

1 - LES AXE-LIEUX EMBLÉMATIQUES DE LA VILLE PRÉEXISTANTE

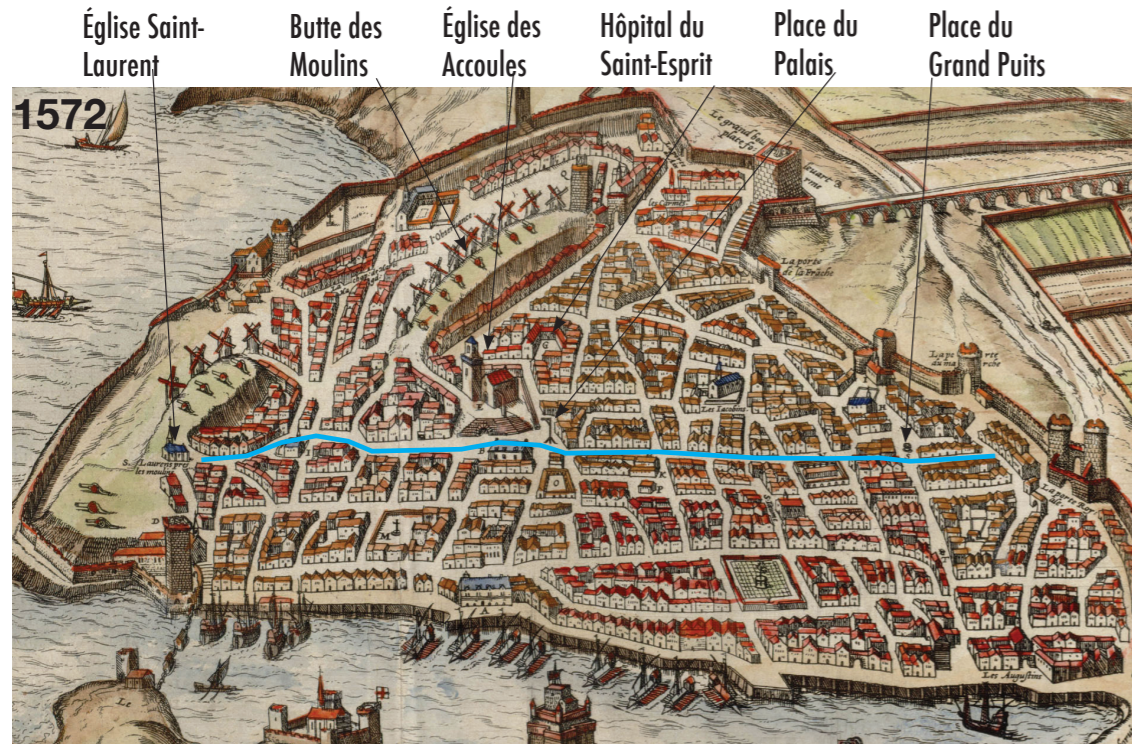
SOMMAIRE Livre 2 - CHAPITRE 1

1 - LES AXE-LIEUX EMBLÉMATIQUES DE LA VILLE PRÉEXISTANTE	7
1.1- La butte Saint-Laurent et la rue Caisserie	11
1.1.1 - Données historiques, éléments cartographiques et bibliographiques	12
1.1.2 - Les patrimoines de la plus vieille rue de Marseille, de l'Antiquité au XIXe siècle	16
1.1.3 - À l'est, l'entrée de la rue, la question du port antique	17
1.1.4 - Le quartier haussmannien, une séquence monumentale et cadrée	18
1.1.5 - L'entrée du quartier du Panier, un effacement de la rue Caisserie , délaissée au profit d'un axe Hôtel-Dieu / Vieux-Port bien mis en valeur	19
1.1.6 - Le quartier du Panier, entre Mouvement Moderne et quartier médiéval	20
1.1.7 - Vers le large, changement d'échelle , monuments historiques et grande opération de reconstruction XXème siècle	21
1.1.8 - les conditions bioclimatiques	22
1.1.9 - La butte Saint-Laurent et la rue Caisserie, orientations de mise en valeur	23
1.2- L'abbaye Saint-Victor et le fort Saint Nicolas	25
1.2.1 - Données historiques, éléments cartographiques et bibliographiques	26
1.2.2 - Le quartier des savonneries	28
1.2.3 - Un patrimoine bâti en souffrance	29
1.2.4 - La montée vers l'Abbaye ponctuée par des perspectives fortuites	30
1.2.5 - Le parvis de l'abbaye	31
1.2.6 - La place Saint-Victor disparue	32
1.2.7 - Les abords immédiats	33
1.2.8 - Les panoramas depuis l'abbaye	34
1.2.9 - Les projets à l'échelle de l'Abbaye et du Fort Saint -Nicolas	35
1.2.10 - Les projets à l'échelle de l'Abbaye et de ses abords	36
1.2.11 - Les conditions bioclimatiques	37
1.2.12 - L'abbaye de SAINT-VICTOR, orientations de mise en valeur	38

1.1 - La butte Saint-Laurent et la rue Caïsserie



1.1.1 - Données historiques, éléments cartographiques et bibliographiques



MONUMENTS HISTORIQUES

Église Saint-Laurent : classement par arrêté du 13 Septembre 1950

Chapelle du Baptistère de l'Église : classement par arrêté du 6 octobre 1921

Consigne Sanitaire - les deux bâtiments : inscription à l'ISMH par arrêté du 23 novembre 1949

Palais de Justice (ancien) place Daviel : classement partiel par arrêté du 12 janvier 1945

Église de la Vieille Major : classement par arrêté du 31 décembre 1840

Cathédrale Notre-Dame de la Major : classement par arrêté du 9 août 1906

Théâtre grec (rue des Martégales) : classement par arrêté du 3 novembre 1966, (cad E40)

Église des Grands Carmes : classement par arrêté du 20 janvier 1983, l'intérieur avec son décor, inscription à l'ISMH par arrêté du 20 janvier 1983, les façades et toitures

Hôtel de Ville (quai du Port) : classement par arrêté du 3 avril 1948

Église Saint-Cannat (place des Prêcheurs) : inscription à l'ISMH par arrêté du 2 novembre 1926

Tour des Trinitaires (rue du Timon) : inscription à l'ISMH par arrêté du 1er octobre 1926

Hospice de la Vieille Charité : classement par arrêté du 29 janvier 1951

PLAN 1572

A l'ouest : l'église Saint-Laurent est représentée avec des îlots en contrebas de la butte. Les hauteurs ne sont pas bâties (ligne de canons). On sait pourtant que la butte est densément peuplée depuis le Moyen Âge et occupée dès l'Antiquité grecque. Plusieurs fouilles ont identifié des vestiges grecs, romains tardifs et médiévaux. La date de construction de l'église est inconnue mais elle est identifiée au XIIe siècle (citée dans une bulle pontificale en 1153) sous le nom de Saint-Laurent du Château-Babon. Paroisse de la ville attestée dès 1235, la vie de quartier s'organise autour de l'église. Seule église paroissiale du Moyen Âge ayant persisté, elle est remaniée plusieurs fois (clocher 17e siècle) et partiellement détruite par la construction du Fort Saint-Jean (façade coupée, suppression d'une travée, entrée principale déplacée en 1668). Les destructions allemandes ont aussi causé d'importants dégâts¹.

Représentation (surligné en bleu) de l'axe urbain qui traverse la ville d'est en ouest et qui matérialise la rupture de pente avec les buttes des Moulins et des Carmes : il est aujourd'hui établi que cette artère de plus d'un km structure la cité dès le VIe s. av. J.-C. Elle perdure à travers les siècles comme axe majeur de la ville ancienne. Le long de l'axe, représentation de l'église des Accoules et des escaliers qui descendent vers la rue, de deux places (du Palais avec un gibet et du Grand puits)².

1-Marseille, trames et paysages urbains de Gypsis au roi René, Coll. Études massaliètes, vol 7, éd. Édisud, 2001

2-Fouilles à Marseille, la ville médiévale et moderne, études massaliètes 10, p.53 - Revue Marseille n°247, p.4-7.

PLAN 1785

1668-1671 : Construction du Fort Saint-Jean et modification de la topographie¹

En 1679, Vauban ajoute deux éléments défensifs supplémentaires : un bastion en demi-lune (relié au fort par un pont dormant) sur le parvis de l'église Saint-Laurent et un fossé inondable. Creusé dans la dépression séparant les buttes Saint-Jean et Saint-Laurent, il crée une rupture physique entre celles-ci. Un mur de soutènement est construit afin de retenir le versant ouest de la butte Saint-Laurent.

1719 : Construction de la Consigne Sanitaire, siège du Bureau de la Santé qui remplace le pavillon flottant antérieur. Un bâtiment à l'identique lui est adjoint en 1862.

Persistance de l'axe majeur: les rues sont nommées, d'ouest en est : rue Saint-Thomé/rue Caisserie/Grand-Rue ou Rue-Droite. De part et d'autre, persistance d'un tissu urbain très dense. Représentation de nombreuses places, le long de l'axe historique (Lenche, Augustines, Palais, Petit Mazeau, Janquin, Prêcheurs, Grand Puits) et des institutions religieuses (Hospice de la Vieille Charité, construit en 1671, les Repenties et Le Refuge (maisons pour femmes perdues).

Construction du nouvel Hôtel-Dieu (1753-1788).

Butte des moulins : des îlots et plusieurs moulins pris dans du bâti occupent l'espace (en 1795, seuls sept moulins subsistent sur les seize existants en 1646).

1- M. Nétérier et F. Revilla, Au cœur historique du vieux marseille, 1er, 2e, 3e arrondissements, 2014 - Ed. Sutton

MONUMENTS HISTORIQUES

Clocher des Accoules : inscription à l'ISMH par arrêté du 7 juillet 1964.

Hôtel-Dieu : inscription à l'ISMH par arrêté du 14 octobre 1963 (façade principale et couverture correspondante, y compris les galeries extérieures de chaque étage ; façades et toitures des parties anciennes des deux ailes ; les deux grands escaliers intérieurs, y compris leurs rampes et balustrades en fer forgé).

Chapelle des Pénitents Blancs du Saint-Esprit : classement par arrêté du 2 décembre 1932

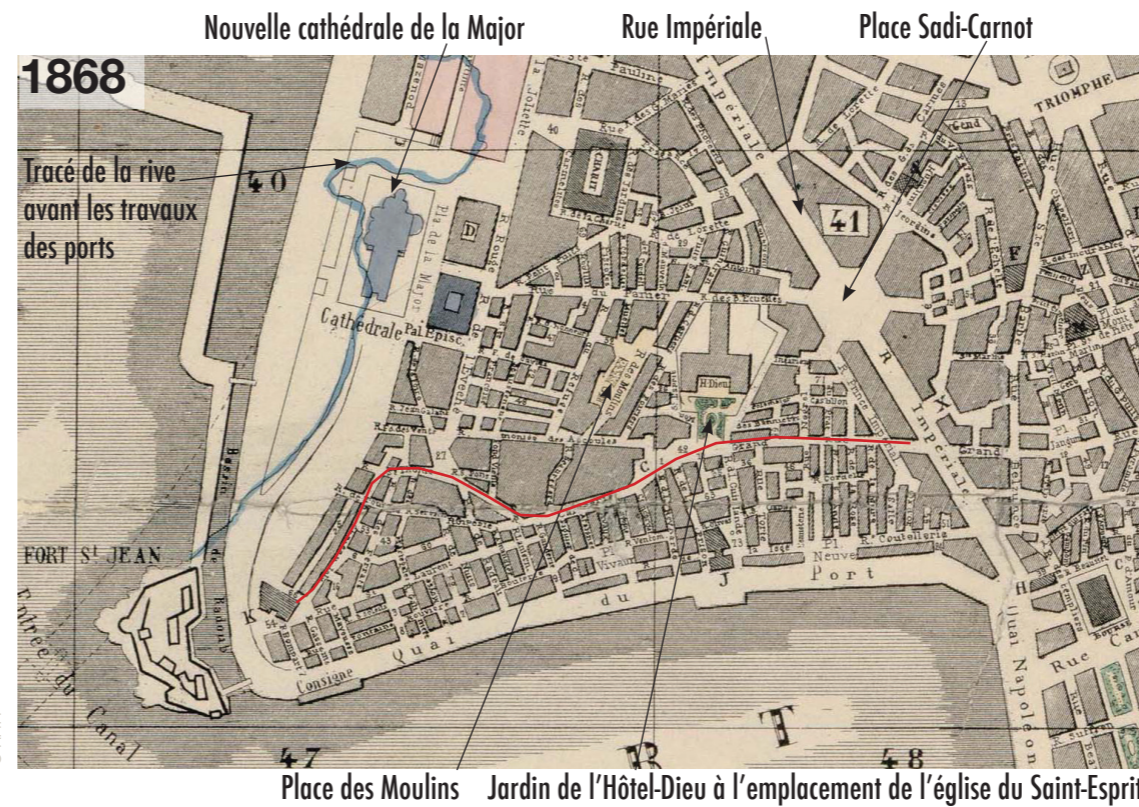
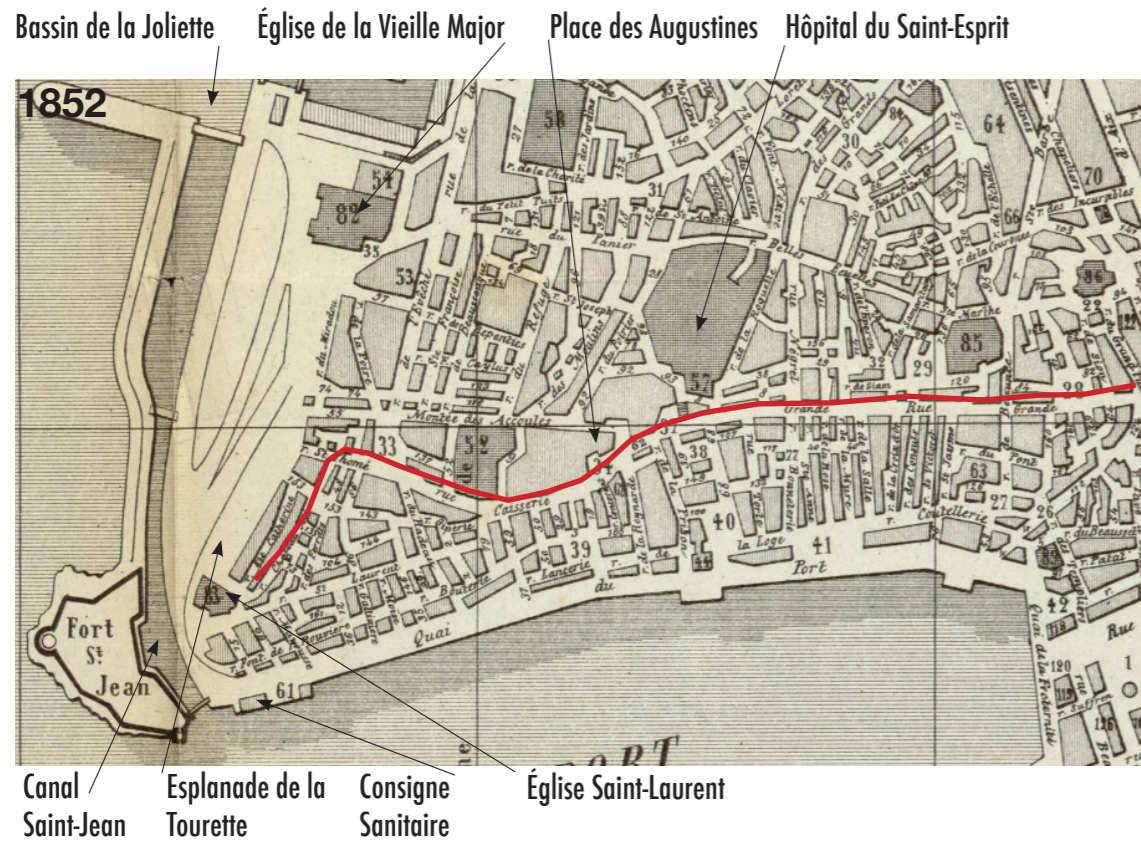
Fort Saint-Jean (ancien) quai du Port : classement par arrêté du 16 juin 1964, (cad E33)

Evêché (ancien) : inscription à l'ISMH par arrêté du 7 septembre 1978

Maison dite de l'Échevin de Cabre : inscription à l'ISMH par arrêté du 2 novembre 1926 et classement par arrêté du 2 mai 1941

Maison dite Diamantée (ancienne) : classement partiel par arrêté du 10 novembre 1925

Tour des Trinitaires (rue du Timon) : inscription à l'ISMH par arrêté du 1er octobre 1926



PLAN 1852

Nouveaux ports et modification de la rive¹

1844 : Loi ordonnant la construction du bassin de la Joliette. Travaux achevés en 1853.

1844-1854 : Creusement du canal Saint-Jean pour communiquer entre le Vieux-Port et le nouveau bassin de la Joliette. Une voie charretière le longe côté ville. Fermé en 1932 et comblé en 1939. Il accentuera la séparation entre la butte Saint-Jean et la butte Saint-Laurent. Sous le second Empire, le bastion en demi-lune disparaît.

1845 : Début des travaux de démolition de la demi-lune et de la contre-escarpe, construction d'un mur de soutènement qui pourrait reprendre en partie le mur du XVIIe siècle.

Esplanade de la Tourette : bien au-dessus de la mer, c'est un espace de travail en semaine pour les pêcheurs et les cordiers, c'est aussi un lieu de promenade ou de sport bouliste le dimanche. Au début du XXe siècle, les cordiers y travaillent encore, permanence d'une activité pour laquelle un dénommé Bernard obtient en 1211 du prévôt de Marseille une concession pour y établir une corderie.

PLAN 1868

1855-1893 : Construction de la nouvelle Cathédrale de la Major, amputant une partie de l'ancienne cathédrale.

1830-1848 : à l'emplacement de l'ancienne église des Accoules, est édifié un calvaire sur un décor factice de grotte et rochers (1824) puis une « chapelle du Calvaire » entre les immeubles existants. Le parvis devant la chapelle existe jusqu'à nos jours¹.

1860-1866 : Réaménagement de l'Hôtel-Dieu et dégagement des abords. Démolition de deux îlots (dont l'église du Saint-Esprit pour les parties en élévation, sont conservés caveaux, crypte et fondations) au devant de l'Hôtel-Dieu. Escaliers latéraux pour chaque aile, cour avec parterre végétal.

Démolition partielle des moulins de la butte.

Modification de la trame urbaine : Ouverture de la rue Impériale, la Grande-Rue est coupée à l'est par la rue du Prince Impérial, îlots entièrement et partiellement démolis. Ouverture du premier tronçon d'une voie nord-est/sud/ouest partant depuis la place Sadi-Carnot (future rue Méry).



