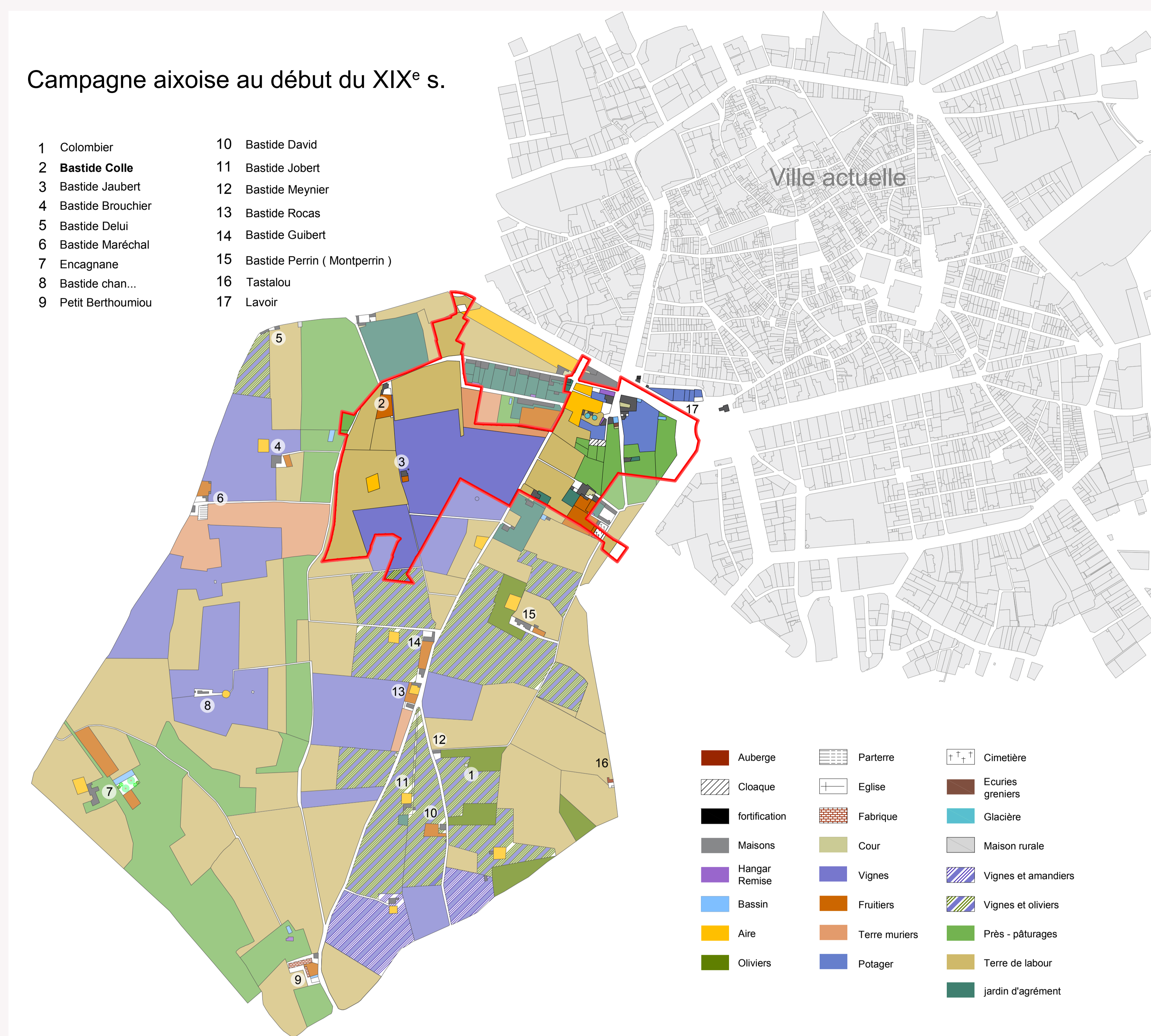


LA FAUBOURG SEXTIUS SOUS L'ANCIEN RÉGIME



Situé aux portes de la ville ancienne, le faubourg Sextius a encore, au début du XIX^e s., un caractère essentiellement rural.

L'habitat se développe discrètement sur la rive sud de la traverse de l'Aigle d'Or (actuelle rue Irma-Moreau) où les maisons en enfilade sont toutes dotées d'un jardin.

En marge de l'aire en voie d'urbanisation, les anciennes structures banales ou communautaires (aires à battre et anciennes glacières) sont alors toujours en usage.

L'occupation des sols vers 1828 dans la périphérie sud de la ville, d'après le cadastre napoléonien.

En remettant au jour deux des trois glacières du Pré Bataillé édifiées par la Ville à la fin du XVII^e s., le diagnostic archéologique réalisé en 1996, à l'emplacement de la résidence «Les Jardins de la Rotonde», a fait ressurgir à la mémoire l'exploitation particulière de la glace, qui engendrait nombre d'activités pittoresques (collecte, transport, débit).

De forme cylindrique et mesurant 10 m de diamètre et de profondeur, les puits avaient une capacité d'environ 500 m³. Ils étaient destinés au stockage de la glace acheminée depuis les Alpes ou cueillie aux alentours de la ville, les jours de grand froid. Ces glacières sont représentées sur les plans de la ville dressés par Vallon en 1721 et par E. Devoux en 1753.



Les deux puits à glace redécouverts en 1996, en bordure de la rue Villeveille, à l'occasion des fouilles conduites à l'emplacement de l'immeuble Les jardins de la Rotonde.



Détail de l'une des deux glacières. A droite, seuls subsistent les fondations et le sol caladé du petit bâtiment qui faisait office de sas d'entrée au puits.



Située dans la traverse du Cirque, l'huilerie Dragon-Noirel est fondée au début du XIX^e s. Elle livrait ses produits en France et à l'étranger.

Au delà de cette première ceinture à l'occupation morcelée, les plans anciens res-tituent l'image de terres labourables, vignes, oliveraies, plantations d'amandiers, organisées autour de bastides. De nombreux aménagements révélés par les fouilles archéologiques témoignent de cette occupation rustique : un puits au niveau des Allées provençales, des traces agraires et tout un système complexe de drains et de fossés par-tout ailleurs.

Dans ce paysage champêtre, se sont développés des pôles artisanaux exploitant les pro-ductions agricoles (huile d'olive, amandes, produits maraîchers et fruitiers, peaux ...) et les ressources locales, comme l'illustrent les fours de potiers de la Bastide Colle, décou-verts en 1998, à l'emplacement de l'ancienne Usine à Gaz (rive sud de la rue Irma-Mo-reau). Cet atelier de potier a produit de la vaisselle glaçurée d'usage courant, des pots de fleurs et des tians, entre la fin du XVIII^e et le milieu du XIX^e s.

