MARSEILLE : PLUS BELLE LA VILLE

[10-12 mars 2017]

Marseille est un amas de maisons sous un beau ciel, a dit Victor Hugo.
Marseille n'est guère plus riche en monuments du Moyen Age qu'en ruines Antiques, a dit Alexandre Dumas.
Aujourd'hui, la plus ancienne ville de France a mauvaise réputation !
Depuis les années 1960-70, la décolonisation et le déclin des activités industrialo-portuaires, la crise sévit et diffuse une grande pauvreté.
En ce début du XXIème, la cité phocéenne se proclame euroméditerranéenne, au même titre que Barcelone et Gênes ?
Elle fait aussi le pari, comme Bilbao, les villes de la Ruhr, ou en France Metz ou Lens de renaître en ville touristique.
Elle associe une rénovation urbaine talentueuse et un tournant culturel majeur grâce à la mise en valeur du patrimoine muséal.
A Marseille, rien n'est impossible : il y a le TGV, le soleil et la mer...

Le voyage est organisé par Maryse Verfaillie pour l'association Les Cafés géographiques (de Paris). Il bénéficie de la présence de deux intervenants passionnés par leur ville : les géographes Richard D'Angio (CPGE) et Gabriel Ishkinazi (Université). A pied, en tram ou en autocar, un week-end très dense.

Avertissement

Les pages illustrées qui suivent ne constituent pas un livret-guide de visite. Moins ambitieux qu'une authentique **géohistoire**, ce texte entend tout au plus retracer une **histoire de la géographie de Marseille[1], fondée sur les étapes d'une croissance urbaine jalonnée de monuments, de sites et quartiers remarquables et qui appellent mention**. Il doit être regardé comme une invitation au voyage, à consulter en amont d'une visite. Vers l'aval, il devrait permettre à des visiteurs, ayant parcouru quelques arpents de cette vaste cité, de remettre un peu d'ordre dans ce qu'ils auront vu, parfois un peu trop rapidement.

INTRODUCTION À UNE VISITE

DE LA VILLE DE MARSEILLE

Partons de l'idée banale, car d'évidence, que les monuments civils et religieux, les voies et les places, les immeubles anciens et récents, les ouvrages d'art, les infrastructures de transport, les usines, les friches, les vestiges des portes et remparts... **nous racontent la ville**.

La visite d'une ville, qui se fonde nécessairement sur le paysage urbain, « réalité géographique perçue par les sens » [Pitte, J.R., 1983] implique une double démarche : **rendre compte de ce qui se voit par ce qui ne se voit pas et rendre compte de ce qui ne se voit pas par ce qui se voit.** C'est moyennant ce va et vient qu'on acquiert quelque chance de **commencer** de transformer, soyons modestes, la visite de la ville en une connaissance de la ville.

Très généralement les époques de croissance de l'espace bâti d'une ville correspondent à des périodes de croissances démographique et économique. Les âges de l'histoire de la monumentalité sont congruents avec les cycles de paix et de prospérité. À Marseille, comme ailleurs, les moments de grande production d'œuvres architecturales et de grands équipements correspondent à des phases de croissance, de reprise d'activité, de reconstruction. On pourrait donc faire de ces correspondances la clé d'une visite guidée. On le peut certes ! mais qu'assez partiellement.

Deux faits font obstacle à l'usage de cette « clé ». D'une part, certaines strates de la monumentalité, initialement épaisses et riches, ont pu subir de larges amputations du fait des besoins ou des volontés politiques marquant certaines époques. Ainsi la Révolution française a rayé de la carte nombre d'églises, de couvents, et autres édifices religieux ou civils. Le Moyen-Age surtout en a pâti, « trou noir » archéologique et monumental, il fut longtemps un « vide *historique* » dans la mémoire de la cité. La destruction d'une partie des « vieux quartiers » en février 1943 par l'occupant allemand, avec le concours des autorités de Vichy, a fait disparaître une partie de la ville médiévale, de la ville Renaissance et et de la ville baroque, sans compter la néantisation d'une viographie remontant peut être à l'antiquité pour certaines de ses orientations.

Les monuments à Marseille nous racontent donc très imparfaitement et très incomplètement la ville. Ville réputée sans monuments, au XIXe siècle elle s'attire les jugements négatifs de Mérimée, Dumas ou Hugo.

Ce dernier, lors d'un voyage dans le Midi en septembre-octobre 1839 – il séjourne à Marseille, d'où il rayonne localement, entre le 29 septembre et le 4 octobre – critique sévèrement les édiles locaux pour ce qu'on dénommerait aujourd'hui, une **« négligence patrimoniale »** à l'égard des édifices du passé, chargés d'histoire et témoins d'événements héroïques. Lisons-le :

« *Excepté les beaux bas-reliefs de David à la porte d'Aix et deux autres bas-reliefs, l'un romain,*

[1] La méthode s'inspire du travail de Gaston Rambert (voir note 8, p. 8) et de l'ouvrage de Marcel Roncayolo, ***Marseille Les territoires du temps***, Editions locales de France, 1996, 135 p.

l'autre byzantin, dans la Majore, Marseille n'a plus rien de monumental.

Marseille est un amas de maisons sous un beau ciel, voilà tout.

La vieille porte-forteresse sur laquelle était cette fière inscription biffée par Louis XIV : ***Sub quocumque imperio summa libertas*** *; le boulevard des Dames, qui rendait témoignage à la bravoure des femmes marseillaises ; la tour Sainte-Paule, dont la coulevrine, longue de vingt-quatre pieds, avait jeté ce fameux boulet qui tua sur l'autel le prêtre disant la messe au connétable de Bourbon et fit éclater de rire le marquis de Pescaire, tout cela a disparu.*

De la ville grecque, il ne reste rien ; de la ville romaine, rien ; de la ville gothique, rien.

Voilà de quelle façon les conseils municipaux de France traitent les cités illustres.

Un marchand quelconque a eu besoin de pierre pour bâtir une fabrique de savon, on lui a donné la tour Sainte-Paule. Ainsi, partout, à l'heure où j'écris, dans presque toutes les villes de France, une douzaine de quincailliers ou de bimbelotiers stupides, dûment autorisés par la loi, font à leur gré des ratures à l'histoire. »

Victor Hugo, **En voyage, tome II/France et Belgique – Alpes et Pyrénées,** Librairie Ollendorff, éd. 1910

Quelques années auparavant, en 1834, Alexandre Dumas déjà, après avoir lui aussi relevé la pauvreté monumentale de la ville, déplorait la férocité du conseil municipal à l'égard des « vieux murs ».

« *Marseille n'est guère plus riche en monuments du moyen âge qu'en ruines antiques. Quand on a vu le clocher des Accouls, l'abbaye de Saint-Victor, les ruines de la tour Sainte-Paule, l'hôtel de ville et le fort Saint-Nicolas, on a vu tout ce qui reste debout à Marseille du IVe siècle au XVIIe.]...[*

Quant à la tour Sainte-Paule, elle aussi était crénelée, comme l'abbaye de Saint-Victor, car elle aussi était de vieille date. Il y a vingt ans qu'elle était encore haute et fière comme au temps du connétable de Bourbon ; un souvenir patriotique aurait dû la protéger. C'était sur sa plate-forme que l'on braquait cette fameuse couleuvrine qui contribua à faire lever le siège aux Espagnols, et fournit au joyeux marquis de Pescaire l'occasion de dire un de ses plus jolis mots. Mais les conseils municipaux sont féroces à l'endroit des jolis mots et des vieux murs : ils ne comprennent pas les insultes. La vieille tour, quoiqu'elle comptât à peu près mille ans d'existence, était lente à mourir. Le temps, qui s'était usé dessus, la respectait forcément. Le conseil municipal sonna ses trompettes, et la tour féodale tomba pour se relever manufacture de savon.

C'était pourtant un beau souvenir à conserver que celui de cette tour devant laquelle recula ce fameux connétable de Bourbon qui devait prendre Rome. »

Alexandre Dumas, ***le midi de la France Impressions de voyage***, Editions le Joyeux Roger, Montréal, 2007, 1ère publication, 1841

« Marseille ? est-ce que ce ne serait pas de la blague, cela ? »

Alphonse Allais, Contes

Marseille est la ville de tous les clichés. Les Marseillais, y compris les intellectuels, ne sont pas étrangers à toutes les réputations, plus ou moins flatteuses, dans lesquelles Marseille semble se

complaire. Si la mauvaise réputation[2] lui colle à la peau, elle a pu aussi recevoir ces dernières décennies des éloges presque excessifs, qui parce qu'ils flattent ses édiles en deviennent suspects.

Or, aborder cette ville sans préjugés, positifs comme négatifs, est une gageure ; ici git le risque de passer à côté de réalités, qui, quoique dépourvues d'exotisme, n'en participent pas moins à l'identité phocéenne, identité polymorphe et comme telle difficile à saisir dans ses contradictions.

Dès lors il convient d'approcher le fait marseillais autant que faire se peut en analyste et se garder d'une grille de lecture par trop tissée de pittoresque, voire de folklore pagnolesque. On aura compris que ne sera pas cultivée dans les lignes qui suivent une énième déclinaison de l'exceptionnalisme marseillais.

On peut, pour situer l'intention de cette présentation rapide de Marseille, dire que cette ville mise en perspective dans l'univers des agglomérations sub-millionnaires, n'est « ni tout à fait la même, ni tout à fait une autre »[3].

Commençons par sa fiche d'identité en 2017 :

Population : 858 120 (Données INSEE – 2014 – disponibles au 2/01/2017)

Superficie : 24 062 ha / 240,62 Km^2

Densité : 3 555 hab./km^2

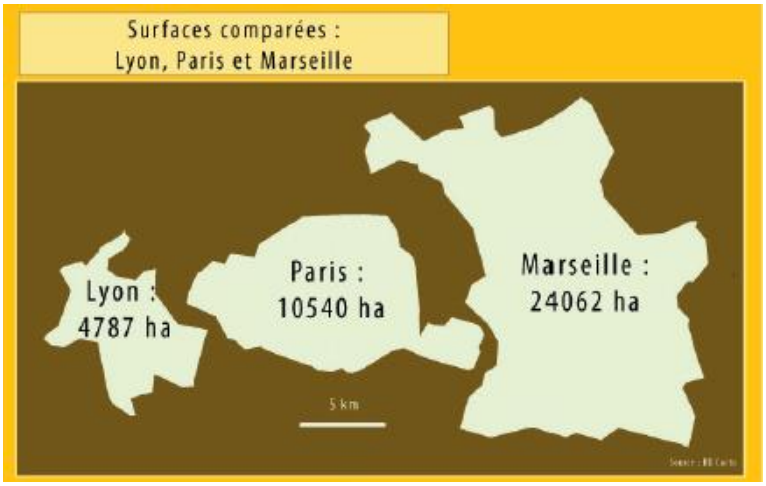
Par le décret n°46-2285 du 18 octobre 1946 la commune de Marseille a été divisée en 16 arrondissements, eux-mêmes subdivisés en 111 quartiers. Les quartiers ont donc ici une existence administrative, les données des recensements de population y sont ventilées. On parle parfois des 111 villages tant l'identité de certains de ces quartiers peut être forte.

Toutefois certains quartiers notoires ne sont pas inclus dans la liste officielle, comme Le Panier, qui fait administrativement partie du quartier « Hôtel-de-Ville ».

Trafic portuaire : 1er port français – ± 80 Mt (2014/2015) tous trafics confondus

Coordonnées : 43° 17' 47" nord, 5° 22' 12" est

Altitude : Min. 0 m – Max. 652 m à la Grande Etoile



Source : ***Atlas urbain de Marseille***, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (agAM), mai 2009

[2] Olivier Boura, ***Marseille ou la mauvaise réputation***, Editions Arléa, 2001, 144 p.
[3] Paul Verlaine, « Mon rêve familier », Poèmes saturniens, 1866

La Cité phocéenne

La doyenne des grandes villes françaises

Marseille se vante d'être la doyenne des villes de France, elle exhibe fièrement et en toute occasion son bulletin d'état-civil : fondée par les Phocéens en 599 avant J.C.

Son destin a germé sur les bords de la calanque du Lacydon, il s'y s'enroule autour jusqu'à aujourd'hui. Mais le premier Marseillais n'est pas un Phocéen, il fréquentait une autre calanque, il a peint et gravé les parois de la grotte Cosquer[4] il y a de cela 27 000 ans. Marseille serait redevable à ses calanques et de ses origines et d'une part de sa fortune, comme de sa notoriété.

C'est néanmoins la calanque du Lacydon qui constitue son site, son cœur originel et symbolique, le Vieux-Port s'y est logé. La superficie primitive du plan d'eau est estimée à 40 ha, mais seule sa rive nord à l'époque est utilisable, de hauts fonds rocheux au sud et des marécages à l'est réduisent considérablement l'espace praticable par la navigation et le commerce portuaires. Aujourd'hui le Vieux-Port occupe 24 à 25 ha, enserrés dans des quais maçonnés. La ville au fil du temps a réduit le plan d'eau, tout en cherchant constamment à le rendre plus commode, plus propre et plus sécure pour les navires.

Des Grecs venus donc de Phocée élisent domicile au VIe s av. J.C sur la rive nord de cette profonde échancrure du rivage, invisible du large et accessible moyennant le franchissement d'un goulet sinueux qui en constitue sa première défense. Défense renforcée au XIIIe siècle par une chaine tendue dans la partie la plus étroite de la chicane. Orienté est-ouest, le site est spontanément apte à « défier, sans travail préalable », « la houle, le mistral, l'ennemi »[5], grâce aux buttes de St Laurent et des Moulins en rive nord. Mais la colline de La Garde au sud, vigie naturelle et les îles ancrées à quelques encablures de la terre ferme, rattachées au continent aux temps glaciaires, ne doivent pas être oubliées dans une évaluation élargie du site.