1- M. Néténiér et F. Revilla, *Au cœur historique du vieux marseille*, 1er, 2e, 3e arrondissements, 2014 - Ed. Sutton

1-op.cit., M. Néténiér et F. Revilla,

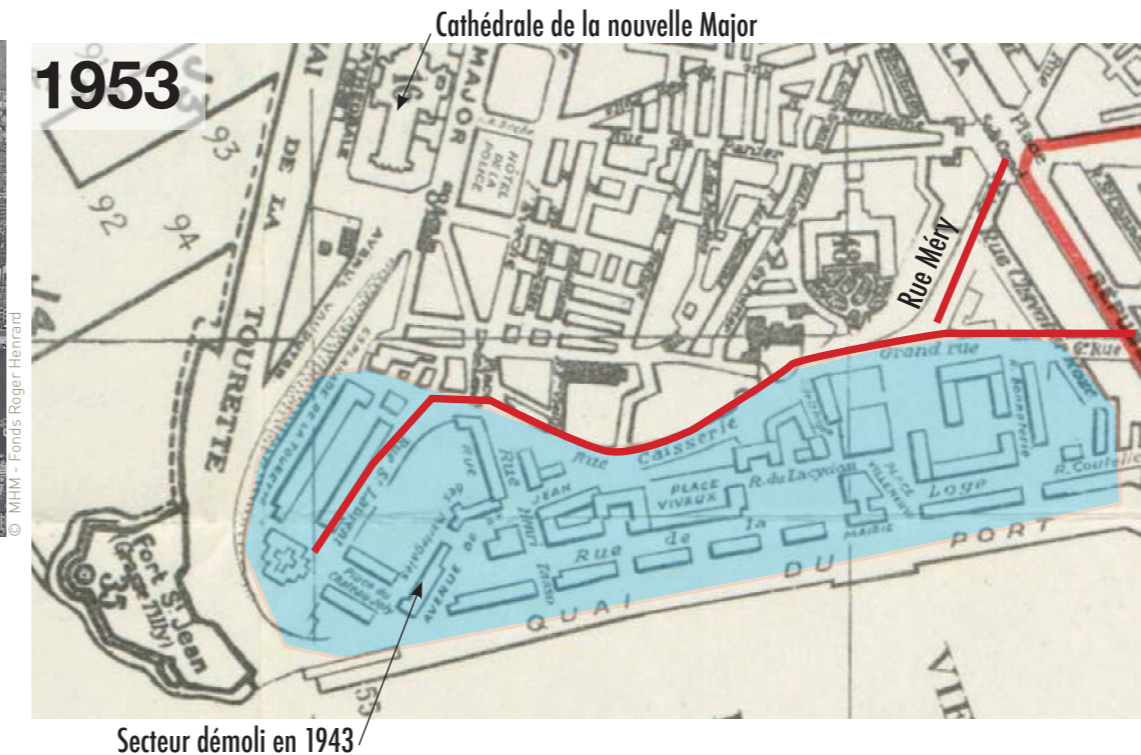
Vers 1945



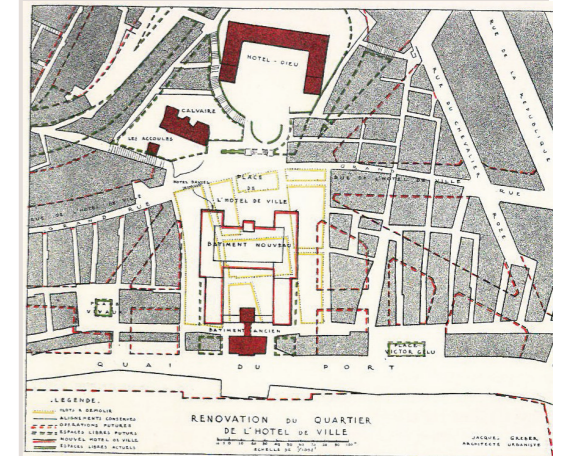
Église Saint-Laurent

Maison diamantée / Hôtel de ville

Maison de l'Échevin de Cabre



Secteur démoli en 1943



Rénovation du quartier de l'hôtel de ville, Jacques Greber, 1933. Détail publié dans le Mémoire descriptif du plan Greber
Extrait de : J.L. Bonillo, La reconstruction à Marseille, Ed. Imbernon, 2008

1945 - VUE AÉRIENNE APRÈS LES DÉMOLITIONS DE 1943

1939 : Comblement du canal Saint-Jean

Janvier-février 1943 : Destruction du quartier du Vieux-Port et partiellement du Panier¹. Dans une ville occupée par les Allemands, les premiers attentats de la Résistance servent de prétexte à l'évacuation, puis à la destruction.

La totalité des constructions sur la butte Saint-Laurent est détruite à l'exception de l'église et de trois îlots sur le versant nord entre les rues Miradou/Jean Galland/Place de la Lenche/rue Saint Thomé. Quelques édifices sont préservés (hôtel de ville, maison diamantée, maison dite de l'Échevin de Cabre, église Saint-Laurent).

La rue Caisserie est prise comme limite au nord et plusieurs édifices remarquables échappent à la destruction méthodique. Mais des projets annonçant le processus de démolition/construction lui sont antérieurs.

Un programme précis des démolitions afin d'embellir et de moderniser le quartier du Vieux-Port figurait déjà dans le rapport descriptif du Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Jacques Greber de 1933. (PAEE, délibération du CM du 30 avril 1931). En 1941, un PAEE d'Eugène Baudouin, inspecteur en chef de l'Urbanisme, réaffirme la volonté de planification urbaine de la vieille ville.

¹ - Jean-Lucien Bonillo, La reconstruction à Marseille, Ed. Imbernon, 2008 - Au cœur historique du vieux Marseille, 1er, 2e, 3e arrondissements, M. Néténiér et F. Revilla, 2014 - Ed. Sutton.

PLAN 1953

1947 : début du programme de Reconstruction du quartier du Vieux-Port sous le contrôle du Ministère de la Reconstruction urbaine (MRU)¹

1946 : Lancement d'un concours national « *Projet de reconstruction et d'aménagement des terrains du Vieux-Port et de la bourse* » reprenant les hypothèses d'Eugène Baudouin. Projet d'R.H Expert, inspecteur général du MRU.

1947 : André Leconte est nommé Architecte en chef de la reconstruction (il modifie le plan d'Expert)

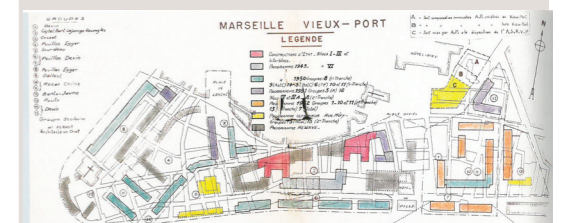
1950-51 : Leconte est limogé par le nouveau maire qui conteste le « style 1950 », trop moderne et Auguste Perret devient l'architecte en chef, Fernand Pouillon et André Devin ses adjoints.

A l'EST : Modification de la trame urbaine : îlots entièrement et partiellement démolis. La rue Méry est prolongée jusqu'à la Grande-Rue, nouveau carrefour et nouveaux îlots.

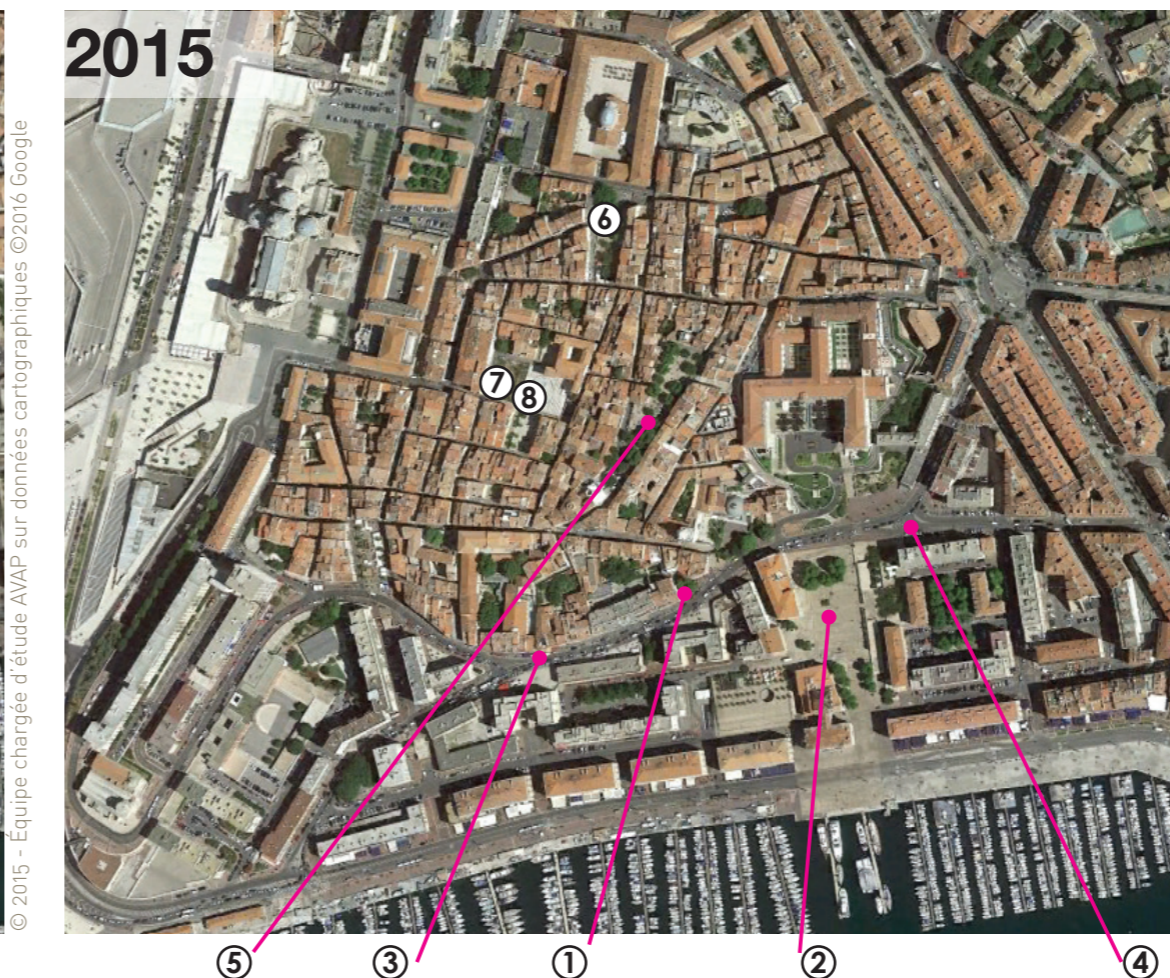
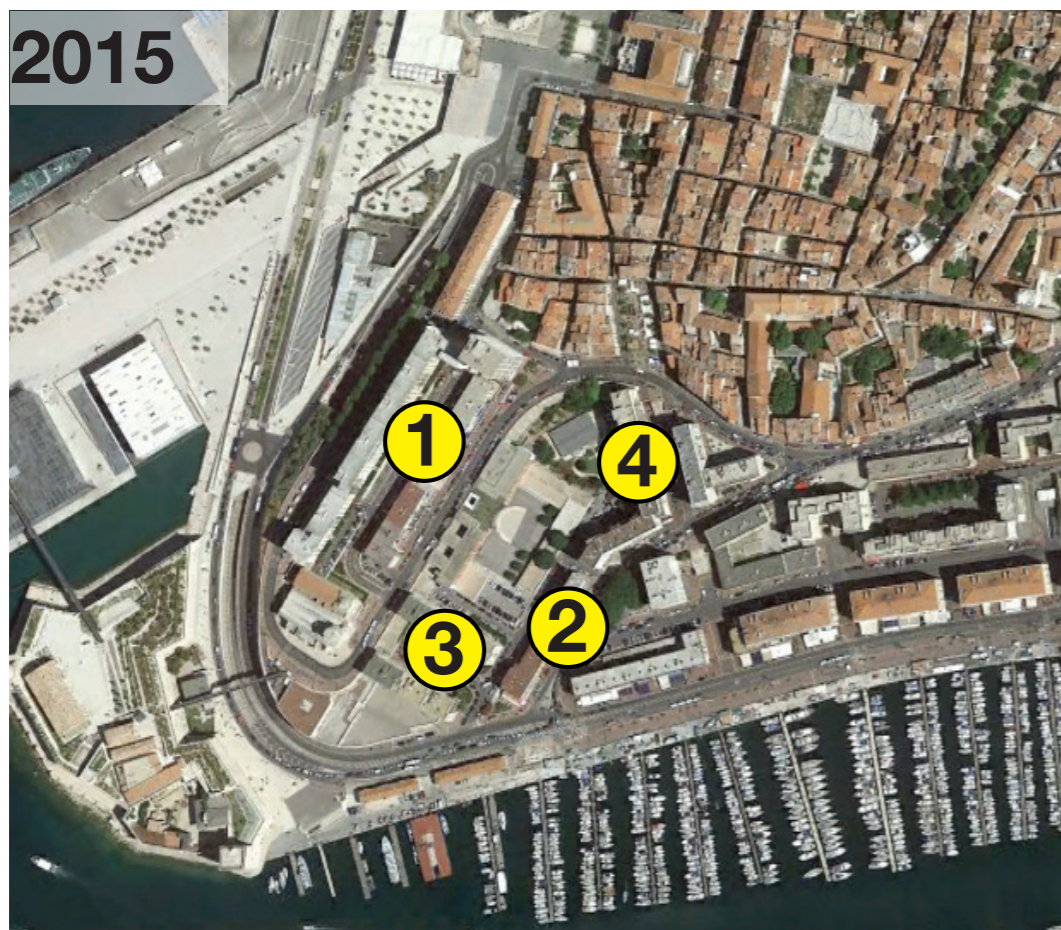
Sur plan de 1927 : Aménagement du carrefour sortie Hôtel-Dieu/rue Caisserie/Place Daviel : un terre-plein et un parterre séparent la voie d'accès à l'Hôtel-Dieu et la rue Caisserie.

La rive sud de la rue de Caisserie complètement modifiée, une grande esplanade à gradins aujourd'hui va jusqu'au quai du Port.

¹-op cit. Jean-Lucien Bonillo



Plan de masse général modifié par A. Devin et F.Pouillon avec le phasage des chantiers et l'attribution (non définitive) des îlots aux équipes d'architectes, 1951 Extrait de : J.L. Bonillo, La reconstruction à Marseille, Ed. Imbernon, 2008



© 2015 - Équipe chargée d'étude AVAP sur données cartographiques ©2016 Google

© 2015 - Équipe chargée d'étude AVAP sur données cartographiques ©2016 Google

LIEUX EMBLÉMATIQUES

- ① Place des Augustines
- ② Place Daviel
- ③ Rue Caisserie/Grande-Rue ④
- ⑤ Place des Moulins
- ⑥ Place des Pistoles (1990)
- ⑦ Place Jean-Claude Izzo (1985)
- ⑧ Place du Refuge

Reconstruction de grands ensembles, le réseau viaire est modifié à l'est et au sud-est. Ensemble La Tourette square Protis

- ① • Arch. : Fernand Pouillon/ René Egger, 1953
- ② • Immeuble 1-19 ave St-Jean
- ③ • Arch. : André Devin, 1950
- ④ • Arch. : Groupe
- ④ • Dallest, 1949 Arch. : Fernand Pouillon/René Egger, 1953

1960-2015

1964-67 : Construction du tunnel du Vieux-Port.

Le tracé de la voie sud-nord passe sous la butte au niveau de l'esplanade de la Tourette.

Années 1970 : Aménagement du parvis de l'église en balcon sur le Vieux-Port.

2003 : Modification dans le bassin de la joliette : deux môles sont comblés et transformés en plate-forme, accueillant aujourd'hui la gare maritime de la Major.

2013 : Construction du MUCEM. Une passerelle relie le parvis de l'église Saint-Laurent au fort, comme autrefois le pont dormant.

PLACES DES PISTOLES

Années 1990 : Démolition de deux îlots dans le cadre de projets immobiliers et de création d'une place semi-enterrée. Fouilles en 1987-1988-1995.

PLACE JEAN-CLAUDE IZZO

1950 : Démolition partielle d'îlots créant une petite place côté rue du Refuge.

1985 : Grande place après démolition des parcelles correspondant aux anciennes Repenties.

2003 : Agrandissement de la place, côté rue Baussenque (immeubles démolis) et côté rue Fontaine de Caylus (îlot démoli), parking au centre de la place.

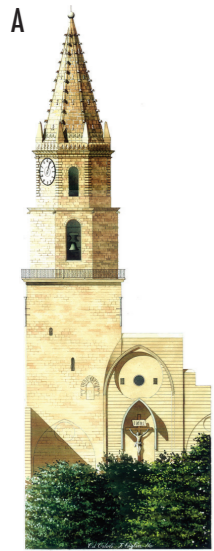
2015 : La place est traitée en terrain de jeux et petit square. Côté rue Baussenque, friche.

2013-15 : Programme d'opérations (ANRU-MPM). Place du Refuge (nom donné à la friche).

Butte Saint-Laurent : Projet d'aménagement Devignes/Foster.

1.1.2 - Les patrimoines de la plus vieille rue de Marseille, de l'Antiquité au XIXe siècle

Le patrimoine médiéval



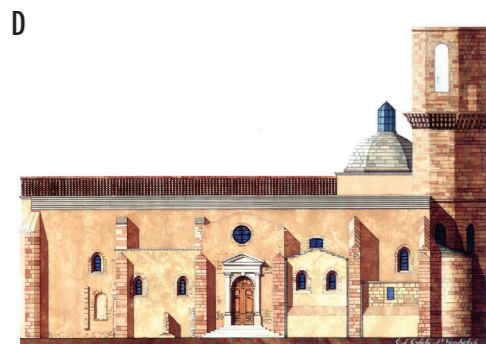
A
Clocher des Accoules, médiévale
©VDM Service Monuments et Patrimoine Historiques, Catherine d'Ortoli



B
Hôtel de Cabre, XVIe siècle
©VDM Service Monuments et Patrimoine Historiques, Catherine d'Ortoli

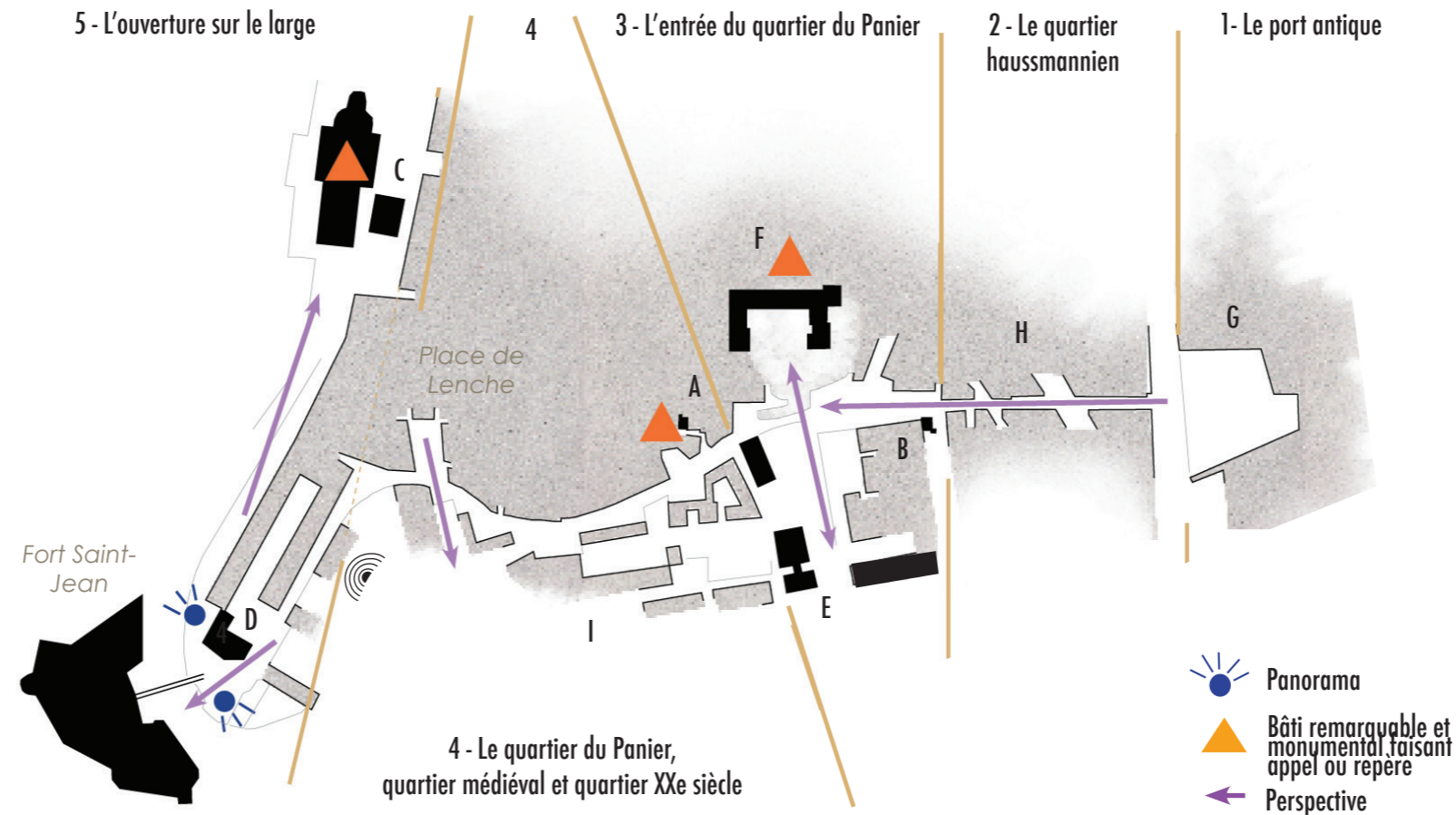


C
L'ancienne Major, Médiévale
©VDM Service Monuments et Patrimoine Historiques, Catherine d'Ortoli