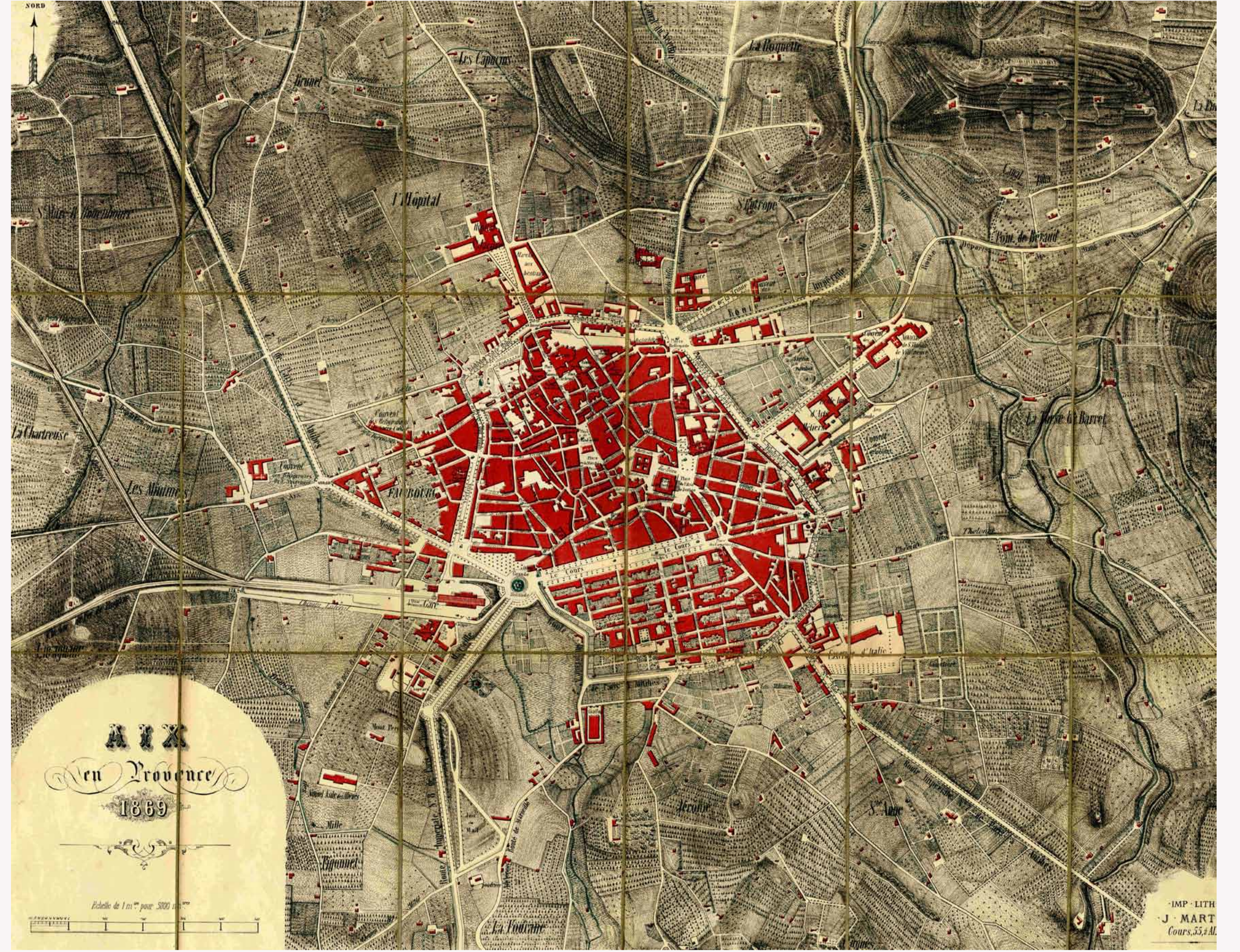
Dans les registres du cadastre napoléonien, sont aussi mentionnés une fabrique de sa-von et une fonderie sur le cours des Minimes, une société anonyme de l'éclairage au gaz, une fabrique de chapeaux, un cabaretier dans la traverse de l'Aigle d'Or, une auberge dans la traverse du Bras d'Or. Plus au sud, dans le quartier du Pignonnet, se trouvaient une manufacture d'allumettes, une autre fabrique de chapeau, ainsi que la fabrique de bière de Jean-Georges Disner.

L'ARRIVÉE DU TRAIN À VAPEUR

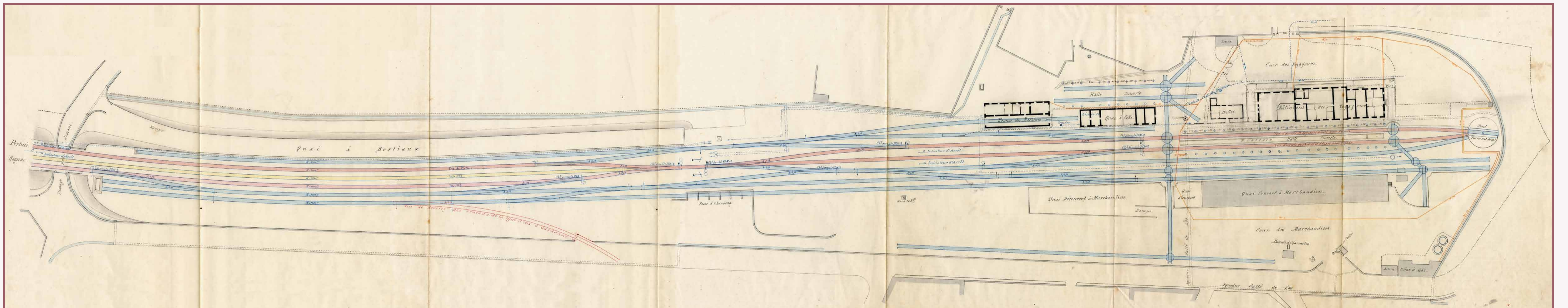
Bien qu'Aix-en-Provence apparaisse sous les traits d'une "belle endormie" dans le roman d'Émile Zola intitulé "Les Rougons", la seconde moitié du XIXe s. est, au contraire, une période importante dans l'évolution urbaine de la ville, marquée par le démantèlement des remparts à partir de 1848. Sont engagés des travaux d'envergure, qui amorcent le développement à venir de la ville : la route des Alpes et celle de Marseille sont aménagées, la place de la Rotonde est achevée avec l'édification, en novembre 1860, d'une fontaine monumentale alimentée par les eaux du barrage conçu par François Zola.

L'un des temps forts de cette période est l'arrivée du chemin de fer qui va transformer la physionomie de la ville. Après diverses tractations, la décision est prise, le 31 août 1856, de relier Aix-en-Provence à la ligne ferroviaire de Paris à Marseille, par une ligne secondaire passant par Rognac. Les bâtiments de la gare marchande et de voyageurs sont construits entre 1854 et 1856 dans une zone située en contrebas de la Rotonde.

Plan de la ville dressé par J. Martin en 1869. On y voit la gare de voyageurs et de marchandise dans son état initial.

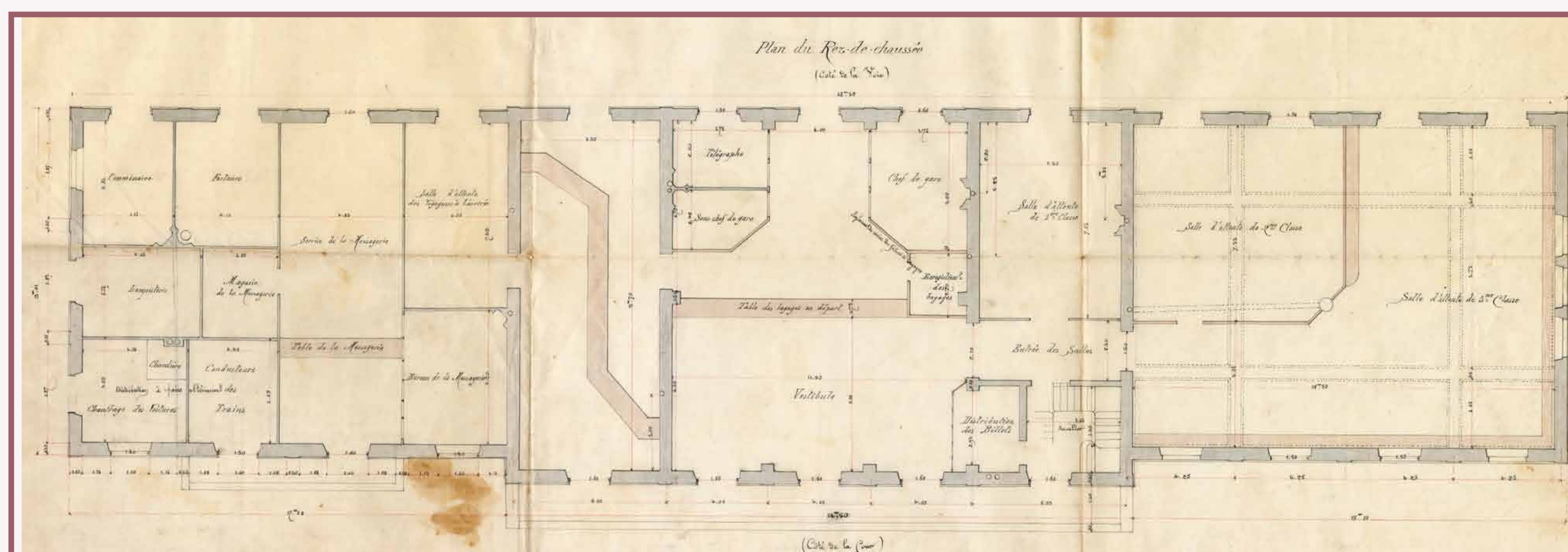


▼ Plan de la gare dans son état initial.



