela octroie une dimension dynamique à la définition de l'enclavement. La donnée semble complexe, mais à chaque stade de présentation des résultats, le réseau de référence est précisé afin d'éviter toute confusion.

A ce stade, les voies enclavées, c'est-à-dire celles dont l'utilité relationnelle faible ou nulle, sont donc connues. Le croisement avec la fermeture est ensuite des plus évident. Il suffit de sélectionner les voies correspondant au critère de la fermeture et de l'enclavement pour connaître la proportion de voies fermées sans utilité directe pour les déplacements intra-urbains. Cela rejoint d'ailleurs les préoccupations de l'étude sur l'enclavement en Île-de-France (LOUDIER MALGOUYRES, 2010) dont un des buts était de de « vérifier l'hypothèse de la ville fermée ».

I.8.4.4 Le référencement des îlots

Avant d'aborder la partie analyse et indicateurs, il a fallu d'abord concevoir la donnée. La table des voies a donc été utilisée comme information en entrée. Nous avons ensuite transformé *via* la commande *Feature to polygone*[1146] les lignes en polygones. Les voies en impasse ne formant pas d'îlot plein, elles disparaissent de la donnée en sortie. Si les impasses ne peuvent former de limites

[1146] https://pro.arcgis.com/fr/pro-app/tool-reference/data-management/feature-to-polygon.htm

d'îlots, ce n'est pas le cas des « boucles » qui par définition définissent un périmètre clos. Cela signifie que nous avons compris dans cette base, des ensembles considérés par ailleurs comme enclavés (cf. IV.7.3.1), ce qui était nécessaire si l'on désirait conserver la définition élémentaire des îlots. Enfin, la comparaison avec la fermeture résidentielle se fait à partir du relevé des voies fermées de façon étanche aux piétons. Il s'agissait de donner une image réaliste de la maille circulable.

De la base des voies à celle des îlots

Sources: IGN, LPED - Auteur: DARIO, J. - Aix-Marseille Université - 2018

Il a toutefois été nécessaire d'amender le résultat brut. Certains îlots sont issus seulement du dessin des voies (doubles voies avec séparateur qui forme selon nous un îlot fictif), ces entités ont donc été supprimées afin de ne pas fausser nos traitements. Notons que la plupart des études notamment Nord-américaines utilisant la donnée sur les îlots n'opèrent pas ce nettoyage *a priori*[1147].

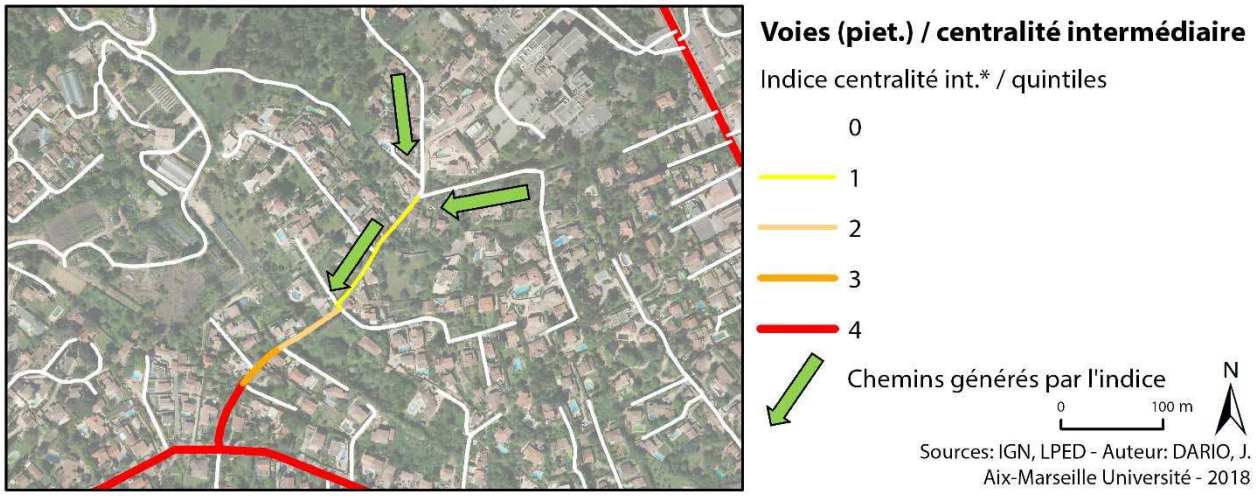
I.8.4.5 Indice de centralité et fermeture résidentielle

Avant de classer les données sur la centralité pour rendre leur utilisation plus aisée, il a été nécessaire de corriger certaines valeurs de centralité. Toutes les voies considérées comme enclavées (boucles, impasses…) ont obtenu automatiquement une valeur de zéro. L'indice de centralité étant théorique, certaines voies recevaient une valeur qui ne correspondait pas à leur usage réel. Ce caractère parfois artificiel de l'indice s'observe à travers une répartition « en cascade », notamment

[1147] https://www.census.gov/geo/maps-data/data/tiger-data.html

dans les ensembles enclavés (avant correction). Chaque centroïde de voie ayant été considéré comme un point d'origine, plus le réseau enclavé est « riche » en nombre de segments, plus la valeur des voies situées en aval de l'ensemble (c'est-à-dire proches de la voie principale sur laquelle il est raccroché) est importante, ce qui ne recouvre pas un usage réel.