D
Église Saint-Laurent, Médiévale
©VDM Service Monuments et Patrimoine Historiques, Catherine d'Ortoli

Cinq séquences de la rue Caisserie et les patrimoines



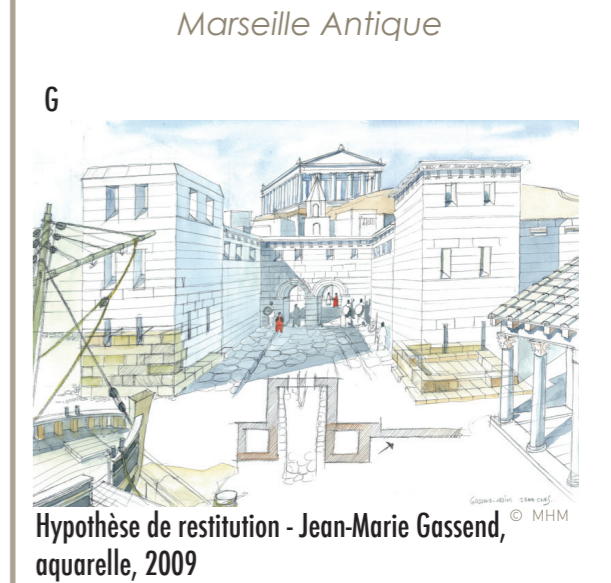
Le patrimoine classique et moderne, du XVIIème au XVIIIème siècle



E
Mairie, quai du Port, XVIIe siècle
©VDM Service Monuments et Patrimoine Historiques, Catherine d'Ortoli

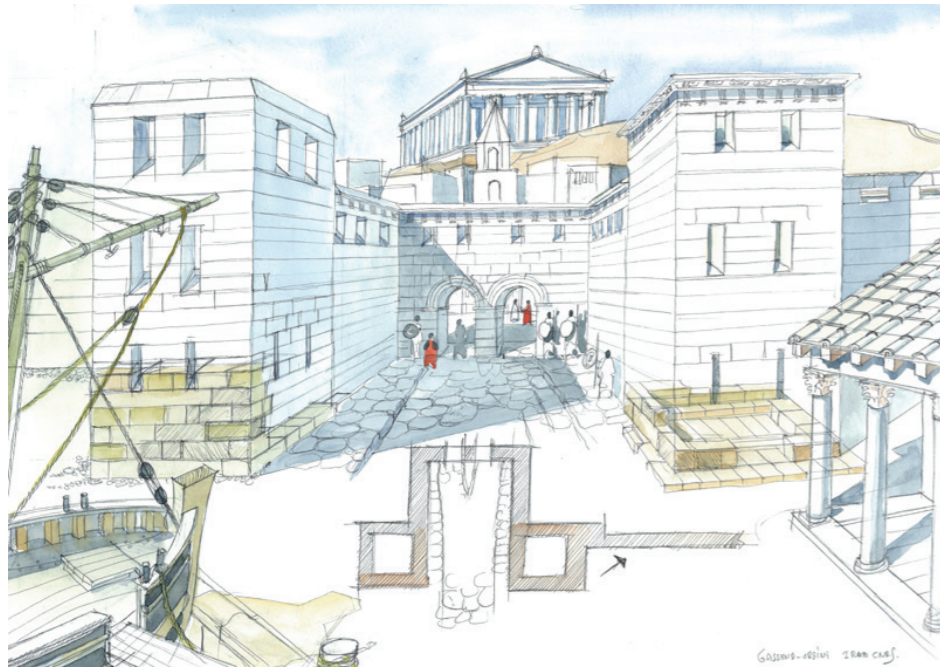


F
Hôtel Dieu, XVIIIe-XIXe siècle
©VDM Service Monuments et Patrimoine Historiques, Catherine d'Ortoli



1.1.3 - À l'est, l'entrée de la rue, la question du port antique

Marseille Antique, l'entrée de la ville depuis le Port Antique (vue vers le Panier)



Hypothèse de restitution - Jean-Marie Gassend, aquarelle, 2009

Entrée actuelle du site du Port Antique (vue vers le Port Antique)



L'impossibilité d'entrevoir les vestiges antiques noyés dans un contexte bâti décousu et un espace libre non traité



Espace libre

La rue Caisserie aboutit sur les vestiges de l'ancien port antique. Ce site archéologique a été mis au jour après d'importantes démolitions d'îlots et la construction d'un centre commercial.

La reconstruction du site s'est faite dans les années 1980. Le bâti est lâche, la rue n'est pas tenue et les gabarits des bâtiments construits sont hors d'échelle comparés à ceux du centre historique.

Les plantations aux abords du site ne permettent pas d'appréhender la nature archéologique du lieu. Le traitement de la rue Henri Barbusse, très large avec trois voies de circulation, n'invite pas le promeneur à traverser, depuis la rue Fiocca, vers l'entrée du jardin des vestiges.

ENJEUX

Souligner l'axe est-ouest de développement de la ville antique.

Traitement de la rue Fiocca avec un sol unifié et une circulation restreinte.

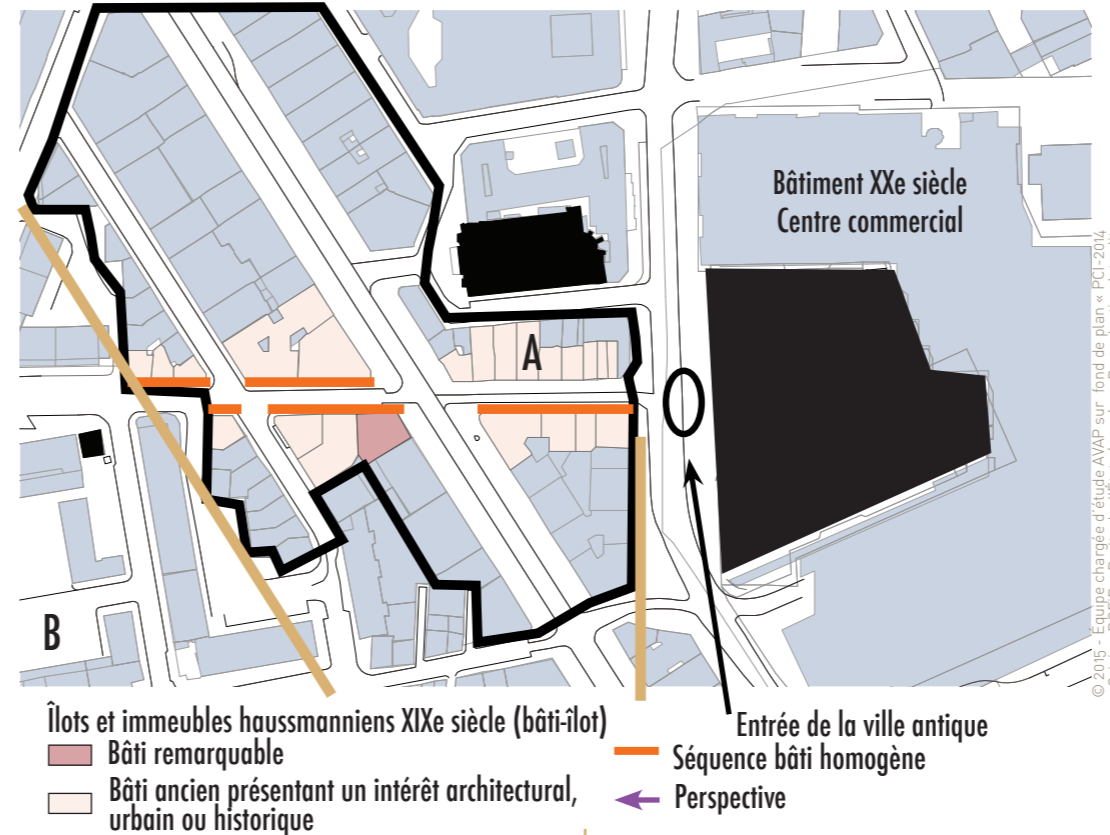
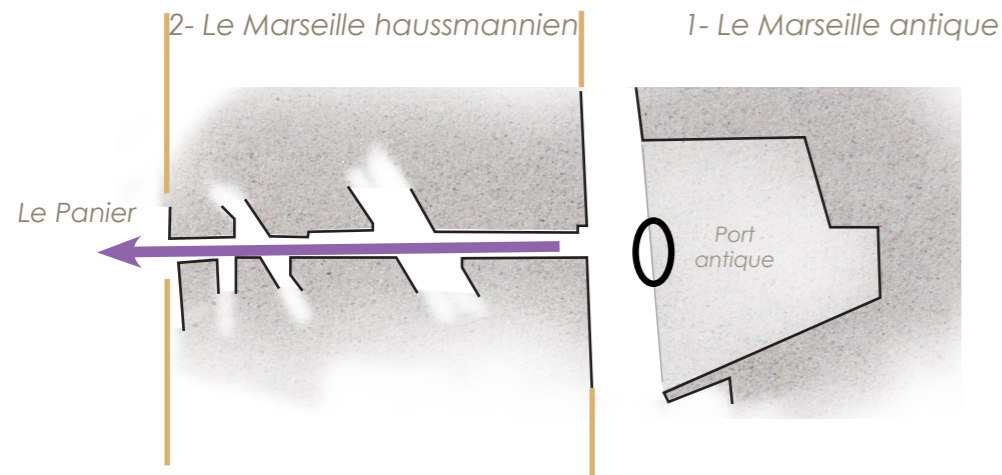
Mettre en valeur l'entrée du jardin des vestiges, par un aménagement conduisant de la voie historique au Port antique. Ralentir le flux circulatoire à la traversée de la rue Henri Barbusse, Traiter la halte des bus touristiques, de manière discrète et accueillante.

Trouver une unité et une identité à ce lieu, dans le cadre du parcours historique allant du musée d'histoire à la voie historique.

1.1.4 - Le quartier haussmannien, une séquence monumentale et cadrée

L'ÉPAISSEUR CONSTITUÉE ET MONUMENTALE D'UNE RUE HAUSSMANNIENNE

Un tissu haussmannien préservant un bâti ancien (A.) avec des îlots inachevés bordés par un bâti XXe siècle (B.)



© 2015 - Équipe chargée d'étude AVAP sur fond de plan « PCI-2014 » - Origine DGFIP - Droits de l'État réservés - Reproduction Interdite.

Espace bâti

Le premier îlot témoigne de l'histoire de la création de ce quartier haussmannien et de la couture entre les périodes de construction.

Les derniers îlots ne sont pas complets, « refermés » par des constructions du XXe siècle en retrait par rapport à la rue et qui laissent le regard pénétrer dans les cœurs d'îlot.

Cependant, c'est le seul endroit où la Grand-Rue, dans le prolongement de la rue Caissérie, a un profil tenu. Cette rue n'a pas d'identité marquée et le traitement de l'espace libre actuel ne lui permet pas de s'en construire une.

A. Séquence XVIIIe-XIXe siècles avec bâti haussmannien

Îlot Haussmannien, rue de la République, XIXe siècle



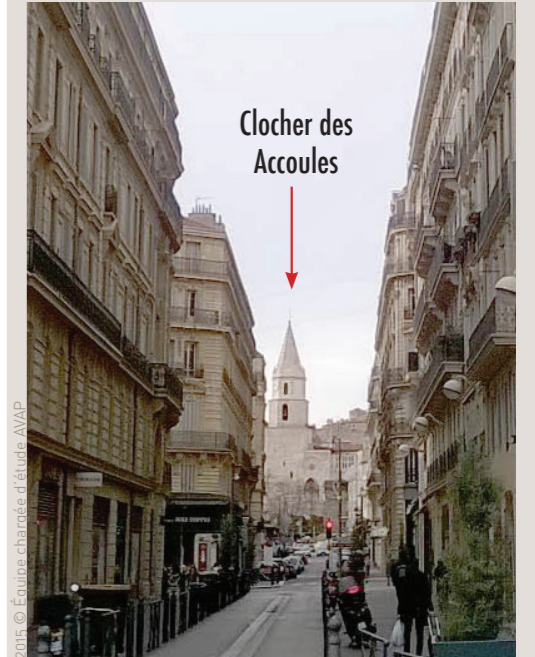
©VDM Service Monuments et Patrimoine Historiques, Catherine d'Ortoli

B. Immeuble de la reconstruction



© 2015 - Équipe chargée d'étude

Vue sur le clocher des Accoules



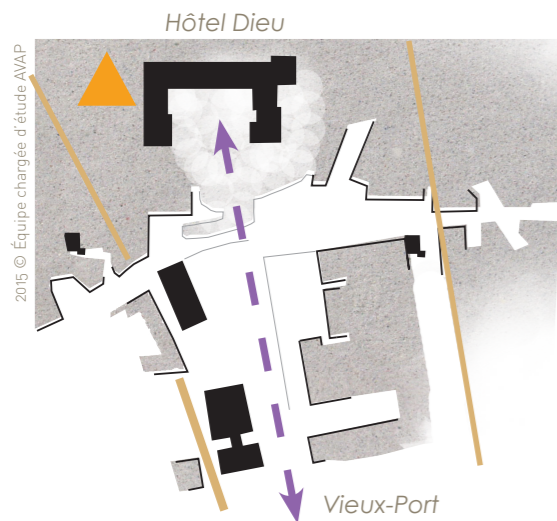
© 2015 - Équipe chargée d'étude AVAP

1.1.5 - L'entrée du quartier du Panier, un effacement de la rue Caisserie, délaissée au profit d'un axe Hôtel-Dieu / Vieux-Port bien mis en valeur

Une séquence de la rue Caisserie avec de nombreux monuments protégés

Une belle mise en valeur de l'axe Vieux-Port - Hôtel-Dieu

Un contexte bâti complexe dans un lieu ouvert
Le clocher des Accoules fait repère il est la «porte d'entrée» Panier



La rue Caisserie est l'expression de 26 siècles d'histoire urbaine.



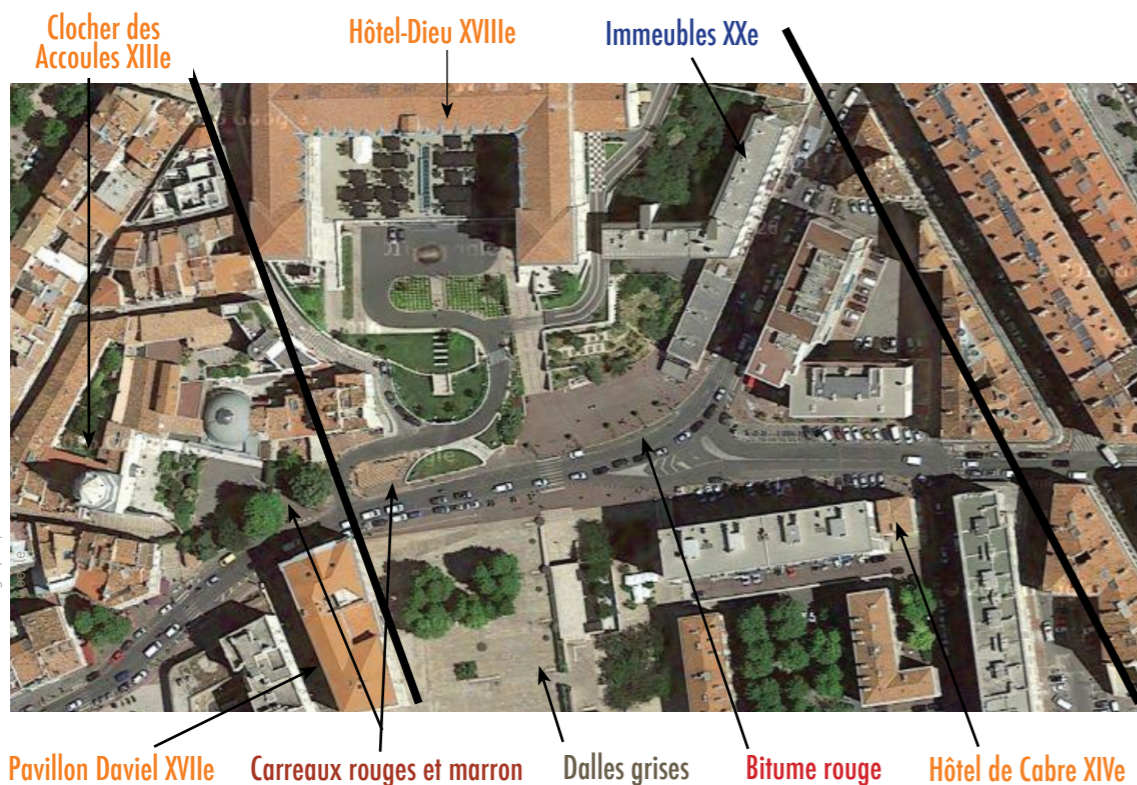
Défaut systématique de la mise en valeur des monuments historiques, l'exemple du Pavillon Daviel



Traitements de sol vieillissants et dépareillés Stationnements au pied de l'hôtel
Une mauvaise gestion des dénivelés Un trottoir impraticable



Le quartier du Panier L'entrée au quartier du Panier Le quartier haussmannien



Espace libre

Passée la rue du Chevalier Roze, le profil de la Grand-Rue, dans le prolongement de la rue Fiocca, s'élargit. Cette séquence, jusqu'à la place Daviel, qui offre une très belle vue sur le port et sur Notre-Dame de la Garde, annonce la reconstruction XX^e siècle du Vieux-Port et l'entrée du quartier historique du Panier. Elle concentre des monuments majeurs de la Renaissance et du Moyen Age pour l'hôtel de Cabre et le clocher des Accoules, de la période Classique pour l'Hôtel de Ville et le pavillon Daviel et du XVIII^e siècle pour l'Hôtel-Dieu. Ces monuments décontextualisés figurent dans un paysage bâti hétérogène.

Ce grand espace libre est très décousu à cause des différences de niveaux, des sols dégradés aux finitions hétérogènes, une voirie marquée, des monuments déconnectés de leur parvis. La largeur des trottoirs, parfois impraticables, est inégale et la topographie de la rue n'est pas gérée. Le mobilier urbain prolifère et crée des obstacles. Enfin, le stationnement est envahissant et nuit à la mise en valeur, notamment de l'hôtel de Cabre.