Les fouilles menées en 2004 à l'emplacement du parking Rotonde et du Grand Théâtre de Provence ont remis au jour plusieurs aménagements de cet ensemble ferroviaire : le bâtiment des voyageurs, les quais de marchandises, ainsi que les installations liées à la maintenance du matériel roulant.

Dans son état initial, la gare comportait, au nord, le bâtiment des voyageurs et une remise des machines, au sud, deux quais réservés aux marchandises et, au sud-ouest, un magasin à coke pour les locomotives et six fosses pour le stockage du charbon. Elle



était également équipée de onze plaques tournantes pour faire pivoter les machines sur les voies, les locomotives à vapeur ne pouvant manœuvrer en marche arrière.

Comme dans la majorité des premières gares du XIXe s., le bâtiment des voyageurs n'est pas séparé des installations de maintenance. Au rez-de-chaussée, se trouvent trois salles d'attente correspondant à la division sociale de l'époque, la billetterie, les bureaux du chef et sous-chef de gare, des espaces dédiés à l'enregistrement des bagages, au télégraphe et aux activités ferroviaires : une pièce avec chaudière pour « les bouillottes » destinées au chauffage des wagons, une « lampisterie », un espace réservé au repos des conducteurs. L'activité liée au transport des dépêches est représentée par un bureau et « magasin des messageries ». A l'étage prennent place les logements de fonction.

Dégagé en 2004, le magasin à coke est un long édifice divisé en compartiments ouverts dans lesquels le charbon était stocké à ciel ouvert. Depuis la voie, les wagons vidaient leur chargement sur une calade qui servait d'aire de circulation aux charrettes assurant la redistribution du coke vers la ville.



Du bâtiment des voyageurs, qui était une très belle construction en pierre de taille, les fouilles ont retrouvé les caves voûtées. Parking Rotonde, 2004.



Vues des fosses à charbons construites en partie ouest de la gare. Grand Théâtre de Provence, 2004.



ESSOR D'UNE GARE

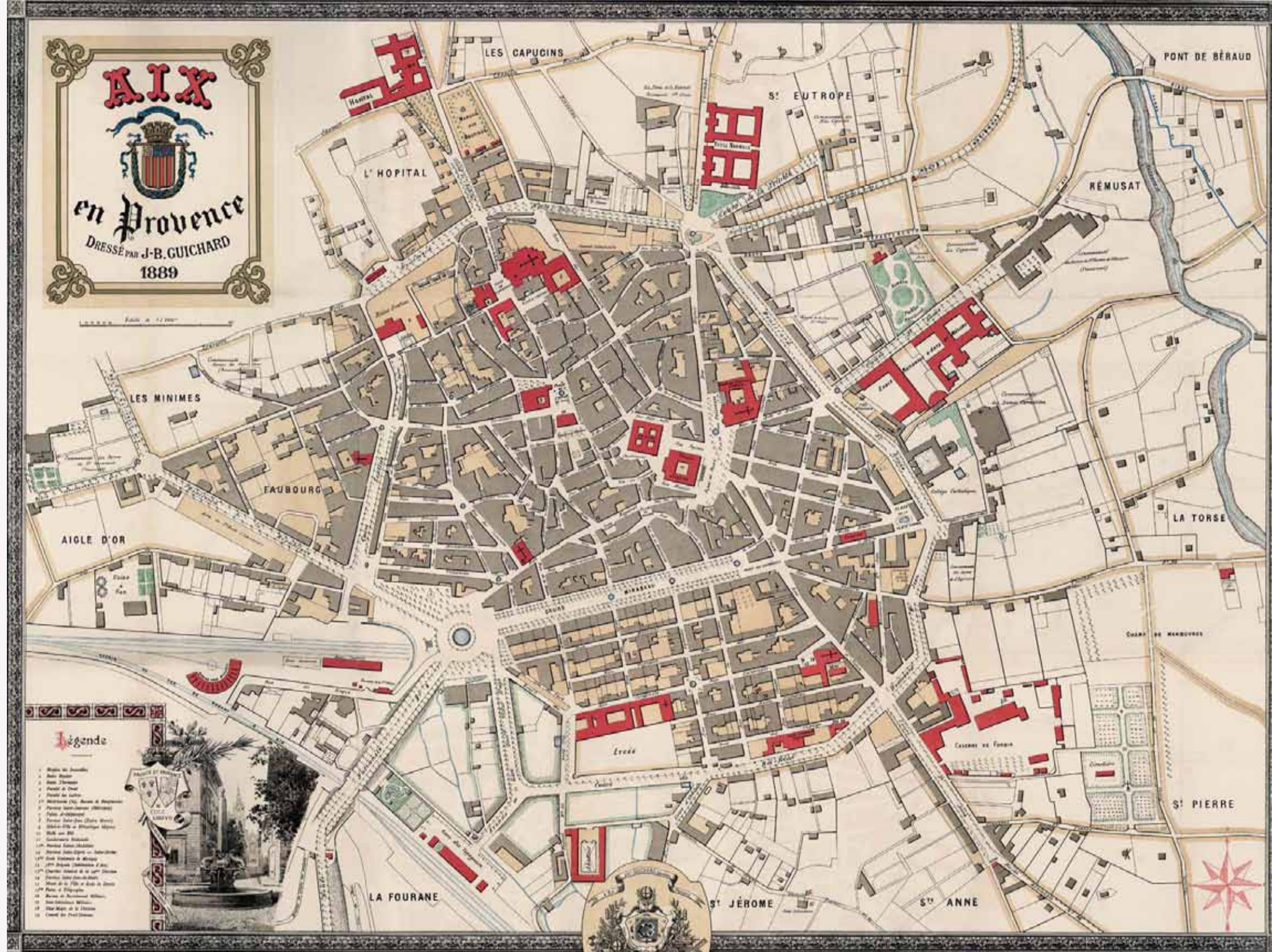
Très vite, les installations originelles ne permettent plus d'exécuter tous les mouvements indispensables aux services voyageurs et marchandises. En 1869, le projet de création de deux nouvelles lignes, Aix-Carnoules et Aix-Pertuis, destinée à assurer le trafic vers les Alpes, entraîne la construction de nouveaux équipements : un quai à bestiaux et un pont-tournant pour permettre la rotation des machines.

En 1877, le bâtiment des voyageurs est démoli pour être rebâti à l'identique, dans un quartier situé à proximité du cours de l'Orbitelle (actuelle gare), tandis que les fosses à charbon font place à

une rotonde en demi-lune qui peut désormais accueillir neuf machines. On transfère devant cette rotonde l'ancienne plaque avec pont tournant de 14 m, qui avait été construite à l'extrémité est de la gare, pour permettre aux locomotives de s'engager sur une voie longeant un quai à coke muni d'une grue hydraulique. Dans la rotonde, chaque voie de garage est pourvue d'une fosse d'entretien et surmontée d'une cheminée, probablement avec hotte aspirante, pour l'évacuation rapide des fumées.



Soubassements du pont tournant qui se trouvait dans la partie orientale de la gare. Parking Rotonde, 2004. Au centre de la rotonde était encore conservée la dalle de béton rectangulaire qui supportait le pivot central servant à la rotation de la plaque-tournante permettant de placer les locomotives sur les différentes voies.



