

La construction de logements dans la banlieue face au développement du réseau de transports à Marseille

(de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années 1930)

Hisao KOKUBU

Introduction

En lisant l'*Encyclopédie départementale des Bouches-du-Rhône*¹ de Paul Masson (1863-1938), grand géographe-historien de la région, nous avons pu relever quartier par quartier, les lotissements et “cités-jardins” construits dans la banlieue marseillaise. Ses enquêtes, sans être exhaustives, nous donnent une idée du foisonnement de la construction pavillonnaire entre 1900 et 1935 environ, notamment dans les années 1920-30. Selon lui, un des facteurs importants de ce développement centrifuge était dû à la facilité plus grande des transports. Dès que les tramways ont été électrifiés, soit aux environs de 1900, un réseau serré a pu être établi entre centre et banlieue et les trajets se sont effectués dans les conditions de prix unique de 10 centimes. Le bon marché des terrains dans les quartiers suburbains a fait le reste. Ainsi la population ouvrière et même une partie des classes moyennes se sont ruées vers les banlieues. Pourtant, il allait de soi que, pour les familles qui voulaient acheter ces terrains et faire construire une maison, de dimension et de forme diverses, il fallait tout d'abord en avoir les moyens financiers. À côté de l'aide familiale et de leurs propres revenus, un nouveau système bancaire a permis petit à petit, depuis la fin du XIX^e siècle, aux

familles d'employés et d'ouvriers de se bâtir eux-mêmes des maisons; c'était les prêts hypothécaires de la Caisse d'Épargne, des sociétés d'habitation à bon marché, des sociétés de crédit qui se sont développées pendant que les tramways pénétraient dans les banlieues².

Comme nous ne pouvons pas examiner à fond dans cet article la relation entre la construction de logements dans la banlieue ni le développement du réseau de transport, essayons d'examiner les idées des dirigeants et des membres de ces organismes qui pratiquaient les prêts hypothécaires et qui ont réalisé les cités-jardins, en particulier dans l'Entre-deux-guerres. Pour ce faire, nous diviserons l'histoire du logement social en deux périodes: premièrement, de la fin du XIX^e siècle jusqu'en 1914, l'époque de l'initiative privée; deuxièmement, après la guerre, surtout dans les années 1920-30, l'époque de la crise du logement et du début de l'intervention publique.

En ce qui concerne la première période, un nom s'impose tout de suite à Marseille, celui d'Eugène Rostand (1843-1915), président de la Caisse d'Épargne des Bouches-du-Rhône et directeur de la Société anonyme des habitations salubres et à bon marché de Marseille (S.H.B.M. de Marseille). Cherchons à savoir d'abord comment il a conçu ses projets de logements en face du développement des transports en commun³. Pour la deuxième période, la question se pose de savoir s'il y a eu à Marseille un personnage comparable à Henri Sellier (1883-1943), dirigeant de l'Office public départemental des H.B.M. de La Seine et chef de file socialiste au Conseil général⁴. Trouve-t-on une personnalité qui a proposé une réforme de l'aménagement urbain avec les tramways de pénétration ? Outre les dirigeants de l'Office du logement social à Marseille, nous analyserons également la prise en compte des tramways chez les urbanistes, en particulier chez Gaston Castel (1886-1971), architecte en chef (1926-1941) du département des Bouches-du-Rhône.

Au tournant du siècle, l'époque de l'initiative privée

À la fin du XIX^e siècle, alors que la ville de Marseille s'urbanisait de plus en plus vers les faubourgs et les banlieues, la Caisse d'Épargne ouvrait successivement

des bureaux de quartier: La Joliette, Menpenti-La Capelette, Saint-Louis en 1887, Mazargues en 1889, Saint-Loup-Saint-Marcel en 1890, La Blancarde en 1891, Saint-Just en 1896 et L'Estaque en 1897. Lors de l'inauguration d'un bureau dans le quartier Saint-Loup-Saint-Marcel, le 13 juillet 1890, Eugène Rostand prononça un discours pour se féliciter de «nos services portés au devant des clients naturels de la Prévoyance». Il expliquait d'abord la nécessité de ces services: «Dans une cité aussi vaste, il faut comprendre qu'un des obstacles principaux à la pratique de l'épargne, c'est la distance qui sépare des mains gardiennes auxquelles il peut la confier l'ouvrier de machine ou de la terre. Le mari ou la femme n'a pas le temps ce matin d'aller à la ville, il remet à demain, et demain, en toute chose, c'est souvent plus tard, parfois jamais ; dans l'intervalle, les quelques francs mis de côté ont fondu.»⁵

C'est la raison pour laquelle un bureau a été ouvert pour répondre aux «besoins de toute une circonscription de villages pittoresques où l'effort des industries se mêle, comme ailleurs autour de Marseille, à celui des cultures: St-Loup, St-Marcel, St-Menet, La Pomme, La Valentine, Les Camoins.» Eugène Rostand a déjà envisagé les effets positifs des lignes de tramways pour cette zone et ces affaires: «Bientôt le prolongement des lignes de tramways accroîtra dans ce rayon le mouvement et l'activité: ce progrès-là, avouez-le, le nôtre l'a gagné de vitesse, la caisse d'épargne pousse plus rapidement ses branches vers toutes les parties de la carte de Marseille». Toutefois, il ne parlait pas encore, au moins officiellement, de la possibilité qui lui sera offerte de construire des maisons grâce à la pénétration du réseau des tramways dans la banlieue.

