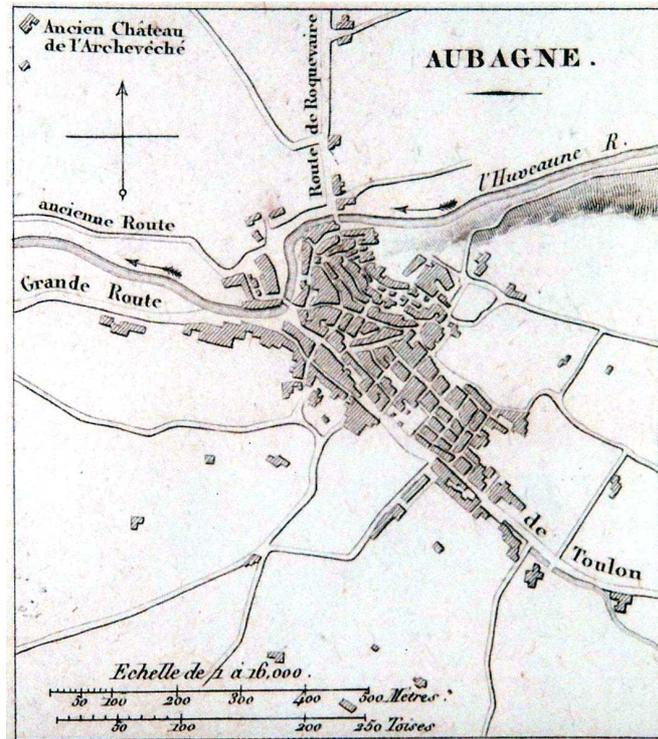


LE REVEIL D'UNE CITE : LE XIX^e SIECLE



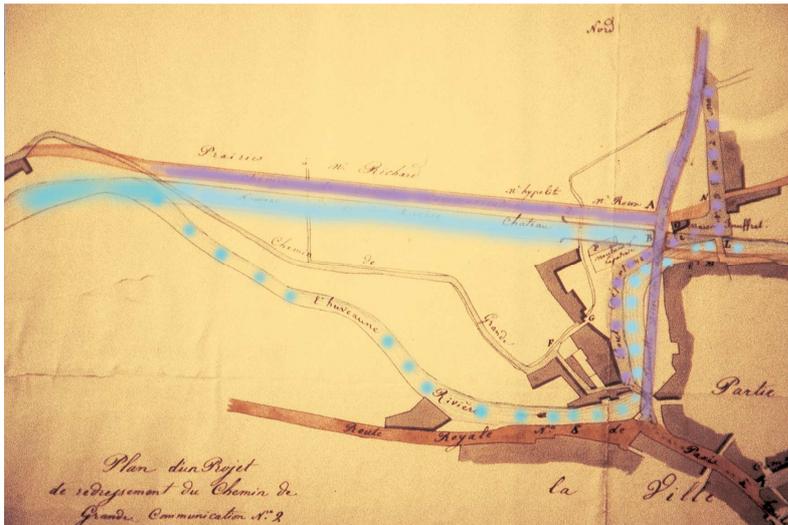
Aubagne en 1830. (photo AVA, Archives départementale).

Aubagne a toujours vécu de l'exploitation agricole de son riche territoire et de celui de la vallée de l'Huveaune, où elle jouait depuis des siècles le rôle de marché local. S'y écoulait les abricots de Roquevaire, les fraises et le vin de Beudinard, les câpres de Cuges, légumes, fruits et huiles. L'élevage y était également présent, en particulier celui des porcs. Mais le manque de moyens de communication en faisait une cité contrainte à une vie en semi-autarcie. Seul un réseau routier de trois voies principales, bien souvent en très mauvais état, reliait la ville à ses voisines : la route royale n°8 de Marseille à Toulon (RN8), la route départementale n°3 d'Aubagne à Saint-Maximin (RN96) et le chemin de grande communication n°2 de Marseille à Saint-Pons (CD2). Malgré cela, une grande partie des produits agricoles de la vallée de l'Huveaune alimentait les marchés de Marseille.