Les valeurs de centralité intermédiaire avant retraitement



Dans ce cas qui est une illustration avant correction, la voie proche de l'axe principal reçoit une valeur entièrement artificielle. Chaque point de l'ensemble enclavé génère une série d'itinéraires en direction de tous les autres points du réseau, certains tronçons sont des points de passage obligatoires et reçoivent une valeur de centralité proche de celle d'un axe véritablement traversant. Afin d'éviter ce biais, nous avons attribué une valeur de zéro aux voies faisant partie d'un ensemble enclavé. Le traitement de centralité intermédiaire avait attribué une valeur nulle à un certain nombre de voies. Ce référencement *a posteriori* doit effacer les situations les plus artificielles, afin de rapprocher l'indice de l'utilisation réelle de la voie. Remarquons ici que les traitements se répondent entre eux. La donnée sur l'enclavement permet de corriger en partie les biais de l'indice de centralité. Par définition, une voie enclavée n'a pas d'autre usage que la desserte, l'objet de l'indice de centralité intermédiaire étant de mesurer l'importance théorique des voies, il y a donc concomitance entre les deux traitements.

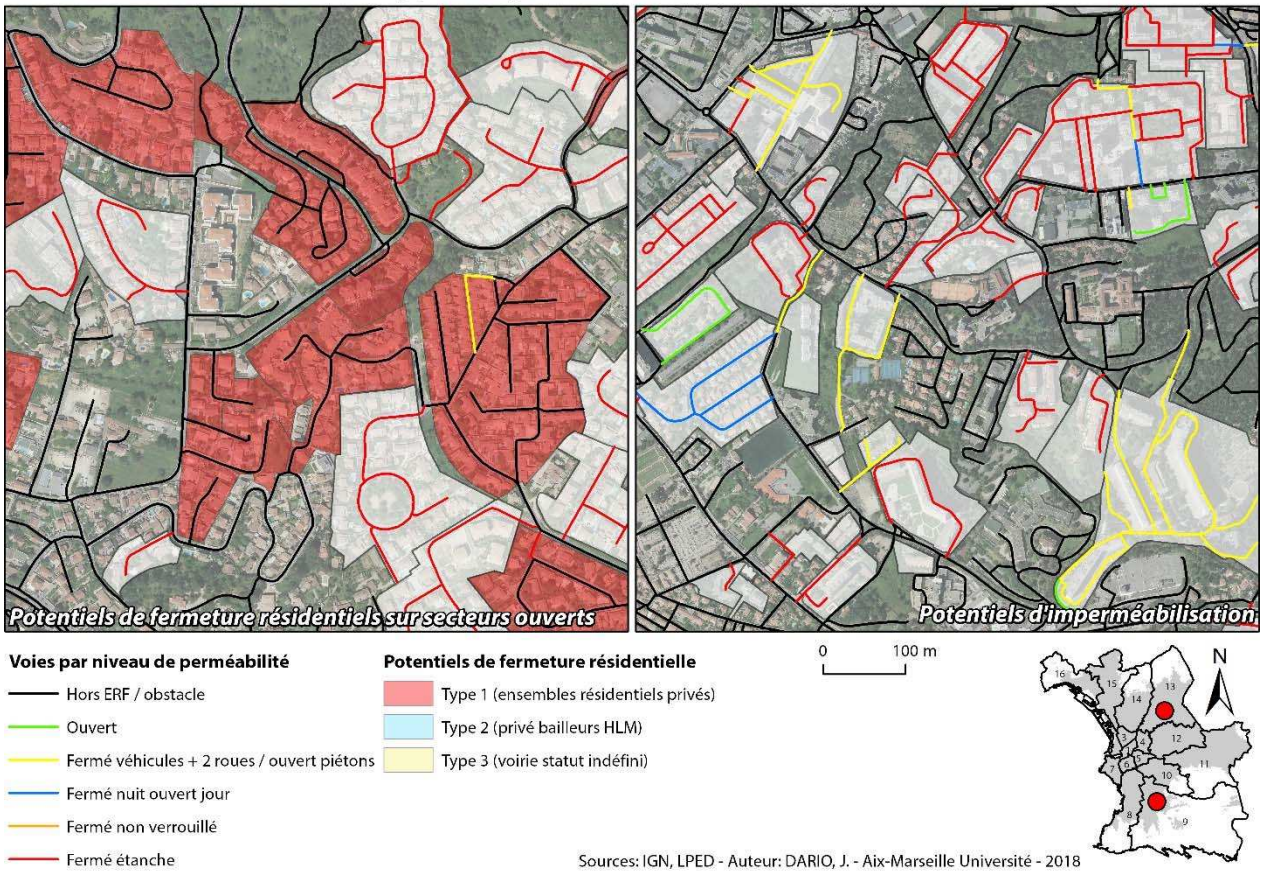
Après cette opération de correction, les voies ont été rangées en classes d'effectifs égaux afin d'en rendre l'utilisation plus évidente. Afin de simplifier la lecture, nous avons opté pour des quartiles plutôt que pour des déciles. Les voies dont la valeur est égale à zéro ont été classées dans le quartile zéro, toutes les autres ont été rangées en 4 classes d'effectifs égaux. Ce n'est qu'après cette classification qu'il a été possible d'opérer un croisement avec les données sur la fermeture résidentielle. Celui-ci a été réalisé en deux temps. Le premier est un croisement simple avec les données sur la fermeture, le second, un traitement plus poussé sur la structure viaire du quartier.