Un an avant l'inauguration de ce bureau dans le quartier Saint-Loup-Saint-Marcel, en 1889, Eugène Rostand avait obtenu du Président de la République deux décrets importants pour la Caisse d'Épargne. Ils autorisaient les prêts hypothécaires auprès d'ouvriers désireux de construire eux-mêmes leur logement et la création de la S.H.B.M. de Marseille⁶. Cette Société d'habitations ouvrières, dont le principal actionnaire était la Caisse d'Épargne, construisit entre 1890 et 1899 quatre groupes de maisons dans trois quartiers: aux Catalans, à La Madrague de la Ville et à La Belle-de-Mai. La nécessité de construire des habitations ouvrières près des lieux d'emploi obligeait jusqu'alors la Société à bâtir à proximité

du centre, où se trouvaient les industries, mais la configuration du terrain contraignait à construire en hauteur des habitations collectives. Si la Société répondait ainsi à la pression économique et sociale, elle n'en remplissait pas pour autant son objectif politique: la déprolétarianisation de la classe ouvrière par l'accession à la propriété et la jouissance d'une maison individuelle avec jardin⁷.

Le développement des transports en commun allait permettre à la Société de remplir cet objectif: grâce à la politique du premier maire socialiste de Marseille, Siméon Flaissières, l'électrification des lignes de tramway permit un abaissement des coûts et en même temps un gain appréciable de vitesse. Du coup, ceci n'obligeait plus à loger les ouvriers à proximité du centre. Selon l'analyse de Marcel Roncayolo, la philanthropie catholique d'Eugène Rostand et le socialisme populiste de Flaissières ont eu ceci en commun de pousser, tous deux, à l'habitation individuelle et même à la diffusion de la toute petite propriété⁸. Ainsi, quand Eugène Rostand écrivit un compte-rendu des activités de la Société le 17 janvier 1900, il exprimait les vœux suivants concernant le projet d'un cinquième groupe de maisons :

«Aux yeux de qui observe et prévoit, une évolution se prépare dans les habitudes d'une partie de la population marseillaise, évolution aussi désirable pour le bien-être et la santé que pour l'allègement des charges de la vie. Le développement extraordinaire des modes économiques de circulation rapide, surtout par la transformation de la traction animale en traction électrique, et l'extrême bon marché des tarifs intelligemment consentis par la Compagnie Générale Française de Tramways depuis le 1^{er} janvier 1900 vont permettre à un certain nombre de familles modestes de transporter leur habitation à la périphérie, c'est-à-dire au grand air, souvent au-delà des taxes d'octroi. Nous rêvons de devancer ce mouvement, si harmonique aux objectifs divers de notre Société, et d'offrir à notre clientèle légitime l'occasion de bénéficier la première de cet heureux progrès, comme nous l'avons fait profiter des organisations sanitaires nouvelles dès 1896, avant qu'elles eussent pénétré dans le plus grand nombre des maisons de Marseille appartenant à la bourgeoisie aisée. Dans ce but, nous avons obtenu, sur la magnifique voie du

boulevard de Mazargues, en de satisfaisantes conditions, une promesse de vente d'une parcelle assez étendue, où nous voudrions, soit par des prêts hypothécaires amortissables, soit par construction directe, mettre des demeures améliorées, et susceptibles de plus-value dans un avenir peu éloigné, à la disposition des ménages d'employés et d'ouvriers. Nous ne savons encore si le projet pourra aboutir, ou comment il nous sera permis de le réaliser.»⁹

D'ailleurs, dans une étude couronnée par le comité des Habitations à bon marché des Bouches-du-Rhône, on peut relever le même espoir que celui d'Eugène Rostand: construire "les habitations au grand air" grâce au développement des tramways électriques. «Quant à l'argument de l'éloignement de la ville, il a perdu aujourd'hui toute sa valeur. Il était bon autrefois, quand les moyens de locomotion faisaient défaut, quand le trajet de la ville par exemple à Mazargues en patache-omnibus prenait une bonne heure et coûtait cinquante centimes. Mais dès demain, toutes nos jolies banlieues desservies par les tramways électriques seront à un quart d'heure de la Cannebière, et le coût du plus long parcours ne dépassera pas dix centimes. Comment ne pas bénir le progrès qui rend possible de telles choses ? C'est l'air pur à la portée des travailleurs, l'air vivifiant et tonique qui rend les belles couleurs aux humbles anémiés par le séjour journalier dans les usines; c'est la santé des femmes et des enfants, c'est la vie enfin !»¹⁰

En définitive, le 18 mai 1901, l'acte d'achat d'un terrain de 6.830 m² à Mazargues fut signé au prix de 6 F le m². Le conseil d'administration de la S.H.B.M. de Marseille décida de diviser ce terrain en grandes sections destinées à recevoir, l'une, sur le boulevard Michelet, soit par prêts hypothécaires, soit par construction directe, un certain nombre de «cottages» élégants et variés pour des familles d'employés, l'autre, sur le vieux chemin de Mazargues, des maisons à deux logements ou à un seul pour des ménages ouvriers qui avaient de la peine à se loger dans ce quartier si peuplé (figure 1). Dans la première section, deux prêts hypothécaires furent accordés dont un à l'agent de la Société; trois villas furent construites pour être louées et le reste fut divisé en parcelles à lotir. Dans la deuxième partie furent construites deux habitations ouvrières pour deux ménages