Aubagne s'accommodait assez bien de cet isolement. Forte de l'existence de nombreuses matières premières sur ses terres et de la présence de l'Huveaune et du Merlançon, elle voyait la création de multiples industries artisanales. On dénombrait ainsi, en 1825 : seize poteries, deux faïenceries, deux tuileries, quatre tanneries, une fabrique de gros draps, une distillerie, une papeterie, qui occupaient avec le commerce, plus d'un sixième de la population aubagnaise. Exportant sa production vers l'étranger par l'intermédiaire des ports de La Ciotat et de Marseille, l'industrie de la céramique, la plus représentée, était le moteur de l'essor économique d'Aubagne.

Poussée par les différentes politiques gouvernementales, la municipalité décida de transformer complètement l'image de la cité et provoqua la "renaissance" de la ville. Résolument déterminée à multiplier les échanges commerciaux et culturels avec la région puis le monde, la ville fixa d'abord son attention sur le perfectionnement de son réseau routier. Dès 1823, une route départementale (n° 16) fut envisagée pour relier plus commodément Aubagne à La Ciotat afin de mieux « *étendre leurs rapports commerciaux à l'étranger pour le transport du vin, de l'huile, des denrées coloniales (...) si le chemin était praticable* ». Sa construction s'effectua quelques années après.

Des fonds furent ensuite consacrés à l'amélioration de la route royale n°8 de Marseille à Toulon qui traversait Aubagne bien difficilement. Gênée par la présence de l'Huveaune et du Merlançon, elle présentait plusieurs courbes dans un réseau de rues tortueuses et malaisées. Un plan d'alignement fut dressé en 1823 : il préconisait quelques démolitions de façades de façon à obtenir un alignement régulier du bâti dans la traversée de la ville. En l'appliquant, la municipalité permit alors la création d'une voie agréable et large. Un véritable programme fut alors créé et entraîna la mise en place d'un nouveau plan d'urbanisme de la ville. Les travaux du détournement du lit de l'Huveaune en furent le point de départ.



Le détournement du lit de l'Huveaune en bleu et la création de nouveaux axes routiers en violet. (photo AVA, Archives départementales).

d'Etat et Directeur des Ponts et Chaussées), prirent fin en 1842. Le coût total des transformations fut très élevé car il s'agissait non seulement de former un nouveau lit à la rivière, mais aussi de profiter du comblement de l'ancien pour réaménager les trois voies traversant la ville. La route royale n°8, la route départementale n°3 et le chemin de grande communication n°2 bénéficièrent ainsi de tracés orthogonaux, convenant mieux au trafic intense des voitures les empruntant.

Les ingénieurs décidèrent de supprimer les sinuosités de la rivière en dessinant un tracé rectiligne de 500m, dans la continuité du lit originel afin d'éloigner le confluent de l'Huveaune et du Merlançon. Les plans définitifs furent dressés en 1837 par Franz Mayor de Montricher et le financement réparti par tiers entre le Gouvernement, le Département et la Commune.

Les travaux, débutés en 1838 sous la responsabilité de Baptiste-Alexis Legrand (Conseiller



L'allée des marronniers (chemin de grande communication n°2, aujourd'hui avenue Antide Boyer). (cp sans éd.).



La fontaine de l'Obélisque (aujourd'hui place Pasteur). (cp Ed. Lacour Marseille).