Nous distinguons deux scénarios dans le croisement avec les données sur la fermeture résidentielle : celui de la fermeture « réelle » et celui de la fermeture « potentielle ».

La fermeture réelle recouvre les voies fermées au moment du relevé (comprend la fermeture résidentielle et celle des obstacles). La différenciation par mode est bien sûr conservée, ce scénario renvoie donc pour le mode piéton à des voies fermées étanches (code 5 sur le gradient piéton) ou fermé non verrouillé (code 4). Pour le mode véhicule, à des voies fermées avec une grille, un portail (code 4 sur le gradient véhicule) ou une barrière (code 2) fermés sans discontinuer. On observe quelle proportion de voies du quartile 0, 1, 2, 3… est touchée dans chaque quartier.

Le second scénario est celui de la fermeture potentielle. Il recouvre toutes les voies déjà fermées auxquelles on ajoute celles dont le niveau de perméabilité est plus faible et celles à l'intérieur d'un périmètre de potentiel de fermeture. Nous considérons en effet que les voies laissant par exemple passer les piétons, ou fermées seulement la nuit peuvent « durcir » les dispositifs, ce qui confirme d'ailleurs nos observations de terrain sur les deux temps de l'étude sur les résidences fermées à Marseille (2007-2010 et 2013-2014). C'est selon nous un premier type de potentiel. Le second est celui des espaces (encore) ouverts, c'est-à-dire ne faisant pas partie d'une résidence fermée, mais dont le statut laisse présager une fermeture, ce que confirme d'ailleurs aussi l'observation diachronique du phénomène. Nous avons donc conservé dans ce scénario, les voies faisant partie d'une zone de potentiel où les voies et autres espaces communs appartiennent à une copropriété, des particuliers… qui sont de loin les espaces avec la plus forte probabilité de fermeture. Il n'a d'ailleurs pas été rare lors de notre passage en 2013 de remarquer que des espaces ciblés comme des potentiels, étant donné leur statut privé (lotissements, copropriétés…) étaient désormais clos. Ce scénario permet d'envisager la fermeture des voies telle qu'elle pourrait être à court ou moyen terme. Nous verrons que dans certains quartiers, une partie de la trame secondaire est particulièrement menacée par la dynamique de fermeture.

Différents types de potentiels de fermeture résidentielle



La comparaison de profils de voies s'effectue sur des quartiers dont la proportion de voies fermées est similaire : il n'y a pas exemple aucun sens à comparer un quartier où la proportion de voies fermées est de 2% et un autre à 25% et ce, même si par exemple, Q0, Q1… sont identiques. Nous comparons entre eux par exemple tous les quartiers dont la proportion de voies fermées se situe entre 10 et 20%, excède les 20%...

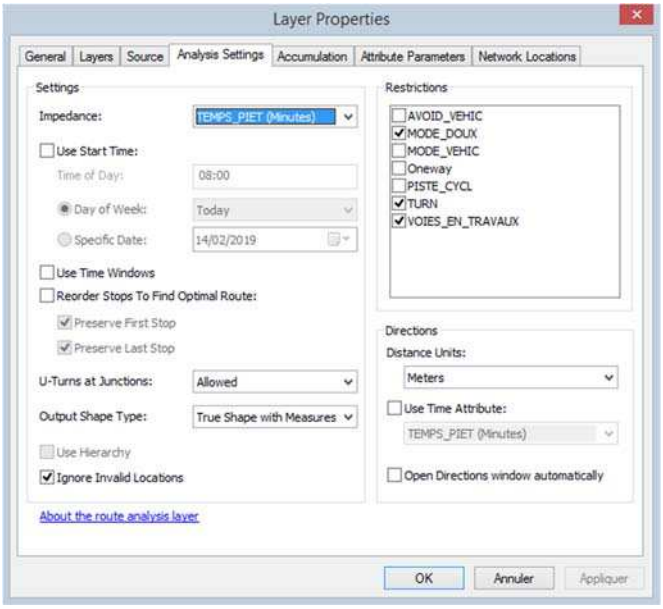
I.8.4.6 Fermeture résidentielle et mesure des détours