Deux impulsions migratoires sont à l'origine de la *polis*. Vers 600 une première vague de peuplement, racontée par la légende de Gyptis et Protis, accroche ses habitats aux buttes qui surplombent au nord le Lacydon. Vers 540 av. JC., à la suite de la prise de Phocée par les Perses, et après une véritable odyssée, un deuxième contingent de Phocéens s'établit à Marseille et provoque l'extension de la ville primitive, dite « archaïque ». On parle de « seconde fondation de Marseille ». Très tôt, la ville, en progressant vers la hauteur mal individualisable de La Roquette, gagne puis s'étend sur la butte des Carmes au nord-est, s'entoure de murailles, celles exhumées dans le jardin des vestiges remontent à la période hellénistique (IIe siècle av. J.C.) et va se contenter durant vingt-deux siècles et soixante-six ans des 60 à 70 ha occupés et urbanisés quasiment dès l'Antiquité. De Massalia à Massilia la ville est devenue gréco-romaine. Le port au premier siècle de notre ère va connaître des aménagements importants, dont la « Corne » et le bassin d'eau douce, dans le jardin des vestiges, portent témoignage.

Le quartier non officiel du Panier et celui des Grands Carmes sont les héritiers de la vieille ville. Certes les habitations, les monuments et les murailles de la ville antique et médiévale ont pour l'immense majorité disparu. Néanmoins, grâce à l'archéologie, qui depuis 1967 a connu un boom d'activité féconde, stimulée par la découverte des vestiges gréco-romains du Centre-Bourse, il a été

---

[4] La grotte Cosquer est située dans les Calanques, hors de la ville mais dans le territoire communal, au Cap Morgiou. Elle est accessible par un tunnel long de 175 mètres dont l'entrée est à 37 mètres de fond.

Unique au monde, cette grotte sous-marine abrite plusieurs dizaines d'œuvres peintes et gravées il y a environ 27 000 et 19 000 ans.

C'est le 3 septembre 1991 que la Grotte Cosquer est officiellement déclarée aux quartiers des affaires maritimes de Marseille. Son nom lui vient de celui qui l'a révélée, Henri Cosquer, scaphandrier professionnel dans la commune de Cassis. Cela fait déjà quelques années, en 1991, que le plongeur connaît la cavité puisqu'il l'a découverte en 1985 et l'a visitée plusieurs fois.

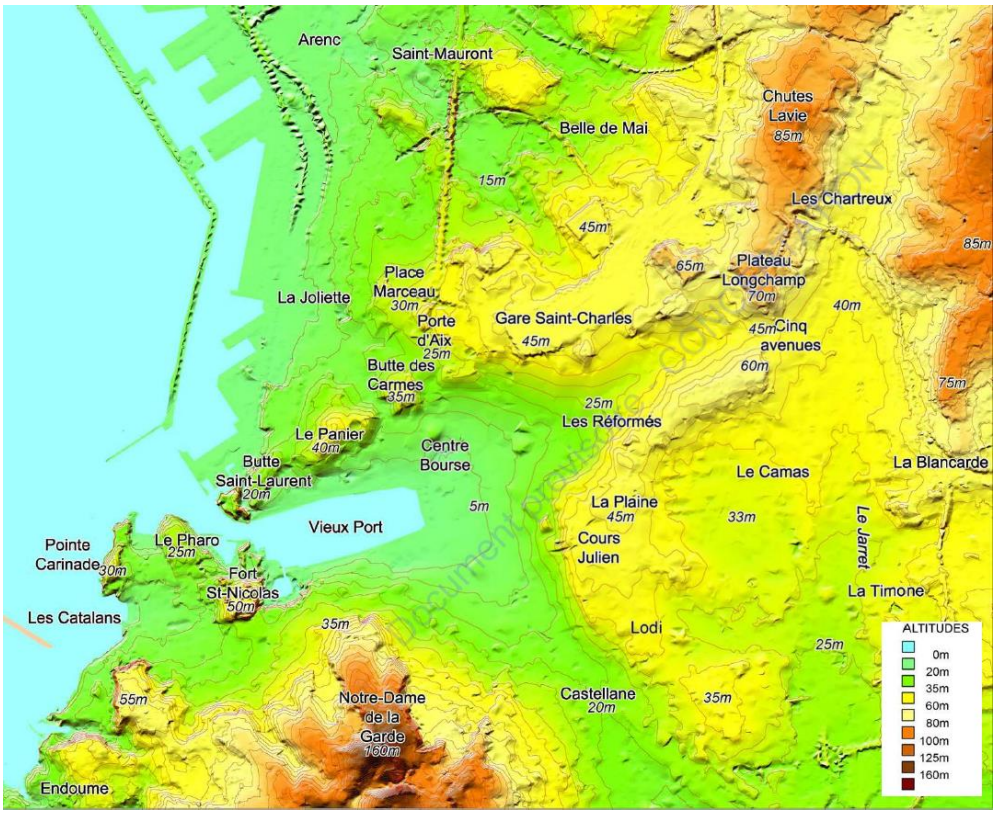
NB : L'essentiel du massif des Calanques et du Parc National est compris dans le territoire municipal de Marseille, seule la calanque de Port-Miou lui échappe en faveur de la commune de Cassis.

[5] Raoul Blanchard, ***Trois grandes villes du Sud-Est***, R. G. A., 1918, t. VI p. 177

montré que la trame viaire de larges secteurs de la vieille ville était directement issue des âges antiques.

Le relief des quartiers centraux

Cartographie AGAM 2011



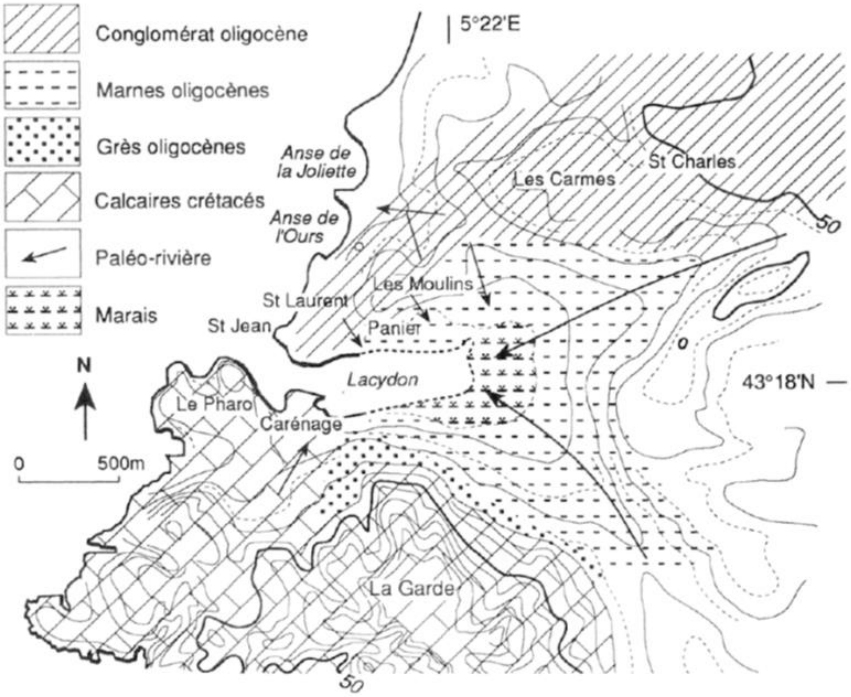


FIG. 1 - ESQUISSE GÉOLOGIQUE ET PALÉOTOPOGRAPHIQUE DE LA CALANQUE-ESTUAIRE DU LACYDON.
En partie d'après R. Guery, (1992) ; B. Dellery et B. Gaudin, (1977). Le trait de côte est imprécis dans le détail.

Source : Christophe MORHANGE, Antoinette HESNARD et Marc BOUIRON, ***5000 ANS DE DÉGRADATION DU MILIEU NATURE SUR LES RIVES DU LACYDON DE MARSEILLE***, SEH, 1996

Vingt-deux siècles dans un corset de 60 à 70 hectares[6]

Le Vieux-Port de Marseille aujourd'hui (voir photo en première page)	
Port de commerce, de guerre et de de pêche depuis le VIe siècle av. J.C.	
Type aujourd'hui :	Port de plaisance
Construction :	Quais maçonnés rénovés et reconfigurés à maintes reprises depuis le XVe siècle
Statut :	Régie municipale
Tirant d'eau moyen :	6 m
Superficie :	env. 24 ha (+ 800 m x -300 m)
Capacité d'accueil :	3500 places (Navires de 90 m de longueur maximum)
Activités :	- Clubs nautiques. - Transport de passagers vers les îles de Marseille. - Pêche artisanale et marché traditionnel aux poissons.

Source : ***Vieux Port de Marseille***, Wikipédia, modification du 31 janvier 2017

On repère en ces « vieux quartiers », comme les nomment les Marseillais, un *decumanus*, qui depuis la voie dallée qui franchit la Porte d'Italie dans le Jardin des Vestiges via les rues Fioca, Grand-rue et Caisserie, menait à l'Agora, aujourd'hui Place de Lenche. L'Acropole de la Cité et ses temples avaient comme site le sommet de la butte des Moulins vers 40 m. Malgré la multiplication des chantiers, les archéologues ont jusqu'à présent peu fouillé la Place des Moulins.
Pendant tout le Moyen Age la ville ne quitte guère les collines où l'ont établie ses fondateurs au VIe siècle av.J.C. Sa croissance topographique au cours des douze siècles qui suivent la fin de l'Antiquité reste modérée. Le destin de la ville suit celui du port, elle se recroqueville dans ses murs en période d'invasions, de marasme économique et commercial et/ou d'épidémies, elle s'étend et développe sa monumentalité, le plus souvent religieuse, en temps de paix et de prospérité et voit sa population croître.

L'impératif de sécurité, obsession d'une ville-portuaire méditerranéenne, qui doit se garder contre des envahisseurs venus de terre comme de mer, conduit les pouvoirs citadins, qui se partagent un temps entre le Vicomte, l'Evêque, le Prévôt des chanoines et l'abbé de St-Victor, sans compter un pouvoir communal qui point fin XIIe siècle et s'affirme au XIIIe siècle, à envisager de nouveaux remparts. Plusieurs générations de murs ont été détectées par l'archéologie médiévale. On retient en général les dates approximatives de – « autour de » – 1040-1070, 1190, 1250, 1480… Il s'agit autant de réparations, de consolidations ou de rafistolages des enceintes existantes, que de constructions nouvelles. A la fin du Moyen-Age, avec l'absorption des faubourgs qui ont poussé au nord et à l'est de

[6] Pour certains épisodes des étapes de la croissance de Marseille on conseille vivement de se reporter à : Philippe Joutard ss. dir. de., ***Histoire de Marseille en treize évènements***, Editions Jeanne Laffitte, 1988, 222 p.

l'antique cité et qu'on a tenu à protéger par un élargissement « avaricieux » [Constant Vautravers[7]] des murailles, « le Vieux-Marseille atteint son extension définitive : il recouvre 70 hectares environ. »[8]
Remarquable et symptomatique du souci de défendre la ville est la tour St-Jean, dite du Roi René, construite entre 1447 et 1452, aujourd'hui fleuron de « l'ensemble monumental qui réunit l'héritage historique et architectural de plusieurs siècles. » [Raoul Busquet, 1937][9]
Devenue française en 1481, François 1er se préoccupe à son tour de la défense avancée de Marseille, en faisant édifier la forteresse du Château d'If. Il a médité la prise et le pillage de la ville par Alphonse V d'Aragon. Le samedi 20 novembre 1423 la flotte catalane d'Alphonse V d'Aragon débarque de part et d'autre de la passe. A trois jours de pillages s'ajoute l'incendie, attisé par le vent de mer. Marseille ne se relève que dans la seconde moitié du XVe siècle. La chaîne du Port est emportée comme trophée par les Aragonais, elle est toujours « exposée » à la Cathédrale de Valence.[10]

De « la clé du royaume » au « système marseillais »

A la Renaissance Marseille se proclame « la clé du royaume »
A partir de la fin du XVe siècle les rois de France vont traverser le royaume pour se rendre à Marseille. Le mariage de Henri II et de Catherine de Médicis y est célébré. Au XVIe siècle les Marseillais, lors d'une supplique au roi pour rester catholiques, formulent leur revendication par « nous sommes la clé du royaume ». Si ce siècle est décisif pour l'intégration politique et économique de la ville au royaume, il faut attendre le siècle suivant pour que soit donnée à la croissance urbaine une impulsion majeure, la première de cette ampleur depuis vingt-deux siècles.