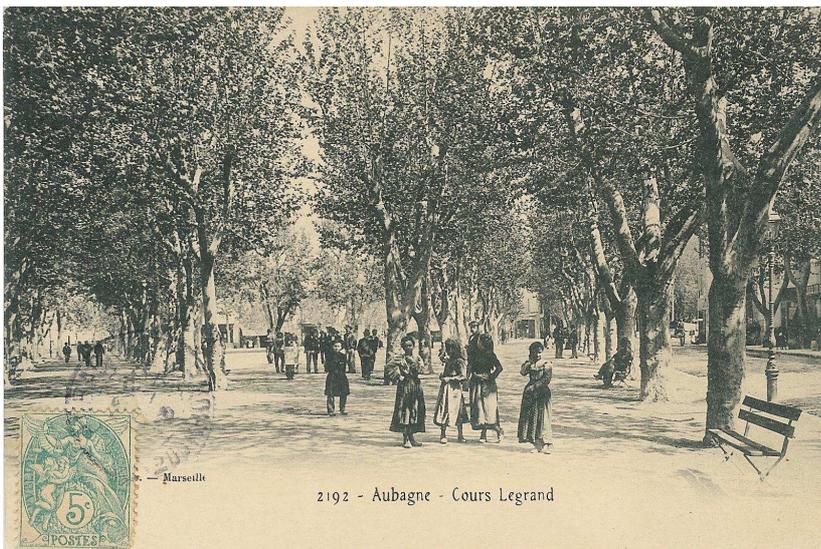
Le détournement de la rivière permit aussi la création de plusieurs promenades. La place Pasteur, officiant comme carrefour des routes de Marseille, Toulon et Roquevaire, fut aménagée dès 1842. Elle fut ornée, en 1845, d'une fontaine surmontée d'un obélisque : la municipalité voulait ainsi imiter le carrefour de la Fontaine Castellane à Marseille.



La route de Gémenos (aujourd'hui av. E. Rougier) et l'Huveaune. (dessin de Paul Camoin, coll. part.).

Le cours Legrand (du nom du Directeur des Ponts et Chaussées qui dirigea les travaux du nouveau lit de l'Huveaune) fut aménagé en 1842, c'est aujourd'hui le cours Foch. D'un plan triangulaire qui le fit surnommer le cours de la "Merlusse", il fut établi sur l'ancien lit de la rivière et sur des espaces inutilisés longeant les deux rives de celui-ci. Ce cours était encadré à l'est par la route départementale n°3 d'Aubagne à Roquevaire, à l'ouest par le boulevard qui mena plus tard à la gare et sur son côté nord par le nouveau lit de l'Huveaune. Il offrit à la ville sa plus belle et grande place, lieu de

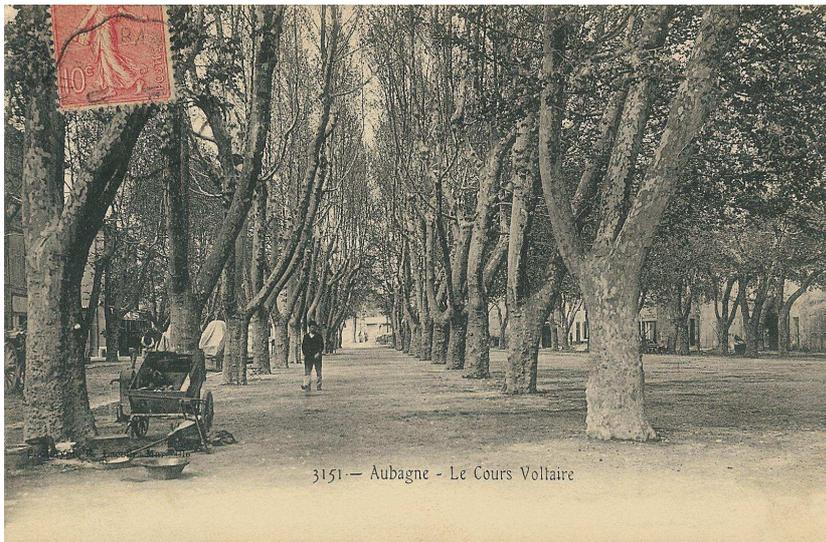
toutes les réjouissances publiques. On y trouve encore aujourd'hui la majorité des bars et des cafés de la ville.



Le cours Legrand (aujourd'hui cours Foch). (cp sans éd.).