ENJEUX

Unifier les sols au droit des parvis et des monuments en limitant le traitement différencié entre la voie de circulation et la voie piétonne.

Mettre en valeur des monuments et les relier à leur parvis.

Porter une attention renforcée aux travaux de modification de façade, de ravalement, etc.

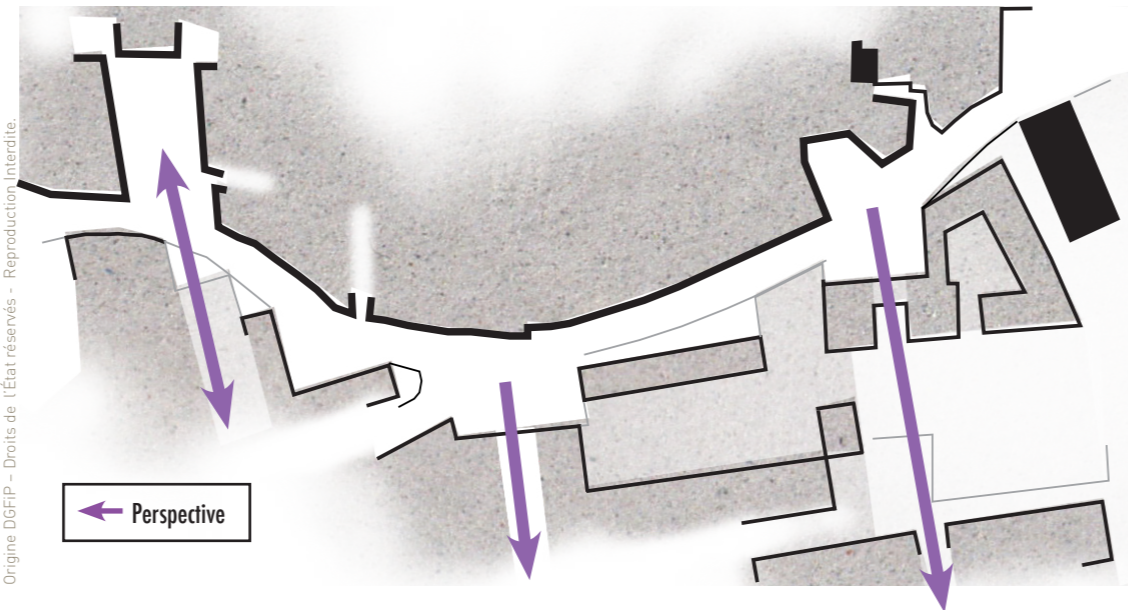
Revoir le profil de voie en favorisant les modes de déplacement doux.

1.1.6 - Le quartier du Panier, entre Mouvement Moderne et quartier médiéval

Des vues cadrées par le bâti Moderne



La forme de l'espace libre
Tenue par une façade médiévale au nord
Organisé par un jeu de volume au sud variant les profondeurs de champs



Une voie peu valorisée

Des sols hétérogènes, dégradés



Espace libre encombré



La séquence, de la place Daviel à la place de Lenche, oppose les immeubles de la Reconstruction, aux maisons anciennes du quartier du Panier.

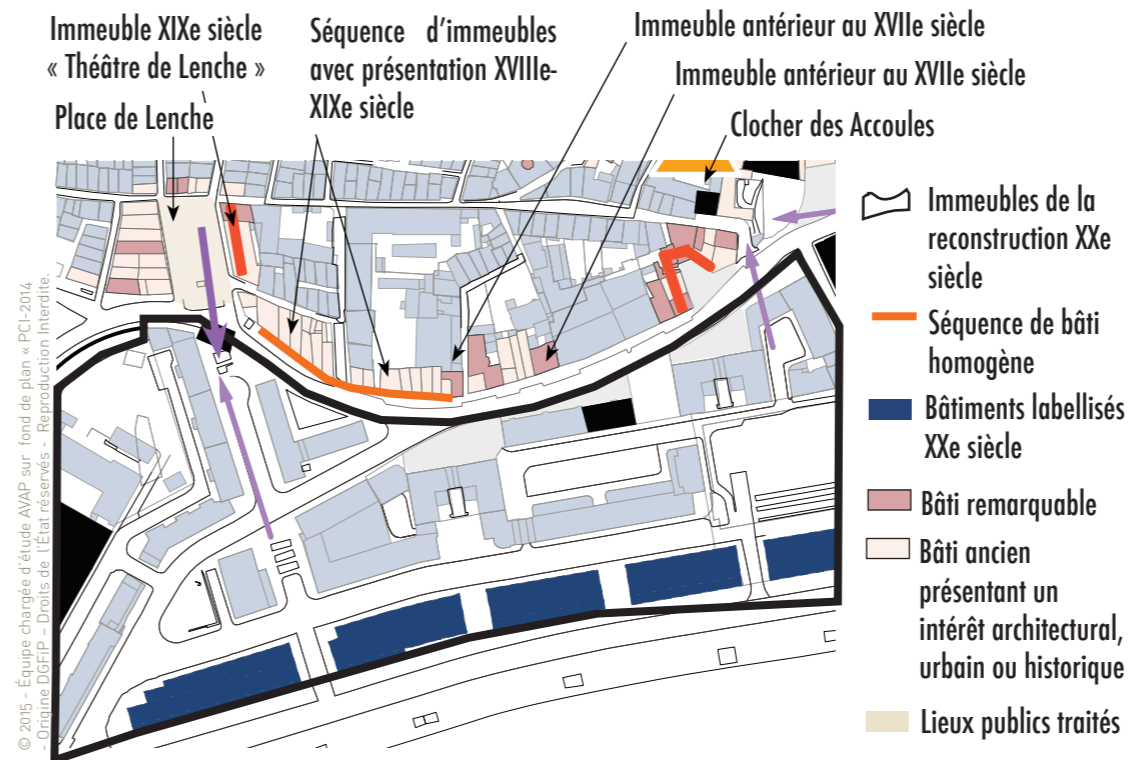
Au sud, les immeubles sont entretenus et leur rez-de-chaussée peu dénaturé. Au nord, l'état souvent dégradé des menuiseries, ouvertures de baies, rez-de-chaussée, couleurs de façade, débords de toit, ne valorisent pas ce patrimoine bâti.

Le profil de la voie varie en permanence pour rattraper l'absence d'alignement des immeubles du côté sud. Les traitements de sol hétéroclites, se multiplient, tout comme les traitements différenciés de la voie, laissant une impression de désordre permanent.

Les trottoirs, encombrés de mobilier urbain ont une largeur souvent insuffisante côté Panier.

Le cheminement est difficile à cause d'aménagements mal adaptés à la topographie.

Les patrimoines bâtis : deux périodes architecturales fortes en vis-à-vis



ENJEUX

Unifier les revêtements jusqu'au pied des immeubles de la Reconstruction tout en identifiant et conservant les sols appartenant historiquement à ce projet urbain.

Restaurer et compléter ces dallages, après vérification de leur ancienneté.

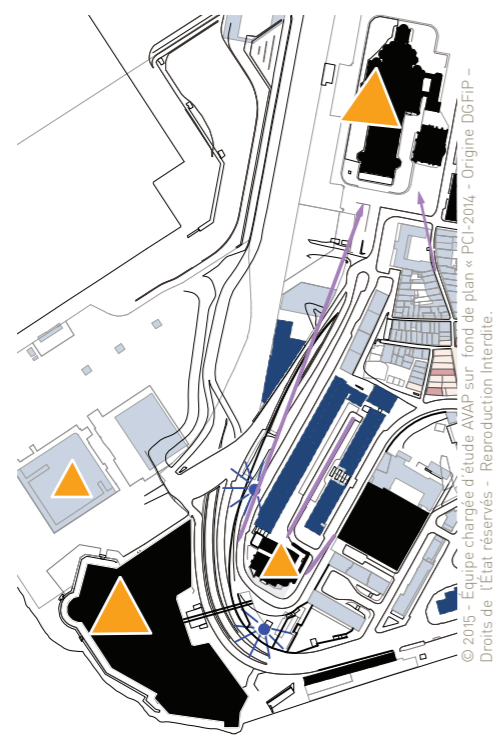
Mise en valeur des placettes.

Élargissement des trottoirs au niveau du bâti ancien.

Revoir le traitement des rez-de-chaussée commerciaux.

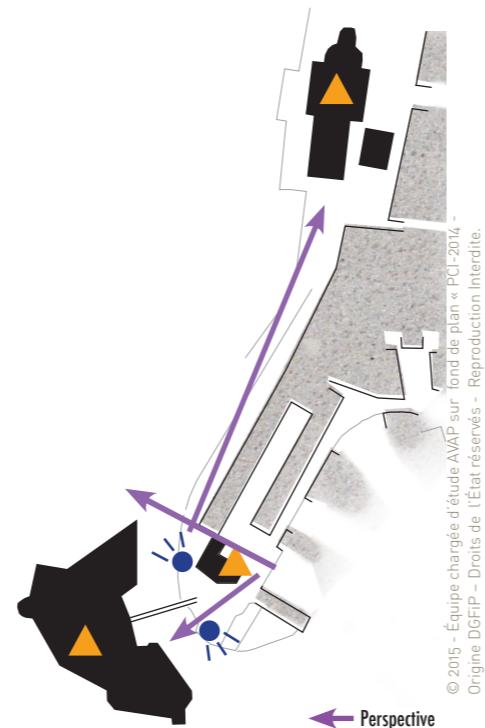
1.1.7 - Vers le large, changement d'échelle, monuments historiques et grande opération de reconstruction XXème siècle

Des ensembles monumentaux exceptionnels peu altérés



■ Bâtiments labellisés XXe siècle
▲ Bâti remarquable et monumental faisant appel ou repère
☀ Panorama

Des vues sur les monuments



Des espaces libres en deçà de la qualité du patrimoine bâti



Défaut de mise en valeur.



Traitements du sol hétérogènes (niveaux, couleurs, matériaux)



Du Vieux-Port au MuCEM, absence de trottoir devant les Consignes Sanitaires : un aménagement inconfortable et non sécurisé pour les piétons.

De la place de Lenche à l'église Saint-Laurent, le traitement de la voie est aussi inégal que celui de la rue Caisserie. L'implantation des immeubles de la Tourette, dans une logique différente de celle de la voie préexistante crée des espaces délaissés comme l'ancien accès au chevet de l'église, devant la tour, sous les barres de la Tourette et au niveau du square Protis. Le défaut d'entretien, la dépose d'éléments comme les rambarde en bois des balcons contribuent à l'image dégradée des immeubles de la Tourette. Le parvis de l'église, bien que séparé en deux par la voie, offre un très beau panorama sur le Vieux-Port et permet d'accéder à l'une des entrées du fort Saint-Jean et du MuCEM.

Depuis l'église Saint-Laurent vers la Major, l'Esplanade de la Tourette est un balcon sur le fort Saint-Jean, le MuCEM, le Pharo et la mer. Cette voie, aux aménagements mal conçus, ne permet pas un accès aisé vers la cathédrale ou le J4.

L'aménagement réalisé entre le J4 et le Vieux-Port s'interrompt aux abords dégradés des Consignes Sanitaires. Très fréquenté, ce passage obligé pour rejoindre le Quai des Belges n'est pas traité voire dangereux.

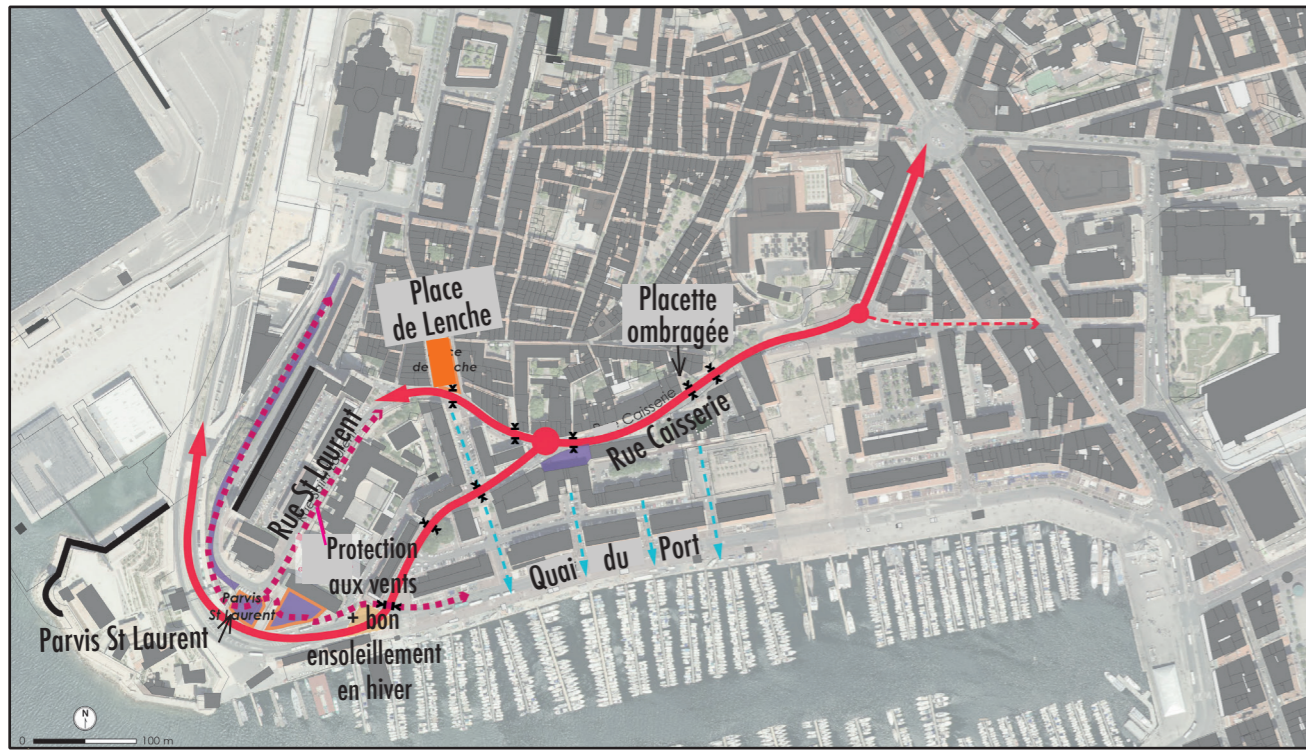
ENJEUX

Mettre en valeur de l'accès au Square Protis.

Élargir les trottoirs et revoir l'intégration du mobilier urbain.

Établir un projet de valorisation de l'ensemble de ce circuit.

1.1.8 - les conditions bioclimatiques



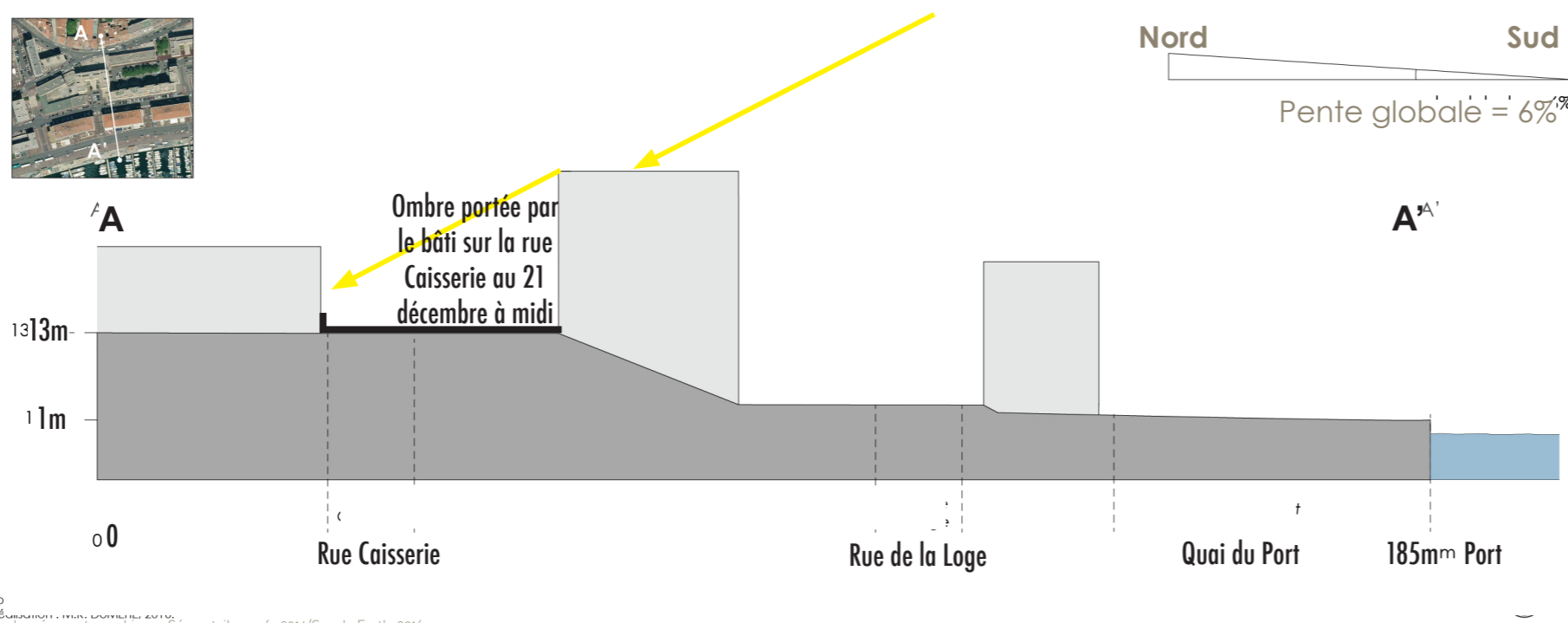
Caractéristiques bioclimatiques et environnementales - secteur Butte Saint-Laurent / Rue Caisserie

- Trafic routier dense
- Trafic routier moins important
- Rupture des cheminements piétons
- Cheminement piéton à requalifier
- Espace sans traitement qualitatif
- Sur-exposition solaire à midi en été / Ensoleillement à midi en hiver
- Ruissellement urbain
- Obstacle au vent

La lecture bioclimatique des espaces non-bâti sur la butte Saint-Laurent et la rue Caisserie indique un enjeu important de traitement des déambulations piétonnes permettant de valoriser :

