

*Extraits du Mémoire de Maîtrise de géographie humaine,*

**« PATRIMOINE ET PAYSAGE A L'ESTAQUE, QUARTIER NORD DE MARSEILLE - UN ENSEMBLE COMPLEXE DE REPRESENTATIONS »**

*Eglantine SIMONET, Université Paris 7 Denis Diderot - 1999-2000*

## **PETITE GÉO-HISTOIRE DE MARSEILLE**

### **LES TRAITs MARQUANTS DE SON ÉVOLUTION ECONOMIQUE ET URBAINE**

*Eclaircissements préalables : Pourquoi ce texte ?*

*Cheminement :*

- *Une ville aux fondements éminemment économiques*
- *Quand un site façonne une histoire...*
- *Le 19<sup>ème</sup> siècle : l'âge de la croissance*
- *De la cité coloniale à la métropole régionale*
- *Un port redéployé, des fonctions urbaines éclatées*
- *Crise économique et déclin démographique*
- *De nouveaux enjeux urbains*

➤ *BIBLIOGRAPHIE*

“ *Ce qui importe à mon Marco Polo c’est de découvrir les raisons secrètes qui ont conduit les hommes à vivre dans les villes, raisons qui vaudront au-delà de toute crise. Les villes sont un ensemble de beaucoup de choses : de mémoire, de désirs, de signes d’un langage ; les villes sont des lieux d’échange, comme l’expliquent tous les livres d’histoire économique, mais ce ne sont pas seulement des échanges de marchandises, ce sont des échanges de mots, de désirs, de souvenirs.* ”

Italo Calvino, préface des *Villes invisibles*.

## ***Pourquoi ce texte ?***

Comme le suggère Italo Calvino, la ville est plus qu’un simple objet physique et économique. Construction humaine par excellence, on ne peut la considérer sans envisager les rapports entre la ville et l’homme, sans considérer la dimension subjective de ce dernier, qui construit le réel en fonction de sa perception et de sa représentation du monde. Perçue, vécue, rêvée, imagée et imaginée, la ville est un ensemble complexe de représentations : aux images que l’on se fait de la ville s’ajoutent celles que l’on produit sur la ville.

Aujourd’hui, on ne peut ignorer que les pratiques urbaines sont conditionnées par les images mentales des habitants. Ceci, les acteurs de la ville l’ont bien compris : ils élaborent de multiples stratégies basées sur l’image pour infléchir ces pratiques. Qu’il s’agisse d’un pôle technologique comme Montpellier, dont la réputation s’est construite sur une image de modernité ou d’une ville touristique qui vit à proprement parler des représentations qu’elle génère, les politiques de l’image offrent la belle perspective de promouvoir un portrait attractif de la ville.

Les enjeux de ce type de politiques sont particulièrement importants pour les villes qui ont à contrecarrer une puissante image négative, liée par exemple à la crise économique, au chômage ou à la délinquance. Ainsi, les villes sinistrées par la désindustrialisation cherchent à mettre en place de nouvelles activités économiques et ont tout intérêt à favoriser l’installation d’entreprises par la diffusion d’une image renouvelée, réinventée. C’est un véritable défi quand on sait combien il est difficile de produire une nouvelle image suffisamment forte pour renverser la tendance. Or, il semble que c’est ce défi, qu’à travers ses politiques urbaines, Marseille souhaite relever depuis le début des années 1990. Par quelles voies, avec quels effets, quelles conséquences ?

M'étant intéressée à ces phénomènes et à cette ville depuis 1997, cela m'a amenée à réaliser un mémoire de maîtrise sur le sujet (1999-2000), puis à choisir Marseille comme lieu de vie. Après sept années pendant lesquelles Marseille est passée pour moi du statut « d'objet d'étude » à une réalité « d'espace vécu », j'ai souhaité me réapproprier ces premières recherches en les partageant. En effet, celles-ci n'ont cessé d'influencer mes choix professionnels et personnels, ainsi que leur inscription dans leur environnement : pratiques, regards, échanges... On ne met pas les pieds dans les théories des représentations sans se confronter aux siennes propres et à ce qu'on en fait.