La mesure des détours engendrés par la fermeture résidentielle correspond à une approche distincte de celle présentée jusqu'ici. L'approche par l'enclavement, les îlots, la centralité renvoie à une analyse structurelle du réseau, celle par les détours est liée aux déplacements, évalués de façon théorique *via* un modèle. Notre objectif est ici de quantifier sur des simulations de déplacement, l'impact de la fermeture résidentielle. L'analyse s'effectue en deux temps, le premier est une approche globale, le deuxième concerne des points cible.

Cette analyse est menée *via Network Analyst*, plus précisément le module de « matrice de coût Origine-Destination[1148] ». Le principe d'une telle matrice est de mesurer le coût de transport (en temps ou en distance) de plusieurs origines à plusieurs destinations. Deux options sont envisagées :

[1148] https://desktop.arcgis.com/fr/arcmap/latest/extensions/network-analyst/od-cost-matrix.htm

soit origines et destinations diffèrent (exemple : origines : points adresses logements / destinations : équipements[1149]) soit ils se confondent (exemple : tous les points d'un réseau de voirie, de métro… ou une sélection de villes pour lesquelles on voudrait calculer tous les temps de transport[1150]). Quel que soit le choix effectué en matière d'origine/destination, nous mesurons un écart avant/après fermeture. Soulignons que le réseau a spécifiquement été paramétré pour ce type de traitement. A la différence de la centralité ou de l'enclavement, cette démarche permet d'utiliser l'ensemble des fonctionnalités de la couche réseau créée sous *Network Analyst*. Sur simple paramétrage dans la fenêtre il est possible de sélectionner le profil sur lequel lancer le calcul : réseau piéton, coût de déplacement piéton, prise en compte ou pas de la fermeture, des sens uniques…



Le détour a été mesuré en temps et non en distance métrique. Nous avons dans cette partie exclusivement ciblé les modes actifs, notamment la marche (bien que le vélo soit ponctuellement présent). Nous distinguons une approche globale des détours et une autre ciblée sur des équipements.

I.8.4.6.1 Approche globale des détours

Afin de déterminer les quartiers où les déplacements sont les plus impactés par le phénomène de fermeture résidentielle, il est nécessaire de mesurer un « détour moyen ». La méthode s'inspire des travaux sur le métro parisien pour lequel un détour moyen après scénario « d'endommagement » a été calculé (GLEYZE, 2005). Comme évoqué précédemment, notre « scénario d'endommagement » n'est pas théorique, mais au contraire basé sur un relevé concret, ce qui en fait tout l'intérêt. Points d'origine et destination se confondent ici, il s'agit du centroïde de chaque voie. L'ensemble des

[1149] Exemple pris dans le mode d'emploi en ligne d'ESRI : https://desktop.arcgis.com/fr/arcmap/latest/extensions/network-analyst/exercise-5-calculating-service-area-and-creating-an-od-cost-matrix.htm#ESRI_SECTION1_0FB05492448C4763B945485944C26662

[1150] Exemple pris dans le mode d'emploi en ligne d'ESRI : https://desktop.arcgis.com/fr/arcmap/latest/extensions/network-analyst/od-cost-matrix.htm

trajets entre paires de points a été calculé (A vers B, A vers C…) à l'exception bien sûr des paires identiques, égales à zéro (A vers A, B vers B…). Afin que le calcul soit plus réaliste, un rayon de 10 minutes a été retenu autour de chaque point. Il n'y a *a priori* aucun intérêt à calculer un itinéraire entre deux parties opposées de la ville, les déplacements piétons se réalisant généralement à échelle locale. Le même traitement est ensuite réalisé après scénario de fermeture (activation des tournants dans la fenêtre des paramètres) et la différence entre les deux trajets, calculée entre chaque paire de points. Tous les points ont ensuite été rangés dans la table quartier correspondante afin d'obtenir un détour moyen pour chaque périmètre. Le chiffre est certes théorique (savoir que tel quartier a un détour moyen de 20 ou 30 secondes n'apporte pas une information très opérationnelle), mais permet de définir des quartiers où l'impact sur les déplacements est plus sensible qu'ailleurs. L'approche est un complément par rapport au traitement sur la centralité des voies.