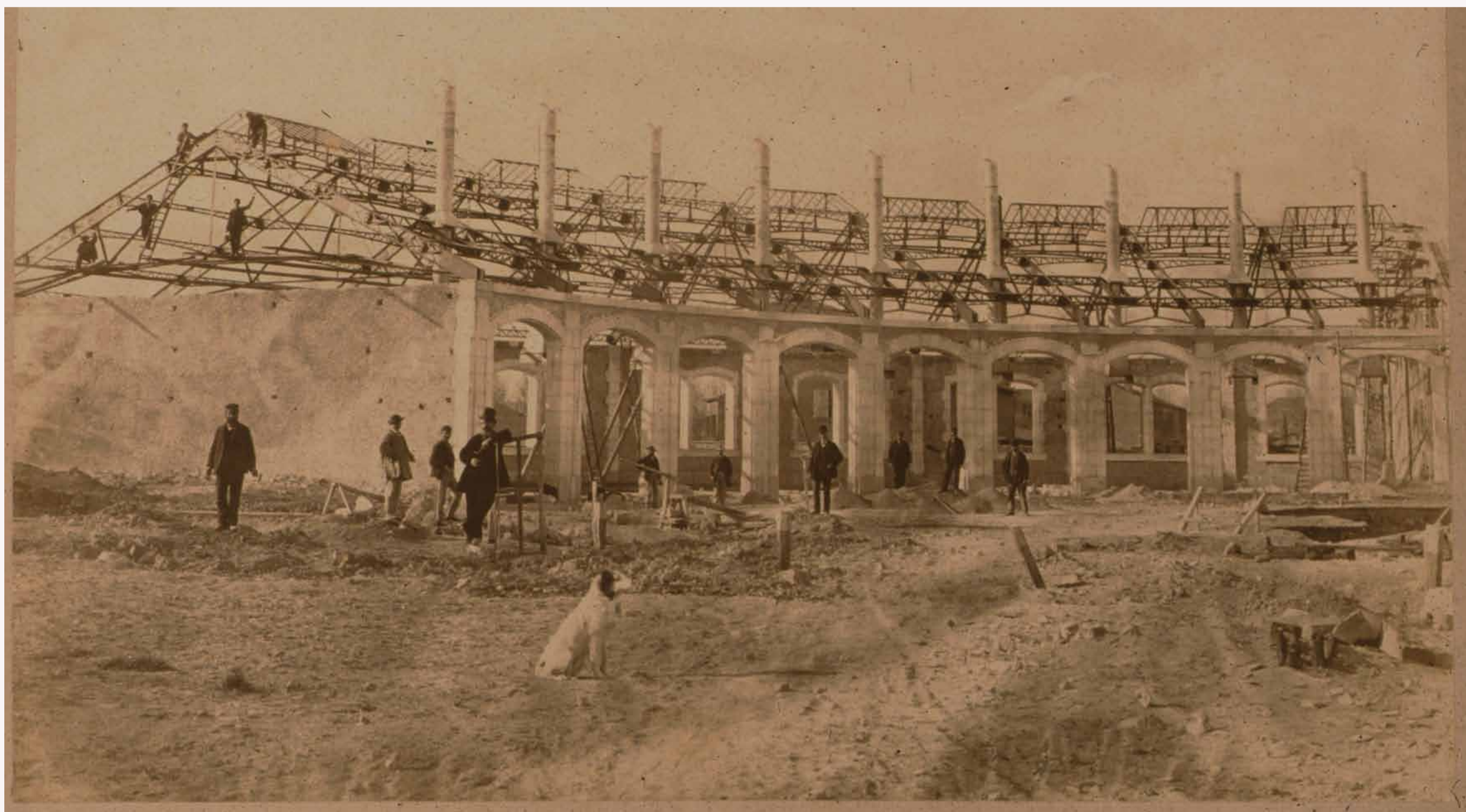
Sur le plan de la ville dressé par Guichard en 1889, la gare de voyageurs a été déplacée vers l'est au niveau du cours d'Orbitelle. On y lit les principales transformations réalisées sur la gare de marchandises : construction de la rotonde, réaménagement des quais.



Photo prise en 1911 du nouveau bâtiment des voyageurs construit sur le cours d'Orbitelle. Il est toujours en activité.



La gare de voyageurs au début du XXe siècle.



Construction de la remise des locomotives



Vue de la rotonde des locomotives en 1974, peu de temps avant sa démolition.



Vue aérienne de la gare de marchandises en 1970.

UN QUARTIER INDUSTRIEL

Avec l'arrivée du chemin de fer, Aix-en-Provence se construit sur une nouvelle échelle urbaine. Le secteur de la gare marchande se prête aisément à l'installation d'industries et, de 1880

à 1890, on assiste à la création d'un petit quartier industriel, tandis qu'une phase spontanée d'urbanisation se développe autour de l'avenue de la gare.



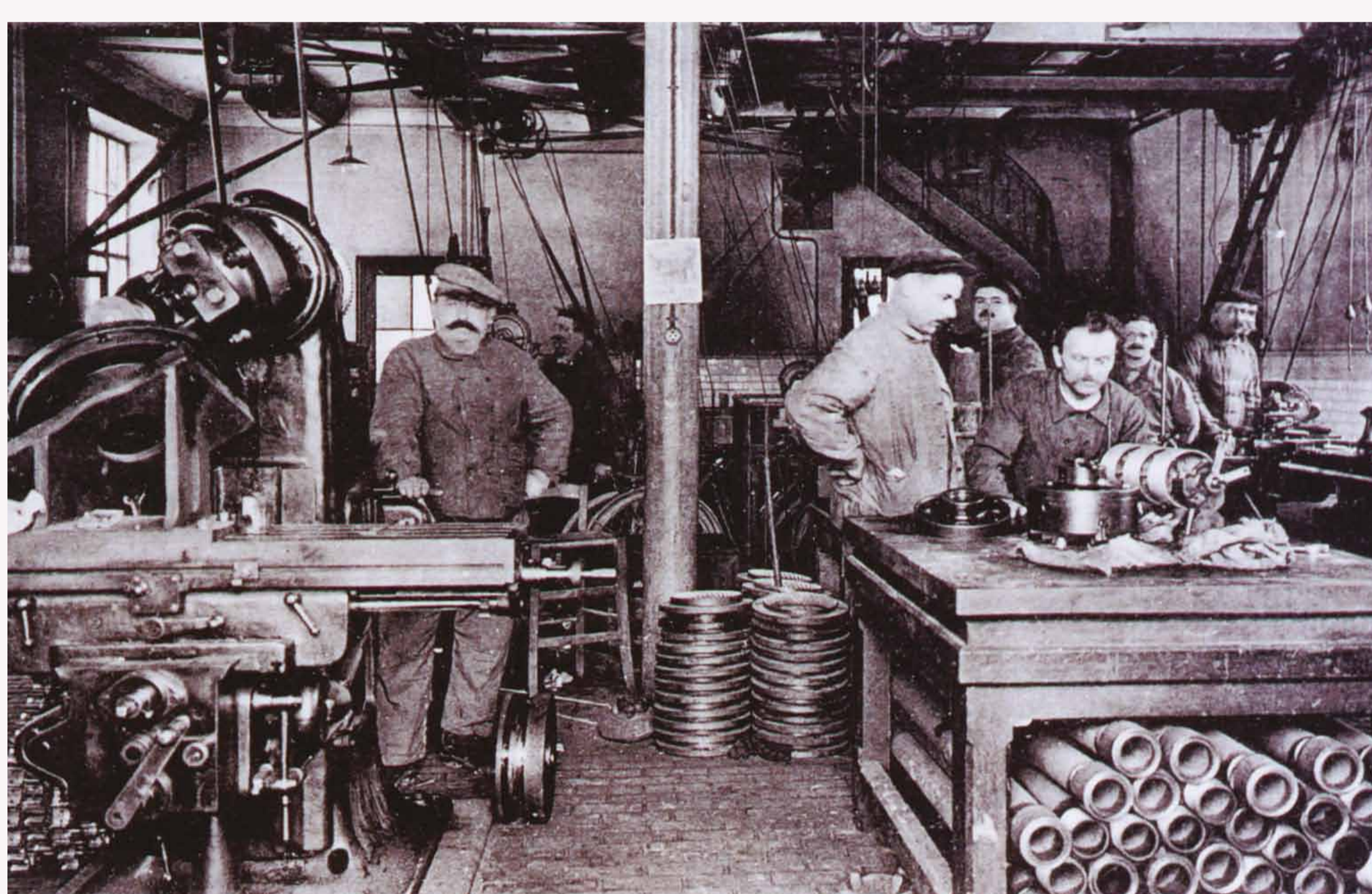
Vue panoramique, prise depuis le sud, du petit quartier industriel de la ville. À gauche, la manufacture des allumettes, au centre, la rotonde pour locomotives.