Marseille et le Roi-Soleil
Aucun voyage royal n'aura un plus lourd impact que celui de Louis XIV en 1660[11]. La confrontation entre le Monarque absolu et la ville rebelle mérite d'être narrée, l'épisode est savoureux.
« Cette ville se trouve si peuplée et ses maisons sont si serrées qu'il en résulte des incommodités de toutes sortes : l'insuffisance des magasins d'entrepôt des marchandises, le manque de logements pour les étrangers, l'encombrement des rues, les dangers d'épidémie… ». Ainsi justifiée, la décision royale est signifiée aux consuls de la ville par lettres patentes datées du 10 juin 1666. Malgré les récriminations des édiles municipaux, qui craignent pour les finances de la ville, l'extension sera exécutée et la ville triplera presque sa superficie en 30 ans. Cent quatre-vingt-quinze hectares sont désormais ceints par une nouvelle muraille percée d'une douzaine de portes. La rue des Lices en a conservé un remarquable fragment.
Dès 1665 le service des galères a été transféré de Toulon à Marseille. Le nouvel arsenal occupera 5,5 ha sur la rive sud du Vieux-Port jusqu'ici assez épargnée par les constructions. En joignant les terrains du vieil arsenal du Plan Fourmiguier (Quai de la Fraternité aujourd'hui/naguère Quai des Belges) à ceux du nouvel, on atteint une emprise de près de 10 hectares pour la construction navale. Avec une population de plus de 18 000 personnes au plus fort de son activité, l'arsenal des galères pendant un peu moins d'un siècle est « une ville dans la ville » ainsi que l'a montré André Zysberg.[12] Le choc urbain de 1666 propulse l'architecture et l'urbanisme marseillais dans un âge baroque, déjà entamé par l'ouverture du chantier du nouvel Hôtel de Ville en 1653. L'époque enfante quelques monuments aujourd'hui inscrits dans le patrimoine de la cité : outre l'Hôtel de ville, Régis Bertrand retient dans

---

[7] Constant Vautravers, ***La saga du Prado***, Actes Sud, 2005
[8] Gaston Rambert, ***Marseille La formation d'une grande cité moderne Etude de géographie urbaine***, Maupetit, éditeur, 1934, 536 p.
[9] Raoul Busquet – Historien de Marseille – cité par André Bouyala D'Arnaud *in* ***Evocation du Vieux Marseille***, Nouvelle édition, Les Editions de Minuit, 1959-1979, 445 p., p. 86
[10] Paul Amargier, ***Le sac de la ville***, in ***Histoire de Marseille en treize évènements***, pp. 72-81
[11] Béatrice Hénin, ***L'entrée de Louis XIV à Marseille***, in ***Histoire de Marseille en treize évènements***, op. cit., pp. 104-117
[12] André Zysberg, ***Marseille au temps du Roi-Soleil - la ville, les galères, l'arsenal***, Editions Jeanne Laffitte, 2007, 301 p.

ses « fragments baroques »[13], les forts St-Nicolas et St-Jean, l'Hospice de la Charité, le Pavillon Daviel, la Halle Puget…, liste des œuvres non close. Aux monuments il faut ajouter les opérations d'urbanisme telles que l'ébauche de La Canebière et l'ouverture du Grand Cours, devenu Cours Belsunce. La tendance est à la ligne droite et aux coupures perpendiculaires si possibles, ce qui sera imparfaitement observé.

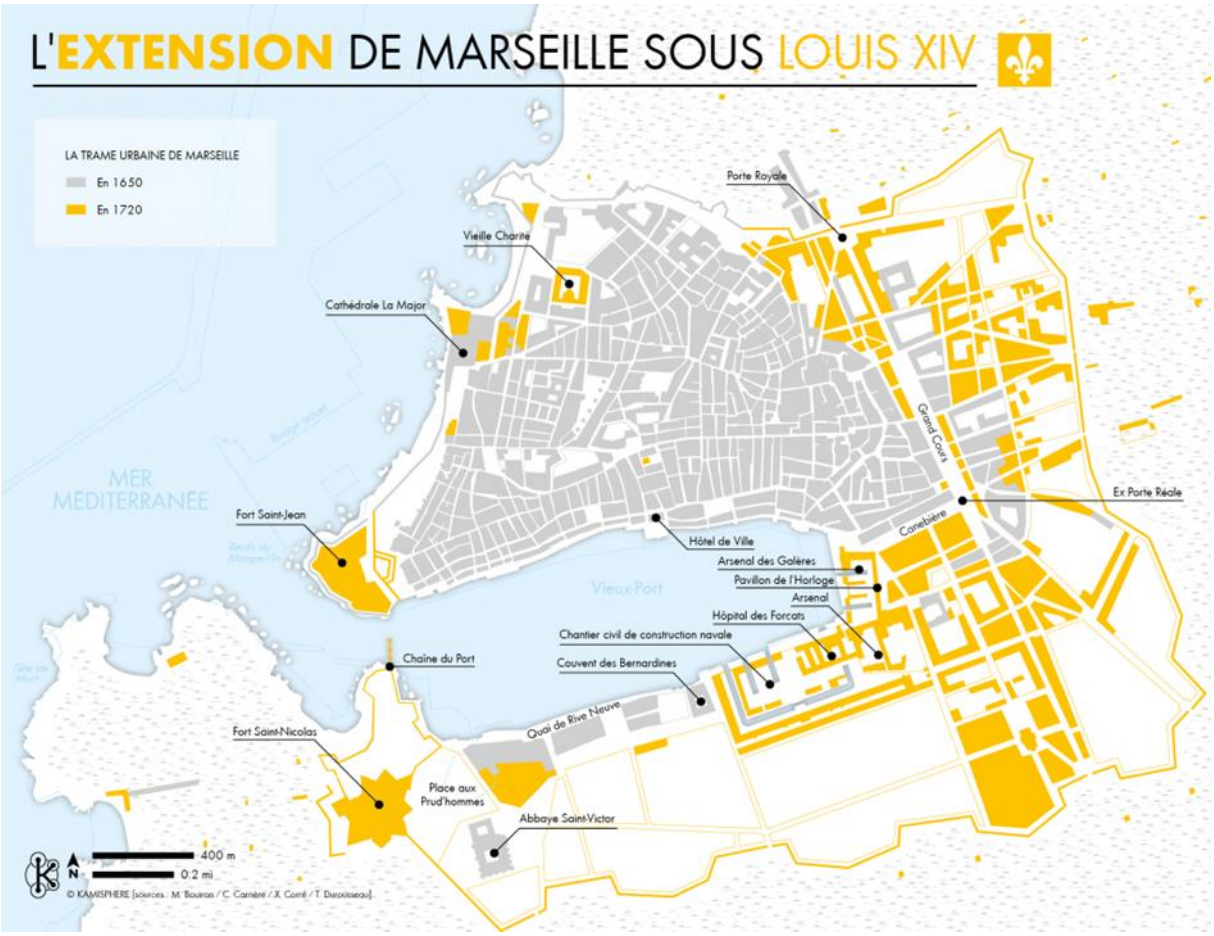
« L'entrée de Louis XIV dans Marseille », récit d'Alexandre Dumas

« … Enfin on pratiqua une brèche dans la muraille, le roi ayant déclaré qu'il voulait entrer dans Marseille comme dans une ville prise d'assaut.
En effet, le roi, après avoir visité la sainte Baume, après s'être montré resplendissant comme le soleil, qui était sa devise, à Toulon, à Hyères, à Soliès, à Brignoles et à Notre-Dame-de-Grâce, se voila le front du nuage de sa colère, et, le 2 mars 1660, à quatre heures de l'après-midi, se présenta à cheval devant la brèche.
Arrivé là, il jeta les yeux sur la porte, tout(e) honteuse du dédain royal dont elle venait d'être l'objet, et, voyant au-dessus d'elle une grande plaque de marbre noir, sur laquelle était écrit en lettres d'or : ***Sub cujus imperio summa libertas***[14], il demanda ce que c'était que cette inscription. On lui répondit que c'était la devise de Marseille. — Sous mes prédécesseurs, c'est possible, répondit Louis XIV, mais pas sous moi.
À ces mots, il fit un geste, et la plaque fut arrachée. Le roi s'arrêta jusqu'à ce que son ordre fût exécuté, puis il se remit en chemin. Sur la brèche, il trouva de Piles à genoux ; le nouveau gouverneur venait lui présenter sur un plat d'argent les clefs d'or de la ville. Le roi fit le geste de les prendre ; puis, les reposant aussitôt sur le bassin : — Gardez-les, de Piles, lui dit-il ; vous les gardez fort bien ; je vous les donne. »

Vue aérienne de la Vieille Charité en 1990

Source : ***Les monuments historiques***, Revue Marseille N° 242, octobre 2013, p. 84 (Photo Gérard Detaille)

[13] Régis Bertrand, ***Le patrimoine de Marseille. Une ville et ses monuments***, Editions Jeanne Laffitte, 2001, 215 p. 64 et s.
[14] Sous quelqu'empire que ce soit liberté entière



Source : http://www.blog.kamisphere.fr/lextension-de-marseille-louis-xiv/

Après 1720, un XVIIIe siècle de croissance et de prospérité

L'espace compris entre la vieille ville et l'arsenal d'une part et la nouvelle enceinte d'autre part, ne se bâtira et peuplera que progressivement au cours d'un XVIIIe siècle de prospérité, passés les ravages de la peste de 1720.[15] Malgré la terrible saignée humaine provoquée par l'épidémie, la croissance de la population reflète l'accroissement de la ville en superficie. Les 100 000 habitants sont atteints à la veille de la Révolution française.

L'architecture s'infléchit vers un néo-classicisme marseillais qui se lit autant dans les façades des hôtels particuliers qui bordent les nouveaux cours, que dans celles des immeubles de l'ingénieur J.H. Sigaud, qui s'élèvent à l'emplacement de l'arsenal des galères aliéné par l'Etat en 1781, ainsi que dans celles des bastides qui colonisent le terroir local, à l'instar du château Borély.

Apparu au début du XVIe siècle, le phénomène bastidaire s'accentue aux siècles suivants, il atteint son épanouissement dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle. Mais globalement l'urbanisation et le peuplement, qu'il soient aristocratiques ou populaires, indifférents aux remparts, se déploient désormais hors d'une enceinte qui se dégrade et dont la démolition, débutée sous la Révolution, est poursuivie avec acharnement par les préfets napoléoniens. Charles Delacroix, premier préfet du département, fera montre d'un zèle particulier dans ce travail de démolition, pour la bonne raison qu'il désire alors contraindre la ville à ériger une nouvelle enceinte. La liquidation de ces fortifications, à l'exception du lambeau de la rue des Lices, ne s'achèvera que sous Louis Philippe. Pour autant, la ville n'a pas attendu pour se lancer à la conquête de son terroir, après avoir commencé de digérer les faubourgs proches.

Il est donc temps d'élargir le cadre d'analyse et de faire connaissance avec le bassin de Marseille.

[15] Régis Bertrand, ***La dernière grande peste***, in ***Histoire de Marseille en treize évènements***, pp. 122-138

Le bassin de Marseille

« Si l'on considère Paris de Montmartre, l'impression est d'illimité, d'infini ; sans fin, sans limite. De même Lyon, de Fourvière, apparaît ouvert. De la Garde, au contraire, Marseille apparaît limitée : encadrée de façon concrète par le rempart montagneux qui la ceinture. Bien sûr, il s'agit de collines, mais dont l'altitude relative est de plusieurs centaines de mètres, dont la texture est de calcaire dur, aux abrupts vertigineux – les « baous » – ; ce qui leur donne effectivement l'allure de montagnes… »[16] Ce que souligne Louis Pierrein c'est la fermeture de cette cuvette marseillaise de 14 à 15 000 hectares « utiles », dont on s'échappe principalement par le col de St-Antoine au nord et la vallée de l'Huveaune à l'est. Quant au bassin lui-même il est accidenté de buttes à l'ouest, près du rivage (Moulins, Carmes, St Charles, Plaine St-Michel…), buttes qui se dilatent en plateaux plus au nord et à l'est-nord-est (Plateau de St-Antoine, de St-Barnabé, de St Julien …).

La topographie marseillaise manque de tranquillité et ce n'est pas la colline de Notre Dame de la Garde qui peut en apporter le démenti. [voir cartes du relief, pp. 4&9]

Sans verser dans un déterminisme simpliste, on peut voir dans cet hémicycle de hauteurs qui enclôt la ville, un obstacle aux relations d'une cité, maritime dans ses gènes, et un arrière-pays provençal, terrien. Passé le temps des oppida celto-ligures, une part importante des collines marseillaises est restée un désert humain dépourvu d'habitats permanents, différemment de ce qui s'est passé en Provence intérieure. Finalement collines-obstacles plus que collines-refuges ici …[17]

La conquête du bassin amorcée de longue date par les bastides, mais entravée par le tropisme durable exercé par la vieille ville pour l'habitat populaire, prend son essor sous la Monarchie de Juillet.

Les « Trente Glorieuses » et leur prolongement

Deux évènements opèrent la mise à feu d'une nouvelle ère de croissance et de développement urbain : l'élection du maire Maximin Consolat sous la Monarchie de Juillet et la prise d'Alger.

Autant facteurs que reflets de la nouvelle prospérité, trois équipements majeurs sont réalisés entre 1830 et 1860 : le nouveau port, la gare St-Charles pour accueillir le chemin de fer, le canal de Marseille. A partir de 1844 on entreprend la construction des bassins de la Joliette qui inaugurent le nouveau port, dont l'extension se poursuit au moins jusqu'en 1914 et même au-delà. En 1848 est inaugurée la gare St-Charles au terminus d'une ligne Avignon-Marseille presque intégralement mise en service. Il faudra attendre 1857 pour la liaison complète Paris-Lyon-Marseille. Enfin, en 1849, l'eau de la Durance vient se déverser sur le plateau Longchamp après 11 ans de travaux pharaoniques. L'économie marseillaise dispose des outils de sa prospérité et la ville des facteurs de sa croissance. Ces « Trente Glorieuses » (1830-1860) sont parachevées par l'adjonction d'une nouvelle parure monumentale au patrimoine marseillais. Palais Longchamp, Nouvelle Major, « Hôtel départemental » ou Préfecture, Palais du Pharo, Notre Dame de la Garde, en sont les plus notables représentants.