I.8.4.6.2 Approche ciblée des détours

I.8.4.6.2.1 Généralités et choix des équipements cibles

Afin de donner un aperçu réaliste de l'impact de la fermeture résidentielle sur les déplacements quotidiens, nous avons concentré l'analyse sur certains équipements : les écoles primaires et les arrêts de transport en commun (bus, tramway, métro, gares ferroviaires). Le choix a été effectué en fonction de deux critères principaux, d'une part la couverture spatiale de ces équipements : le réseau de bus est déployé sur toute la commune bien qu'il soit plus ou moins dense selon les secteurs, tout comme les écoles, présentes de partout où il y a des logements. Un autre critère est « l'aire de recrutement » supposée régulière. Dans un rayon donné, l'ensemble des individus répartis dans un espace donné sont théoriquement censés fréquenter l'équipement. C'est le cas pour les arrêts de transport en commun (dans un rayon par exemple de 10 minutes à pied, tous les logements sont supposés générer des flux vers l'arrêt), ça l'est moins en revanche pour les écoles (seuls les logements comportant des couples ou des individus seuls avec enfants sont concernés). Les écoles ont toutefois été conservées pour leur dimension symbolique. L'accompagnement des enfants vers l'école est une image symbolique de la marche en ville qu'il nous a semblé intéressant de confronter à la réalité et surtout, au phénomène de fermeture résidentielle. L'ensemble des points correspondant aux écoles primaires a donc été extrait. Concernant les arrêts de transport en commun, la palette traitée est assez large. Nous avons pris en compte l'ensemble des arrêts de bus intra-urbains[1151], puis ciblé les deux lignes de BHNS (Bus à haut Niveau de Service) alors opérationnelles (la B1 et la B3). Nous avons ensuite considéré les arrêts des deux lignes de tramway en projet[1152] (Nord et Sud). Des opérations sur certains arrêts de métro ou sur la gare ferroviaire de la Blancarde[1153] complètent le panorama.

[1151] Réseau de la RTM

[1152] Les deux lignes existantes n'ont pas été évaluées, leur trajet passant majoritairement par le centre où le phénomène de fermeture est moins présent, les lignes en projet desserviront en revanche la périphérie qui est pour nous un terrain plus fécond

[1153] Il existe deux gares principales

I.8.4.6.2.2 Paramétrage du traitement

Les points de destination sont ici les équipements cible, le choix des points d'origine mérite toutefois qu'on s'y arrête. Nous avons en effet opté pour le centroïde de chaque tronçon, de la même façon que pour le traitement de centralité. Soulignons que les points adresse auraient semblé plus judicieux mais leur prise en compte se heurtait à un problème technique. D'une part, nous n'avons disposé de la base du RIL[1154] que tardivement. D'autre part, les quelques 80 000 points adresse de Marseille, pour être exploitables dans une application réseau (*Network Analyst* ou n'importe quelle autre) doivent être « rattachés » au réseau. Il n'y a en effet pas de réelle concordance entre le linéaire et les points adresse. Un travail conséquent de correction aurait donc été nécessaire pour raccorder les deux. Pour cette raison, nous avons conservé comme points d'origine le centroïde des voies, logiquement raccordés au linéaire de voirie et pour lesquels aucune opération de correction n'a été nécessaire.

Une fois les origines et destinations rentrés, nous avons lancé le traitement sur la matrice. Nous paramétrons dans un premier temps le système sur un usage piéton, hors scénario de fermeture. Chaque itinéraire depuis un point d'origine vers un point de destination se fait donc en un temps défini. Une sélection des trajets est ensuite effectuée. Nous n'avons considéré par exemple pour les arrêts de bus « classiques » que les trajets de moins de 10 minutes à pied. Un même rayon a été adopté pour les arrêts de BHNS dont l'attractivité est plus grande du fait de leur efficacité. Le rayon de 10 minutes correspond aussi à « l'aire de bonne desserte » défini un temps par les aménageurs publics à Marseille, nous estimions justement intéressant de comparer cette aire théorique à la réalité urbaine. Le même rayon a été utilisé pour les arrêts de tramway en projet, le tramway étant un mode au moins aussi attractif que le BHNS.

Une dimension prospective a même été intégrée puisqu'un scénario après réalisation de tous les potentiels de fermeture a été envisagé (durcissement des accès encore ouverts aux piétons, zones ouvertes potentiellement fermables). Pour les écoles primaires, un rayon plus large a été envisagé (20 minutes).