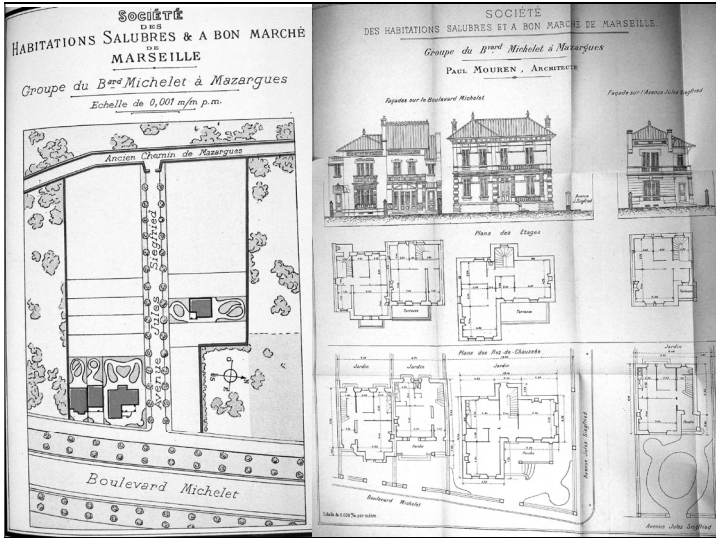


Figure 1: Groupe du Bd. Michelet à Mazargues (S.H.B.M. de Marseille, architecte: Paul Mouren)

Source: Rostand, E. (1902) *L'action sociale par l'initiative privée*, t.3, p. 208 et 211.

chacune.

En réalité, la statistique professionnelle révèle que la première partie du groupe fut occupée par un peintre, un cardeur, un employé et un marbrier, la seconde par un employé et un retraité. Il n'y avait pas d'ouvriers d'usine donc parmi les habitants. De plus, les loyers des trois villas en location boulevard Michelet s'élevaient à 330 F par an soit 27 F par mois et ceux des quatre maisons du vieux chemin de Mazargues à 282 F soit 24 F par mois: on voit que ce groupe ne pouvait être destiné qu'à une "élite" de la classe ouvrière¹¹. Malgré les limites de ces réalisations de la S.H.B.M. de Marseille sous la houlette d'Eugène Rostand, le quartier des Mazargues connut une urbanisation rapide.

Selon Paul Masson, «les habitants ont surtout été attirés depuis 1900 par l'amélioration des communications. Mazargues n'était auparavant desservi que par un omnibus à impériale aussi lent que cahotant sur le vieux chemin poussiéreux. Ce chemin a été élargi et transformé pour l'établissement d'un premier tramway.

Puis, Mazargues a été relié par un large boulevard à la superbe avenue qu'est le boulevard Michelet, percée peu avant 1900, qui continue la première partie du Prado. (...) En 1911, la population était montée à 3.974 habitants.»¹² Par ailleurs, dans le domaine du logement pavillonnaire, l'action la plus importante de la Caisse d'Épargne et de la S.H.B.M. de Marseille a résidé dans l'octroi des prêts hypothécaires autorisés par le décret de 1889. En effet, Eugène Rostand était convaincu, notamment par l'examen des résultats obtenus en Belgique, que l'institution de ces prêts devait avoir les meilleurs résultats. Le montant maximal de 7.000 F, consenti par la Caisse d'Épargne, s'adaptait aux besoins d'une clientèle modeste et à la construction de maisons de famille; de 1889 à 1905, elle octroya trente et un prêts d'une valeur globale de 159.500 F (5.145 F en moyenne).

De son côté, la S.H.B.M. de Marseille connut en ce domaine le même succès surtout à partir de 1900. Les taux d'intérêt étaient de 4 %, 4,5 % si le bénéficiaire contractait une assurance-vie¹³. La statistique professionnelle démontre cependant que ces opérations d'accession à la propriété étaient inaccessibles à la majorité de la classe ouvrière et réservées aux ouvriers spécialisés, employés ou artisans jouissant d'un salaire fixe supérieur à 5,50 F. Bien que ces informations de la S.H.B.M. de Marseille soient incomplètes, la localisation en grande banlieue semble étroitement dépendante du coût du terrain et des lignes de tramway. Au total, la S.H.B.M. de Marseille, y compris avec les prêts hypothécaires, a fourni un logement à 186 familles dont une centaine environ appartenait à la catégorie des ouvriers d'usine. À partir de 1908, date de l'achèvement de l'opération de Mazargues, aucune opération de construction ne fut plus effectuée par cette société. Elle souffrait en effet de difficultés économiques; la rentabilité de chacun des groupes des maisons avait décliné entre 1896 et 1904, tandis que la Société recourait de plus en plus fréquemment à l'emprunt (1898, 1899, 1900 et 1904).

Finalement, à dater de 1914, la Société cessa de construire: la guerre fut pour beaucoup dans cet arrêt, mais la création dans le même temps de la Société Marseillaise de Crédit Immobilier (S.M.C.I.) et son essor considérable fixèrent plus particulièrement l'activité des dirigeants. Entre 1912 et 1930, la S.M.C.I. a pu loger 1.590 personnes à Marseille dans 444 logements¹⁴. Cependant, dans l'ensemble de la France, c'est au lendemain de la guerre que s'est posée la question

d'une intervention générale de l'État dans la question des habitations à bon marché. Le problème du logement devint une question nationale. Ces besoins se firent de plus en plus pressants, surtout dans les grandes villes comme Marseille.