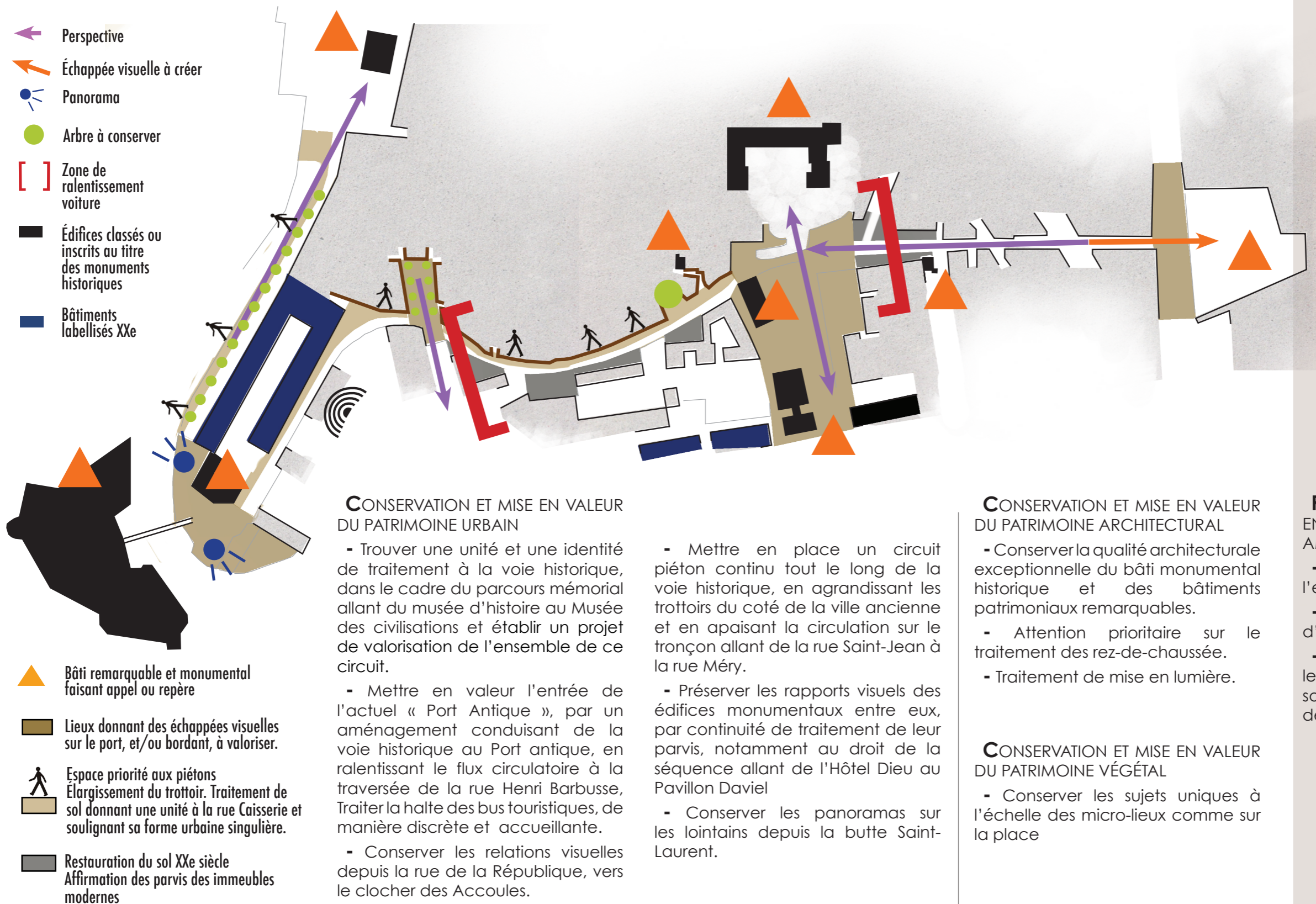
- les espaces à l'ombre en été et bien exposés en hiver et aux inter-saisons (peut-être par la valorisation de différents parcours) ;
- les vues et la lumière par le traitement des sols par teinte et matériaux clairs
- l'amélioration des franchissements de voie et le dimensionnement des espaces piétonniers
- la création de voies dédiées aux cycles

Présence faible et discontinue d'arbres de haute-tige sur le secteur: rupture écologique, ombrage insuffisant, absence de régulation hygrothermique des espaces non bâtis



©Équipe chargée d'étude AVAP sur données cartographiques Géoportail.gov.fr. 2014/Google Earth, 2016

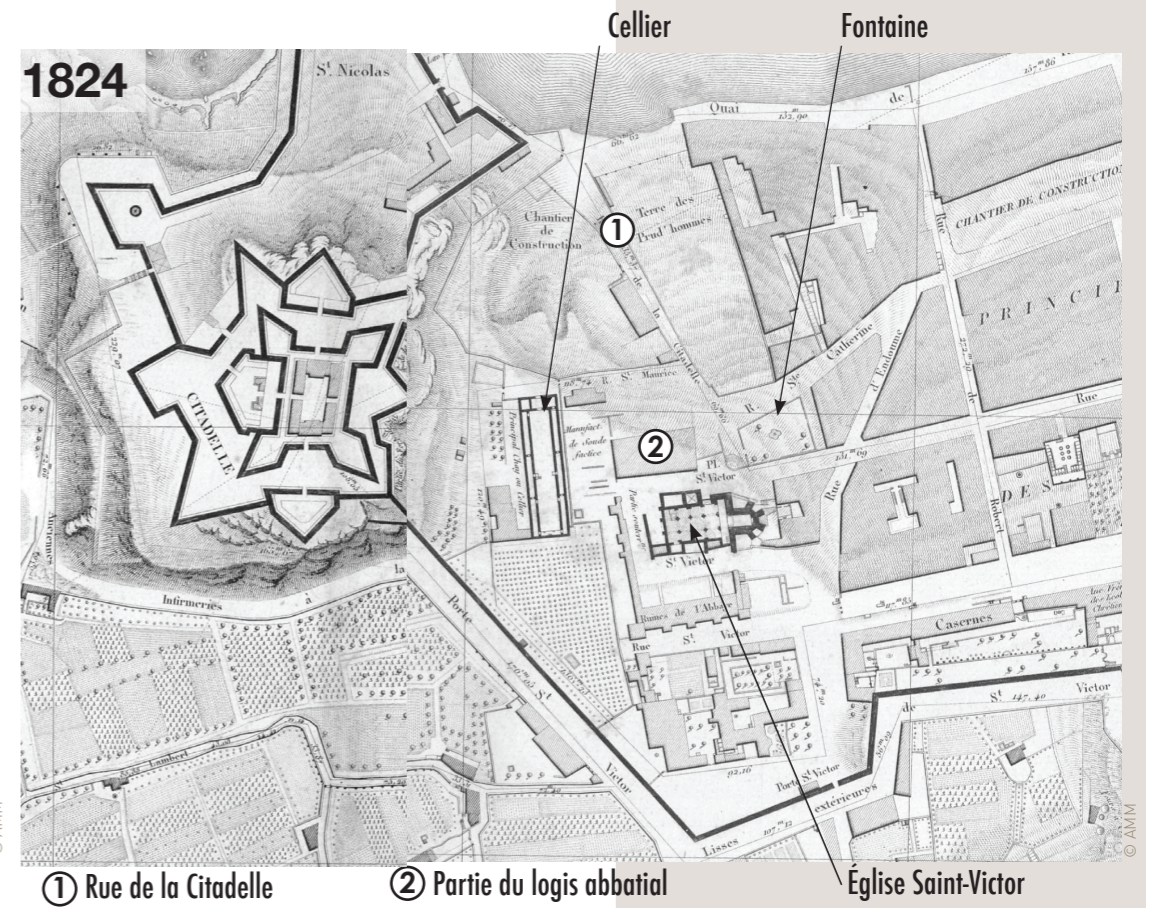
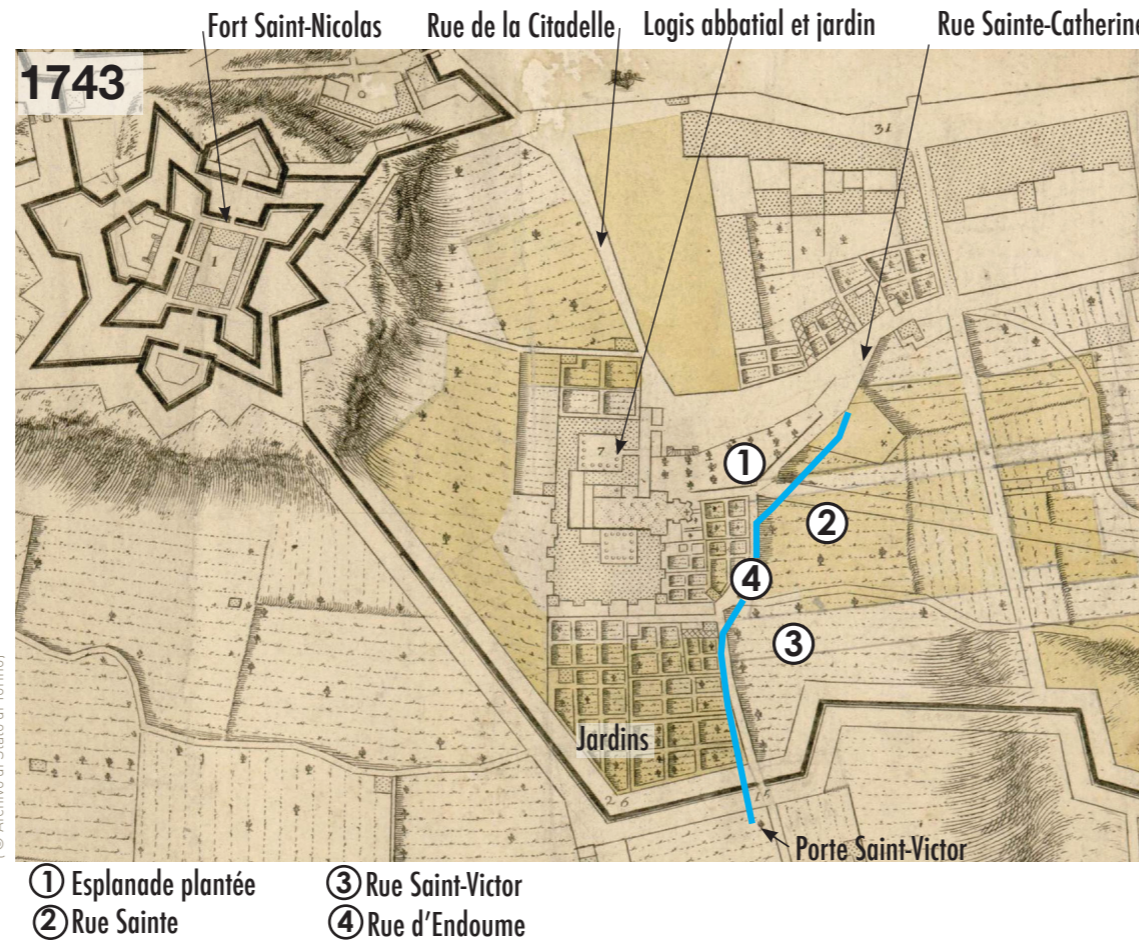
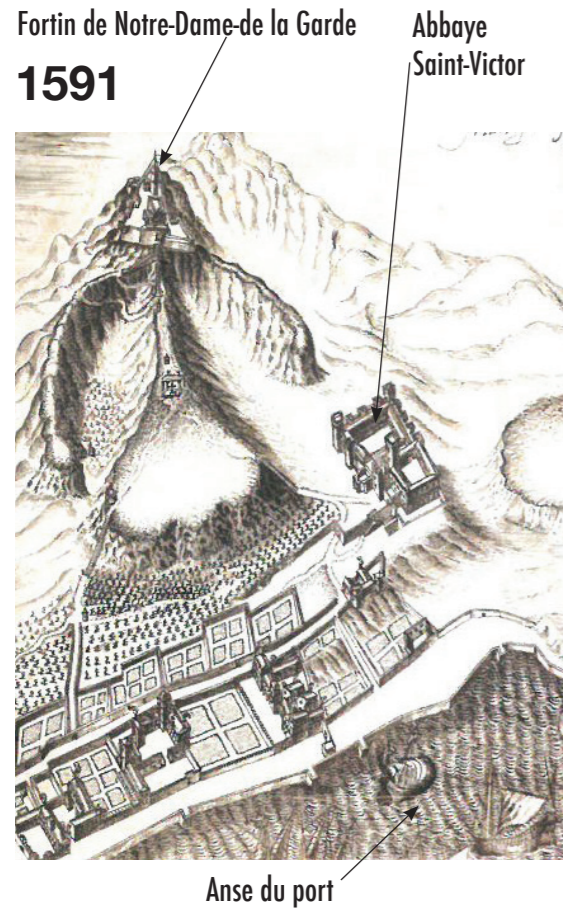
1.1.9 - La butte Saint-Laurent et la rue Caisserie, orientations de mise en valeur



1.2 - L'abbaye Saint-Victor et le fort Saint Nicolas



1.2.1 - Données historiques, éléments cartographiques et bibliographiques



Plan 1591

Représentation de l'abbaye Saint-Victor et de ses bâtiments monastiques de part et d'autre de l'église, en situation isolée sur la rive sud du port.

Abbaye Saint-Victor (rue Sainte)
Église : classement par liste de 1840
Souterrains (crypte) : classement par liste de 1862

Fort Saint-Nicolas (bd Ch. Livon) : classement par arrêté du 14 janvier 1969

Plan 1743

L'abbaye et ses jardins sont intégrés dans l'enceinte de la ville agrandie. Les abords de Saint-Victor sont libres.

1660-64 : Construction du fort Saint-Nicolas. Début de lotissement sur la rive sud du port.

Au nord-est du chevet : Esplanade plantée d'arbres (déjà sur plan 1705) avec un escalier pour franchir le dénivelé et se trouver à niveau avec l'entrée de l'église. Espace libre vers le port mais se dessine une rue qui relie le port et l'abbaye (rue de la Citadelle).

Recalibrage des voies venant de l'est, rue Sainte-Catherine (actuelle rue Neuve-Sainte-Catherine) aboutissant à l'esplanade, rue Saint-Victor ancien chemin au nord des jardins du logis (rue Saint-Maurice) vers le fort Saint-Nicolas, rue Sainte débouchant sur le chevet. Chemin nord-sud longeant à l'est l'ensemble des bâtiments et jardins (rue d'Endoume).

Plan 1824

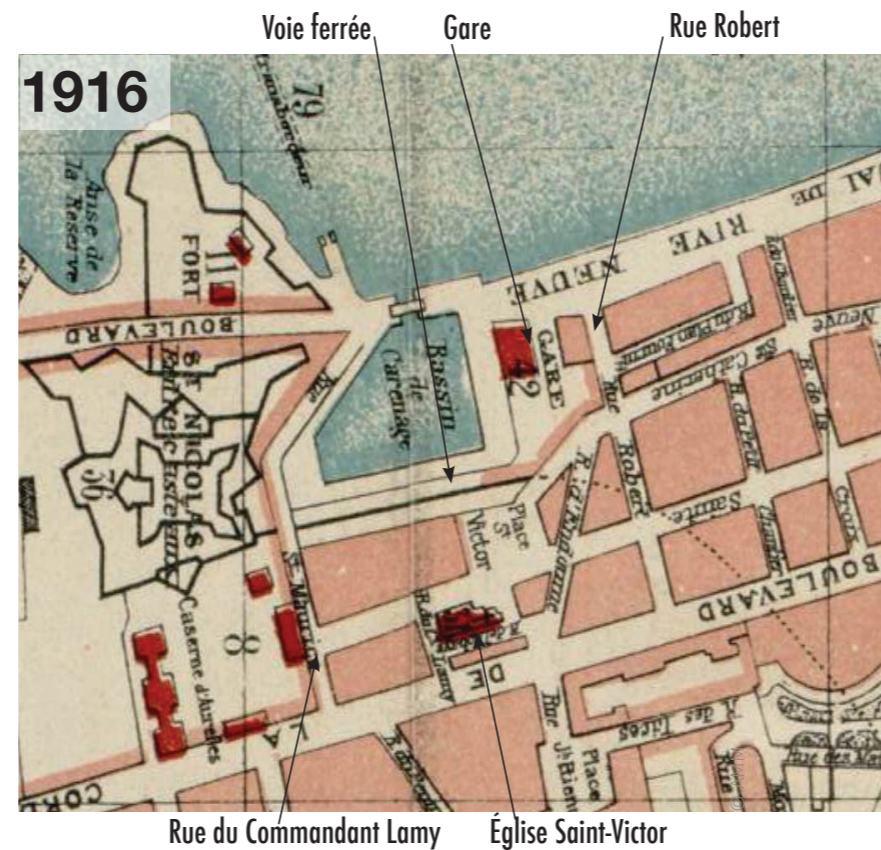
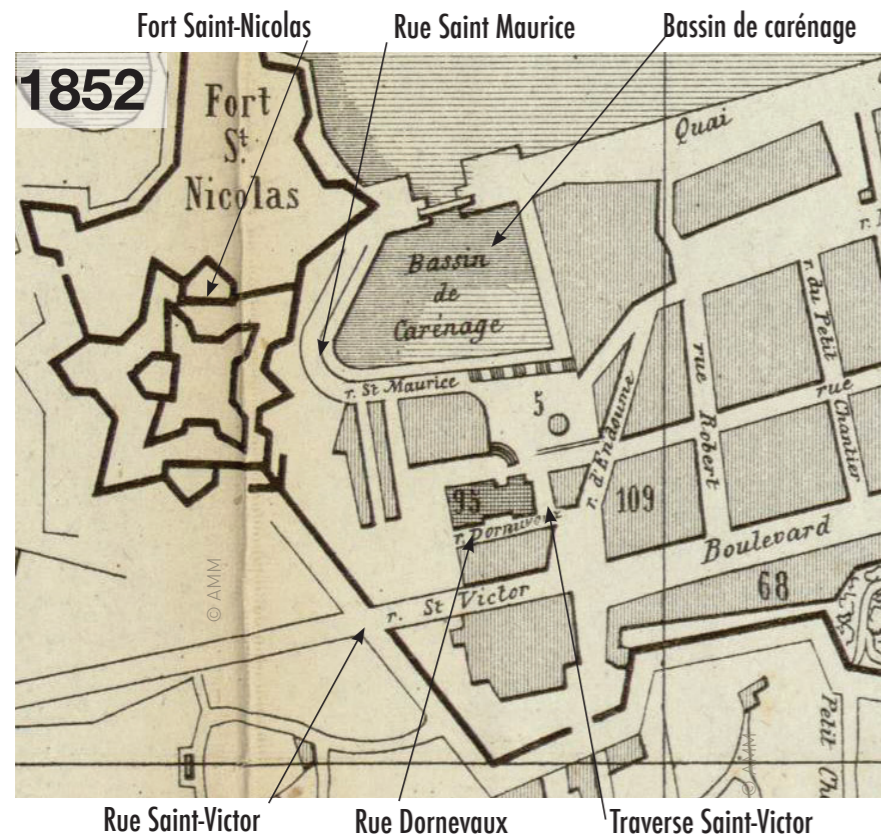
Démolition d'une grande partie des bâtiments à la Révolution mais une partie subsiste (partie du logis abbatial au nord et ruines au sud.) L'église se retrouve isolée. Au nord du logis, subsiste un grand espace libre à la place des jardins.

Les abords de l'église sont aménagés ; l'esplanade, est recalibrée, une fontaine est érigée en 1775¹ et la place Saint-Victor est créée au devant de l'entrée de l'église.

La rue Sainte est prolongée et longe le mur gouttereau nord. La rue de la Citadelle débouche au droit des escaliers d'accès à l'église.

Développement d'un faubourg au nord et à l'est, la trame viaire est en place.

¹ - M. Fixot, R. Bertrand, J. Guyon, Saint-Victor de Marseille, le guide, Editions Mémoires Millénaires DL 2014



Plan 1852

Rupture dans la topographie / création du bassin de carénage

1829-1840 : Création du bassin de carénage (creusement de la roche au-dessous de Saint-Victor et construction d'un mur de soutènement. La rue de la Citadelle devient un cul-de-sac.

L'église est entièrement dégagée des vestiges à l'ouest et à l'est. Une petite voie s'ouvre au chevet (traverse Saint-Victor) et une autre au sud (rue Dornevaux).

La rue Saint-Victor qui prolonge le boulevard de la Corderie, se poursuit hors les remparts vers l'ouest. Une nouvelle voie part de l'esplanade et descend vers le port (rue Saint Maurice).

Plan 1916

Modifications des abords de l'église, démolition de l'enceinte, tunnel ferroviaire

1873-1878 : Construction du tunnel ferroviaire reliant la gare du Prado au Vieux-Port (gare à l'est du bassin).

Début XXe : Esplanade nivelée au même niveau que la rue Neuve-Sainte-Catherine (voir ci-dessus carte postale début XXe siècle). Disparition de l'escalier.

Lotissements au nord et à l'ouest de l'église. Création de la rue du Commandant Lamy.