Des industries anciennes migrent du centre-ville vers cette zone en raison de la disponibilité des terrains et des facilités d'importation et d'exportation des produits bruts et manufacturés. L'usine à gaz, primitivement située à proximité de la place de la Plateforme, à l'est de la ville, s'installe en 1879 au nord

de la voie ferrée, dans la traverse de l'Aigle d'Or (actuelle rue Irma-Moreau). La manufacture d'allumettes est établie au sud du complexe ferroviaire en 1892 ; elle s'agrandit en 1906 avec les bâtiments des "Nouvelles allumettes" dont les ateliers sont directement reliés à la voie ferrée à partir de 1911.



La manufacture d'Allumettes. Photo Ely.



Atelier d'entretien de la manufacture d'allumettes.

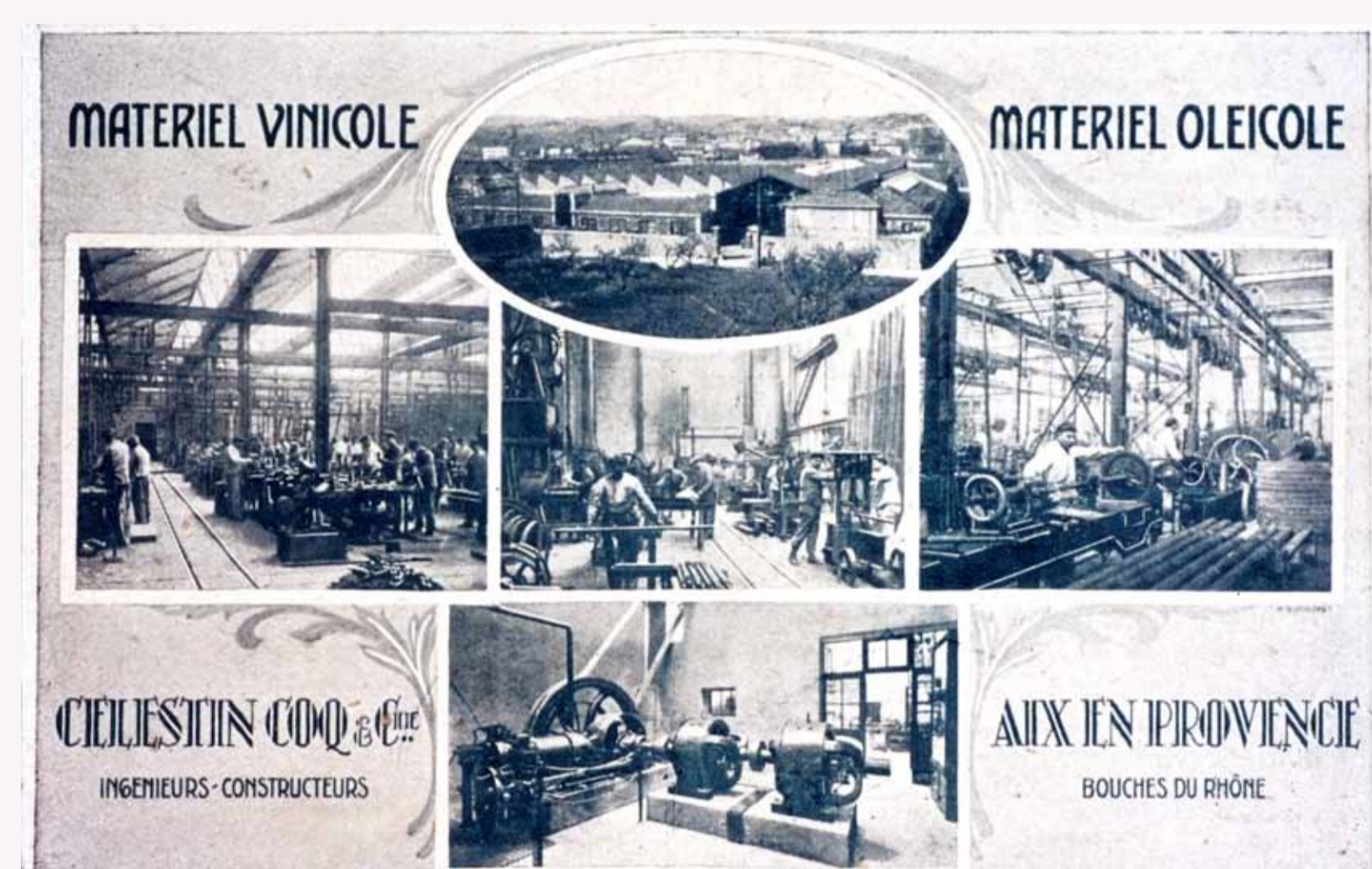


Bâtiments de la manufacture d'Allumettes en 1904.

Les ateliers de fonderie Coq y sont également déplacés depuis la rue Mazarine.

Victor Coq fait construire en 1912, immédiatement à l'est de la manufacture des allumettes, une usine de 8000 m², où sont fabriqués des machines à vapeur, des moulins à blé, des presses