La crise du logement et le début de l'intervention publique après la Grande Guerre

La faiblesse de la construction collective était un phénomène ancien dans les grandes villes. Mais il existait déjà un certain nombre de lois depuis 1894 favorisant l'intervention publique dans le domaine du logement social. Le vote de la loi Siegfried du 30 novembre 1894 créant les sociétés anonymes d'H.B.M. n'avait pas été suivi d'un essor de la construction. On peut conclure à un échec de l'initiative privée en ce domaine. Par la suite, l'intervention de l'État s'est faite plus importante. La loi Ribot (1908) permit les débuts des sociétés de Crédit Immobilier, et la loi Bonnevey du 23 décembre 1912 créa les offices publics d'H.B.M. Grâce à cette législation, l'État prêta au taux du prix de revient des constructions. Différents types de société d'H.B.M. furent donc possibles: privées avec actionnaires, coopératives, municipales, départementales. Étant donnée la faible rentabilité de ces opérations, les offices publics jouèrent le rôle le plus important¹⁵.

Chronologiquement, l'Office municipal d'H.B.M. de Marseille, fondé le 31 janvier 1919, apparaît comme l'onzième office municipal d'H.B.M. créé en France. Il a été suivi par la création de l'Office départemental d'H.B.M. des Bouches-du-Rhône le 3 mars 1920, qui était ainsi le seizième office départemental. C'est surtout après la loi de codification du 5 décembre 1922 et la loi du 13 juillet 1928 (loi Loucheur) qui établissait en France un programme national de construction d'habitation à bon marché que ces deux offices marseillais ont réalisé leurs projets. L'Office départemental construisit successivement (figure 2)¹⁶:

- en 1926, la "Cité-jardin des Chartreux", comprenant 202 logements de type pavillonnaire dont une boutique,
- en 1929, la "Cité-jardin de La Barasse" comprenant 88 logements de type pavillonnaire,

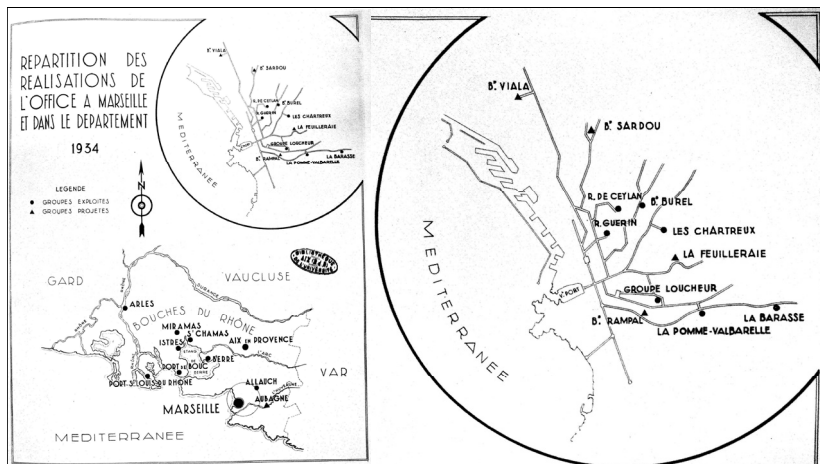


Figure 2: Répartition des réalisations de l'Office à Marseille et dans le département

Source: L'Office public d'habitations à bon marché du département des Bouches-du-Rhône (1937) *op. cit.*, Préface (4 pages).



Figure 3: Groupe Bernard Cadenat, rue Guérin (Architecte M. G. Castel) (Vue d'ensemble)

Source: *Ibid.*, p. 10.



Figure 4: Groupe de la Blancarde (Louis Loucheur) (Architecte M. F. Clermont) (Plan d'ensemble)

Source: *Ibid.*, p. 18.

-en 1932, le “Groupe Bernard Cadenat”, rue Guérin, à la Belle-de-Mai comprenant cinquante logements de type collectif (figure 3),
 -et le “Groupe Louis Loucheur”, boulevard Baudelaire, à Saint-Pierre comprenant 192 logements dont quatre boutiques de type collectif (figure 4),
 -en 1934, le “Groupe du boulevard Burel” comprenant 181 logements dont quatre boutiques de type collectif,
 -et le “Groupe Eugène Michelis” à La Pomme comprenant 276 logements de type collectif.

De plus, il faut noter la construction dans la très proche banlieue de Marseille d'une cité-jardin à Allauch, comprenant 92 logements.

De son côté, l'Office municipal construit successivement cinq groupes ou cités-jardins dans les banlieues - Le Canet, Saint-Louis, Chutes-Lavie, Saint-Loup et Saint-Just - entre 1922 et 1928. En tout, de 1924 à 1934, les deux offices

construisirent 2.041 logements (le lotissement de La Pomme non compris), soit, en 1934, 736 logements collectifs (36 %) et 1.305 logements pavillonnaires (74 %). La vague de la construction sociale pavillonnaire fut à son apogée en 1930, mais elle semble décroître par la suite. Après 1940, le lotissement social se consacra principalement au logement collectif jugé moins coûteux. Comme nous l'avons indiqué, c'est justement dans les années 1930 que Paul Masson a observé le foisonnement de la construction pavillonnaire dans plusieurs banlieues.