La ville elle-même, son bâti, son réseau de voies, ses équipements, a poursuivi ses extensions. Déjà depuis la fin du XVIIIe siècle au fur et mesure du démantèlement des remparts de 1666, ont été ouverts de grands boulevards à l'emplacement des murs (Cours Pierre Puget, Bd des Dames, Bd de la Corderie, Salvator, Dugommier …). Ces artères permettent aujourd'hui de reconstituer le tracé de la muraille. Les projets, assez velléitaires il est vrai, de construire une nouvelle enceinte, élargie aux nouveaux quartiers, s'évanouissent devant cette aération nouvelle du tissu urbain. Le souci de la défense de la ville aux moyens de murs, obsession des Marseillais depuis des siècles, s'est définitivement effondré.

---

[16] Louis Pierrein, ***Marseille et la région marseillaise***, Association pour l'animation de la métropole provençale, 1965, 149 p., p.17

[17] Pierre George, ***Le temps des collines***, La table ronde, 1995

Marseille dans son bassin : carte du relief

Source : ***Atlas urbain de Marseille***, *op. cit.*

La municipalité avec le concours des propriétaires de terrains va ouvrir des rues, des cours, des avenues et des boulevards qui s'élancent vers la périphérie de l'espace déjà bâti. Manquant de réserves foncières la ville invite les propriétaires à leur céder une part de leur bien, en contrepartie elle s'engage à créer la ou les rues qui porteront le nom du généreux donateur. Mais la récompense ne se limite pas à cette gratification. En effet le propriétaire donateur obtient le droit de lotir sur les deux côtés de la voie ouverte, une forme de PPP[18] dès le XIXè siècle. Constant Vautravers indique que les propriétaires y trouvent leur compte : « pour 2 d'achat antérieur du terrain, et 1 du don de la rue à la ville, on obtenait 6 de la revente des parcelles à bâtir… »[19] Ainsi sont aménagés le Cours de Villiers et la rue St Savournin grâce à M. de Villiers de St-Savournin. La méthode permet de créer *ex nihilo* le Boulevard Longchamp, l'avenue du Prado, les Boulevards Baille et Chave, et bien d'autres voies datant de cette époque. Complété par l'édification de la promenade de la corniche, le Prado ouvre les quartiers et la rade sud à l'urbanisation. Sous le second Empire « Marseille va à la mer ». La coupure entre un sud

[18] *Partenariat public privé* – forme de contrat développé dans les années 2000 en France.
[19] ***La saga du Prado****, op.cit.*

« résidentiel, balnéaire et bourgeois » et un nord « portuaire, industriel et populaire »[20] tend à s'instaurer.

Le Palais Longchamp

Licences : XS-XXL/X © joseph_hilfiger

Vers le nord, au fur et à mesure que se renforce un complexe industrialo-portuaire moderne et puissant, il devient indispensable de faire communiquer efficacement le Vieux-Port et le nouveau. Le percement de la rue de la République – originellement rue Impériale – est la grande affaire. Le financier Mirès en 1858 présente un projet haussmannien dans son style et son esprit.
Il prévoit l'arasement des trois buttes historiques (St Laurent, Moulins, Carmes), formant écran entre les deux ports, et sur lesquelles repose une vieille ville de plus en plus insalubre et encombrée. La municipalité s'effarouche devant un tel bouleversement, plein d'aléas et certainement très coûteux. Avec l'aval de l'Empereur et le concours d'Eugène Pereire de la « Compagnie immobilière », c'est un programme plus modeste qui sera exécuté : « l'ouverture d'une large voie reliant les deux ports à travers les vieux quartiers »[21]. L'opération est « bouclée » en tout juste deux ans (1862-1864), mais l'haussmannisation ici, comme dans d'autres quartiers de la ville, tourne court.
Jusqu'au séisme de 1943, l'urbanisation se prolonge dans le terroir, sans aménagements spectaculaires, mais inexorablement, tandis que les quelques vides en quartiers centraux sont comblés. « La tâche urbaine affecte de plus en plus la forme d'une étoile dont les pointes correspondent aux dépressions et les retraits au relief. »[22]
Les tentacules urbains poussent leurs pointes au nord, le long de la route d'Aix, au nord-est dans la vallée du Jarret, à l'est dans la vallée de l'Huveaune, au sud vers la mer et les collines de Marseilleveyre. Les noyaux villageois périphériques sont atteints par le front d'urbanisation dans l'entre-deux-guerres, sans pour autant être recouverts ou défigurés : Le Canet au nord, Château-Gombert au nord-est, St-Loup, St-Marcel, St-Menet à l'est ; cependant que Mazargues au sud reste encore isolé pour un temps. Ces poussées urbaines n'altèrent pas le fonctionnement d'une banlieue rurbaine qui depuis l'arrivée de l'eau du canal a connu une transformation de ses campagnes. Les périmètres dominés (sous le canal), irrigables par gravité, ont vu leur valeur grimper en flèche, ce qui a incité les propriétaires bastidaires à morceler leurs domaines afin de réaliser une part de la plus-value offerte en cadeau par le canal de Marseille. Aux cultures sèches, vignes et oliviers, ont succédé des cultures légumières et fruitières et des prairies sur une surface agricole globalement augmentée, en

[20]Rémy Kerténian, ***Quand Marseille va à la mer***, Editions Jeanne Laffitte, 2011, 206 p.
[21] ***Evocation du Vieux Marseille****, op.cit.*
[22] ***Marseille, la formation d'une grande cité****, op.cit.*

liaison avec des élevages bovins et porcins. Ces derniers profitent des eaux grasses d'une agglomération qui grandit et des sous-produits (petit lait) de l'élevage laitier. Une ceinture maraîchère et laitière, « en auréole de Von Thünen », s'est classiquement intercalée entre les villages-quartiers et les branches de l'urbanisation.

Notre Dame de la Garde

Source : (***Ben & Claire autour du monde***) http://livredevoyages.com/tag/notre-dame-de-la-garde/

L'ouvriérisation, qui suit le développement des industries, ne se limite pas au nord néo-portuaire, mais progresse partout où des usines se sont établies. Le développement des transports urbains (tramways notamment) permet d'étirer des banlieues ouvrières le long des voies de communication. L'implantation des usines le long de la voie ferrée Marseille-Vintimille dans la vallée de l'Huveaune et ses conséquences sur le peuplement de celle-ci, est un cas d'école de développement de banlieue ouvrière étudié par Marcel Roncayolo en 1952[23]. La coupure sociologique nord-sud, dans le détail, n'est pas si patente. Un quartier profondément ouvrier comme le Rouet jouxte étroitement l'aile-est de la très bourgeoise avenue du Prado. Dualisme urbain à petite échelle, mosaïque urbaine à grande échelle, cette réalité caractérise encore aujourd'hui la ville.

Le « système marseillais »

Après les années difficiles du premier empire, l'économie marseillaise se redresse. Se met en place un complexe industrialo-portuaire fondé sur la synergie négoce-industrie, baptisé par les historiens de l'économie « système marseillais ». Le port (voir page 20) en est son poumon.

On le présente schématiquement comme une industrialisation d'aubaine, qui va traiter les produits bruts, matières premières ou produits semi-finis, qui au départ transitent par le port. Ceci en est sa caricature. A l'initiative de ces activités de transformation, plutôt des négociants que de véritables

[23] Marcel Roncayolo***, Évolution de la banlieue marseillaise dans la Basse Vallée de l'Huveaune***, Annales de Géographie, Année 1952, Volume 61, Numéro 327, pp. 342-356

industriels. D'où un goût pour la spéculation sur les cours des marchandises, un défaut d'esprit industriel, un insuffisant intérêt portée aux innovations allié à un sous-investissement chronique, un besoin de protectionnisme fait de monopoles et franchises.

Un terroir transfiguré

« Les cabanons ouvriers, quant à eux, gagnent toutes les collines arides que le Canal ne peut pas atteindre. Occupés d'abord en fin de semaine seulement, ils se convertissent, après la première guerre mondiale, en habitation permanente. "L'aire du cabanon (...) devient immense. On le rencontre dans toutes les banlieues marseillaises, mais surtout dans celles qui occupent les positions les plus élevées : Saint Antoine, Sainte-Marthe, Saint-Julien, les Trois-Lucs, le Cabot, Mazargues".] ... [Mais que l'on ne s'y trompe pas ! Cette formidable mutation des paysages, cette conquête des terres arrosées par le Canal, ne doit pas dissimuler un autre phénomène qui, a priori, peut sembler paradoxal le début de l'effondrement du vieux système bastidaire...

Il semble, en effet, impropre de parler de bastides à propos de toutes ces maisons qui se dispersent sur les collines marseillaises. Le terme de maison de plaisance ou de villa est plus approprié. Car si le jardin attenant est encore toujours présent, il n'est pas vraiment le support d'une activité agricole. L'habitat qui se développe est plutôt une sorte d'habitat pavillonnaire.

Mais il y a plus. C'est l'ancien rapport entre la bourgeoisie négociante marseillaise et la classe des exploitants agricoles qui commence à s'effriter sous l'effet de l'arrivée des eaux de la Durance à Marseille. On a vu que, pour cette bourgeoisie négociante, la bastide était moins un patrimoine qu'un placement foncier provisoire. Et que la bastide, avec toute ses terres et son système d'exploitation, circulait de main en main entre les différentes familles de la bourgeoisie locale.

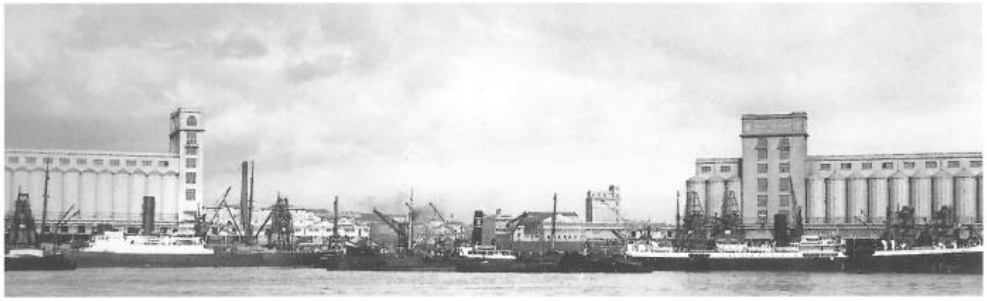
L'irrigation des domaines par le Canal permet l'émergence d'une autre stratégie. La valeur des terres augmente considérablement. Les domaines, au lieu d'être cédés dans leur totalité, peuvent être au contraire morcelés, puis affermés ou vendus par parcelles aux maraîchers. Les modes de faire-valoir subissent une évolution très sensible : le métayage cède peu à peu la place au mode de faire-valoir direct et au fermage. C'est, en fait, la fin de cette proximité entre propriétaire et exploitant, caractéristique du vieux système bastidaire, qui se matérialisait par une certaine cohabitation et surtout par l'intervention permanente du propriétaire dans la conduite de l'exploitation.

Pierre A. Vidal-Naquet, ***Les ruisseaux, le canal et la mer. Les eaux de Marseille***, L'Harmattan – Logiques sociales, 1993, 167 p, p. 88-91

Insuffisances congénitales qui condamneront ce système dès lors que les conditions optimales de son fonctionnement se dégraderont avec la crise des années trente d'abord, la seconde guerre mondiale, la décolonisation et d'une manière générale la fin des protections et des avantages douaniers, ensuite.
Ce tableau a été révisé ces dernières années par les historiens de l'université d'Aix Marseille.
D'une part les entrepreneurs marseillais n'ont pas tous péché par défaut de mentalité industrielle. De nombreux exemples montrent le savoir-faire et les initiatives modernisatrices de nombre d'entre eux. D'autre part, on réduit souvent à la savonnerie, l'agro-alimentaire (farine, pâtes, semoules et sucre), l'huilerie, la réparation navale, la céramique de construction (tuileries, briqueteries), la production de tabac et allumettes et autres tanneries, la palette des industries. On néglige par exemple une authentique industrie des métaux non-ferreux[24], une industrie mécanique, une industrie automobile (Turcat-Méry/1899-1929), une industrie chimique ou encore une industrie textile, ainsi que l'emploi parfois précoce des énergies nouvelles (vapeur, pétrole, électricité).
D'une manière générale il est considéré que Marseille s'inscrit dans le ratage général de la révolution industrielle par les pays de l'Europe méditerranéenne… idée reçue ?![25]
La question des « tares » du « système marseillais » a été reprise par Michel Lescure en 2006[26]. En mobilisant les concepts de l'économie d'entreprise, les théories de la firme, de la gouvernance et du

[24] Olivier Raveux, ***Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIXe siècle***, CNRS EDITIONS, 1998, 383 p.
[25] Gérard Chastagnaret, ***La Méditerranée ou l'industrialisation masquée***, Alliages, n° 24-25, 1995, p. 295-306

management des entreprises ; les apports de la nouvelle économie institutionnaliste, ceux de la nouvelle sociologie économique et enfin les modes de relations entre les entreprises et la banque – singulièrement la Société Marseillaise de Crédit, contemporaine de la condensation du « système marseillais » et partie intégrante de ce dernier – , l'auteur dresse un tableau renouvelé des faiblesses génétiques du « système marseillais », on peut y renvoyer les lecteurs curieux et suffisamment avertis d'économie industrielle.
Il n'empêche qu'avant même l'année 1942, qui voit les Allemands occuper Marseille et prendre le contrôle du port, le système montre des signes de faiblesses.