Ce que je souhaite ?

**Que les textes qui suivent puissent présenter un intérêt pour des personnes qui s'interrogent sur leurs rapports à leur environnement.** Mais aussi pour celles qui déploient des actions ou une créativité porteuses d'images ou bien tout simplement intimement liées aux territoires qu'elles investissent : artistes, comédiens, entrepreneurs d'une économie qui s'interroge sur elle-même, etc... Chacun d'entre nous a sa propre perception du monde qui l'entoure, chacun porte des images, en construit ou s'en nourrit : alors, qu'en fait-on et que font-elles de nous ?

Pourquoi une telle démarche ?

**Semer des questions, proposer un regard, c'est une manière d'en solliciter d'autres.** C'est pourquoi j'ai décidé de publier différents textes issus de ce vieux mémoire – certainement dépassé - sur le site de LaPlateforme. Chacun d'entre eux dans la rubrique où il peut trouver une place et je l'espère, des échos. **Autant de petits cailloux semés sur les chemins de votre curiosité...**

Je reste sur ma faim concernant toutes les questions que je me pose sur Marseille, mais aussi sur les relations entre les hommes et les lieux, sur les discours et les pratiques qui les font et peut-être.... les défont. Or, j'ai tendance à penser que **s'il y a des réponses, elles proviendront de la rencontre d'autres regards.**

janv 2008

## ***Une ville aux fondements éminemment économiques***

Premier port de la Méditerranée et deuxième commune de France, Marseille fut une ville-port pendant des siècles, c'est à dire une cité dont l'essentiel des activités économiques reposait sur l'exploitation du trafic maritime. Depuis sa fondation par les Grecs il y a vingt-six siècles, la ville bénéficia de sa position privilégiée dans les échanges entre l'Europe du Nord et les pays méditerranéens et africains. Le développement de Marseille se fit plus en liaison avec l'économie nationale qu'avec l'environnement régional. Son histoire est dominée par ses relations internationales, particulièrement méditerranéennes. La place prépondérante du négoce fit de la ville un grand entrepôt et un grand comptoir méditerranéen. Puis Marseille devint une manufacture portuaire, avec la transformation industrielle des marchandises. Cependant, traditionnellement sensible aux variations de la conjoncture nationale et internationale, les périodes d'expansion y alternèrent avec des périodes de régression, de façon spectaculaire.

### ***Quand un site façonne une histoire...***

Dans l'histoire de Marseille, la configuration de son site et la fonction portuaire tiennent une place considérable : l'entité communale s'identifie parfaitement à la structure orographique. Il y a coïncidence entre le bassin géographique, le territoire municipal et l'agglomération urbaine. Ce territoire communal, l'un des plus vaste de France (23000 ha), est circonscrit par une ceinture quasiment continue de montagnes et de collines. Le relief est difficile, la côte resserrée entre mer et collines, sauf au débouché de l'Huveaune. Les chaînes calcaires étant rebelles à l'habitat, le relief souligne la forte identité de la ville. Ville maritime avant tout, Marseille tourne le dos au continent, isolée par son cadre montagneux.

Cette attractivité de la mer annonce l'importance de la relation ville-port, qui connut deux périodes de mutation considérable : la révolution industrielle et les planifications du vingtième siècle. La petite histoire qui suit met donc l'accent sur le dix-neuvième siècle - révolution industrielle et apogée du port liée aux colonies - et sur les années 1960, époque de grande planification qui vit le redéploiement du port vers l'Ouest.

Par ailleurs, la configuration de l'agglomération marseillaise est particulière : les quartiers périphériques, dont les « quartiers Nord », qui étaient autrefois les faubourgs, voire la banlieue de Marseille, sont devenus des quartiers de la ville à part entière, inscrits presque totalement dans les limites de la commune-centre.