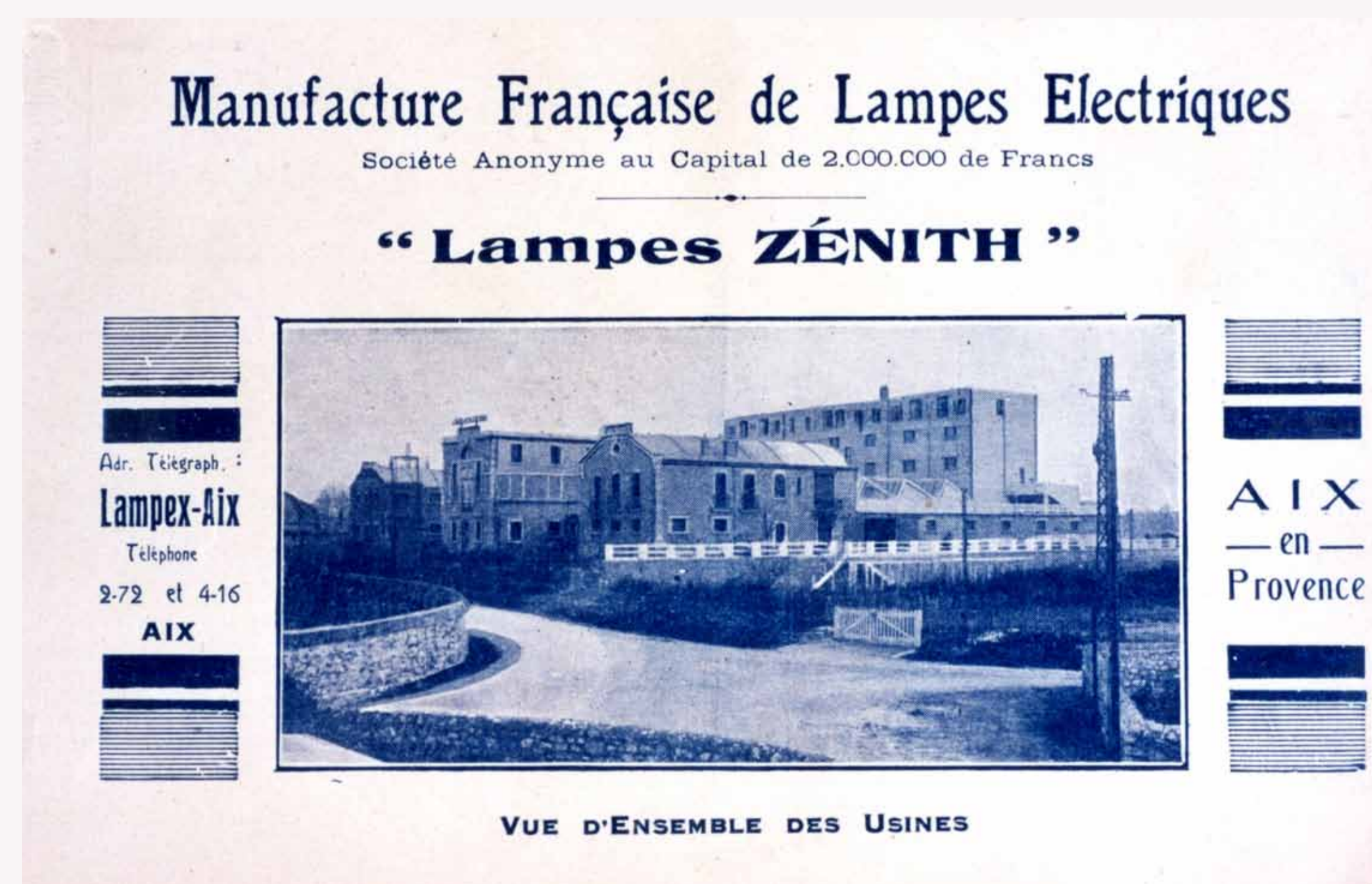
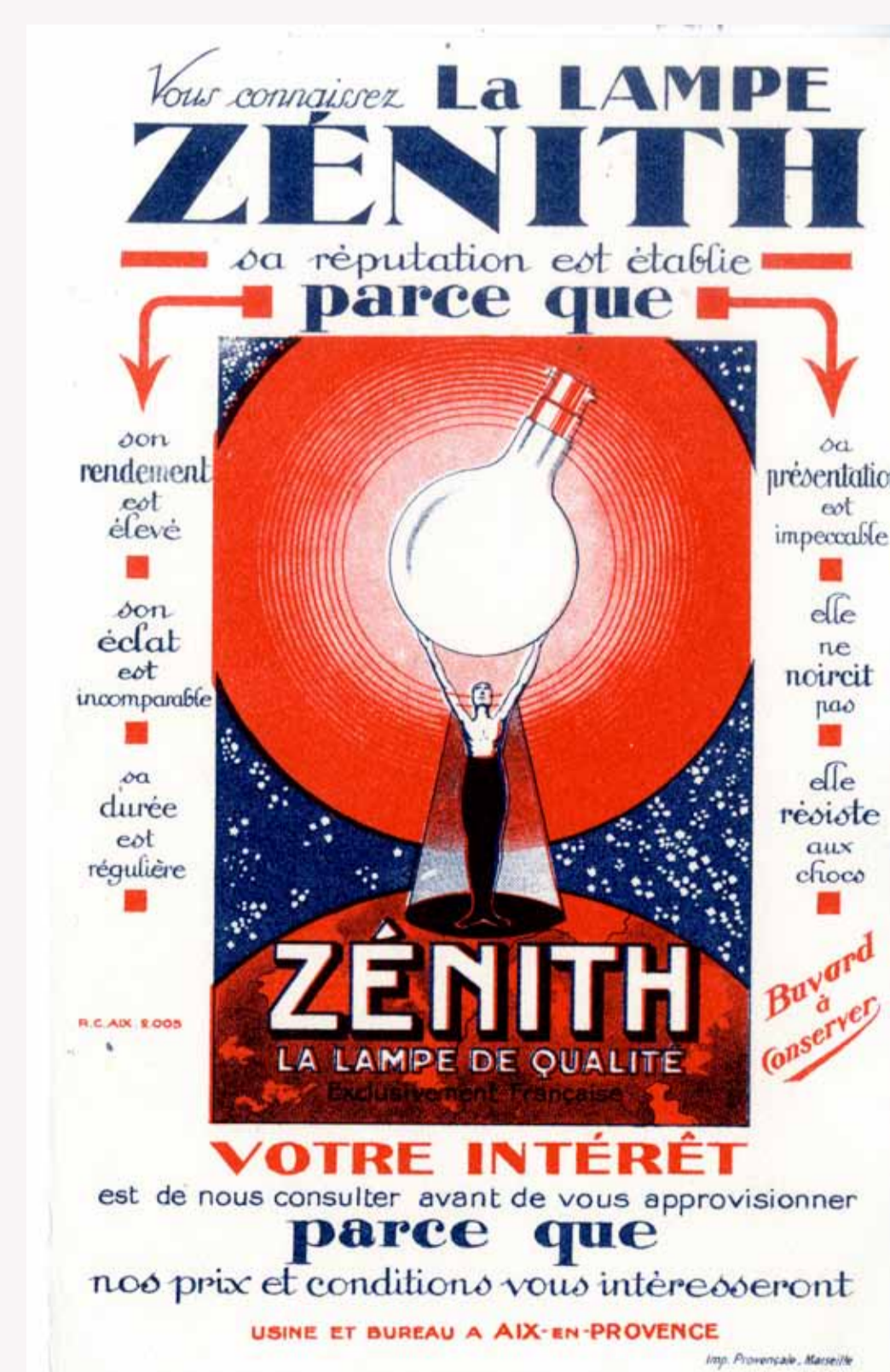
hydrauliques, distribués en France et exportés dans le monde entier. On assiste encore à l'installation des manufactures de luminaires Zénith et d'une unité du groupe Thomson.



Publicités des fonderies Coq.



Buvard publicitaire imprimé par la manufacture de luminaires Zénith.



Fondée après la Première Guerre mondiale, la manufacture Zénith-Thomson fabriquait des lampes électriques. Elle devint ensuite la SESCOSEM, filiale aixoise de la Thomson CSF qui fabriquait et contrôlait des composants électroniques. Cette usine qui employait plus de 1000 ouvriers s'est délocalisée vers le pôle technologique de Rousset, dans les années 1980.

Ce redéploiement n'est pas sans conséquence sur les contours de la ville : en 1880, on démolit l'enceinte proche de la gare pour permettre une meilleure articulation entre cette dernière, les boulevards et la route nationale 7. Ce développement urbain fait naître le seul quartier périphérique d'Aix au XIXe s.

La Première Guerre mondiale va donner un coup d'arrêt à cette dynamique urbaine et il faut attendre la seconde moitié du XXe s. pour que de nouvelles perspectives d'aménagement se dessinent.

VERS LE QUARTIER SEXTIUS MIRABEAU

Certaines entreprises, comme la société de composants électroniques SESCO, s'installent encore à proximité de la gare de marchandises en 1962. Cependant les industries aixoises cessent rapidement leurs activités : la manufacture d'Allumettes en 1972, l'entreprise Coq en 1980 ; même la SESCO devenue SESCOSEM, rachetée par Thomson, ferme ses portes en 1988. Progressivement, la Ville d'Aix-en-Provence acquiert les terrains de la gare de marchandises, qui a été transférée dans la zone d'activités des Milles. En 1978, elle prend possession de la manufacture des allumettes qui est restructurée pour accueillir la bibliothèque Méjanes en 1986.