Deux images du Système marseillais :

- Haut : Le port, les cargos, les quais de déchargement, les entrepôts, les silos (1930-1935)
  Source : Detaille, ***Marseille un siècle d'images***, Editions Parenthèses, 1998, p. CCXXV
- Bas : Entre terre et mer, entre trains et navires, La raffinerie de sucre Saint-charles.
  Source : ***Du savon à la puce*** (voir note 41 ci-après), « Huile sur toile », p. 175

[26] Michel Lescure, ***L'échec économique de Marseille. La faute aux entreprises ou la faute au milieu ?***, Méditerranée 1-2, 2006, p. 7 à 12

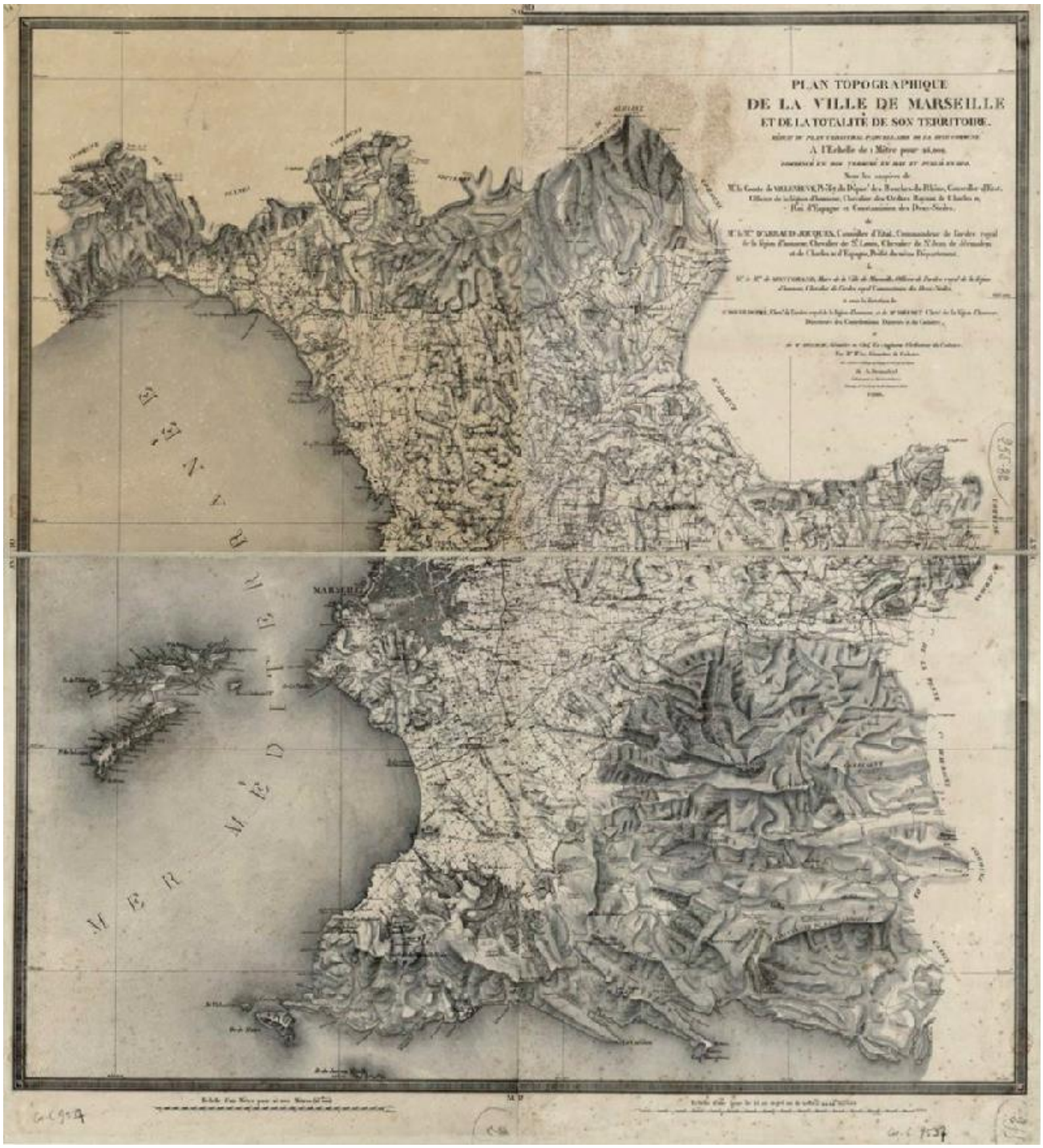
Scolie sur la banlieue de Marseille

Très tôt les autorités de la cité ont pris le contrôle de la plus grande partie, pas toujours précisément délimitée, du bassin géologique de Marseille et de son amphithéâtre montagneux. Suite aux réformes administratives de la Révolution, du Consulat et de l'Empire, la délimitation du territoire municipal a été rigoureusement bornée comme l'indique le document de la page suivante (1830).
L'urbanisation s'est donc poursuivie en périphérie du centre-ville et des quartiers centraux largement à l'intérieur du territoire municipal, jusqu'à nos jours. Si bien que la banlieue ne peut être appréhendée administrativement à Marseille, mais doit l'être par ses aspects fonctionnels, sociologiques, urbanistiques et architecturaux ; soit un type de rapport au centre-ville. Point de « périph » pour départager Marseille de ses banlieues. L'urbanisation du bassin a néanmoins pu déborder sur un certain nombre de communes-périphériques, mais leurs administrés ne se vivent pas comme des banlieusards de Marseille, ils seraient surpris, voire choqués, qu'un tel qualificatif leur soit attribué. Vers le centre, il est difficile de distinguer les faubourgs des banlieues à Marseille. Où finissent les uns, où commencent les autres ? C'est question de conventions et d'habitudes. Les délimitations peuvent varier d'une personne à l'autre, c'est affaire de culture et d'espace vécu. Les réponses sont subjectives ou empiriques s'il s'agit d'argumenter. Belle illustration de la dialectique limite/contenu, éternelle question qui assaille le géographe.
Au XXIe siècle la ville se tient tout entière dans « l'immense amphithéâtre regardant la mer, enclos par une ceinture de collines rocheuses et désertiques – c'est le saltus des auteurs latins (NDR) **» –**] … [***« ce qui lui vaut d'être l'une des communes*** (urbaine) ***les plus étendues de France. Aujourd'hui, ce territoire est encore loin d'être saturé par l'urbanisation. »***[27]

[27] Jean-Luc Pinol, ss. dir. de, ***Atlas historique des villes de France***, Hachette, 1996, 318 p., p176
NB : les pages consacrées à Marseille ont été coordonnées par Jean-Lucien Bonillo, Professeur à l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille.

Plan topographique de la ville de Marseille et de la totalité de son territoire.

Réduit du plan cadastral parcellaire de la dite commune à l'échelle de 1 mètre pour 25 000. Commencé en 1819, terminé en 1821 et publié en 1830. Sous les auspices de Mr. le Comte de Villeneuve, préfet du départ des Bouches-du-Rhône,... et sous la direction de Mr. Royer Dupré,... et de Mr. Dieuset,... directeurs des Contributions directes et du Cadastre ; et de Mr. Delavau, géomètre en chef,... ; Par Mr. Mr. Les Géomètres du Cadastre



De la crise au renouveau ?

Blessures de guerre et régénération urbaine

La guerre n'épargne pas Marseille, qui subit occupation et bombardements. De plus, en 1943, la ville va être spécifiquement et cruellement traitée, lorsque l'occupant décide de dynamiter les vieux quartiers entre le vieux port et le pied de la butte du Panier[28]. Bilan : 1491 immeubles abattus, un champ de ruines de 14 hectares, de 20 000 à 27 000 personnes délogées, suivant les estimations[29].
La ville en 1945 est meurtrie et sinistrée. Les quartiers centraux et la vieille ville ont spécialement souffert. La situation de l'habitat est catastrophique. Le temps des architectes est revenu.
Ce sont les quartiers démolis en 1943 qui vont faire l'objet d'une reconstruction, d'autant plus facile à entreprendre que le terrain a été déblayé. Le ban et l'arrière ban des architectes de renom est convoqué, plusieurs noms se succèdent à la direction des opérations, mais finalement « c'est Fernand Pouillon (1912-1986) qui imprime sa marque définitive à un projet qui se caractérise – dans la filiation ouverte dès le début du XXe par Auguste Perret – par une synthèse entre tradition et modernité. »[30]
« Le Corbusier » ou « la maison du fada », selon le raccourci et la formule qui circulent toujours plus ou moins à Marseille, est l'autre expérience architecturale remarquable de cette période de reconstruction. Inaugurée solennellement le 14 octobre 1952, l'unité d'habitation est présentée par son concepteur comme une unité de vie intégrale, « un village vertical » et même une « cité radieuse ».

Les années Gaston Defferre (1953-1986)

Les élections municipales d'avril-mai 1953 inaugurent l'ère Gaston Defferre, maire charismatique et populaire qui va régner sur la ville 32 ans 11 mois et 28 jours. L'urbanisme des années Defferre est loin de rallier tous les suffrages, il convainc plus par la quantité que par la qualité. Il a néanmoins marqué la ville.

Il est vrai que les municipalités Defferre successives ont à affronter une forte croissance démographique dans un contexte de pénurie de logements, héritage de la guerre, mais aussi de l'incurie des édiles de la cité dans les années d'avant-guerre. Les équipes municipales Defferre, ont également à faire face à une augmentation considérable du parc automobile. On sait que durant les Trente Glorieuses beaucoup de ménages français accèdent, par le crédit, au logement et aux biens durables, au rang desquels prend place l'automobile familiale. Avant même les années quatre-vingts les ménages s'équipent d'un second véhicule. L'époque Defferre est celle de l'avènement de la société de consommation, dont les besoins et exigences défient les gestions municipales ; à la tyrannie de « la bagnole »[31] Marseille répond, ni plus ni moins que Paris et ses voies sur berges.

Plusieurs dizaines de milliers de logements doivent être construits. Si dans les années cinquante les ensembles de logements sociaux restent de taille raisonnable, dans les années soixante, avec le retour des rapatriés d'Algérie et fin soixante-dix avec une nouvelle immigration due à la politique de regroupement familial, il faut que les opérations immobilières de logements sociaux montent en puissance. ZUP et ZAC investissent prioritairement les quartiers nord et est. Les grands ensembles HLM s'élèvent dans les campagnes de St-Gabriel, St-Barthélemy, Ste-Marthe, St-Joseph, Les Aygalades, St-Antoine, La Rose-Frais-Vallon, Malpassé, Les Néréides etc… autant de cités aujourd'hui réputées quartiers sensibles et pour certains classés en ZUS. La coupure sociologique nord-sud s'en trouve aggravée. Les ensembles d'habitations en copropriété ne sont pas moins imposants. La résidence Rouvière & Super-Rouvière, livrée à partir de 1963, dans le 9e arrondissement

---

[28] Pour le récit et l'interprétation de ce « crime contre la ville » : Anne Sportiello, ***La destruction des vieux quartiers*** in ***Histoire de Marseille en treize évènements*** op. cit. pp. 198-214
[29] Pierre Roumel, ***Dessus et dessous du Panier***, in Marseille Revue culturelle, N° 181, septembre 1997, pp. 12-16
[30] Régis Bertrand ss. la dir. de, ***Histoire d'une ville : Marseille***, scérÉn [CNDP-CRDP] – Ville de Marseille, 2013, 239 p. p.232
[31] On connaît la réflexion de Georges Pompidou à cette époque : « les Français aiment la bagnole ».

aux limites sud de la ville, avec 8 000 hs – en grande partie des pieds-noirs ou enfants de pieds-noirs[32] – desservis par tous les équipements et commerces de proximité, est une véritable petite ville dans la ville. En quête d'autosuffisance et de sécurité, fermée la nuit[33], elle se flatte d'être la plus grande copropriété d'Europe.

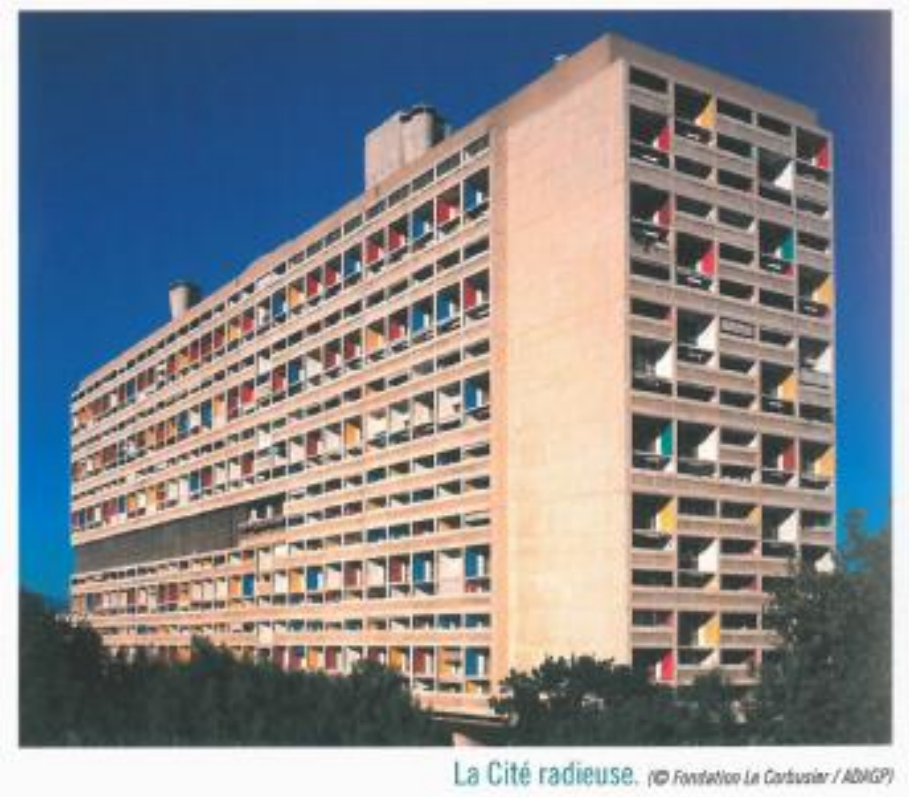
Vieux-Port et « nouveau » port en 1988,
avant les aménagements de l'opération Euroméditerranée
(voir commentaire photo ci-dessus)

Source : Jean Lucien Bonillo et alii, ***Marseille ville & port***, Parenthèses, 1991, 221 p.