Enfin, de l'évolution urbaine et économique de la ville a résulté une division urbaine et sociale particulière, qui tend cependant à évoluer depuis la fin des années 1990. Ici, est particulièrement interrogée la spécificité des quartiers Nord et arrières-portuaires. (*questions abordées dans un autre extrait, bientôt en ligne sur [www.laplateforme.org](http://www.laplateforme.org)*)

## ***Le 19<sup>ème</sup> siècle : l'âge de la croissance***

C'est à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle que s'implantent les premières industries marseillaises : raffineries de sucre, manufactures de soie. Mais c'est au 19<sup>ème</sup> siècle que Marseille se transforme et de port de négoce devient port industriel. Une nouvelle conjoncture marseillaise se met en place. C'est aussi le siècle où se posent les bases de l'organisation urbaine actuelle et où se dessine la mouvement d'expansion de la ville vers le Nord et l'Ouest.

La première révolution industrielle se fait par le développement des huileries, briqueteries, tuileries et de la métallurgie liée à la construction et la réparation navale. Tandis qu'a lieu l'essor des industries d'implantation ancienne (savonneries, raffineries), le progrès technique, l'ouverture de nouveaux marchés (colonies) et de grands travaux alimentent le développement industriel et agricole.

En quelques décennies la cité se transforme, comme en témoigne le percement haussmanien de la rue Impériale - devenue rue de la République. L'agglomération urbaine était doublée de longue date par une seconde ville, constituée de bastides dispersées sur le terroir. Mais c'est en 1880 que la croissance de la périphérie marseillaise se fait véritablement sentir. Les bastides sont absorbées par l'expansion urbaine - elles ont aujourd'hui presque toutes disparues. En effet, la croissance de la population est considérable : Marseille passe de 100 000 habitants au début du 19<sup>ème</sup> siècle à 313 000 en 1872 et 500 000 en 1901. Cette croissance est en grande partie due à des apports extérieurs : montagnards provençaux, italiens, puis espagnols, et après 1920, arméniens et

nord-africains. La main d'œuvre étrangère est abondante, mais peu qualifiée et instable. Les faubourgs qui se développent parallèlement au port et aux implantations industrielles, leur offrent des loyers modérés car ils sont situés à l'extérieur de la limite de l'octroi. La poussée démographique induit une forme de croissance urbaine particulière, où l'édification d'essaim d'unités urbaines se greffe sur de petits noyaux existants (villages) ou nouvellement créés (lotissements précaires), tandis que le tramway multiplie les possibilités d'implantations. Les plus défavorisés s'installent dans des bidonvilles ou d'autres formes d'habitat ouvrier transitoire. L'individualisme pionnier des immigrants coïncide avec l'absence de paternalisme et la non-intervention dans la vie des ouvriers du capitalisme marseillais. L'urbanisation est éclatée, la croissance anarchique et atomisée.

Au début du 19<sup>ème</sup> siècle, la ville souffre de son isolement et du manque de place. Le port - actuel Vieux-Port - est trop petit. Entre 1830 et 1840 est construit le premier port auxiliaire, qui sera suivi, sous la pression de la hausse du trafic portuaire, de la mise en place d'autres bassins. Les projets de port Sud échouent et l'idée de port Nord s'impose. En 1844 a lieu la construction du bassin de la Joliette. Progressivement tout le littoral Nord est transformé par l'adjonction de nouveaux bassins. Le Vieux-Port, abandonné par les navires de commerce, abrite désormais les pêcheurs.<sup>1</sup> Ces agrandissements s'accompagnent de grands travaux : le canal d'Arles à Bouc est achevé en 1842, la voie ferrée Marseille/Avignon en 1849, donnant lieu au creusement du Tunnel de la Nerthe. La ligne de chemin de fer Paris/Lyon/Marseille, achevée en 1855, raccroche Marseille à la France du Nord.