Une fois la sélection des trajets effectuée, le même traitement est entrepris avec cette fois une prise en compte de la fermeture résidentielle (activation des « tournants » dans les paramètres de *Network Analyst*). Le temps avant fermeture est ensuite soustrait au temps après fermeture, dans le meilleur des cas, il n'y a aucun décalage, en revanche si la fermeture a une incidence sur le trajet, une différence positive apparaît. Une moyenne de la différence de temps est ensuite calculée pour chacun des points de destination, donnant un « détour moyen ». Le traitement permet d'observer les équipements les plus impactés par la fermeture résidentielle ainsi que les points d'origine où les détours sont les plus importants. La démarche s'affirme comme un outil pour évaluer l'accessibilité réelle des équipements. Il nous semble toutefois nécessaire de mettre en avant certaines de ses limites.

Le principal intérêt de l'approche est de simuler un déplacement réel, suivant le tracé du réseau, et pas une aire d'accès théorique à vol d'oiseau. Toutefois, le réseau de base utilisé n'est pas optimal

[1154] Répertoire d'Immeubles Informatisé, défini par l'INSEE

pour un traitement sur les déplacements piétons. Pour modéliser au plus près le parcours des individus, un tracé suivant les trottoirs, prenant en compte les passages à niveau, devrait être défini, ce qui nous le rappelons, constitue un travail conséquent à l'échelle de Marseille. En outre, notre thématique étant l'impact de la fermeture résidentielle, c'est davantage l'écart entre deux scénarios plutôt que la finesse du modèle de déplacement qui nous semblait essentiel. Soulignons cependant que dans le cadre d'une évaluation plus fine de l'accessibilité des équipements publics, cette opération est un élargissement possible.

Autre limite, celle du choix des points d'origine. Le détour moyen est calculé à partir de tous les points situés dans une aire donnée, chacun ayant le même « poids » dans la moyenne. Si les adresses avaient été considérées il aurait été possible de pondérer chaque point en fonction du nombre de logements. Un détour impactant une copropriété de 200 logements n'a pas la même signification qu'un autre, même plus important, qui ne concerne qu'une maison particulière. Comme évoqué précédemment, ce choix a été rendu difficile par l'ampleur des corrections à apporter à la base d'origine (RIL). C'est toutefois un autre élargissement possible.

L'ensemble des méthodes utilisées pour approcher l'impact de la fermeture résidentielle a été présenté. Partis d'une approche structurelle, nous abordons un domaine plus appliqué qu'est l'évaluation des déplacements. Le principal intérêt de l'approche est de ne pas considérer la fermeture résidentielle comme un phénomène impactant indistinctement l'environnement urbain mais plus comme une dynamique à nuancer.

Annexe IV

Documents mobilises

IV.1 Liste des entretiens retranscris

Acteurs

Entretiens personnalisés

Elus

Christophe Masse – conseiller général des BDR ; conseiller municipal ville de Marseille ; président de l'OPH 13 Habitat – 25/11/2013

Robert Assante – maire 11ème – 12ème arrondissements ; adjoint au maire de Marseille ; conseiller municipal ville de Marseille – 24/07/2013

Techniciens

Communauté Urbaine MPM – service circulation (comptages routiers) – 14/01/2015

Communauté Urbaine MPM – service circulation (études) – 18/03/2015

Communauté Urbaine MPM – service voirie – 12/04/2011

Communauté Urbaine MPM – service voirie – 04/11/2014

Communauté Urbaine MPM – service voirie – 16/01/2015

Communauté Urbaine MPM – service voirie – 26/03/2015

Ville de Marseille – direction du développement urbain – 13/01/2015

Ville de Marseille – service autorisations d'urbanisme (instruction permis de construire) – 02/03/2015

Ville de Marseille – service aménagement et habitat (ZAC de Sainte-Marthe) – 16/12/2013

Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 26/02/2015

Ville de Marseille – service étude expertise connaissance – 27/02/2015

Ville de Marseille – service action foncière – 19/02/2015

Ville de Marseille – service autorisations d'urbanisme (instruction permis de construire) – 04/02/2015