Le noir et blanc permet de mettre en évidence la viographie (réseau des voies qui découpe en îlots l'habitat) et ses contrastes. La jonction des deux ports par la rue de la République est particulièrement visible, de même que l'habitat tassé des quartiers du Panier et des Carmes.

[32] ***La Rouvière, dernier bastion pied-noir***, L'Obs, 6 juillet 2012
http://tempsreel.nouvelobs.com/regions/infos-marseille-13/20120412.REG0947/la-rouviere-dernier-bastion-pied-noir.html
[33] Marseille n'échappe pas au phénomène de « *gated communities* ». Enormément de résidences, loin d'être toutes luxueuses, se sont retranchées derrière clôtures et portails électriques, avec ou sans guérite et vigiles.

Les immeubles « Pouillon » en front de quai
La vieille ville – quartier du Panier - en arrière-plan et le clocher des Accoules
On distingue l'aile ouest de l'Hôtel-Dieu à droite de la photo


La Cité radieuse. (© Fondation Le Corbusier / ADAGP)

Face à la pression exercée par ces besoins immobiliers, les bastides ici et là et les exploitations agricoles qui forment la ceinture laitière, porcine et maraîchère, cèdent le terrain une à une. Selon les secteurs, ces agrestes banlieues se couvrent soit de lotissements, soit de barres et de tours, soit des deux. C'est avec une nostalgie toute virgilienne que les vieux marseillais évoquent ce temps où, dans

chaque banlieue, on pouvait aller chercher ses œufs et faire remplir son bidon en alu de lait frais à la ferme…

L'aménagement de la promenade de la corniche et dans son prolongement celui des plages du Prado, est à mettre à l'actif de l'urbanisme Gaston Defferre ; de même que l'amélioration de l'assainissement, par la construction d'une grande station d'épuration – inaugurée seulement en 1987, après le décès du maire – et le détournement des eaux polluées de l'Huveaune et du Jarret, dans un second émissaire, afin précisément de préserver les plages nouvellement aménagées de toute pollution. Toutefois, cet émissaire draine des eaux non totalement dépolluées vers l'anse de Cortiou dans le Parc-National des Calanques.

De grands équipements d'échelle métropolitaine voient le jour : CHU de la Timone, hôpitaux rénovés de l'APM, pôles universitaires de St-Jérôme et Luminy, MIN des Arnavaux, port de plaisance de la Pointe-Rouge, lignes de métro, tunnel sous le Vieux-Port, technopôle de Château-Gombert, théâtre de La Criée, sans compter stades de quartiers avec éclairage nocturne et autres piscines… ouverture également de plusieurs collèges et lycées d'enseignement général, techniques et professionnels. Voici de quoi nourrir la réputation d'un « maire bâtisseur », qui a grandement œuvré pour équiper et moderniser la cité phocéenne.

De belles initiatives culturelles sont encore à mentionner : Théâtre de la Criée en 1981, confié à Marcel Maréchal, Ballet National de Marseille créé par Roland Petit à la demande du maire en 1972.

Quelques échecs ou semi-échecs ternissent néanmoins le bilan. En matière d'urbanisme le Centre bourse est un demi-succès, si l'on veut voir le verre à moitié plein. Le vide entêtant des « terrains derrière la bourse » suite à la destruction de vieux immeubles entre 1912 et 1937, offrait l'opportunité d'établir un centre directionnel, un *Central Business District* marseillais si l'on veut. En rive du cours Belsunce, proche d'une Canebière encore pimpante dans les années cinquante, le site était tout désigné pour accueillir un hypercentre fonctionnel. Plusieurs projets sont présentés après la guerre, mais c'est d'abord « à la demande conjointe de François Bloch-Lainé et du maire, Gaston Defferre que l'architecte Jacques-Henri Labourdette va concevoir un ensemble de 500 logements bordant une grande place minérale longée par une galerie commerciale et couvrant un parc de stationnement automobile.] … [La découverte des vestiges archéologiques mettra un terme au développement du projet initial. »[34] A quelques éléments près (Hôtel Mercure★★★★, CMCI[35], antenne de la Commission européenne) et malgré la présentation de plusieurs projets, le centre directionnel ne naîtra pas. Des hésitations de la période subsistent pour l'essentiel le centre commercial et le musée d'histoire, deux équipements soumis à une indispensable rénovation ces dernières années.

L'autre relatif échec concerne la circulation urbaine. Si le métro est à inscrire au crédit de la période, la priorité accordée à l'automobile et au moteur thermique pour les transports en commun, contre la traction électrique des tramways et trolleybus, a mal préparé l'avenir. Certes ici, comme dans bien d'autres villes, l'heure est au tout pétrole et la ville durable un anachronisme par anticipation. L'accessibilité au centre-ville est dommageablement privilégiée, y compris en faveur des pénétrantes autoroutières. D'hideuses passerelles, censées régler l'engorgement des carrefours, enlaidissent la ville. Si la couverture du Jarret est à louer, ce ruisseau était depuis fort longtemps un égout à l'air libre, en revanche la chaussée deux fois trois voies supportée par la dalle a mal réglé le problème de la circulation de transit entre l'autoroute A 50 – « autoroute Est » ou « d'Aubagne » selon les Marseillais – et l'autoroute A7 – dite « autoroute Nord ». En ne séparant pas les niveaux d'intersection des radiales, descendues des banlieues, et de la rocade installée en trop proche péricentre, est générée une circulation bégayante du fait de la fréquence des feux tricolores qui règlent le croisement des flux. Quant à la L2, deuxième rocade prévue pour doubler celle du Jarret en périphérie suburbaine, conçue voici au moins un demi-siècle, elle n'est toujours pas pleinement achevée en 2017. Gaston Defferre ne

[34] Ensembles & Résidences à Marseille 1955-1975, Notices monographiques
file:///C:/Users/Utilisateur/Downloads/0102_bourse.pdf
[35] Centre Méditerranéen du Commerce International

connaîtra pas le tunnel Prado-Carénage décidé pourtant par un conseil municipal qu'il présidait alors, c'était en 1964.

La Marseille de Gaston Defferre, est aussi celle qui va subir la crise de son système économique.

La crise du « système marseillais »

Nous avons brièvement indiqué la dissolution du contexte qui soutenait le système marseillais. A partir des années 1970 les chocs pétroliers et d'une manière générale la crise du fordisme, associée à la concurrence accrue des nouveaux pays industrialisés, aggravent les difficultés des industries marseillaises.

Jacques Garnier et Jean Benoît Zimmermann[36] ont rappelé les principales raisons qui finissent de déconstruire le « système marseillais », qualifié de système socio-économique d'une grande cohérence et d'une grande autonomie à l'origine : avec la décolonisation Marseille perd sa fonction « d'interface de la France métropolitaine et de l'Empire colonial » ; avec la création du Port autonome (1er avril 1966), dans un contexte de dirigisme jacobin et Gaullien, les destinées de l'économie industrialo-portuaire marseillaise échappent au contrôle de « l'entre-soi » des milieux d'affaires et de la bourgeoisie marseillaise. Bernard Morel use du vocable « district marseillais »[37] pour rendre compte de ce capitalisme « relationnel » [Lescure, 2006, *op. cit.*], soit un monde d'entreprises et d'entrepreneurs en liens de coopération-concurrence (*coopétition*). Sans oublier d'y ajouter une bonne dose de consanguinité familiale[38]. Marseille qui n'a jamais eu beaucoup de considération pour un hinterland par trop au-delà de ses collines, voit cette périphérie « disjointe », croître économiquement et démographiquement à son détriment ; ajoutons que l'ouverture et la fin d'un protectionnisme, mélange de franchises et monopoles et de libre échange (une horreur des taxes et barrières douanières aux importations), portent un coup supplémentaire au système.

Le glissement inexorable des installations portuaires vers l'ouest[39], débuté dès 1919 avec les annexes de Port de Bouc, Berre et Caronte, Lavéra, se poursuit et est exalté dans la décennie 1960 par les installations de Fos sur mer. Une zone industrialo-portuaire (ZIP), édifiée selon les canons de l'époque : port en eaux profondes capable d'accueillir pétroliers et minéraliers géants, raffinage et sidérurgie sur l'eau, usine de regazéification du gaz algérien, plus un cortège d'activités ancillaires et d'entreprises sous-traitantes, est censée générer 300 000 à 350 000 emplois à l'horizon 1985. Frappées de plein fouet par le choc de 1973, toutes les prévisions d'activité et d'emplois doivent être revues drastiquement à la baisse. Il n'empêche que Fos a accentué le divorce entre la ville et le port et a contribué à déplacer le centre de gravité de l'aire métropolitaine marseillaise (AREAM) – le concept remonte à cette époque – vers le nord et l'ouest. Une mission d'aménagement Fos-Etang de Berre (MIAFEB) doit être créée en 1973, afin d'organiser la croissance des communes du pourtour de l'étang.

Bien que « vampirisant » quelque peu Marseille, Fos ne comble pas les espérances de ses promoteurs, une double peine, une vraie damnation.[40] Par conséquent, tandis que Marseille s'appauvrit, le mouvement centrifuge d'exurbanisation, qui déplace activités et populations vers les communes périphériques, profite également à des communes mitoyennes et non riveraines de l'étang : au nord, à l'est et au nord-est (Septèmes, Cabriès, Aubagne et Gémenos avec leurs zones d'entreprises, Allauch, Plan de Cuques). La population de Marseille, qui atteint son pic historique en 1975 avec 957 356 hs,

---

[36] Jacques Garnier, Jean Benoît Zimmermann, ***L'aire métropolitaine marseillaise et les territoires de l'industrie***, Géographie, économie et société, 2006/2, (Vol. 8), p. 215-238

[37] Bernard Morel, ***La nouvelle économie marseillaise et ses territoires***, Méditerranée N° 3.4-1997

[38] Pierre-Paul Zalio, ***Grandes familles de Marseille au XXe siècle*** ***Enquête sur l'identité économique d'un territoire portuaire***, Belin, 1999, 315 p.

[39] Michèle Joannon et Christiane Lees, ***Les dynamiques spatiales de l'industrie dans l'aire métropolitaine marseillaise***, Méditerranée, tome 87, 3.4, 1997, pp. 35-44

[40] Bernard Paillard, ***La damnation de Fos***, Le Seuil, 1981, 257 p.

recule au fil des trois recensements suivants : 878 689 en 1982 ; 807 726 en 1990 ; 807 071 en 1999, dernier RGP. (voir Annexe ci-après)
En quelques années l'industrie des corps gras, la réparation navale, le secteur agro-alimentaire, celui de la mécanique etc., entrent en crise, le chômage s'élève, une paupérisation atteint certaines populations plus que d'autres et certains quartiers plus que d'autres. La ghettoïsation menace certaines cités. Les quartiers centraux (Ier, IIe, IIIe, VIe… arrondissements), qui ne connaissent pas la gentrification, sont autant frappés, par cette dégradation sociale et urbaine, que les quartiers nord (XIVe, XVe, XVIe arrondissements).

Le commerce du Centre-ville souffre de l'ouverture des hypermarchés, centres commerciaux et zones commerciales en banlieue, dans Marseille et hors de Marseille (Barnéoud-1 à Plan de Campagne ; Barnéoud-2 à Aubagne). Phénomène qui participe à l'affaissement de la centralité d'un polygone assez étroit qui inclut Belsunce partiellement, Canebière, rue Paradis, Préfecture, Rues de Rome et Saint-Ferréol ; soit la ville moderne, celle construite aux XVIIe et XVIIIe siècles dans l'espace, encore libre en 1666, compris entre la vieille-ville et la nouvelle enceinte. Le déclin de fréquentation et bientôt les premières fermetures des salles de cinéma ne peuvent que retrancher à leur tour de l'attractivité à ces quartiers centraux et participer à leur déclin relatif.

La périurbanisation des couches moyennes de la société est en marche. Les finances de la ville pâtissent de ce mouvement. Les recettes stagnent au moment où la crise oblige à renforcer les budgets sociaux et à financer des opérations de requalifications urbaines visant à stopper des dégradations pas très éloignées de la taudification.
Dans une atmosphère crépusculaire, le décès brutal du populaire, mais vieillissant, maire de Marseille, qui quelques heures avant sa disparition a été mis en minorité pour la première fois dans sa propre organisation, laisse les Marseillais comme orphelins. Une page est tournée.

Résidences du quartier du Cabot-Redon dans le IXe arrondissement

En derniers plans Rouvière et Super-Rouvière

Les germes d'un renouveau : Euroméditerranée

Et à tout seigneur tout honneur : emblème et fleuron d'un renouveau marseillais, « Euroméd » – formulé à la marseillaise – doit être placé au centre de la politique urbaine ambitieuse qui anime les dirigeants marseillais depuis plus de vingt ans et dont le bilan provisoire emporte l'adhésion majoritaire des Marseillais.

« Pourquoi un projet de renouvellement urbain à Marseille ?