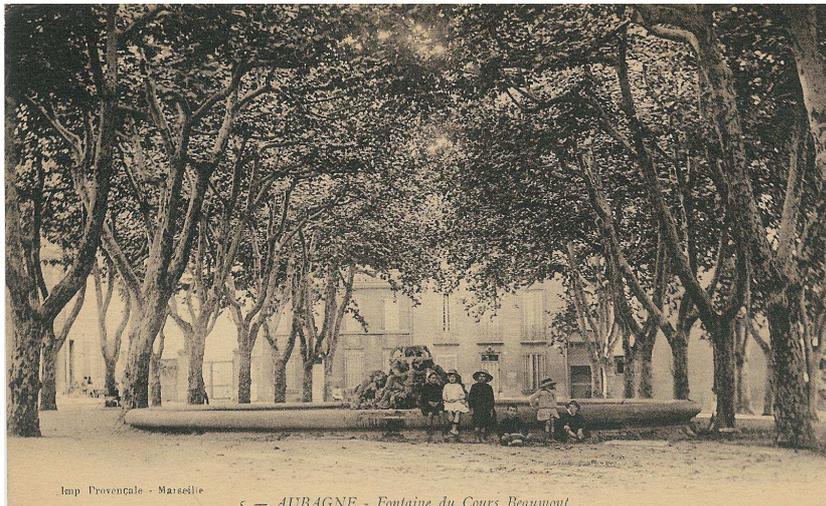
Le deuxième cours, du nom de Barthélemy, fut aménagé en 1855 en hommage à l'abbé Jean-Jacques Barthélemy (1716-1795, garde du cabinet des médailles de Louis XV, académicien, savant, auteur du Voyage de jeune Anacharsis en Grèce, dont la propriété familiale se trouvait à Aubagne) et au Marquis François de Barthélemy (1747-1830,

neveu du premier, Ministre d'Etat et diplomate). D'un plan rectangulaire, cette allée bordée de platanes était parallèle à la route royale n°8 arrivant de Marseille dans le centre de la ville. Elle était le lieu de promenades et de repos pour les voyageurs et les habitants.



Le cours Voltaire. (cp éd. Lacour Marseille).

nombreux espaces et en particulier ceux ayant une consonance religieuse. Ainsi les rues Saint-François, des Religieuses, de l'Observance, Saint-Roch, Saint Jérôme, Saint-Mathieu... devinrent respectivement rues de la République, Fraternité, Liberté, Egalité, Jean-Jacques Rousseau, Arnaud-Mathieu...



Le cours Beaumont. (cp Imp. Provençale, Marseille).

Beaumont joua le même rôle avec le quartier du Rosier où était implantée la majorité des industries de la céramique. Il fut aménagé en 1835 grâce à la générosité du Maire qui céda une partie de sa propriété à un prix modeste à la Ville, celle-ci en remerciement lui donna son nom : Félix Beaumont.

Le conseil municipal fut soucieux de l'amélioration du tracé urbain d'Aubagne mais aussi conscient des problèmes d'assainissement. Le déplacement du cimetière hors des murs de la ville, effectué dès 1778 en réponse à l'ordonnance royale de Louis XVI interdisant les inhumations intra-muros, le détournement du lit de l'Huveaune, l'entretien permanent des fontaines, la mise en place de bornes-fontaines furent des exemples des travaux entrepris en matière d'hygiène et d'assainissement. Pendant de nombreux siècles, la propreté des rues laissa beaucoup à désirer, malgré les réglementations existantes ; celles-ci ne furent jamais respectées même lorsque la ville était menacée d'épidémie de peste. Les habitants faisaient du fumier dans les rues le long des murs, de nombreux cloaques étaient creusés au pied des remparts ou sur les bords du Merlançon. Ce n'est qu'au milieu du XIX^e que les notions d'hygiène furent appliquées dans les villes et que les habitants semblèrent les respecter. Une grande et

Le troisième cours, appelé la Franchisque par référence au patronyme du propriétaire des terres qui le bordaient : Franceschi, fut aménagé vers 1842 sur l'ancien parc seigneurial au droit du pont de Reine, tout juste démoli. Nous le connaissons aujourd'hui sous le nom de cours Voltaire, appellation qui lui fut attribué par la municipalité Imbert. Ce maire, farouchement républicain et laïque, fit débaptiser en 1881 de

Le Préfet refusa néanmoins le changement de cours Legrand en cours Victor Hugo et de cours Barthélemy en cours du 14 juillet.