On comprend que le président du conseil d'administration et l'administrateur-délégué de l'Office départemental furent très fiers de leurs résultats. Ils rapportaient le 15 mars 1935 que: «C'est ainsi que les efforts conjugués de l'Office municipal et de l'Office départemental ont permis à la ville de Marseille d'assurer l'assainissement, par sa démolition intégrale, du quartier étendu et particulièrement malsain situé en plein centre derrière la Palais de la Bourse. Mais dans cette ville, le déficit en logements ouvriers est tellement important, qu'il est maintenant impossible d'envisager d'affecter des logements nouveaux au remplacement des taudis ou des immeubles arrivés à l'extrême limite de vétusté. En raison de l'accroissement constant de la population (30.000 unités par an), les logements créés par les organismes officiels ou l'initiative privée pourront faire diminuer dans une certaine mesure le nombre des logements surpeuplés, mais il faudrait la réalisation d'un programme considérable pour amener la disparition des taudis.»¹⁷

Rappelons-nous qu'au tournant du siècle, Eugène Rostand comptait sur les effets du «développement extraordinaire des modes économiques de circulation rapide», les tramways électriques, pour construire des logements. Trente-cinq ans après, comment les deux dirigeants de l'office du logement social jugeaient-ils les transports en commun par rapport à leurs projets ? Ils les décrivaient ainsi: «À Marseille, où l'organisation des transports en commun n'est pas suffisante pour permettre un déplacement rapide de la population laborieuse aux heures d'ouverture et de fermeture des chantiers, usines, bureaux et ateliers, on s'est attaché à construire, à proximité des agglomérations industrielles. L'Office a pu acquérir des terrains libres en bordure ou à proximité de voies importantes et les plans des immeubles ont été conçus en tenant compte des élargissements ou création de voies prévues au plan d'extension.»¹⁸ Il apparaît donc qu'ils ne

comptaient pas du tout sur les transports en commun. En tout cas, rien n'indique qu'ils ont conçu un urbanisme en lien avec un réaménagement de transports. Cela semble confirmé par les images des cités-jardins et des groupes de logements. Sur le "Groupe Louis Loucheur" (figure 4) à Saint-Pierre, il y avait certes deux voies ferrées, la gare de La Blancarde et la ligne de tramway 68 autour de ce groupe, mais le choix de ce terrain vint du fait qu'il était dévalorisé avant la construction de cet ensemble à cause de sa situation entre les deux voies de chemins de fer.

Nous pouvons remarquer que le nom de Gaston Castel, architecte en chef des Bouches-du-Rhône, apparaît souvent. Aussi est-il intéressant d'examiner ses idées sur l'urbanisme de Marseille en consultant les deux ouvrages qu'il a écrit¹⁹. Pour lui, le problème le plus important de l'urbanisme était la circulation urbaine. Comme d'autres urbanistes et experts marseillais, tel Gaston Rambert, Castel condamnait assez vivement les tramways qui causaient la congestion des centres. Il soutenait le projet de métropolitain et proposait un autre moyen de transport, le monorail. Il écrivait en août-septembre 1928 que «les artères centrales ne seront pas suffisantes, et il faudra les doubler dans n'importe quel plan parallèle aérien, souterrain. Il est incontestable que nous laissons promener dans nos plus belles rues de gros bouchons qui les obstruent; je veux dire ces tramways, un peu comiques avec leur antenne levée, de crustacés brinquebalants et cahotants. Je sais - notre éminent ami M. Fabre, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Département - nous le rappelait à une récente réunion du comité d'urbanisme à l'*Office du Tourisme*, qu'on ne peut pas envisager leur disparition au centre de la ville dans un temps rapide, pour des raisons budgétaires: les lignes du centre permettant de couvrir par leur exploitation les déficits des lignes de banlieue. Qu'on laisse donc les tramways trainer sur le sol des rues leur vieillesse branlante et qu'on superpose à la chaussée une deuxième artère où circuleront les véhicules rapides sur des rubans aériens à sens unique. Qu'on nous donne le métropolitain à deux lignes perpendiculaires: Castellane-Porte d'Aix, Chartreux-Canebière et l'on aura préparé la ville future. Dans dix ans, nos tramways y feront figure archaïque.»²⁰

À côté du problème de l'aménagement des grandes artères des centres, Gaston

Castel a étudié également de nombreux projets pour des habitations à bon marché en banlieue. Cependant, contrairement à Henri Sellier qui insistait sur les nécessités du transport, surtout du tramway de pénétration, pour le peuplement des banlieues, Castel n'envisageait pas un tel urbanisme en lien avec le réaménagement de transports. Ses idées pour le futur sont bien représentées sur une "évocation" de la voie centrale vers les Calanques (figure 5). Pour lui, les voies devaient être réservées principalement aux automobiles et aux piétons, alors que, dans les années 1930, quand il évoquait le futur Marseille, beaucoup d'habitants de la banlieue étaient encore obligés à utiliser les "vieux" tramways pour aller au centre-ville.

L'analyse concrète des cités-jardins ou des groupes de logements construits par l'Office départemental fait apparaître des contradictions par rapport aux idées des dirigeants et de l'architecte en chef de l'office, qui, comme on vient de le voir, ne comptaient pas sur les transports en commun. L'analyse de la provenance géographique des locataires montre qu'à la "Cité-jardin de La Barasse" (88 logements), 67 % des locataires occupaient avant un logement au centre de Marseille et 33 % en banlieue. Au "Groupe du boulevard Burel" (181 logements), 55 % des locataires occupaient avant un logement au centre de Marseille et 45 % en banlieue (surtout la banlieue nord)²¹. Les cités-jardins en effet étaient destinées plus directement aux habitants des quartiers centraux pollués et surpeuplés. On peut penser que c'était d'une part un des héritages de la philanthropie catholique d'Eugène Rostand, d'autre part un des aspects de la politique sociale menée contre la crise du logement.