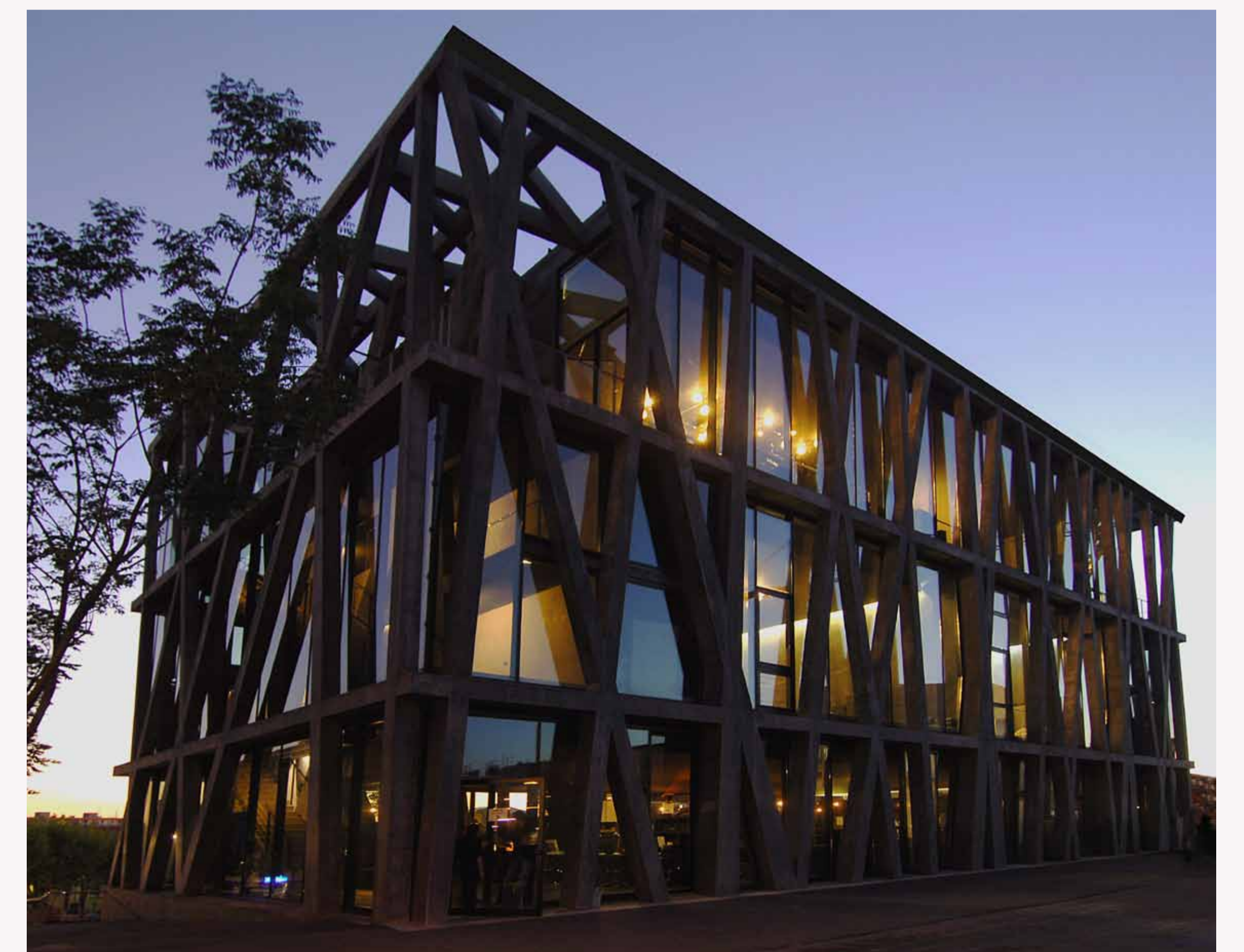
En octobre 1992 intervient l'arrêté d'utilité publique qui marque le début effectif du projet de requalification, en nouvel espace urbain, des 20 hectares que couvre ce quartier : destiné à effacer la cicatrice laissée par la gare ferroviaire, et à relier le centre ancien et les nouveaux quartiers construits en périphérie sud et ouest, l'aménagement de la ZAC Sextius-Mirabeau, porté par la SEMEPA, va commencer. Oriol Bohigas, architecte et urbaniste catalan, remporte le concours international lancé par la Ville.



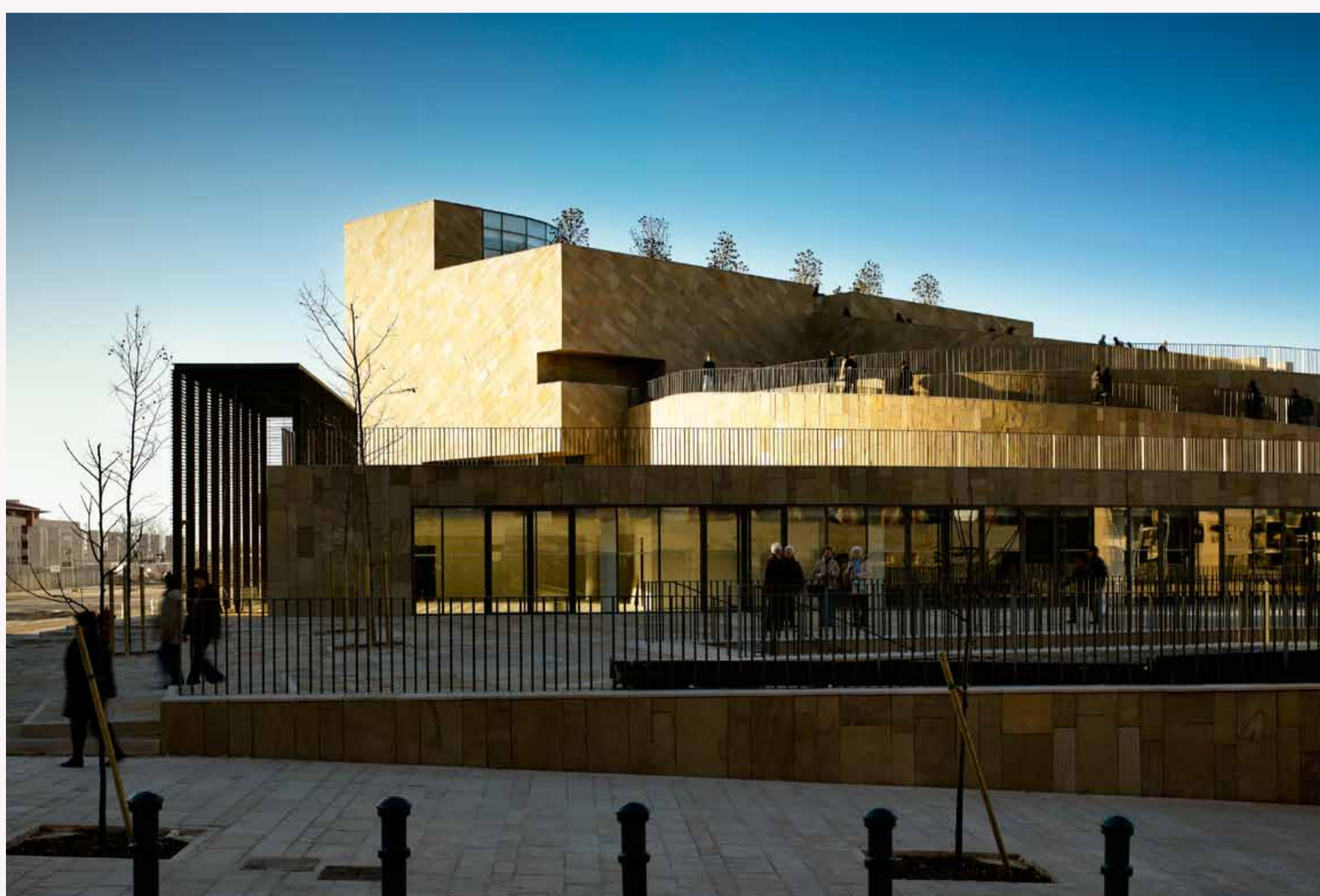
Construction de la voie Lapierre, artère principale du quartier Sextius Mirabeau.