Ces grands espaces jouèrent le rôle d'articulation entre les faubourgs et la vieille-ville : le cours Foch reliait le quartier de la gare et celui des tanneries au centre ancien, de même le cours Voltaire pour le quartier des Moulins. Le cours

sérieuse réforme fut ordonnée par Félix Beaumont : l'enlèvement du fumier et de la litière des rues.

En 1834, la municipalité envisagea les bienfaits que pouvait apporter la poursuite du canal de Marseille vers Aubagne et son territoire. Plusieurs enquêtes furent diligentées pour réunir un nombre indispensable de souscripteurs aux eaux du canal. En 1853, le conseil municipal demanda officiellement au gouvernement une concession d'un mètre cube pour l'arrosage de ses terres. Après maintes études des ingénieurs, un décret en date du 25 mai 1864 autorisa le prolongement du canal pour l'irrigation des communes de La Penne, Aubagne et Gémenos. La ville fêta, le 5 juin 1870, l'arrivée des eaux de la Durance dans le bassin du cours Beaumont. La force hydraulique profita à de nombreuses industries, aux habitants et à l'entretien des rues. Avec une irrigation accrue des cultures, cette dérivation offrit une plus-value considérable aux terres agricoles.

La seconde moitié du XIX^e siècle apparut pour Aubagne comme la période la plus florissante du siècle avec l'arrivée du chemin de fer. Dès 1837, Franz Mayor de Montricher dressa les plans et devis d'un projet de chemin de fer entre Marseille et Aubagne, qui fut soumis dans un mémoire au gouvernement par la Compagnie de la Méditerranée. L'ingénieur prévoyait de tracer la ligne sur la rive gauche de l'Huveaune, en longeant la rivière. Cependant, celle-ci formant plusieurs méandres, il était nécessaire de bâtir de nombreux ouvrages d'art pour la franchir : le projet ne fut pas retenu. Le 28 janvier 1838, le conseil municipal vota l'exécution des travaux, reconnus d'utilité publique : *« Il serait difficile de ne point considérer cette importante amélioration d'une haute utilité publique. Les communications actuelles entre Aubagne et Marseille ne sont plus en rapport avec l'importance de l'industrie qui s'est développée dans ces deux villes et les besoins toujours croissants de l'agriculture »*. Le 10 février 1838, l'ingénieur Brochier proposa un nouveau projet de ligne établie sur la rive droite de l'Huveaune, plus convainquant que le premier.

La réalisation fut fort longue, ralentie par les attaques en justice des propriétaires de la vallée de l'Huveaune, qui allaient voir leurs terres parcourues par les doubles voies ferrées. Malgré les oppositions, le train arriva à Aubagne le 27 octobre 1858. Avec un tracé de 17 km, il offrait aux personnes voyageant habituellement sur les routes un moyen de locomotion plus rapide (vingt minutes en train contre trois heures en voiture) et plus agréable.



La Gare et les quais d'embarquement (cp ed Lacour)

Le mouvement des voyageurs en gare d'Aubagne passa de 116 630 en 1869 à 190 721 en 1911. Le trafic des marchandises augmenta de 25 740 tonnes en 1869 à 47 396 tonnes en 1913. *« Aubagne est considérée parfois comme une des gares de banlieue de Marseille, mais ce centre d'activité industrielle et agricole vit bien de sa vie propre. La consommation des marchandises venues du dehors y est beaucoup plus forte que le tonnage des produits qui en partent. Avec les farines, les briques et tuiles, les ciments de La Bédoule, les produits céramiques, ce sont bien les produits des industries locales qui dominent dans les embarquements »*.