Mais les deux dirigeants de l'Office départemental, tout en reconnaissant l'insuffisance des transports en commun, n'essayaient pas de lui porter remède. De plus, l'architecte en chef Castel ne présentait aucun projet concret de H.B.M en liaison avec le réaménagement de transports, alors, qu'au moins au début de l'installation de locataires dans ces deux groupes, il restait sans doute de nombreux habitants qui devaient aller au centre-ville, en particulier pour leur travail. Sur ce point, un graphique dressé en 1952 par la Régie Autonome des Transports de la Ville de Marseille (R.A.T.V.M.) est intéressant, bien que ces statistiques portent sur les communes voisines de Marseille. Il nous permet de mesurer l'influence de

la construction des logements après la loi Loucheur sur l'augmentation du nombre de voyageurs de la ligne n° 40 "Marseille-Aubagne" (figure 6). La R.A.T.V.M. explique que «les fluctuations de trafic mises en valeur par ce graphique sont dues à des causes diverses. De 1925 à 1930, la loi Loucheur permit dans la région de la Penne, la Millière, St Mitre-Viaux, l'édification de villas d'habitation et le développement de l'industrie de la Vallée de l'Huveaune firent augmenter, dans des proportions importantes durant cette période, le volume du trafic. À dater de 1931, une baisse se fit jour et s'accrut jusqu'à ramener le trafic au chiffre de 1923, ayant pour cause d'une part la fixation des voyageurs de l'époque précédente sur leur lieu de travail, d'autre part, la concurrence commerciale des autobus des

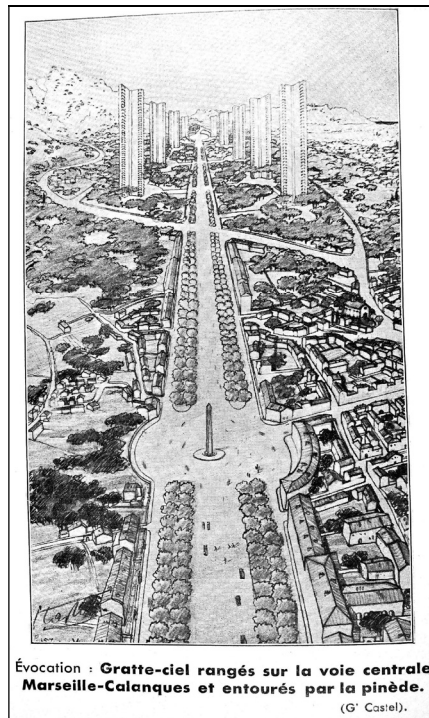


Figure 5: Évocation (Gratte-ciel rangés sur la voie centrale Marseille-Calanques et entourés par la pinède) (G. Castel)

Source: Castel G., et Ballard J., (1934), *Marseille métropole*, Marseille, Les Cahiers du Sud, p. IV.

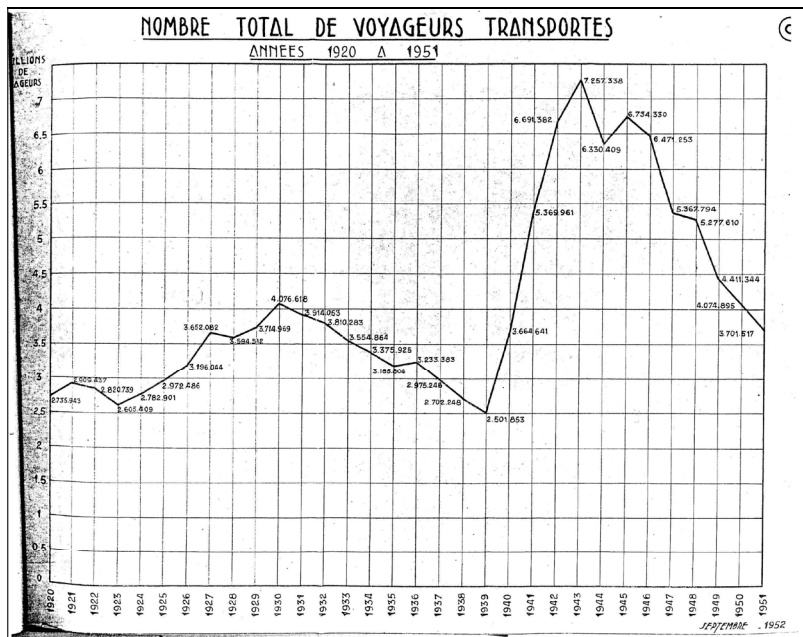


Figure 6: Nombre total de voyageurs transportés (La ligne n° 40 “Marseille-Aubagne”) (1920-1951)

Source: Archives Départementales des Bouches-du-Rhône 9S36/24: Ligne d'Aubagne: délibérations de la commune et subvention, 1923-1952, Graphique a), le nombre de voyageurs transportés (pendant les années de 1920 à 1951) sur la ligne n° 40 “Marseille-Aubagne”, dressé par la R.A.T.V.M.