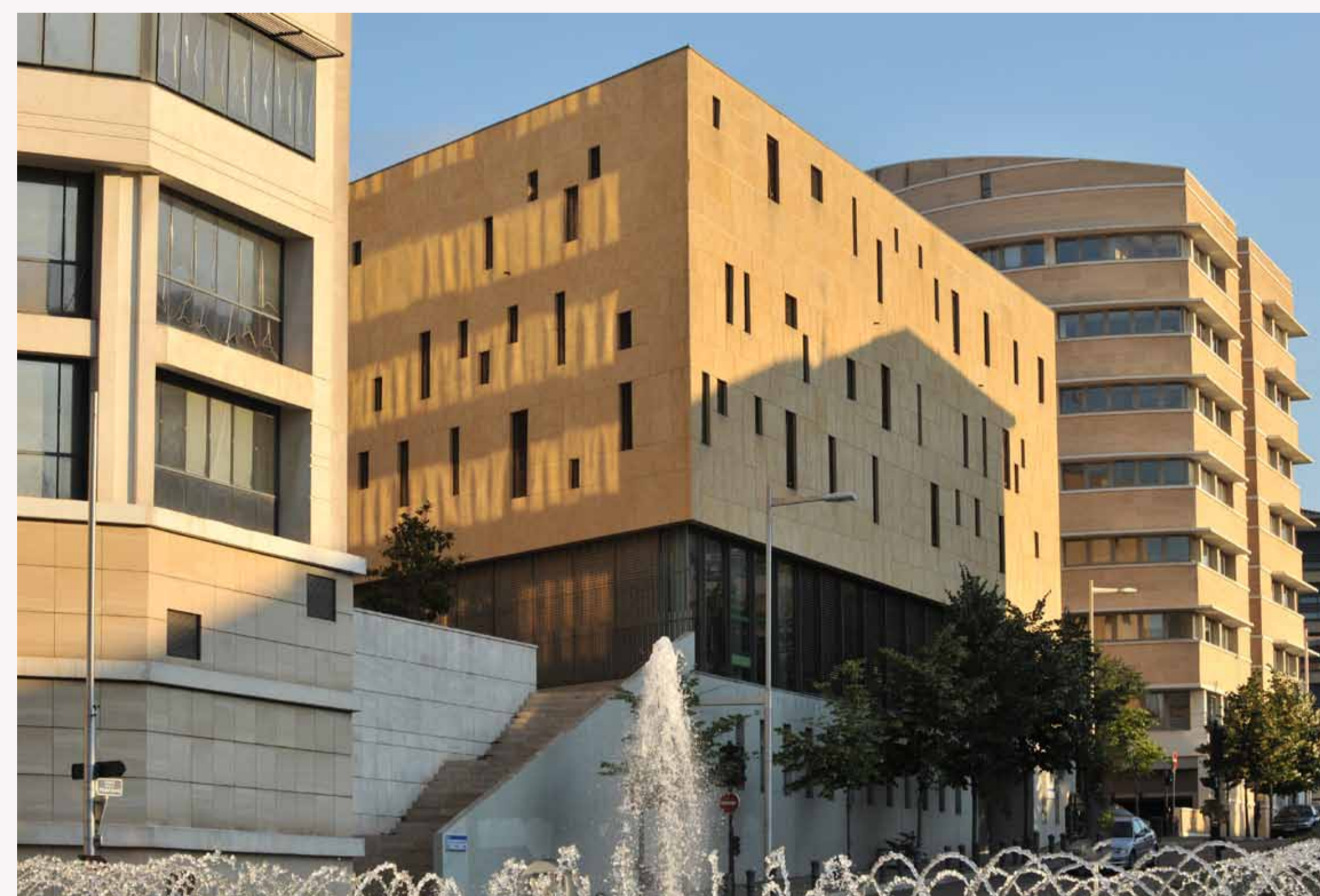
Vue aérienne prise en 2010 avec le périmètre de la future ZAC Sextius Mirabeau. La vignette représente le quartier de la ZAC en 1985. Depuis 1972, la gare de marchandises a laissé la place à une gare routière et les usines ont été détruite, notamment les fonderies Coq qui laissent une vaste parcelle libre sur laquelle prendra place l'ensemble immobilier l'Esplanade de l'Arche, au début des années 1990.



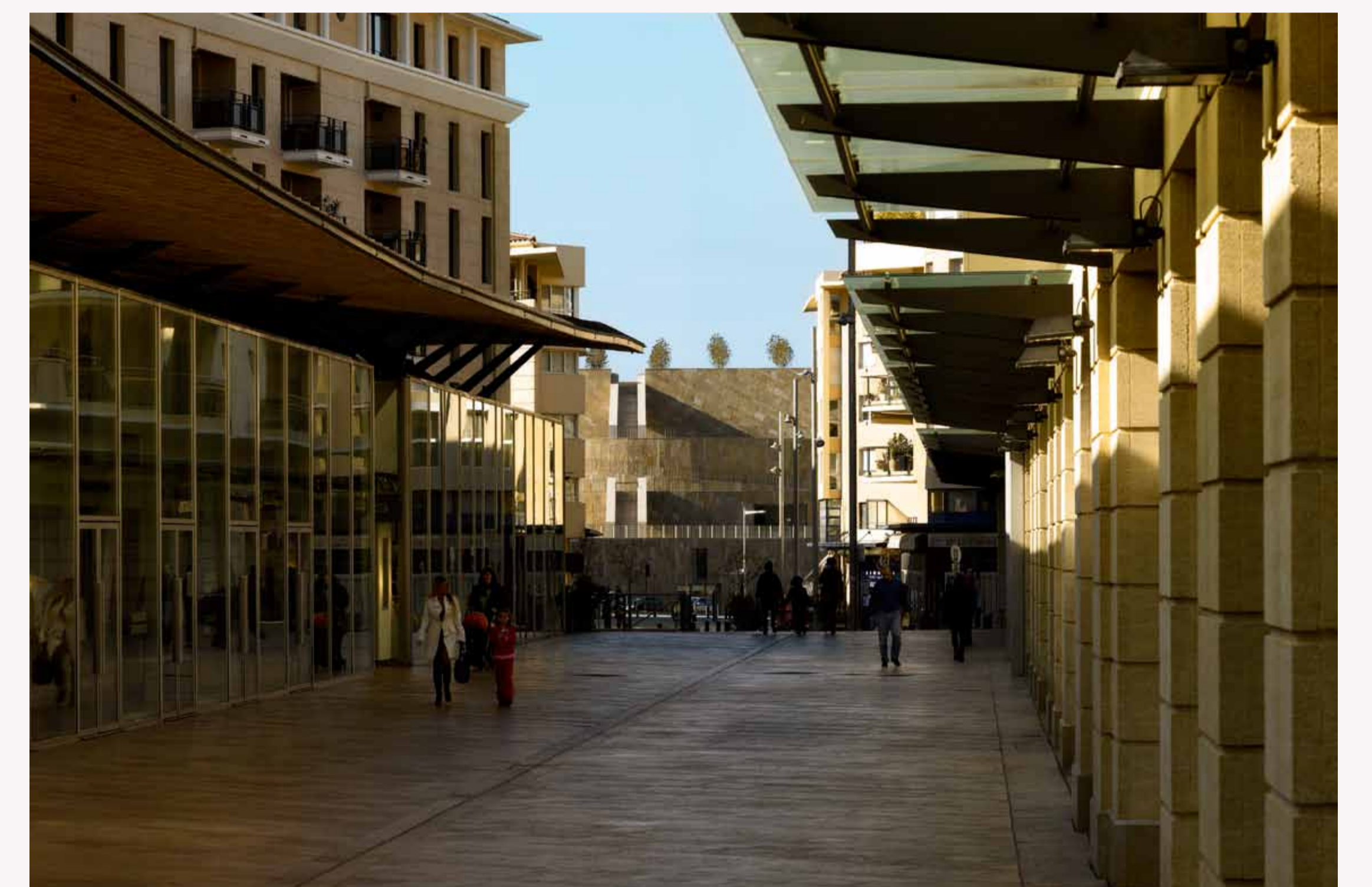
Le pavillon noir, œuvre de l'architecte Ricciotti accueille le Centre Chorégraphique National et la compagnie Anjelin Prejlocaj. Cliché Jean-Claude Carbone, Direction Communication de la Ville d'Aix-en-Provence.



Bâtiment tout en rondeur, le Grand Théâtre de Provence veut rappeler la Montagne Sainte-Victoire, contrastant avec le Centre Chorégraphique national qui lui fait face. Cliché Di Bello.



Le bâtiment des Archives départementales avec sa belle ligne architecturale contemporaine. Cliché Jean-Claude Carbone, Direction Communication de la Ville d'Aix-en-Provence.



Les allées provençales. Cliché Di Bello.