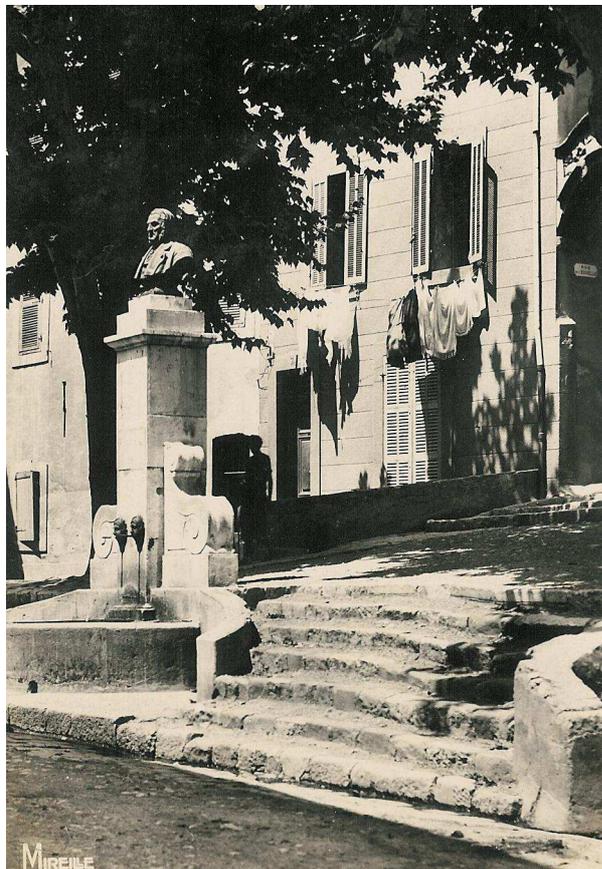
Aubagne en 1889, plan dressé par l'architecte de la ville Henri Rostan. (livre du Dr Barthélemy, 1889, Ed. Jeanne Laffitte).

Parallèlement aux restructurations de son tissu urbain, la municipalité adopta une politique d'embellissements de la vieille-ville et de ses nouveaux faubourgs.

L'arrivée du chemin de fer permit le lotissement du quartier de la gare (dans le style *trois fenêtres marseillais*), desservi par quatre nouvelles voies : les boulevards de la gare (avenue Jeanne d'Arc) et Notre-Dame (avenue du jeune Anacharsis), les rues du Dr Barthélemy et De Roux. Ce quartier fut aménagé grâce au morcellement des terres de l'ancien parc seigneurial, que Thomas de Roux, propriétaire du domaine de la Peyronne, avait acquis quelques temps auparavant.

Aubagne appliqua dans l'ensemble de ses aménagements les grands principes de la politique haussmannienne (axialité, perspective et espace...) développés à Paris, à l'échelle de la petite ville qu'elle était. Le plan d'alignement global de la ville, présenté au conseil municipal en 1846, faisait état du travail « *qui a été fait indiquant les alignements que l'ordre, le besoin de se mettre en harmonie avec tout ce qui se fait en France, celui de la circulation, enfin que l'utilité publique paraissant réclamer* ».

Une cinquantaine d'années seulement après le redressement de l'Huveaune, la municipalité envisagea de nouveaux travaux, qui furent les prémices d'un vaste mouvement de couverture du fleuve dans sa traversée de la ville. En 1894, un projet de couverture entre le pont de la gare, élargi en 1886, et celui de la route de Roquevaire fut dressé par l'architecte de la ville. Ces travaux répondaient à la volonté de doubler la surface restreinte du cours Foch pour les jours de grande concentration (foires et marchés). L'insuffisance de place pour les marchands forains occasionnait un manque à



La fontaine de Dr Jean-Louis Barthélemy.
(cp Ed. Mireille).

Houdon), avait été financé par la municipalité. Elle aussi était soucieuse de posséder son monument aux grands hommes, tradition développée sous la Restauration.