Ville de Marseille – service éclairage – 13/03/2015

Mairie de secteur 9ème – 10ème arr. – urbanisme – 11/02/2015

Mairie de secteur 15ème – 16ème arr. – voirie propreté – 16/12/2013

Cadastre – 11/03/2015

Syndic professionnel – 18/04/2011

Réunion

Réunion Communauté Urbaine MPM – direction de l'environnement – 20/02/2014

Réunion Communauté Urbaine MPM – direction de l'environnement – 20/02/2015

Réunion Communauté Urbaine MPM – multiple – 01/02/2017

Réunion Ville de Marseille – service action foncière – 08/01/2015

Réunion Ville de Marseille – service action foncière – 19/02/2015

Réunion Ville de Marseille – multiple – 17/03/2015

Réunion Ville de Marseille / cadastre – 03/03/2016

Réunion Ville de Marseille / Communauté Urbaine MPM – 04/03/2014

Réunion Ville de Marseille / AgaM – multiple – 26/09/2018

Réunion mairie de secteur 15ème – 16ème arr. – 28/06/2013

Habitants

Habitant 1 – (femme 50-60 ans) 24/01/2013

Habitant 2 – (homme 40-50 ans) 23/10/2013

Habitant 3 – (femme 50-60 ans) copropriétaire résidence Valmante – 04/03/2014

Habitant 4 – (homme 60-70 ans) 24/07/2013

Habitant 5 – (femme 40-50 ans) 17/01/2013

Habitant 6 – (homme 50-60 ans) 12/05/2014

Habitant 7 – (homme 70-80 ans) 07/05/2014

Habitant 8 – (femme 30-40 ans) 09/02/2014

Habitant 9 – (homme 50-60 ans) Président ASA lotissement du Paradou – 09/04/2014

Habitant 10 – (homme 60-70 ans) membre Collectif Vélo en Ville – 17/12/2014

Habitant 11 – (femme 40-50 ans) 03/04/2014

Habitant 12 – (homme femme 40-50 ans) 07/05/2014

Habitant 13 – (homme 40-50 ans) 12/02/2013

Habitant 14 – (homme 60-70 ans) copropriétaire résidence Michelet de Lattre – 02/12/2016

IV.2 Liste des reportages televises a partir des travaux de l'equipe residences fermees a Marseille

(Contribution directe de l'équipe du LPED aux reportages)

- M6 enquête exclusive « résidences fermées, les nouveaux ghettos de riches ? » diffusion le 12 Août 2018
- France 5, documentaire « *En toute sécurité* », (real. B. Evenou), http://www.france5.fr/emission/en-t...
- M6, Quand les quartiers se ferment, Journal télévisé national du 19h45, 6 octobre 2013,
- https://www.youtube.com/watch?v=hDMy63jxA_E
- FRANCE 3 Bouches-du-Rhône, Les résidences fermées à Marseille, Journal Télévisé départemental 13h, 24 mai 2013, https://www.youtube.com/watch?v=o-OAXyP7CT0
- MARSACTU, Interview, 7 avril 2013, « Le phénomène des résidences fermées est plus important à Marseille qu'ailleurs », *Marsactu*, talk quartiers, archi et urbanisme, https://marsactu.fr/le-phenomene-des-residences-fermees-est-plus-important-a-marseille-quailleurs/

IV.3 Liste des articles de presse sur les travaux de l'equipe residences fermees a Marseille

(Contribution directe de l'équipe du LPED aux articles)

DARIO J., Juillet 2017, « Il est plus simple pour les copropriétés de clore leurs parties communes » in *Le chemin du conflit mène à l'école*, CASTELLY L., Revue MARSACTU. URL: https://marsactu.fr/petites-histoires-de-residences-fermees-le-chemin-de-lecole-vaccaro/

DARIO J., Août 2017, « BHNS, projet de tramway sud, des transports en commun qui perdent en accessibilité ? » in *Le tramway sud avancera en terres résidentielles*, CASTELLY L., Revue MARSACTU. URL: https://marsactu.fr/petites-histoires-de-residences-fermees-le-tramway-sud-avancera-en-terres-residentielles/

DORIER E. et DARIO. 2017, « Les beaux quartiers fermés de la colline Périer » interview Dorier E. et Dario .J. par B. Gilles, in MARSACTU,

DORIER E. DARIO J. AUDREN G. 2017, Orientations scientifiques d'ensemble et 5 articles pour la série Petites histoires de résidences fermées, collaboration journal MARSACTU/LPED, aout.

DORIER E. et DARIO. J. 20 mars 2014, « Le phénomène des résidences fermées s'intensifie à Marseille », interview in MARSACTU

DORIER E. DARIO J., 4 oct 2013, « Hautes clôtures à Marseille« , in Le Libération des géographes. (1 p, 1 carte)

DORIER E. Interview, 7 avril 2013, « Le phénomène des résidences fermées est plus important à Marseille qu'ailleurs », Marsactu, talk quartiers, archi et urbanisme,

DORIER E. DARIO J., 10 fev 2013, « Fermetures éclair » in revue Esprit de Babel http://www.esprit2babel.net/2013/02/fermetures-eclair/ -.

IV.4 Fonds d'archives

Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)

Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille)

Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM) – base numérisée des courriers

Archives départementales

IV.5 Dossiers extraits des fonds d'archives

Les dossiers suivants sont originellement sous forme papier, une première sélection a été effectuée dans les services pour ne garder que les feuillets potentiellement intéressants. Nous avons ensuite numérisé la sélection puis produit des synthèses sur la majorité des dossiers référencés. Les cas qui figurent dans la thèse ne sont que la sélection finale effectuée au sein de ce vaste corpus.