Escalier maçonné de la rue Robert passant au-dessus d'une voie ferrée de la gare et franchissant le dénivelé pour rejoindre la rue Neuve-Sainte-Catherine (visible sur la vue figurée de 1888).

Vue aérienne 1991

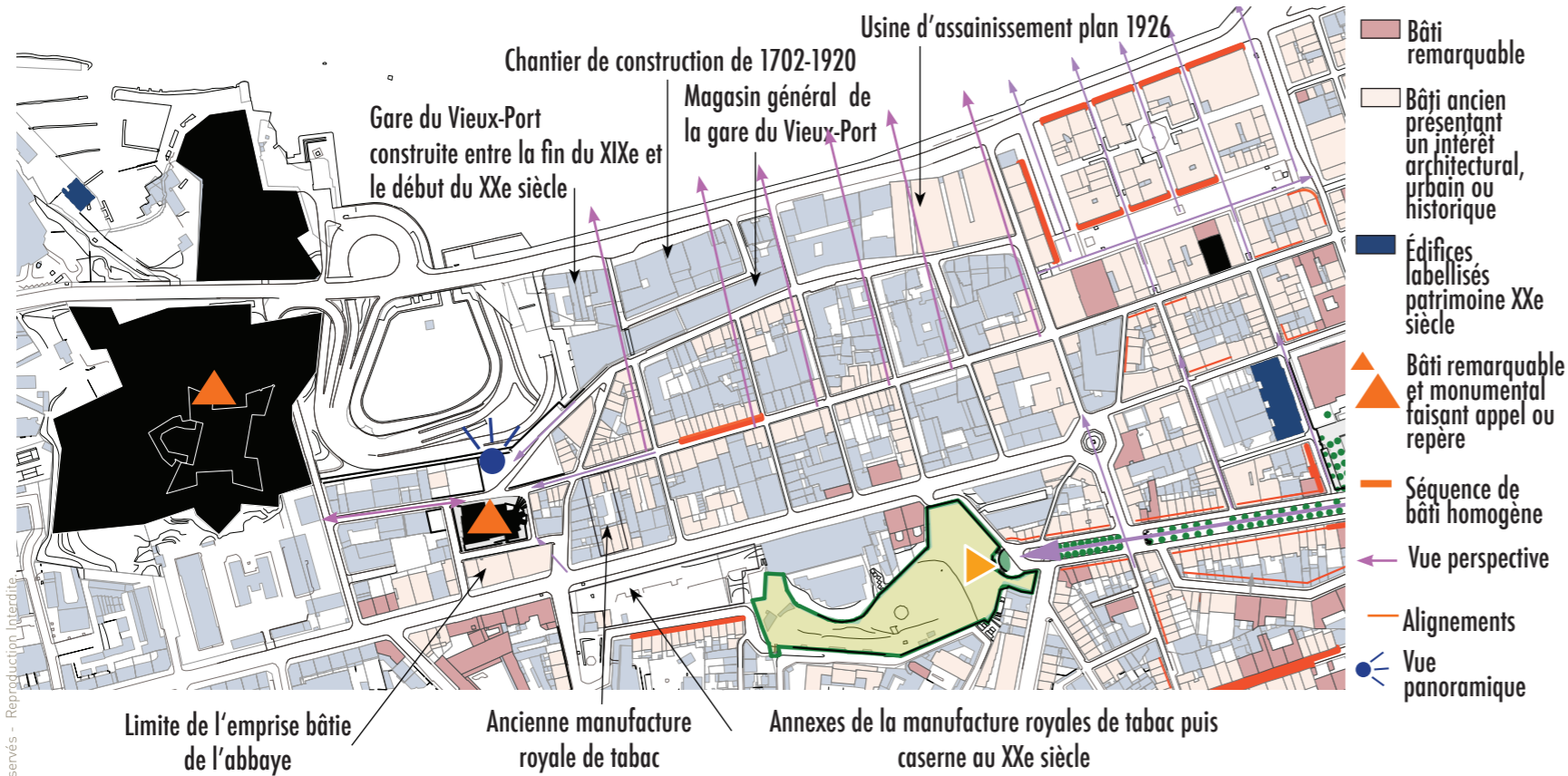
1964 -1967 : Construction du Tunnel du Vieux-Port et démolition de plusieurs immeubles du quai Rive Neuve pour élargir l'espace nécessaire aux aménagements routiers autour du bassin du Carénage.

Aménagements de la voirie ; matérialisation du trottoir à droite de la rue Neuve-Sainte-Catherine et autour de l'église, et du trottoir bas du parking sur l'ancienne esplanade. Apparition du square (tout au moins parcelle libre).

1991-93 : Le nouveau tunnel Prado-Carénage réutilise le tunnel qui reliait la gare du Prado au Vieux-Port et qui a été déclassé et reconverti à un usage routier pour faire passer une bretelle de circulation rapide.

1.2.2 - Le quartier des savonneries

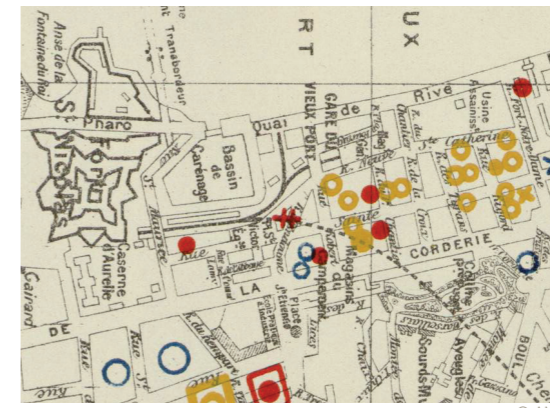
Le patrimoine bâti et les permanences historiques



La disparition du quartier des savonniers



État des lieux des savonneries en 1926



Carte industrielle de Marseille 1926

Historique

Sur le plan Razaud de 1743, la rue Neuve-Sainte-Catherine est existante mais peu bâtie sur ses confrants, et la rue Sainte est en projet.

En 1785, les îlots qui les bordent sont bâtis. La rue Neuve-Sainte-Catherine semble être bordée au nord par des bâtiments en lien avec le port (chantier de construction), ce qui explique la large emprise de ces « bâtiments-îlot », mais aussi la largeur de la rue Neuve-Sainte-Catherine pour manœuvrer les matériaux et engins.

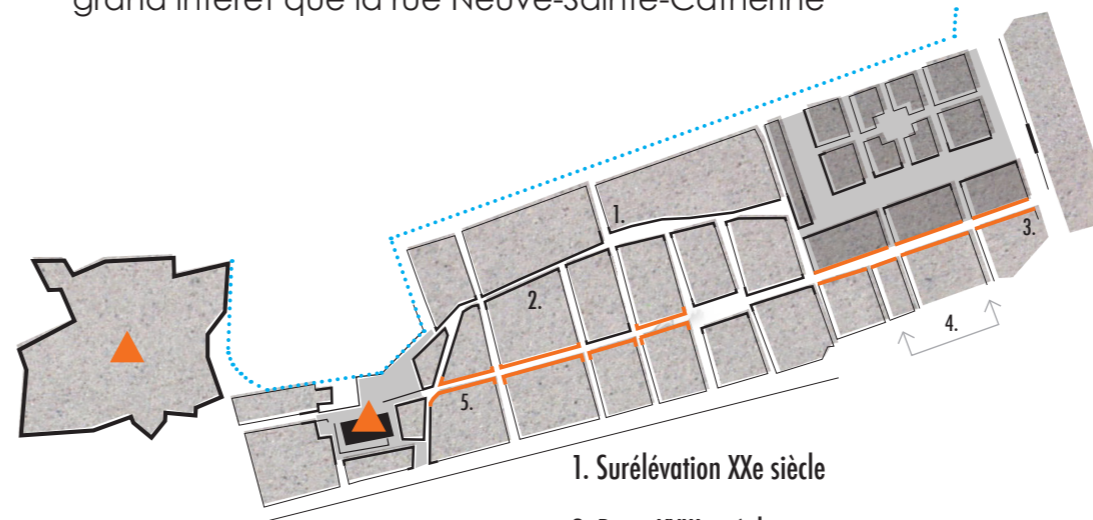
Sur la rue Sainte, les îlots accueillent de nombreuses fabriques, en particulier des savonneries (mentionnées sur les plans de 1824 et de 1926). Les manufactures et fabriques de ce quartier bénéficient du port et de la gare du Vieux-Port (fin XIXe siècle) pour importer ou exporter matières premières et produits finis.

1.2.3 - Un patrimoine bâti en souffrance

La rue Neuve-Sainte-Catherine, les vestiges d'un patrimoine bouleversé



La rue Sainte propose des séquences bâties de plus grand intérêt que la rue Neuve-Sainte-Catherine



© 2015 Équipe chargée d'étude AVAP

- ▲ Bâti patrimonial, monumental
- Séquences bâties, présentant un intérêt patrimonial

1. Surélévation XXe siècle

2. Porte XVIIIe siècle

3. Grand immeuble XIXe siècle à l'angle de la rue Breteuil et de la rue Sainte

4. Séquence d'immeubles du XVIIIe siècle

5. Ancienne manufacture royale de tabac, rez-de-chaussée mal traités, perte de lecture de la symétrie et l'homogénéité de l'édifice. Un traitement de façade peu qualitatif.

Les rues Sainte et Neuve-Sainte-Catherine, prolongeant le quartier des anciens Arcenaulx royaux et bordées de grands îlots rectangulaires, sont riches d'un passé artisanal et industriel.

La rue Sainte présente de belles séquences bâties des XVIIIe et XIXe siècle, ponctuées par des immeubles plus typiques et plus vastes qui correspondent aux anciennes usines et entrepôts.

La rue Neuve-Sainte-Catherine, plus pittoresque dans son tracé est encore parfois bordée par des immeubles modestes et anciens datant pour certains du XVIIIe siècle.

Avec le déclin industriel, de nouvelles constructions, hors échelle, mal adaptées à la pente, ont investi, à la fin du XXe siècle, les parcelles des fabriques disparues.

Les immeubles modestes et les entrepôts souffrent d'un manque de mise en valeur, les rez-de-chaussée sont dénaturés par les devantures commerciales, les éléments de décors ont disparu, les enduits de façade sont vieillissants ou médiocres.

La rue Sainte, Patrimoine monumental ou modeste, XVIIIe et XIXe siècle, constituant des séquences



ENJEUX

Accueil du stationnement rue Neuve-Sainte-Catherine, pour libérer la rue Sainte plus étroite.

Revoir la largeur des trottoirs qui sont étroits sur la rue Sainte, .

Campagne de restauration des façades rue Sainte à engager.

Préserver l'identité patrimoniale du quartier en respectant les gabarits d'îlots, les alignements sur rue et limitant les remembrements parcellaires.

1.2.4 - La montée vers l'Abbaye ponctuée par des perspectives fortuites

Une promenade urbaine avec des vues fortuites sur le Vieux-Port et quartier du Panier

Perspective sur le clocher des Accoules



© 2015. Équipe chargée d'étude AVAP

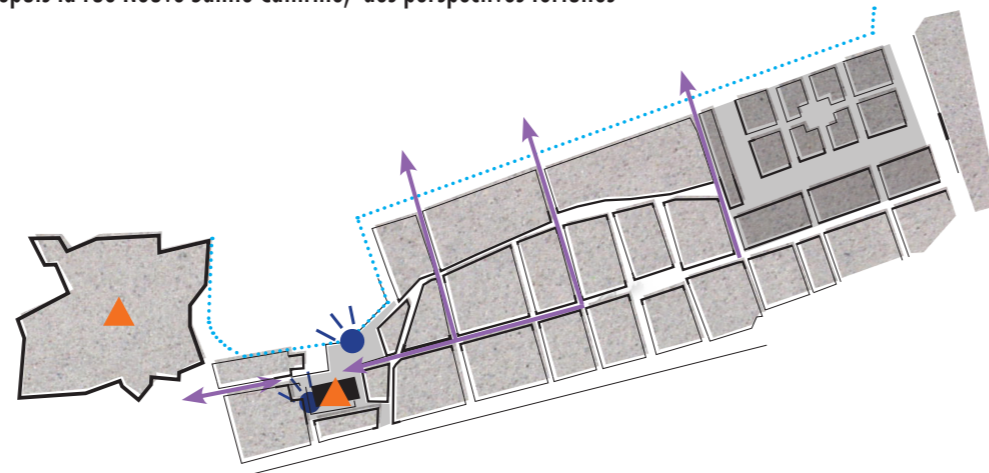
Perspective sur le Vieux-Port, à travers l'îlot Thiers.



© 2015. Équipe chargée d'étude AVAP

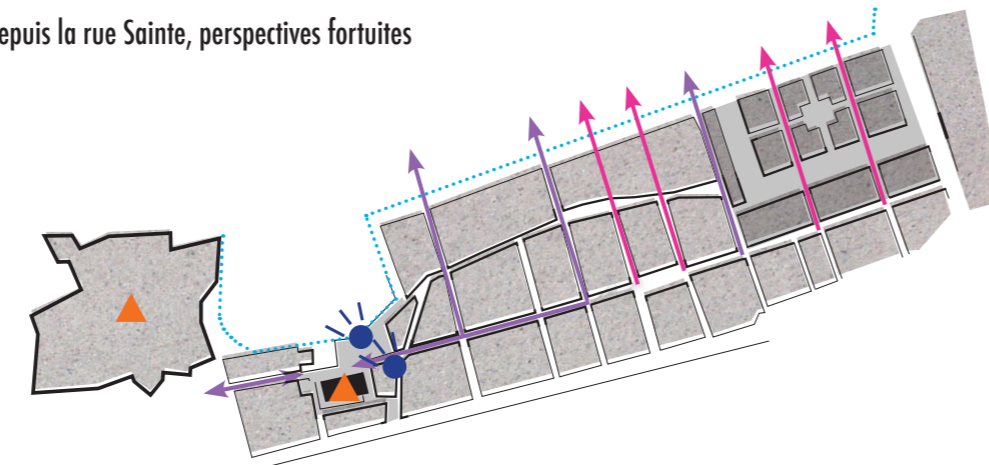
La rue Neuve-Sainte-Catherine et la rue Sainte, deux rues à valoriser

Depuis la rue Neuve-Sainte-Catherine, des perspectives fortuites



© 2015 Équipe chargée d'étude AVAP

Depuis la rue Sainte, perspectives fortuites



© 2015 Équipe chargée d'étude AVAP

- Perspectives perçues depuis la rue Sainte uniquement
- ↔ Perspectives communes aux deux rues

- ▲ Bâti remarquable et monumental faisant appel ou repère
- ☀ Vue panoramique

Un patrimoine gâché par des aménagements incongrus



© 2015. Équipe chargée d'étude AVAP

Largeur de trottoir inconfortable. Comment concilier les grilles de protection et la vue? Harmoniser les grilles le long de la rue Neuve-Sainte-Catherine.



Perspective sur le Vieux-Port, à travers l'îlot Thiers, gâchée par un encombrement.

La rue Sainte bénéficie d'une position dominante et de la faible hauteur des immeubles rue Neuve-Sainte-Catherine, profitant ainsi des perspectives qui s'ouvrent sur la vieille ville et sur le Vieux-Port, à travers l'îlot Thiers, lotissement remarquable du début du XIXe siècle. Ces perspectives sont malheureusement souvent obstruées par du mobilier urbain ou des aires de stationnement.

ENJEUX

Préserver les vues en interdisant les constructions hautes ou les surélévations rue Neuve-Sainte-Catherine.

Mettre en valeur et / ou désencombrer les perspectives.

1.2.5 - Le parvis de l'abbaye

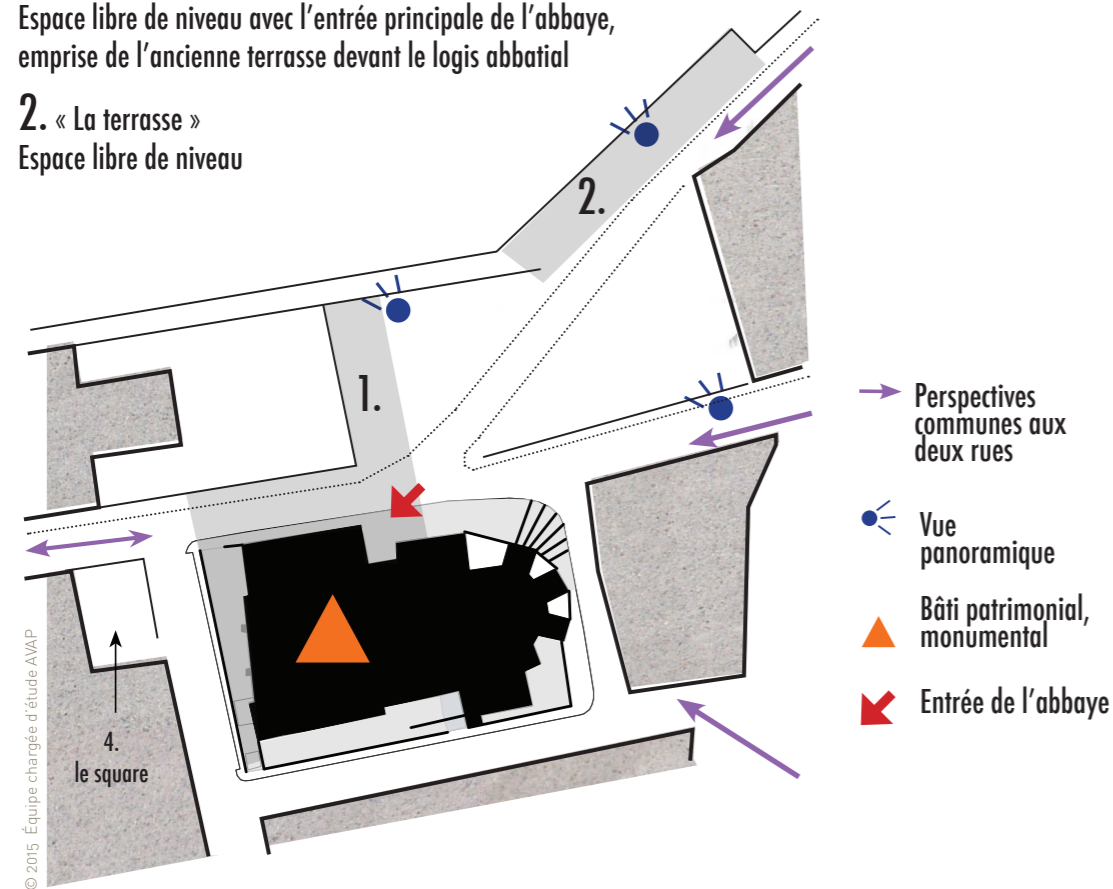
Un parvis coupé en deux

1. Le « parvis »

Espace libre de niveau avec l'entrée principale de l'abbaye, emprise de l'ancienne terrasse devant le logis abbatial

2. « La terrasse »

Espace libre de niveau



1. Le « parvis »

© 2015, Équipe chargée d'étude AVAP

Les abords de l'abbaye ont été largement modifiés depuis la Révolution. L'abbaye n'a jamais disposé d'un grand parvis, comme le laisse penser la configuration actuelle. Au XIXe siècle, cet espace libre se répartissait sur deux niveaux : une terrasse haute, avec l'entrée de l'abbaye, devant le logis disparu, qu'un escalier reliait à une place basse, rectangulaire. La dernière transformation entraîna la disparition de l'escalier et des deux terrasses pour permettre le prolongement de la rue Neuve-Sainte-Catherine et la circulation des véhicules.