lignes de Brignoles et de Toulon.»²²

Du côté de l'Office municipal, qui a édifié cinq groupes ou cités-jardins dans les banlieues entre 1922 et 1928 sous la municipalité Flaissières, on notera qu'à la “Cité-jardin de Saint-Louis” (227 logements), construite en 1926, le terminus d'une ligne de tramways a été prolongé en janvier 1932²³. Pourtant, ce n'était qu'une exception. Les travaux d'Eugène Michelis, secrétaire général de l'Office municipal, insistaient sur la crise du logement provoquée par l'accroissement de population²⁴. Il citait le nom d'Henri Sellier, mais, comme les dirigeants de l'Office départemental, il ne mettait pas en lien l'urbanisme et le réaménagement de transports. D'ailleurs, dans une publication de la ville de Marseille ayant un caractère de propagande électorale, on examinait séparément les questions des

tramways (à propos du déficit énorme à la charge de la Ville) et le manque de logements²⁵.

Conclusion

En conclusion, nous avons remarqué que, malgré les hausses successives de tarifs et le caractère vieillissant du réseau de Marseille, le nombre de voyageurs a augmenté entre 1926 et 1930. Une des raisons de cette dernière période d’“apogée” du tramway devait être la construction des logements que nous venons d’évoquer. Cependant, répétons que l’urbanisme n’était pas relié au réaménagement de transports, tant du côté de l’Office départemental que de celui de l’Office municipal. De plus, les urbanistes, les experts, les milieux d’affaires marseillais désiraient le métropolitain, alors qu’il était irréalisable pour une municipalité souffrant d’importants déficits budgétaires dans un contexte économique difficile. Dans ces conditions, les tramways vétustes restaient indispensables pour les banlieusards. Comme dans la banlieue parisienne analysée par Annie Fourcaut, les années 1920 ont été des années noires en matière de transports à Marseille²⁶. Pendant l’Entre-deux-guerres, les habitants démunis de véhicule automobile avaient probablement la nostalgie de la “Belle Époque” du tramway, celle dont les cartes postales du début du XX^e siècle conservaient l’image.

Notes

- 1 Masson, P. (dir.) (1935) *Les Bouches-du-Rhône: Encyclopédie départementale, vol. 14, Monographies communales Marseille-Aix-Arles*, Paris et Marseille, Archives départementales, Appendice. Le terroir de Marseille par P. Masson, p. 322-412.
- 2 Dumont, G. (1973) *La question du logement social à Marseille de 1857 à 1939*, thèse de 3^e cycle, Université d’Aix-Marseille, Institut d’Aménagement Régional, Aix-en-Provence, p. 101-108.
- 3 Américi, L. (2000) *La Caisse d’épargne des Bouches du Rhône au XIX^e siècle: Un outil financier au service de l’intervention sociale*, thèse de doctorat d’histoire, Université de Provence, Aix-en-Provence, p. 302-305, 463-465, 592-619.
- 4 Sellier, H. (1920) *Les banlieues urbaines et la réorganisation administrative du département de la Seine*, Paris, M. Rivière, p. 41-44; Larroque, D., Margairaz, M., Zembri, P. (2002) *Paris et*

- ses transports, XIX^e-XX^e siècles: deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éd. Recherches, p. 116-117, 134-135, 140-141.
- 5 Rostand, E. (1893) *L'action sociale par l'initiative privée: Avec des documents pour servir à l'organisation d'institutions populaires et des plans d'habitations ouvrières*, Paris, Guillaumin & Cie, t.1, p. 469-471. Pour les dates d'ouverture des bureaux de quartiers, voir Idem (1898) *L'action sociale par l'initiative privée*, t.2, p. 616.
 - 6 Académie de Marseille (2001) *Dictionnaire des Marseillais*, Marseille, Diff. Edisud, p. 300; Américi, L. (2000) *op. cit.*, p. 597-609; Aubert, P. (1936) *La Caisse d'épargne et de prévoyance de Marseille et des Bouches-du-Rhône depuis 1900*, thèse pour le doctorat, Université d'Aix-Marseille, faculté de droit d'Aix, Marseille, Impr. Ant. GED, p. 80-88.
 - 7 Dumont, G. (1973) *op. cit.*, p. 67.
 - 8 Roncayolo, M. (1990) *Liminaire de Marseille: Port, ville, pôle*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, p. 185. Il faut souligner également que le président de la Compagnie Générale Française de Tramways (C.G.F.T) de 1894 à 1923 était Jules Rostand (1847-1930). Il est né à Marseille le 9 décembre 1847 et issu des Rostand comme Eugène Rostand (1843-1915). Mais Jules Rostand a débuté sa carrière dans le monde des affaires à Paris pour rejoindre son oncle Albert Rostand (1818-1891) qui a fondé la banque Gay, Rostand et C^e. Paillard, T. et Sirot, F. (1997) Propreté, transport dans la ville, Paris, Ministère de la culture, Direction des archives de France, Ed. de l'Institut de l'environnement urbain, p. 79.
 - 9 Rostand, E. (1902) *L'action sociale par l'initiative privée*, t.3, p. 201.
 - 10 Poirier, P. (1900) *Les Habitations populaires: Étude couronnée par le Comité des Habitations à bon marché des Bouches-du-Rhône*, Marseille, Imprimerie commerciale, p. 18-19.
 - 11 Rostand, E. (1902) *op. cit.*, p. 208-210; Dumont, G. (1973) *op. cit.*, p. 68.
 - 12 Masson, P. (dir.) (1935) *op. cit.*, p. 401. Voir aussi, Secchi, F. (1955) «L'Évolution économique et démographique de Mazargues du XVIII^e siècle à nos jours», *Revue municipale, Marseille*, n° 25, p. 17-18.
 - 13 Aubert, P. (1936) *op. cit.*, p. 87-88; Américi, L. (2000) *op. cit.*, p. 597-598.
 - 14 Dumont, G. (1973) *op. cit.*, p. 69-73, 89, 100; La Caisse d'Épargne et de Prévoyance des Bouches-du-Rhône (1931), *Rapports et comptes-rendus des opérations de la Caisse d'Épargne et de Prévoyance des Bouches-du-Rhône et de ses succursales pendant l'année 1930*, Marseille, Société anonyme du Sémaphore de Marseille, p. 22.
 - 15 Fourcaut A. (1989) *Bobigny, banlieue rouge*, Paris, Éd. Ouvrières, 1989, p. 22-23; Magri, S. (2000) «Le logement et l'habitat populaires de la fin du XIX^e siècle à la Seconde Guerre mondiale» dans Fourcaut A. (dir.) (2000) *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964): Guide de recherche*, Paris, L'Harmattan, p. 114-115. À Marseille, dans le cadre de la loi Ribot (1908), la S.M.C.I. fut fondée en 1913 et par les soins d'E. Rostand, deux ans avant son décès. Aubert, P. (1936), *op. cit.*, p. 90.
 - 16 Dumont, G. (1973) *op. cit.*, p. 90-91, 117-119; Arnaud, É., (1979) *H.B.M. et H.L.M. à Marseille. Analyse du rapport: Doctrines et réalisations dans le logement social, 1930-1960*, U.P.A.M.,