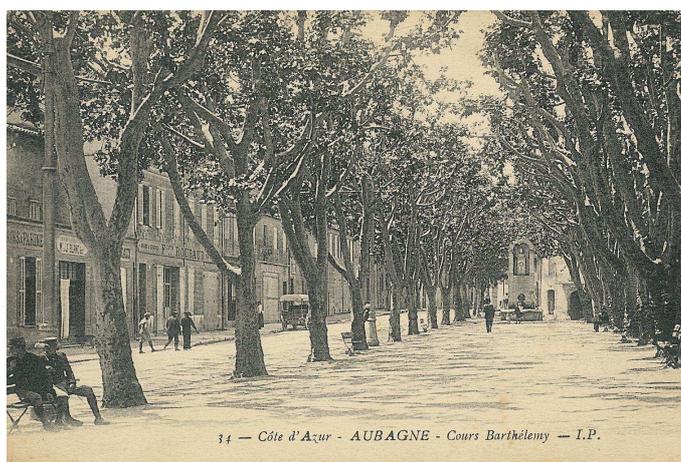
De nombreux bâtiments publics furent construits au XIX^e siècle : la mairie au boulevard Jean Jaurès (1828), l'école communale des garçons au boulevard Lakanal (1849) et celle des filles à la rue Chaulan (1856), la gendarmerie au cours Beaumont (1858)...

La volonté de développement économique de la vallée de l'Huveaune dicta toutes les grandes mesures prises par les municipalités. La réfection et l'ouverture de nombreux axes de communication (réseau plus orthogonal et pavé), le progrès des moyens de transport, ont intensifié les relations et les échanges commerciaux avec les villes environnantes : Aix, Toulon et

gagner pour la caisse municipale, d'où la décision de porter la surface du cours à 5400m². Les travaux furent terminés en 1901 mais il fallut effectuer de grands épuisements à l'aide d'une pompe à vapeur, par suite de la présence non prévue, de sources dans les berges de l'Huveaune.

La municipalité s'intéressa également au tissu ancien de la ville en aménageant l'existant ou en démolissant des îlots entiers. Ainsi allaient naître la cour de Clastre (1834), les places du Lion (1864) et de l'Observance (1881).

D'autres furent ornées de fontaines : la place de Guin accueillit, en 1897, celle du Dr Jean-Louis Barthélemy (historien de la ville) dont le buste en bronze avait été réalisé par Aldebert. En 1828, la place Villeneuve reçut une sculpture : *Proserpine enlevée par Pluton*, ensemble remplacé en 1911 par le buste de Jean-Baptiste Chaulan (dû à Auguste Comte), donnant ainsi son nom actuel à la place. Le monument de l'Abbé Barthélemy, fontaine située depuis 1828 devant la mairie, fut déplacé en 1897 sur le cours Barthélemy car elle gênait le charroi. L'ensemble, suscitant l'orgueil de la ville (le buste ayant été sculpté par



Le cours Barthélemy et la fontaine de l'abbé Jean-Jacques Barthélemy. (cp imp. Provençale Marseille).

essentiellement Marseille. La multiplication des moyens de communication entre Aubagne et la cité phocéenne ont fait de la basse vallée un terrain approprié pour l'établissement de nombreuses industries et pour l'expansion d'un habitat pavillonnaire. La plaine d'Aubagne, devenue l'une des plus riches du département, fut source d'emplois pour les communes voisines et pour de très nombreux immigrants italiens. La cité développa donc une grande fonction commerciale, largement représentée par l'industrie de la céramique. De vingt fabriques en 1821, la ville en accueillait plus du double en 1878. A la fin du XIX^e siècle, cette industrie occupait les quatre cinquièmes des ouvriers de la commune. Le désenclavement de la ville et l'intense activité industrielle furent des facteurs déterminants pour l'augmentation de la population, qui passa de 5800 habitants en 1800 à 8700 habitants un siècle plus tard.

Sandra Rouqueirol
Archiviste communale