La conséquence de cet aménagement est la création d'un lieu inconfortable, en pente et mal défini. L'ancienne place Saint-Victor est aujourd'hui un parking et la partie en face de l'abbaye, un belvédère. En contre-bas, un deuxième belvédère, aménagé au-dessus de l'entrée du tunnel Prado-Carénage domine la ville. Ce lieu est sous exploité et mal mis en valeur alors qu'il offre un balcon sur la ville, une halte spectaculaire sur un parcours hautement touristique.

L'un des plus beaux sites de Marseille, offrant un panorama extraordinaire et un patrimoine ancien rare, est un espace libre médiocre avec un traitement inexistant et une gestion problématique de la topographie.



1. Le « parvis » et 2. la terrasse

1.2.6 - La place Saint-Victor disparue

3. La «place Saint-Victor»

Un parking
Espace libre nivelé pour que les véhicules puissent passer de rue Sainte à la rue Neuve-Sainte-Catherine.



LA place Saint-Victor disparue



Place Saint-Victor, plantée de forme régulière, de niveau et agrémentée d'une fontaine

La place Saint-Victor aujourd'hui, une perte en qualité de présentation



Un contexte bâti modeste et maltraité
un cadre peu valorisant pour l'Abbaye



Le bâti du dernier îlot de la rue Sainte et celui sur l'ancienne place Saint-Victor sont constitués d'édifices principalement XIXe siècle, modestes et largement transformés avec des surélévations, agrandissement de baies, etc.

Ces façades dénaturées, ne constituent pas un encadrement valorisant pour le monument.

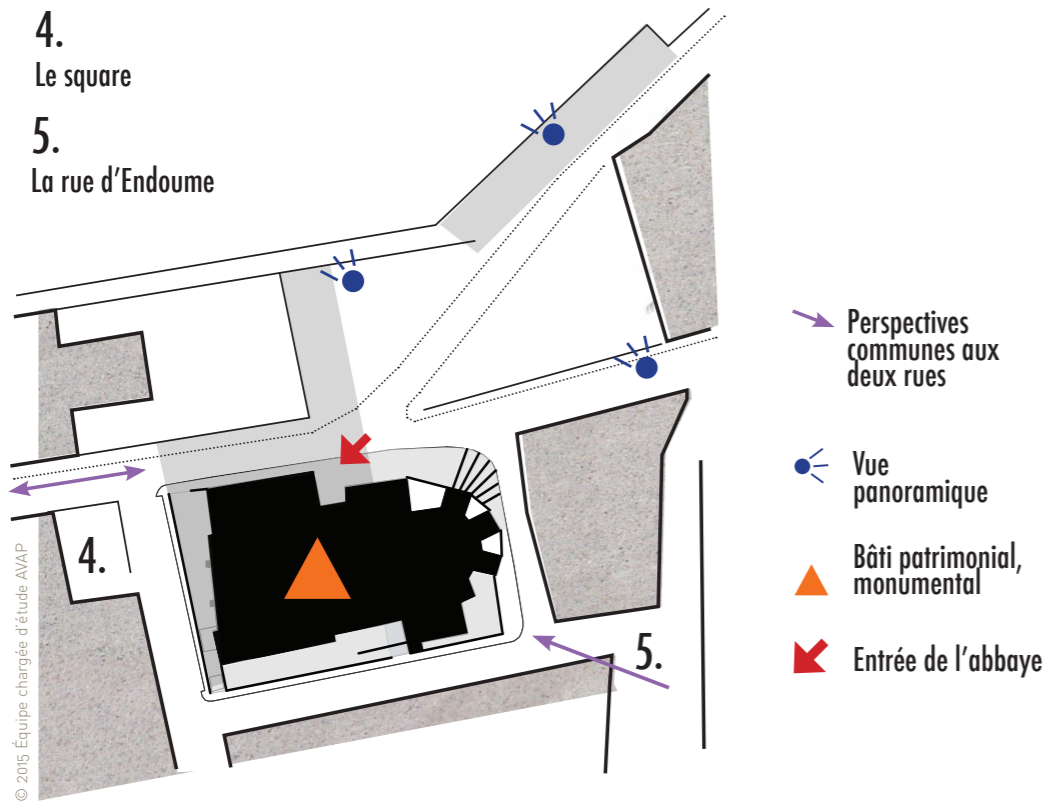
ENJEUX

Créer une zone unifiée pour qu'il n'y ait plus de distinction entre le parvis de l'abbaye et le belvédère. Revoir la topographie du lieu.

Engager une politique de surveillance et de « restauration » des façades.

Une politique de gestion des véhicules est indispensable, le stationnement ne doit être autorisé qu'occasionnellement.

1.2.7 - Les abords immédiats



La rue du Commandant Lamy, un espace très divisé, une mauvaise gestion des dénivelés
Une mauvaise mise en valeur de l'abbaye



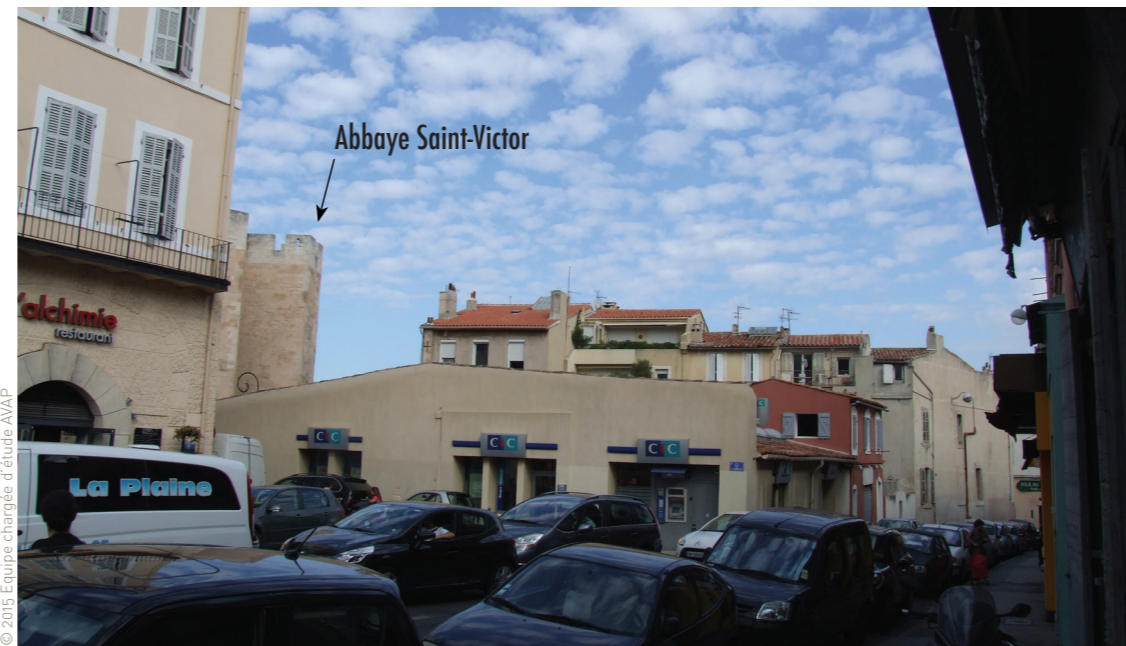
Les trois voies qui bordent l'abbaye (rue de l'Abbaye, rue du Commandant Lamy et traverse Saint-Victor) sont des voies secondaires, calmes, mais qui n'ont pas reçu de traitement particulier permettant de les associer à l'ensemble de l'abbaye. Ces rues ont des dénivelés particuliers, mais l'interface avec le monument est gérée par des grilles ou des cours anglaises qui semblent le préserver des dégradations.

Le square Lamy est malheureusement délaissé avec des aménagements vieillissants alors qu'il permet un point de vue en retrait sur l'une des façades de l'abbaye.

L'intersection du boulevard de la Corderie et de la rue d'Endoume, ménage un espace, envahi par un stationnement anarchique mais d'où l'on aperçoit le chevet de l'abbaye.

Seule la rue de l'Abbaye présente un intérêt patrimonial et architectural. Le bâti des rues adjacentes est d'un intérêt moindre sauf en ce qui concerne la forme de l'îlot, rue Saint-Victor.

Une vue sur l'Abbaye à conserver et à valoriser



Un square délaissé



4. Le square

Au pied du chevet



5. La rue d'Endoume, une rue élargie, envahie par la voiture, un confront bâti très hétérogène, parfois sans intérêt

ENJEUX

Unifier les sols aux abords de l'abbaye pour s'harmoniser avec le bâtiment.

Le square Lamy pourrait être rendu à la construction.

Élargissement des trottoirs et traitement du sol rue d'Endoume. Zone à rendre piétonne avec un accès contrôlé des véhicules.

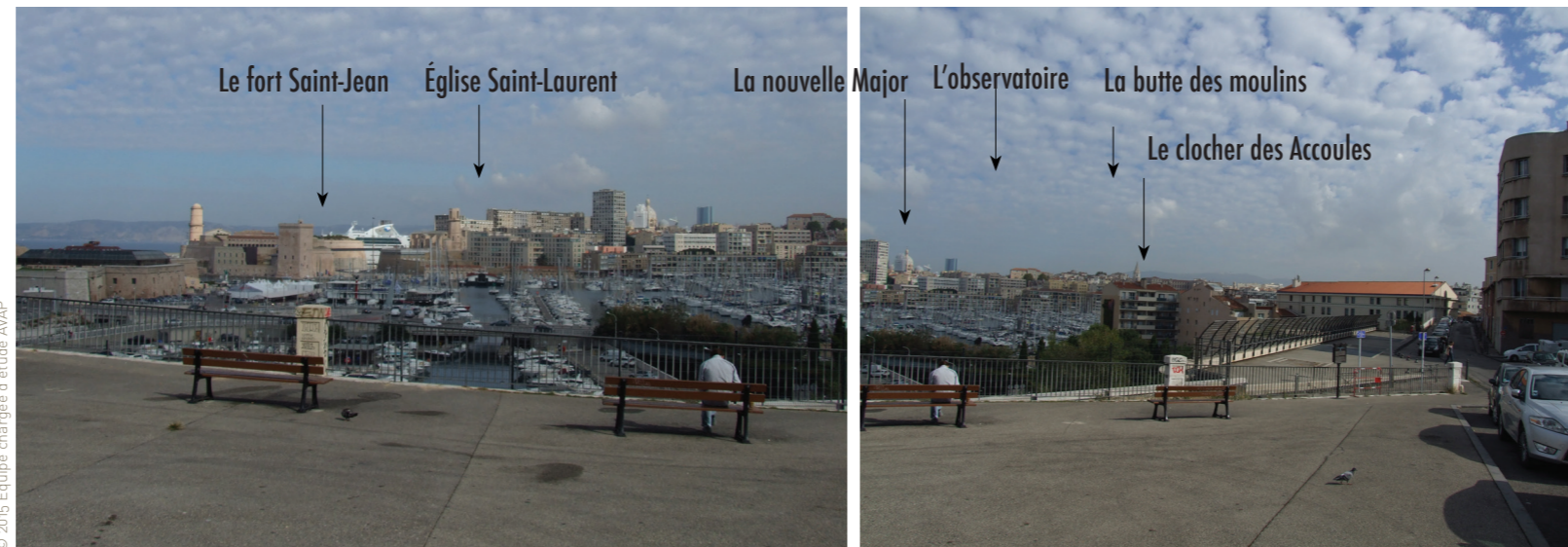
Garder une attention sur la qualité de traitement et la hauteur du bâti rue d'Endoume dans la perspective sur le chevet de l'église.

1.2.8 - Les panoramas depuis l'abbaye

Le panorama devant l'abbaye Saint-Victor



Un espace divisé avec un mobilier urbain encombrant, mal positionné. Un lieu aménagé uniquement en fonction de contraintes fonctionnelles accumulées : stationnement, éclairage, grille de ventilation.



Le panorama depuis la rue Sainte, en arrivant à l'abbaye Saint-Victor



Les panoramas qui s'offrent à nous, au bout de la rue Neuve-Sainte-Catherine et de la rue Sainte, sur la vieille ville de Marseille, sont spectaculaires. La rue Sainte étant plus haute mais fermée sur l'ouest, elle est plus orientée vers le large et permet d'apercevoir le palais du Pharo. Alors que le panorama en haut de la rue Neuve-Sainte-Catherine donne une vue sur l'ensemble du quartier du Panier.

Le panorama de la rue Neuve-Sainte-Catherine est obstrué par des grilles de protection, l'espace libre n'est pas aménagé pour admirer la vue (largeur des trottoirs insuffisante, pas de bancs, etc.). C'est également le cas pour celui de la rue Sainte, qui n'est pourtant pas gâché par des contraintes de sécurité.

ENJEUX

Repenser la mise en valeur de l'arrivée sur l'abbaye Saint-Victor et les panoramas notamment en haut de la rue Neuve-Sainte-Catherine.

Désencombrer les vues.

Redéfinir et qualifier les espaces libres.

1.2.9 - Les projets à l'échelle de l'Abbaye et du Fort Saint-Nicolas

Deux silhouettes dominantes, deux monuments sur socle : le mur de soutènement pour l'abbaye Saint-Victor, la roche pour le fort Saint-Nicolas



Un sur-sol pour prolonger l'espace libre au pied de l'Abbaye



Proposition d'aménagement des abords de Saint-Victor, par Michel Desvigne, Foster & partners, Tangram architectes, Ingerop, Yann Kersale
Plan guide des espaces publics de Marseille, Étude de cas, espace exceptionnel n°9 : abords de l'abbaye Saint-Victor. Marseille Provence Métropole, 1/07/2014. Michel Desvigne, Foster & partners, Tangram architectes, Ingerop, Yann Kersale

La proposition Michel Desvigne, Foster & partners, Tangram architectes, Ingerop, Yann Kersale ne se focalise pas sur les abords de l'abbaye mais prend une zone de projet plus large qui englobe le pied de Saint-Victor et du fort Saint-Nicolas, les entrées aux tunnels d'autoroutes et le bassin de carénage.

Créer un aménagement couvrant cette infrastructure bruyante et polluante est un enjeu majeur pour l'ensemble du site.

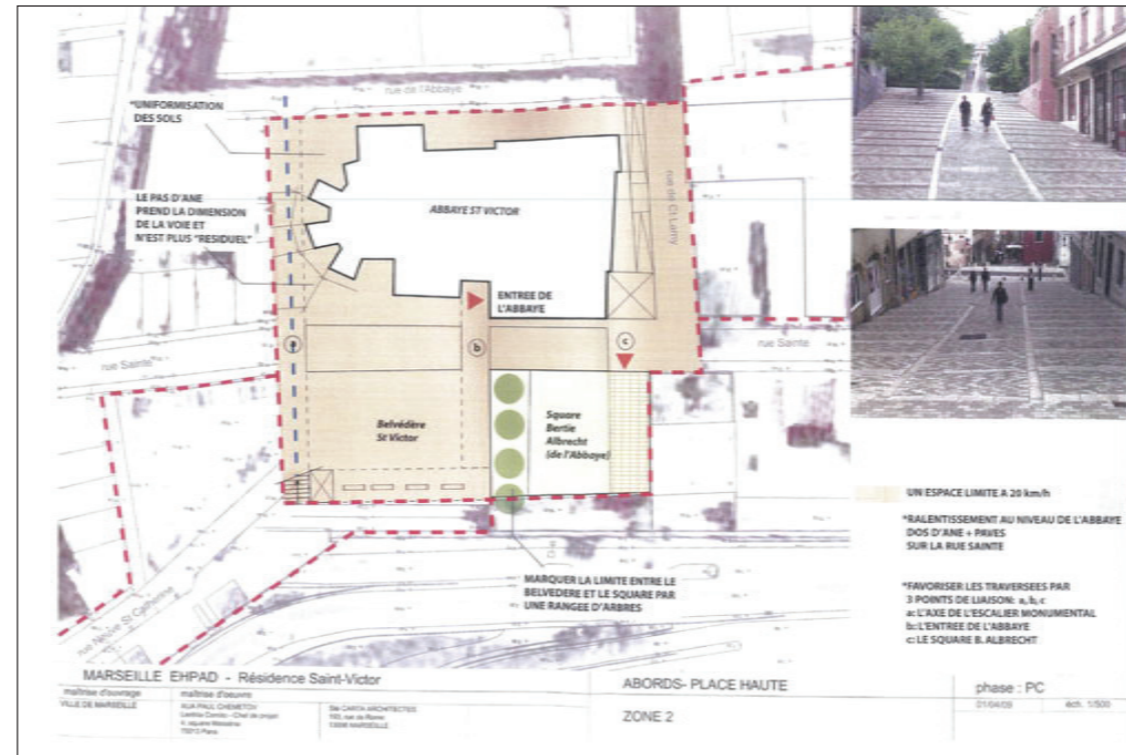
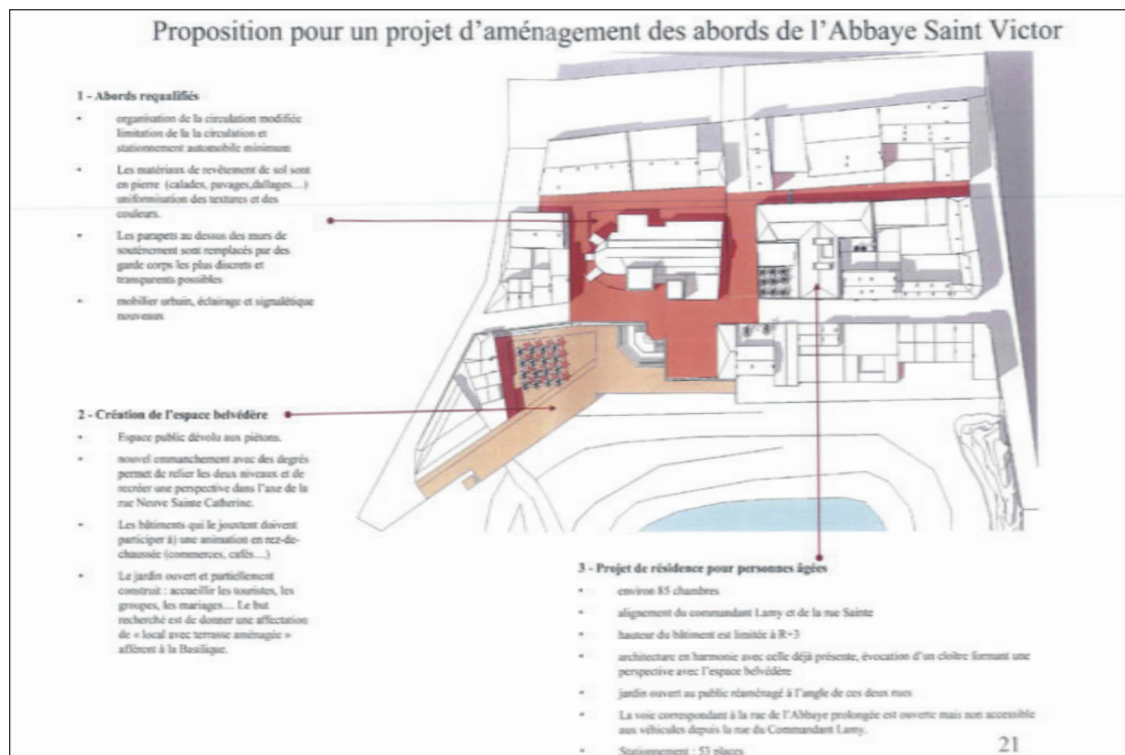
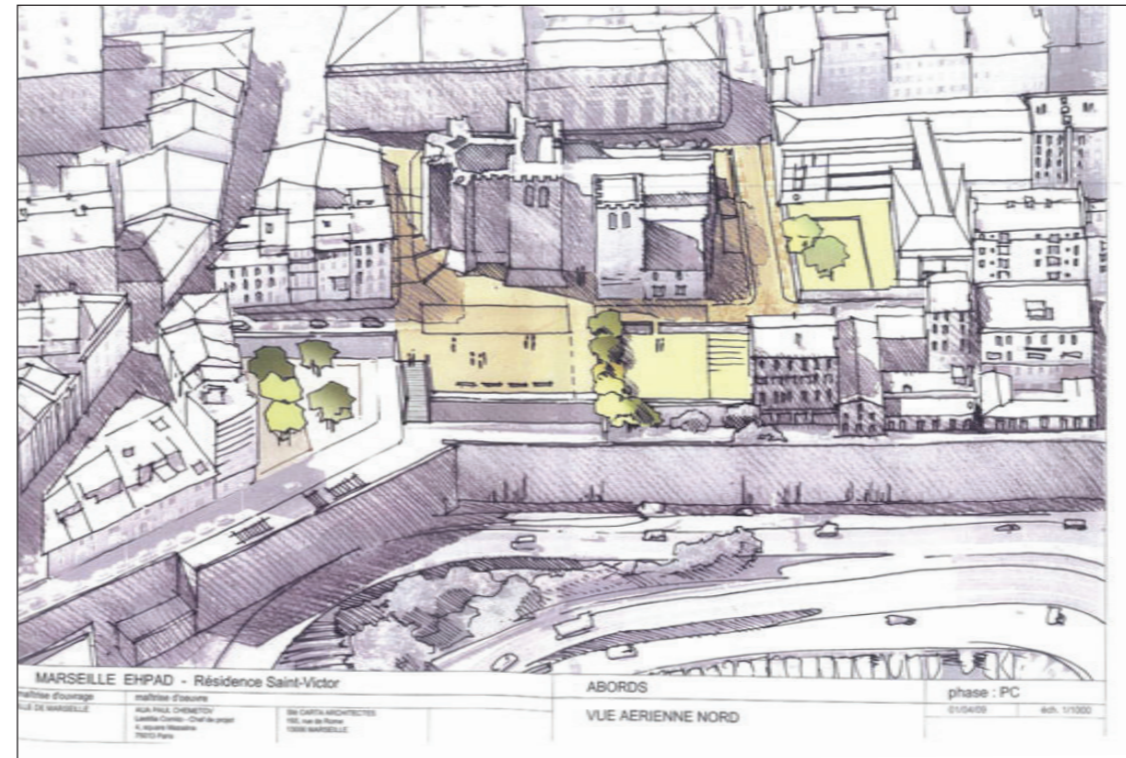
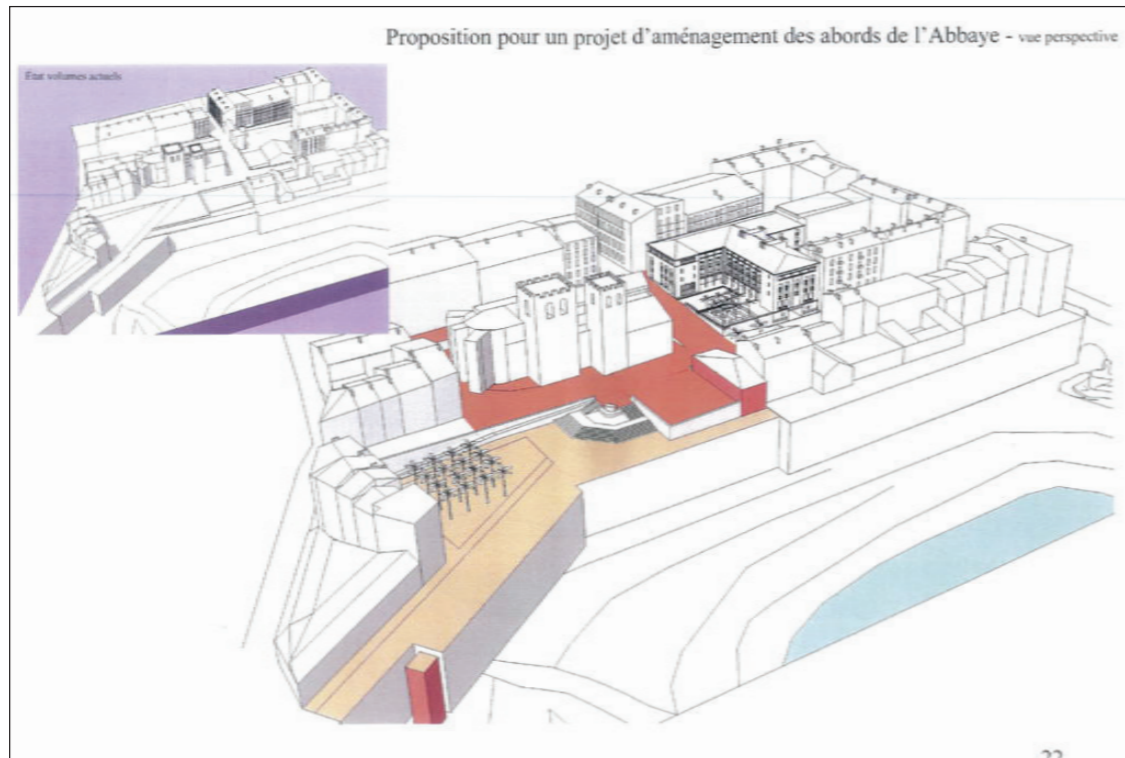
Ce projet présente cependant le défaut de supprimer l'effet de socle constitué par le mur de soutènement. L'abbaye et le fort Saint-Nicolas perdent leur caractère dominant, perché au dessus du plan d'eau.