- INAMA, Marseille, p. 211-216; L'Office public d'habitations à bon marché du département des Bouches-du-Rhône (193?) *L'Office public d'habitations à bon marché du département des Bouches-du-Rhône, 1920-1934*, L'Urbanisme en France Tome II, Strasbourg, EDARI, Préface (4 pages).
- 17 *Ibid.*, à la page 3. (Préface signée le 15 mars 1935 à Marseille, par le Président du Conseil d'Administration, Alfred Bonnet et l'Administrateur-Délégué, Toussaint Ambrosini, Député, Conseiller général.) Il est à noter qu'ils ont calculé l'augmentation de la population marseillaise en utilisant les chiffres officiels de cette époque, c'est-à-dire les statistiques «dopées». Leur argument se fonde sur une étude du Directeur de l'urbanisme de la Ville de Marseille. Cf. Richard, A. (1932) «Étude sur les conditions d'habitabilité de la population de la Ville de Marseille» dans Ville de Marseille, *Le problème du logement à Marseille*, Impr. municipale, p. 21-26.
- 18 *Ibid.*, Préface, à la page 3.
- 19 Castel, G. (1932), *Marseille et l'Urbanisme, Marseille*, Les Cahiers du Sud, 163 p; Castel G. et Ballard J. (1934), *Marseille métropole*, Marseille, Les Cahiers du Sud, 214 p.
- 20 Castel, G. (1932), *op. cit.*, p. 119-120.
- 21 Dumont, G. (1973) *op. cit.*, p. 123-125. La composition sociale de ces deux groupes est la suivante: à La Barasse, sur 40 emplois masculins, les ouvriers d'usine représentaient 22 %, les employés: 28 %, les artisans: 30 %, les commerçants et cadres inférieurs: 20 %. Au groupe Burel, sur 40 emplois masculins relevés, les ouvriers d'usine représentaient 21 %, les employés: 64 %, les artisans: 8 %, les cadres inférieurs: 8 %.
- 22 Archives Départementales des Bouches-du-Rhône 9S36/24: Ligne d'Aubagne: délibérations de la commune et subvention, 1923-1952, Graphique a), le nombre de voyageurs transportés (pendant les années de 1920 à 1951) sur la ligne n° 40 "Marseille-Aubagne", dressé par la R.A.T.V.M.
- 23 Masson, P. (dir.) (1935) *op. cit.*, p. 339. Siméon Flaissières est décédé le 26 mars 1931 et Georges Ribot prenait la place de maire à partir du 10 mai 1931. Archives de la ville de Marseille (1997) *Marseille délibère: Répertoire numérique des actes de l'administration municipale (1790-1996)*, Marseille, Impr. municipale, p. 162.
- 24 Michelis E. (1921) *Office public d'habitations à bon marché de la Ville de Marseille. Rapport moral de l'exercice 1919*, Marseille, Impr. Méridionale, pp. 13-19; Idem (1922) *Office public d'habitations à bon marché de la Ville de Marseille. Rapport moral de l'exercice 1920*, Marseille, Typographie et Lithographie Ant. GED, p. 28-40; Idem (1930) *Comment organiser et administrer un office public d'habitations à bon marché*, Marseille, Impr. Méridionale, p. 10-21.
- 25 Ville de Marseille (1935) *L'Œuvre municipale 1929-1935*, Marseille, Impr. municipale, p. 218-227, 256-264. Ce livre est préparé principalement par G. Ribot et Simon Sabiani, Premier adjoint.
- 26 Fourcaut A. (1989), *Bobigny, banlieue rouge*, p. 130.