Dans les années 1990 la situation sociale est très difficile à Marseille : fort taux de chômage, ralentissement économique, perte d'habitants... Pourtant Marseille est la troisième ville de France. Placé stratégiquement, ce port sur la Méditerranée porte des enjeux régionaux et nationaux. Le secteur autour du Port présente de nombreuses faiblesses dans ces années-là : peu d'équipements publics, absence d'espaces verts, grandes emprises d'infrastructures lourdes (le Port, les autoroutes…). Il présente aussi des atouts indéniables : proximité du centre-ville, disponibilités foncières, proximité de la mer…

La ville de Marseille demande alors un soutien à l'État pour renouveler ce secteur. Ce n'est pas seulement pour venir en aide à la ville que ce périmètre est choisi, mais aussi selon des logiques régionales et nationales pour appuyer la place de Marseille par rapport aux autres villes de la Méditerranée. L'opération Euroméditerranée devient donc une Opération d'Intérêt National en 1995. »

C'est ainsi qu'un des livrets que l'Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM), créé par le décret du 13 octobre 1995, met à la disposition des internautes sur son site, expose les motifs de la création d'Euroméditerranée. Pour ne pas alourdir ce texte nous invitons les lectrices et lecteurs curieux d'en apprendre plus à le visiter : http://www.euromediterranee.fr/

C'est dans le contexte de la naissance du processus de Barcelone à l'échelle de l'Union Européenne qu'est lancée l'opération d'aménagement et de développement économique Euroméditerranée. « La **plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud**, engage la réhabilitation d'un périmètre de 480 hectares au cœur de la métropole marseillaise, entre le port de commerce, le Vieux-Port et la gare TGV. » (*ibidem*)

Les aménagements se sont déployés initialement sur 5 périmètres : Joliette, St Charles, Cité de la Méditerranée, Belle de Mai, Rue de la République ; en statut de ZAC pour les trois premiers. D'un périmètre à l'autre les objectifs majeurs sont différents.

C'est à Joliette qu'Euroméditerranée est sorti de terre avec la réhabilitation des Docks étalée en plusieurs tranches. Entamée dès 1992 elle s'est poursuivie jusqu'en 2015. La Joliette, quartier bien situé entre centre-ville et port, à l'accessibilité remarquable, affirme une vocation de centre d'affaires et touristique.

La Gare Saint-Charles et la Porte d'Aix, deux entrées dans Marseille, ont bénéficié d'une rénovation. Le quartier de la gare Saint-Charles a entamé sa métamorphose avec l'arrivée du TGV Méditerranée (1ère liaison 17/23 mai 1982 et liaison intégrale en 3h 7/10 juin 2001). Une nouvelle gare au centre d'un pôle d'échanges multimodal, une aération du tissu urbain, une libération d'espaces de toute circulation routière au niveau de la porte d'Aix, bureaux et logements, y compris une résidence étudiante, embellissement des espaces publics (square Narvik) ; voici les ingrédients de la réhabilitation ici.

La Cité de la Méditerranée est le joyau de l'opération. C'est ici que la requalification des espaces a le plus métamorphosé le paysage urbain. La partie en front de mer, entre le Fort St-Jean et Arenc, concentre les réalisations les plus plébiscitées par les Marseillais et les touristes : l'esplanade du J4 qui associe au Fort St-Jean le MUCEM, la Villa Méditerranée, les Terrasses du Port, clinquant *shopping mall* en vis-à-vis des Docks, avec son balcon panoramique face à la mer, le Silo réhabilité, transformé en salle de spectacle. La tour CMA-CGM (145 m.), seule réalisation confiée à une architecte urbaniste, Zaha Hadid, s'érige en amer concurrent de Notre Dame de la Garde désormais. Bien que « building » d'une firme privée, les Marseillais s'en approprient l'image et le regardent comme un nouveau « totem » érigé dans l'espace public en 3D de leur ville.

Inauguré le 20 juin 2015, le Boulevard Euroméditerranée, qui longe les quais, sert de fil lumineux à tous ces équipements publics. Le musée Regards de Provence, face au MUCEM, les Voûtes de la Major, les façades haussmanniennes nettoyées des immeubles de l'ex Bd de la Joliette, les 365 m des Docks, font escorte, côté terre, à cet axe qui s'étire sur 2,5 Km. Conçu par son promoteur, l'architecte urbaniste Yves Lion, « dans un esprit de reconquête du rivage », cette promenade a remporté en 2015

un MIPIM *Award*[41] catégorie *Best urban regeneration project* (meilleur projet de régénération urbaine). Un *relooking* qui participe de l'objectif de transformation de la silhouette de la ville par la création d'une *sky line* en *waterfront*. On compte sur les charmes de ce décor urbain et ses commerces aux enseignes alléchantes, pour séduire les touristes et croisiéristes.

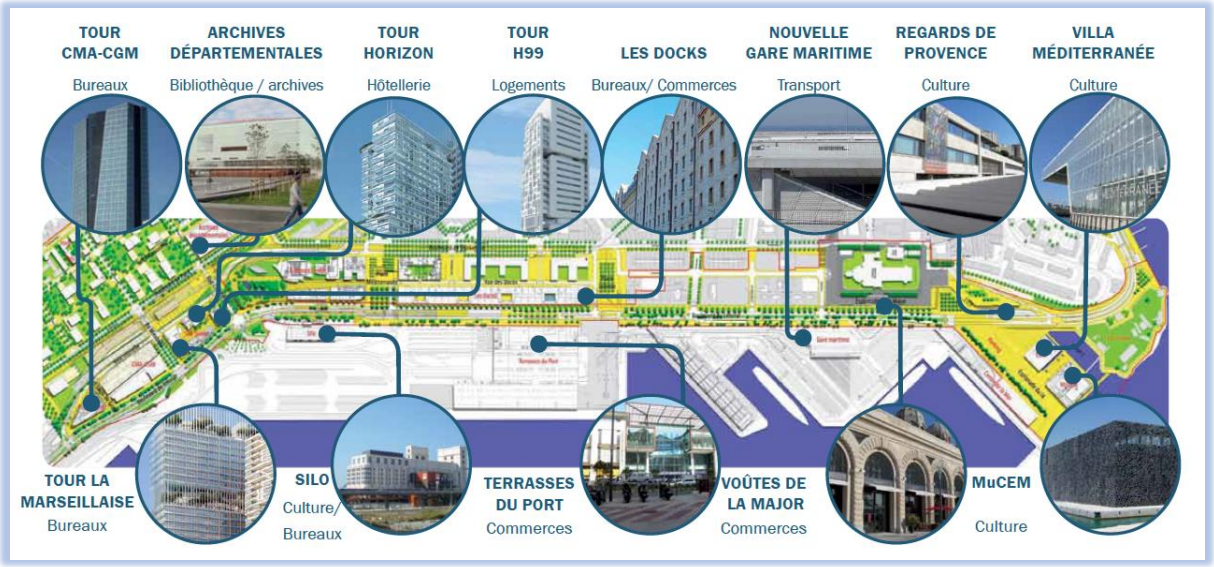
Combien de centres commerciaux viables à Marseille ?

Quelques inquiétudes ont récemment surgi à propos du nombre optimal de grands centres commerciaux à Marseille.
« Grand Littoral » à 10 minutes du Vieux-Port, ouvert en 1996, sur les hauteurs de Saint-André dans le XVe arrondissement, n'a-t-il pas été concurrencé par les nouvelles surfaces commerciales d'Euroméditerranée ? L'opportunité d'inclure un nouveau centre commercial dans l'opération d'aménagement liée au nouveau stade « Orange-Vélodrome », a été discutée. Ce programme a déjà fait une victime : le centre commercial Bleu Capelette, apparu surnuméraire, est en balance. Les détournements de clientèle, au détriment des uns ou des autres, n'affectent pas que les centres commerciaux, mais portent une nouvelle fois préjudice au commerce du centre-ville. Malgré les touristes, les croisiéristes et les chalands de la métropole, la demande sera-t-elle à la hauteur de cet offre commerciale, dans une ville où pauvreté et chômage atteignent des taux élevés, aussi bien en quartiers centraux que dans les « quartiers-nords » à la mauvaise réputations ?

Pour le pôle de la Belle de Mai et la rue de la République il n'a pas été créé de ZAC.
A la Belle de Mai, c'est l'ancienne manufacture des tabacs de la SEITA qui a été réhabilitée. La « Friche de la Belle de Mai » se divise en trois pôles :
- un pôle patrimoine : archives municipales, réserves du MUCEM et autres musées de Marseille, INA, Centre Interrégional de restauration des œuvres d'art ;
- un pôle média – on y tourne la série télévisée « Plus belle la vie » – ;
- un pôle spectacle géré par l'association Système Friche Théâtre.

Il est prévu que le site de la Belle de Mai accueille dans un délai pas trop lointain 1400 personnes, il formera alors un des principaux sites européens de l'audiovisuel et du multimédia.
La rue de la République a fait l'objet d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (O.P.A.H.) portant sur 5200 logements dont 2500 appartenant à des particuliers. La totalité de la rue a été embellie de façade à façade avec l'élargissement des trottoirs, la plantation de 200 arbres et l'installation d'un nouveau mobilier urbain.
Le bilan social est discuté. Il y a 150 ans la rue de la République n'attira pas la classe bourgeoise comme prévu. Celle-ci opta pour les nouveaux quartiers sud ouverts par l'avenue du Prado. Ce sont plutôt des employés et des ouvriers qualifiés du port qui s'y installèrent à la fin du XIXe siècle.
Les nouveaux objectifs en ce XXIe siècle : mixité sociale, équilibre logements, commerces de proximité, enseignes prestigieuses, seront-ils atteints ?
Fin 2007, les partenaires ont décidé d'étendre le périmètre d'Euroméditerranée vers le nord sur 169 ha, avec des ambitions nouvelles, notamment en matière d'environnement. Les projets sont sous-tendus par l'impératif du développement durable : bâtir une Ecocité, créer une coulée verte, développer les transports en commun, promouvoir les énergies renouvelables. Cette extension est censée adoucir le choc entre les parties rénovées et embellies de la ville et les quartiers industriels et ouvriers vieillis, aux façades crasseuses et aux immeubles dégradés.

[41] Marché International des Professionnels de l'Immobilier. Créé en 1990, le MIPIM est devenu le premier forum mondial des professionnels de l'immobilier et une plate-forme d'échanges internationale. Chaque mois d'avril, durant plusieurs jours au Palais des festivals et des congrès de Cannes se décide l'avenir de ce secteur en pleine expansion, avec la présentation des nouvelles tendances et la mise en place de nouvelles collaborations. A cette occasion des récompenses sont décernées.



Le renouveau architectural et urbanistique touche également d'autres quartiers, mais ils sont plutôt au sud, à l'instar de l'opération d'aménagement dont le nouveau stade vélodrome est l'épicentre. Le programme immobilier d'accompagnement ambitionne rien moins que la création d'un nouveau quartier.

Hélas en d'autres lieux de la ville la détérioration n'est pas enrayée. Le haut de la Canebière paraît délaissé, au grand dam de ses commerçants et de ces générations de Marseillais qui l'ont connue bien plus coquette. Cinémas et librairies, à l'exception d'une seule, l'ont abandonnée. La Canebière a pu compter jusqu'à cinq librairies le long de sa rive sud. Tour à tour Flammarion, Laffite, Tacussel ont soit fermé, soit déménagé. L'ex-directeur de la Librairie Maupetit, la plus vénérable, s'était plaint à plusieurs reprises de la dégradation de l'environnement du quartier et en accusait bruyamment, par articles de presse, la municipalité. Cette librairie a été sauvée in-extrémis par l'éditeur arlésien Actes Sud, épargnant à la Canebière un avenir d'orpheline de la diffusion du livre.

La régénération tarde à venir. Certains îlots des Ier, IIe et IIIe arrondissements sont carrément sinistrés, tant ils atteignent des niveaux avancés de délabrement et d'insalubrité. Paradoxe d'une ville dont l'hypercentre s'est paupérisé, au rebours du processus de gentrification qui a gagné les centres de la plupart des villes françaises et étrangères de taille semblable.

Avec Euroméditerranée les contrastes sociaux et urbains se sont accusés.

Une nouvelle économie : « Du savon à la puce »[42]… *électronique* ?

L'économie maritime cherche toujours un nouveau souffle. Suite à la réforme portuaire de 2008, Marseille est devenu un Grand Port Maritime (GPMM/décret du 9 octobre 2008). Premier port de France, sa place a rétrogradé en Europe, il occupe le 5e rang. Les investissements lourds de ces dernières années ont surtout concerné le bassin de Fos. Les bassins de la ville sont animés par le trafic de croisière, qui accompagne le développement touristique, et les liaisons avec la Corse, le Maghreb, et les îles de la Méditerranée occidentale pour une faible part (Sardaigne). Le million de croisiéristes a été dépassé en 2013. En 2016 Marseille a fait mieux que ce qui était espéré 1,6 millions pour 1,5 prévus. L'activité de l'ensemble des bassins portuaires, qui s'échelonnent sur 70 Km de côte, procure encore 40 000 emplois directs et induits.

Le vide laissé par le système marseillais est peu à peu occupé par une nouvelle économie qui s'incarne notamment dans les technopôles de Luminy et Château-Gombert. Les friches abandonnées par les

[42] Formule empruntée à l'ouvrage dirigé par Xavier Daumalin, Nicole Girard et Olivier Raveux, ***Du savon à la puce. L'industrie marseillaise du XVIIe siècle à nos jours***, Editions Jeanne Laffitte, 2003, 374 p.

industries traditionnelles marseillaises ont accueilli « les entreprises du secteur des nouvelles technologies (ingénierie industrielle, téléphonie). Certaines d'entre elles existaient depuis longtemps comme la Comex, spécialisée dans l'off-shore et qui a essaimé dans le domaine de la robotique. »[43]

Marseille est un grand pôle de recherche publique. Le puissant potentiel universitaire et de recherche scientifique se répartit sur plusieurs sites dans la cité. Marseille, de longue date ville de la médecine et des médecins, s'enorgueillit de sa faculté, de ses CHU, de ses spécialisations en médecine tropicale, en parasitologie et infectiologie, héritages de siècles d'épidémies et de la colonisation, ainsi que des prouesses de ses chirurgiens. Les recherches et les applications en biotechnologies, dans le domaine pharmaceutique ou en immunologie, sont autant le fait de laboratoires privés que publics. En 2012 les trois universités de l'académie ont fusionné dans AMU (Aix-Marseille-Université), ce qui met fin à une division, qui a pu être source de concurrences stériles.