L'impact est probablement moindre pour l'abbaye. En revanche, le fort perd son ancrage à la roche qui appuie sa position dominante et monumentale. Le projet restitue la déclivité initiale du site. Demeure cependant la question du traitement de la surface de cette dalle et son accessibilité.

1.2.10 - Les projets à l'échelle de l'Abbaye et de ses abords

Une restitution de la place Saint-Victor - Carta Architectes

Création d'un parvis artificiel - Paul Chemetov



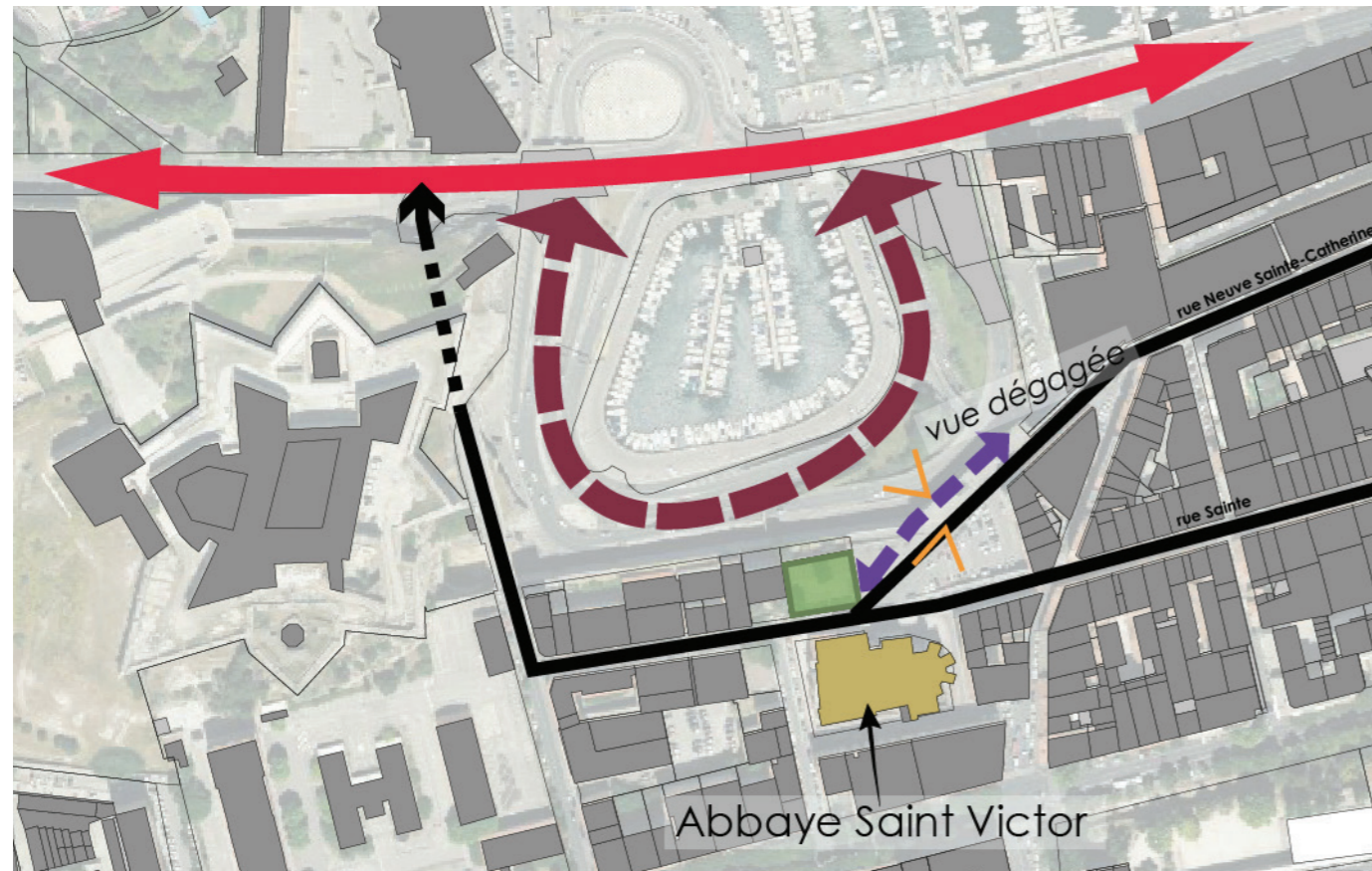
Les abords de l'abbaye Saint-Victor ont déjà fait l'objet d'études d'aménagement.

L'une d'elles cherche à mettre en valeur le monument en nivelant le site pour recréer deux espaces libres composés : un parvis et une place plantée.

La première solution, restitue les dispositions historiques du lieu soit la place Saint-Victor et l'embranchement menant à l'abbaye.

Les plantations sur la place Saint-Victor présentent l'intérêt d'apporter de la fraîcheur l'été mais il ne faut cependant pas qu'elles dépassent le niveau de la rue Sainte, pour ne pas la priver du panorama sur la ville.

1.2.11 - Les conditions bioclimatiques

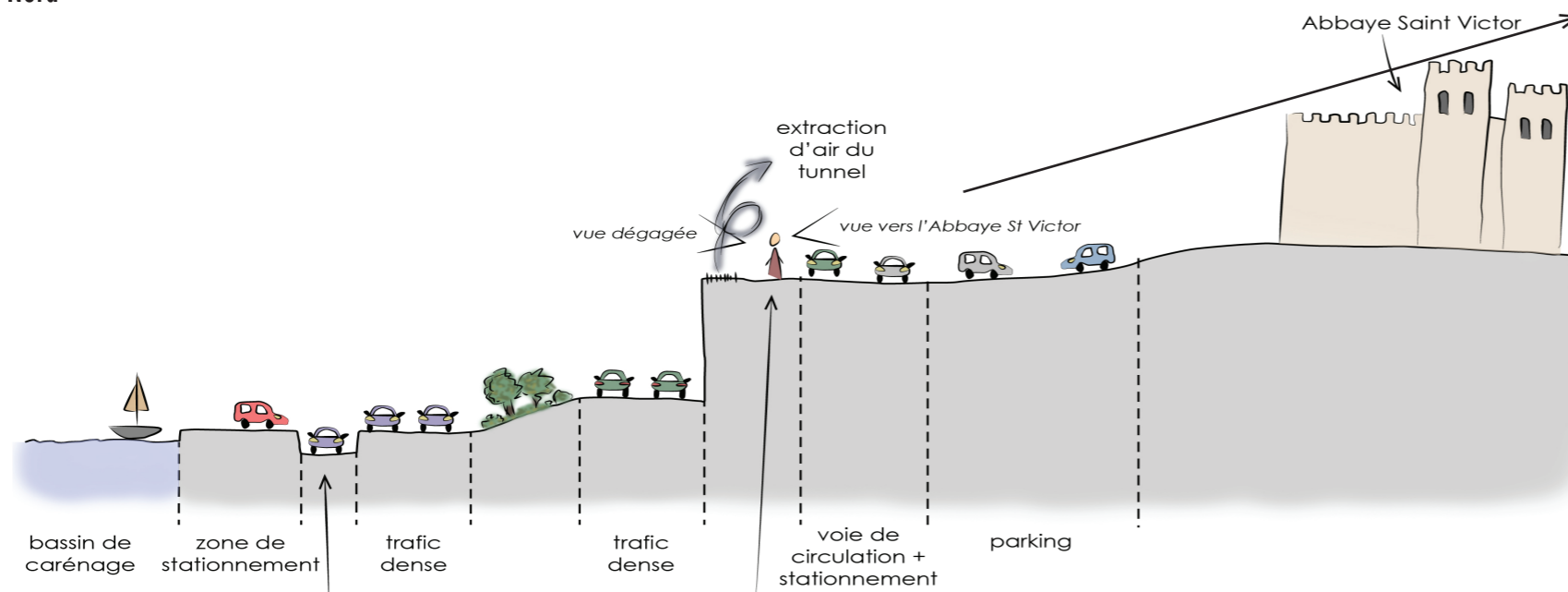


- Trafic routier dense
- Report de trafic depuis le Vieux-Port
- Entrée / sortie pour les tunnels du Vieux-Port et Prado-Cai
- Cheminement piéton au traitement peu qualitatif
- Espace libre qualitatif mais inaccessible au public

Nord

SAINT VICTOR

Sud



L'exposition solaire du site est plutôt favorable au confort d'été et aux intres-saisons ensoleillées.

L'ouverture au ciel et le niveau d'enclairement en journée rendent les lieux très confortables et propice à une activité de contemplation, déambulation, jeux...

Le parvis de l'abbaye de Saint-Victor est particulièrement exposée aux vents en toutes saisons.

Ce balayage naturel et quotidien permet de limiter les effets de concentration des rejets toxiques extraits du tunnel Prado-Carénage (Particules fines et Dioxyde d'azote et de Soufre).

Le traitement des espaces libres aux abords de l'Abbaye présente des défauts majeurs:

- des sols foncés en enrobé, imperméable, d'un albédo faible
- une emprise routière excessive avec stationnement anarchique et trafic important de remontée du centre-ville vers l'entrée des tunnels et de l'autoroute
- des sorties de ventilation des extractions d'air vicié du tunnel, à la fois bruyantes et sources de pollution atmosphérique, et dont le traitement en caillibottis métalliques est par ailleurs peu confortable à l'usage
- un éclairage nocturne très insuffisant au sol.

Une recherche d'optimisation des vues et du confort en termes de déambulation et de contemplation - favorable au statut de belvédère sur le port et les monuments, permettra d'améliorer également les ambiances et conditions de vie des résidents dans le bâti environnant.

Le square existant à rouvrir et une requalification de l'aire de stationnement sont des premières pistes essentielles.

1.2.12 - L'abbaye de SAINT-VICTOR, orientations de mise en valeur

Mettre en valeur le site de l'abbaye Saint Victor, édifice emblématique, dominant sur son socle le Vieux Port.

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL

- Accompagner la mise en valeur du monument historique
- Conserver l'effet de socle et de promontoire du monument.

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE PAYSAGER

- Libérer les panoramas et premiers plans des encombrants, en ré-écrivant le traitement des grilles de protections qui entravent les grandes vues d'ensemble
- Conserver l'effet de belvédère sur la ville.

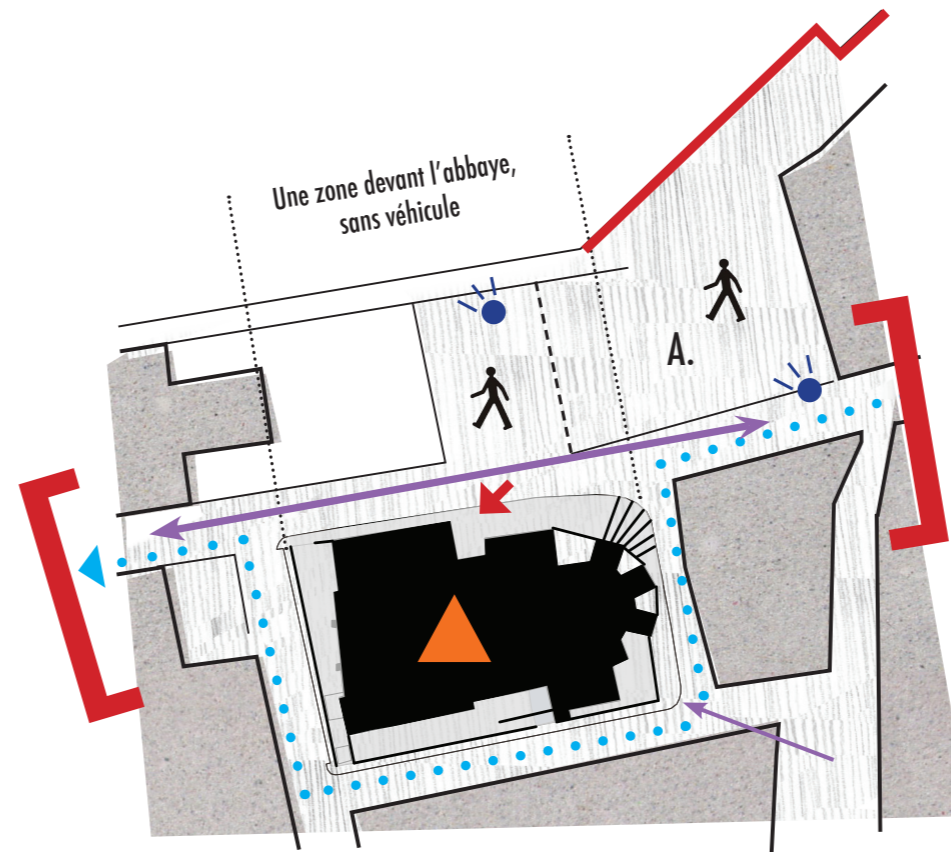
CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE URBAIN

- Gérer les questions de topographie, redéfinir et qualifier les espaces libres.
- Recomposer l'espace du parvis et de la place Saint-Victor en leur apportant une qualité de traitement et confort.
- Reprendre les abords immédiats de l'abbaye, avec une politique de gestion des véhicules, voire un dévoiement de la circulation à l'arrière de l'abbaye et un aménagement de stationnement contrôlé sur la place Saint-Victor, afin de permettre les grands événements et les cérémonies religieuses (zone à rendre piétonne, accès occasionnel et contrôlé des véhicules).

- Revoir le statut de la parcelle du square Lamy : la conserver non bâtie, il faut alors proposer un traitement de qualité à cet espace ; ou la rendre constructible.

RÉFLEXION SUR LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DES AMÉNAGEMENTS.

- Traitement des surfaces minérales prenant en compte le confort d'été et limitant les effets d'éblouissement.
- Traitement de la sortie du tunnel du vieux port, pour trouver de meilleures conditions pour trouver les conditions de bruits et de pollution



A. Redéfinir une place Saint-Victor (nivellement) restant ouverte au stationnement



- Panorama
- Perspective
- Traitement de sol unifié
- Espace dédié exclusivement aux piétons
- Espace à circulation apaisée
- Dévoiement de la circulation envisageable
- Édifices classés ou inscrits au titre des MH
- Bâti remarquable et monumental faisant appel ou repère
- Révision et unification du traitement de la grille de protection