Archives de la Direction de la Stratégie Foncière et du Patrimoine (DGUAH – Ville de Marseille)

- Dossier Rue Auguste Marin (9 pages)
- Dossier Avenue Guy de Maupassant (58 pages)
- Dossier Avenue Flotte (56 pages)
- Dossier allée de la Pergolette (12 pages)
- Dossier boulevard du Commandeur (5 pages)
- Dossier chemin de la colline Saint-Joseph (24 pages)
- Dossier chemin du Roy d'Espagne (10 pages)
- Dossier rue Desautel (14 pages)
- Dossier rue Edouard Branly (13 pages)
- Dossier stade Ganay (19 pages)
- Dossier Coin Joli (82 pages)
- Dossier école Coin Joli (102 pages)

- Dossier lotissement Paradou (11 pages)
- Dossier Parc Sévigné (144 pages)
- Dossier avenue Fémy (7 pages)
- Dossier avenue Romain Rolland (28 pages)
- Dossier traverse Pastré (8 pages)
- Dossier traverse Cousinery (14 pages)
- Dossier domaine de la Ribassière (178 pages)
- Dossier château Vento (90 pages)
- Dossier Montriant (70 pages)

Archives du Pôle Espace Public Voirie Circulation (communauté urbaine MPM)

- Dossier Rue du Midi (2 pages)
- Dossier Avenue des Chartreux (14 pages)
- Dossier avenue Edmond Grange (3 pages)
- Dossier Avenue Guy de Maupassant (185 pages)
- Dossier Avenue Flotte (23 pages)
- Dossier résidence Île-de-France (32 pages)
- Dossier résidence Sarette (1 page)
- Dossier Serane (12 pages)
- Dossier avenue Cyrnos (5 pages)
- Dossier Boulevard des Alisiers (35 pages)
- Dossier boulevard des chênes (4 pages)
- Dossier boulevard Combe (53 pages)
- Dossier boulevard du Commandeur (4 pages)
- Dossier copropriété de la Pauline (32 pages)
- Dossier rue Edouard Branly (65 pages)
- Dossier impasse Agelasto (13 pages)
- Dossier Impasse belle fontaine (11 pages)
- Dossier avenue Jean Bouin (5 pages)
- Dossier avenue Commandant Guilbaud (2 pages)
- Dossier lotissement Barry (2 pages)
- Dossier chemin de la Bonnaude (11 pages)
- Dossier lotissement Coin Joli (19 pages)
- Dossier lotissement Leï Roure (75 pages)
- Dossier Marius Olive (4 pages)
- Dossier avenue de la Campagne Berger (37 pages)
- Dossier boulevard Hodoul (2 pages)
- Dossier impasse Giraudo (31 pages)
- Dossier rue du roi René (6 pages)
- Dossier traverse de la Gouffone (5 pages)

- Dossier Valmante (7 pages)
- Dossier cité Michelis (45 pages)
- Dossier traverse des fenêtres rouges (16 pages)
- Dossier lotissement Saint-Christophe (60 pages)
- Dossier traverse des Romans (7 pages)
- Dossier traverse des Migauds (17 pages)
- Dossier boulevard Sylvestre (5 pages)
- Dossier copropriété Bois Lemaître (6 pages)
- Dossier chemin des Campanules (32 pages)
- Dossier traverse des 4 chemins de Montolivet (23 pages)
- Dossier traverse de la Martine (27 pages)
- Dossier impasse Gémy (18 pages)
- Dossier rue Paul Preboist / opération souvenance (36 pages)
- Dossier chemin des bessons
- Dossier Château Vento (69 pages)
- Dossier traverse du colonel (6 pages)
- Dossier traverse de Gibraltar (9 pages)
- Dossier traverse de la tour sainte (6 pages)
- Dossier traverse Party (8 pages)
- Dossier Avenue Minerve (11 pages)
- Dossier traverse des transhumants (13 pages)
- Dossier boulevard Raymond Fillat (4 pages)

Archives du Service des Autorisations d'Urbanisme (DGUAH – Ville de Marseille)

- Dossier Lotissement de la Panouse (46 pages)
- Dossier lotissement Barry (43 pages)
- Dossier Parc Beauchêne (12 pages)
- Dossier lotissement Bonnaude (40 pages)
- Dossier lotissement Coin Joli (24 pages)
- Dossier lotissement Leî Roure (33 pages)
- Dossier lotissement Lou Brès (65 pages)
- Dossier lotissement Préboisé (13 pages)

Archives départementales

- Fonds des délibérations municipales (1930-40)
- Fonds des délibérations municipales (1940-50)
- Fonds des délibérations municipales (1950-60)
- Fonds des délibérations municipales (1960-70)
- Fonds des délibérations municipales (1970-80)
- Fonds des délibérations municipales (1990-2000)