La future *skyline* du secteur nord du *waterfront*

Le soutien à l'emploi de secteurs moins « high-tech », tels que le tourisme, la construction et l'immobilier, celui des services de tous niveaux, y compris supérieurs et/ou publics, ne doit pas être oublié dans les facteurs de redressement de l'économie marseillaise.
Les responsables municipaux n'envisagent plus la grande périphérie – extra-communale – de la cité phocéenne comme un rassemblement de forces complotistes et concurrentes, mais comme des espaces complémentaires à fédérer « dans un projet métropolitain d'aménagement » [Joannon, Lees, 1997, *op. cit.*], pour un profit commun.

Marseille ville culturelle et sportive

2013 est une année importante pour l'image de la ville. Désignée cette année-là « Capitale européenne de la culture », la ville a tenu à faire honneur à ce label. Grâce à un équipement culturel qui s'est considérablement étoffé depuis les années quatre-vingts, la ville a pu multiplier rencontres, manifestations culturelles et animations festives au long de cette année. Les anciens musées marseillais à cette occasion ont été rafraichis, voire plus. L'année a été jalonnée d'expositions remarquables par les œuvres exposées. Les aménagements urbains du Vieux-Port ont été mis à disposition du public. On s'accorde à considérer que Marseille a dignement répondu à la distinction à laquelle le jury des capitales européennes l'avait élevée.

[43] ***Histoire d'une ville : Marseille**, op. cit.*

L'ouverture du Théâtre de La Criée en 1981 n'est certainement pas étranger au bouillonnement de l'art dramatique à Marseille depuis au moins trois décennies. Disséminés dans tous les quartiers de la ville, y compris les plus défavorisés socialement, on dénombre 34 théâtres parmi les 56 salles de concert et de spectacle. La ville dispose d'un Opéra très fréquenté par les Marseillais, grands amateurs de *bel canto*, elle héberge le Conservatoire régional de musique ainsi qu'une Ecole nationale supérieure de danse fondée par Roland Petit en 1992, prolongement pédagogique de son travail à la compagnie du Ballet national de Marseille qu'il dirigera 26 ans.

L'Académie des sciences, lettres et arts de Marseille, fondée en 1726, compte 40 membres. Elle participe à la vie intellectuelle et culturelle par ses séances publiques et ses cycles de conférences.

Ouverte au public depuis le 30 mars 2004, la nouvelle bibliothèque de L'Alcazar, à l'architecture moderne et transparente, a été implantée sur l'ancien lieu mythique du music-hall et de la chanson française à Marseille. Equipement remarquable par la richesse de son fonds documentaire et les moyens numériques d'accès à ses ressources. Le couple formé par le Musée d'Histoire de Marseille[44], agrandi et rénové, et le Jardin des Vestiges, participe avec la bibliothèque à l'animation culturelle du quartier. Ces trois pôles de conservation patrimoniale encadrent un Cours Belsunce coloré qui a pu prendre, à une certaine époque, quelque allure de Bazar sur sa rive est ; le contraste avec le centre commercial « Centre-Bourse » *relooké*, est assez saisissant. Le tout renvoie l'image d'un paysage urbain et humain cosmopolite à l'ambiance « orientale » ou plus exactement méditerranéenne, univers kaléidoscopique généralement regardé comme emblématique de Marseille, quoique symptomatique d'un remodelage urbain qui progresse péniblement îlot par îlot, pas toujours contigus, et dont l'état provisoire dans l'espace central évoque une « peau de léopard ».

Quant-aux salles de cinéma qui se succédaient rue de Rome, rue St Ferréol et Canebière, après avoir lentement décliné à partir de la fin des années soixante, elles ont déserté ces artères. Ne font-elles pas défaut aujourd'hui à l'espace culturel ? Le regain de fréquentation des salles obscures depuis la fin des années 1990 profite aux multiplexes créés en périphérie du centre-ville, soit dans, soit hors de la commune. La disparition de quatre librairies sur cinq sur la Canebière, déjà évoquée, va dans le même sens d'un appauvrissement de l'« écosystème » culturel du centre-ville.

En 2014 Marseille a remporté un nouveau label : « Capitale européenne du sport en 2017 ». L'affaire est lancée, elle doit contribuer à développer l'attractivité nationale et internationale du territoire phocéen.

Le sport est un des éléments importants de la « culture » marseillaise et du brassage social qui la caractérise. De la pétanque au football, très populaires, à la natation et aux sports nautiques jusqu'à la régate, plus élitistes, la palette est large. C'est toutefois l'OM qui rallie le plus de suffrages, le club est l'un des ferments de l'identité phocéenne.[45]

Outre le stade « Orange-Vélodrome », l'équipement sportif comprend deux Palais des sports, dont un dédié aux sports de glisse, deux hippodromes, un vélodrome, 67 stades de quartiers, 14 piscines municipales ; le bassin Olympique du Cercle des Nageurs de Marseille est un équipement privé.

---

[44] Le Musée d'Histoire de Marseille a été ouvert en 1983 à l'intérieur du Centre-Bourse. A l'approche de l'année 2013 il a été agrandi et considérablement rénové. Les travaux, qui ont aussi concerné le centre commercial, ont débuté le 10 février 2012 et le Musée, métamorphosé par l'architecte Roland Carta, a été inauguré le 12 septembre 2013. S'étendant sur plus de 15 500 m2 il est devenu un des plus grands musées d'Histoire en Europe.
http://musee-histoire-marseille-voie-historique.fr/fr/visit/places
http://www.musee-histoire-marseille-voie-historique.fr/sites/default/files/journal_musee_dhistoire-francais.pdf

[45] Christian Bromberger, ***Le stade de football : une carte de la ville en réduction***, Mappemonde, vol. 89, n°2, 1989, pp. 37-40

Le nouveau stade « Orange-Vélodrome »

Le temps de la métropole

Jusqu'aux lois introduisant les intercommunalités, Marseille a refusé de s'associer aux communes voisines pour former, suivant la loi du 31 décembre 1966, une communauté urbaine à l'instar de Lyon, Bordeaux, Lille et Strasbourg. Gaston Defferre, maire à l'époque, refuse et refusera obstinément le principe d'un tel regroupement, d'autant que la couleur politique des communes avec lesquelles il doit s'associer n'est pas du tout à son goût, nonobstant l'union de la gauche des années soixante-dix.

La disparition de « L'homme de Marseille »[46], l'avènement de la loi Joxe sur l'intercommunalité en 1992, ainsi que le regard nouveau porté au redéploiement des hommes et des activités dans une aire qualifiée de « métropolitaine » et marseillaise malgré tout, changent la donne. Marseille se range d'abord à la solution de la communauté de communes, formule inadaptée à la taille de l'agglomération.

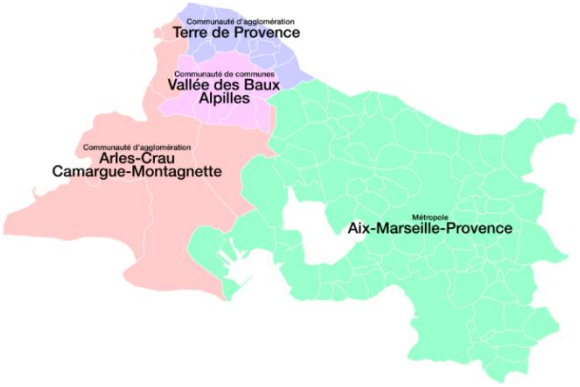
L'entrée en vigueur de la loi Chevènement du 12 juillet 1999 ne laisse plus le choix à Marseille, seul le régime de la communauté urbaine lui est applicable, compte tenu de sa taille en tant que nécessaire ville-centre. Ainsi naît en 2000 Marseille-Provence-Métropole (MPM), qui regroupe 18 communes en continuité territoriale, de l'Etang de Berre à la baie de la Ciotat. En 1993 se forme autour de la vieille rivale de Marseille, Aix en Provence, la communauté de communes du Pays d'Aix, qui évoluera vers une communauté d'agglomération en 2001 et qui finira par regrouper 34 communes pour une population de 332 651 hs. Cette bipolarité inamicale est perçue par l'Etat central comme incohérente et source de gaspillages, sous-optimale en matière de gestion et d'investissement.

En 2013 Paris décide autoritairement, à travers la loi MAPTAM (loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) et contre la volonté d'une majorité de maires, dont la mairesse d'Aix en Provence, la création de la métropole par la fusion des intercommunalités des Bouches du Rhône, à l'exception de trois d'entre elles restant à l'écart. Depuis le 1er janvier 2016 Aix-Marseille-Provence est entrée en fonction. La métropole d'Aix-Marseille-Provence compte 92 communes, dont une du Vaucluse et une du Var, pour 1,8 million d'habitants, soit 93 % de la population des Bouches-du-Rhône et 37 % de la population de l'ensemble de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
Après un premier scrutin annulé, le maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, a été élu président d'AMP le 17 mars 2016, épilogue provisoire sans surprise.

[46] Edmonde Charles-Roux, ***L'homme de Marseille***, Grasset, 2001, 280 p.

Situation à la veille de 2016 (MPM)

Situation depuis le 1er janvier 2016 (AMP)



Par Superbenjamin — Travail personnel, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=26852812

★★★

ANNEXE

L'évolution historique de la population marseillaise

Pour les âges antérieurs au XVIe siècle, les auteurs ne se risquent guère à avancer des chiffres de population. Seul Raoul Busquet, dans son Histoire de Marseille, risque un 10 000 hs pour la cité antique aux IVe-IIIe siècles av. J.C., puis reste silencieux sur le reste des temps antiques et le Moyen-Age. Mais dans l'article « Marseille antique » de Wikipédia, on trouve 30 000 à 40 000 hs pour la même époque, celle de Pythéas, ce qui semble très excessif. Edouard Baratier dans l'Histoire de Marseille qu'il a dirigée chez Privat, s'explique sur ces silences à propos de la taille de la population dans les âges reculés :

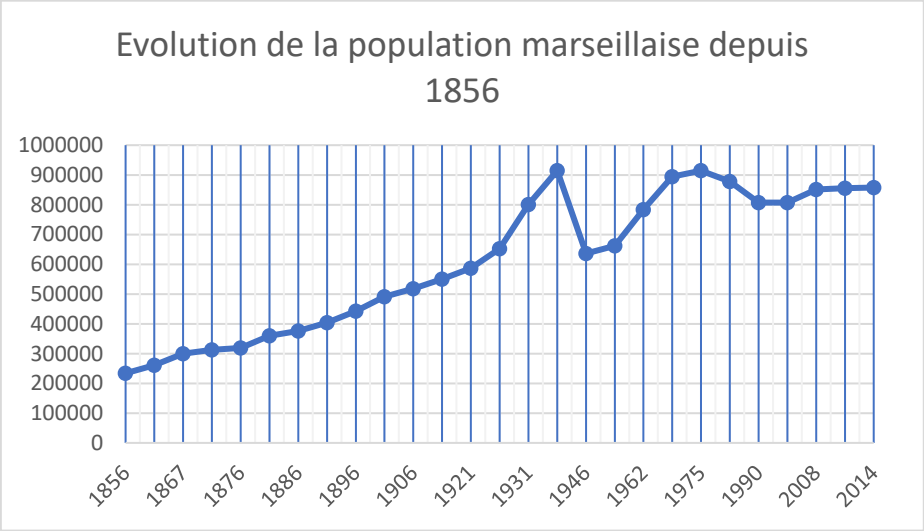
« La population marseillaise a augmenté considérablement aux XIIe et XIIIe siècles… (*les historiens ne se privent pas d'affirmer selon les époques que la population a varié en + ou en – ;NDR*)/…/Faute de sources, on ne peut avancer de chiffres sérieux, ni pour une estimation totale des habitants, ni pour une appréciation quantitative de la croissance démographique. »

En butinant les ouvrages les plus classiques sur l'histoire Marseille, on finit par glaner quelques informations sur le sujet à partir du XVIe siècle.

1520	1544	1554	1600	1694	1770	1785/89	1793
15 000	*26 000*	*30 000*	*30 000 ?*	*87 700*	*90 000*	*100 000*	*108 374*

A partir de 1801 on dispose des résultats des recensements quinquennaux.

1800	1806	1821	1831	1836	1841	1846	1851
96 413	*99 169*	*109 483*	*145 115*	*146 239*	*154 035*	*183 186*	*195 258*

A partir de 1856 les résultats sont plus fiables

Evolution de la population marseillaise au fil des recensements							
1856	*233 817*	1891	*403 749*	1931	*800 881*	1982	*878 689*
1861	*260 910*	1896	*442 239*	1936	*914 232*	1990	*807 726*
1867	*300 131*	1901	*491 161*	1946	*636 264*	1999	*807 071*
1872	*312 864*	1906	*517 498*	1954	*661 492*	2008	*851 420*
1876	*318 868*	1911	*550 619*	1962	*783 738*	2013	*855 393*
1881	*360 090*	1921	*586 341*	1968	*893 771*	2014	*858 120*
1886	*376 143*	1926	*652 196*	1975	*914 356*