Les premiers aménagements de l'Etang de Berre ont lieu entre 1855 et 1863. En 1919 la Chambre de Commerce de Marseille obtient la concession des ports de Bouc et de l'Etang de Berre, qui sont organisés en annexe du port Marseillais. La recherche d'espaces libres et d'une jonction avec le Rhône apparaît.

En 1830, la conquête de l'Algérie achève la pénétration de l'économie commencée par la ville. A l'époque, Marseille est le cinquième port mondial après Londres, Liverpool, New York, Hambourg. Les relations économiques avec l'Afrique du Nord s'accroissent. C'est le début de l'âge d'or marseillais, celui où Marseille est Porte de l'Orient.

Le Second Empire est une période de prospérité : armateurs et banquiers font fortune. En 1865 est créée la Société Marseillaise de Crédit. La richesse de Marseille est alors réputée. En 1869, l'ouverture du Canal de Suez apporte de grands espoirs pour les commerçants marseillais. Mais le prix de revient du transport par voie ferrée de Marseille vers l'Europe du Nord est trop élevé. Rouen, Anvers, Rotterdam sont favorisés. Marseille a déjà les handicaps que l'on retrouve aujourd'hui : l'éloignement des grands centres de production et de consommation européens et l'absence de liaison Rhin/Rhône.

## ***De la cité coloniale à la métropole régionale***

Au cours du 19<sup>ème</sup> siècle, la ville est placée au cœur du dispositif colonial de la France et acquiert une position de quasi-exclusivité dans les échanges commerciaux entre la France et son empire colonial. La prospérité qui en découle fait d'elle une des plus riches villes d'Europe occidentale. Cependant, les premiers signes d'épuisement de la rente coloniale apparaissent dès l'entre-deux-guerres. Le trafic maritime, mis à mal par les deux guerres, l'est aussi par la décolonisation qui commence dans les années 1950 et s'achève en 1962 avec l'indépendance de l'Algérie. Marseille est coupée de ses marchés d'autrefois et de sa tradition d'innovation et de compétitivité.

Pourtant, Marseille connaît alors une période d'expansion, sa population passant de 660 000 à 910 000 habitants de 1954 à 1975 et la ville gagnant 62 000 emplois. Ce dynamisme peut s'expliquer par le rôle du port dans le trafic pétrolier international, en particulier via les fonctions de traitement, de stockage et de redistribution du pétrole brut vers les pays du Sud de l'Europe. Le trafic du pétrole est multiplié par dix entre 1950 et 1975. En 1971, Marseille est le deuxième port européen devant Anvers et après Rotterdam.

Dans un même temps, la ville et sa région deviennent une des pièces maîtresses de la politique d'aménagement du territoire en France, faisant l'objet d'importants programmes d'équipements industriels et urbains, tandis que l'institution municipale s'affirme comme le pouvoir qui conditionne les transformations de Marseille. Alors que jusqu'aux années cinquante

---

<sup>1</sup> Aujourd'hui, le Vieux-Port est devenu un port de plaisance. Le nouveau port de pêche se trouve à Saumaty, au pied des collines de l'Estaque.

c'était la Chambre de Commerce qui tenait ce rôle, la municipalité devient sous l'égide de Gaston Defferre, maire de 1953 à 1986, le lieu des décisions concernant les mutations urbaines et celui des compromis entre les différentes forces sociales. Defferre s'efforce de restaurer l'autorité municipale et de transformer la mauvaise réputation de la ville en une image positive.

## ***Un port redéployé, des fonctions urbaines éclatées***

Le relief a rendu problématique le développement de la ville, en terme d'espace disponible. Le tissu urbain est encore loin, aujourd'hui, de saturer l'espace communal, mais dès la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, se pose le problème du manque de place pour les équipements et infrastructures. Ainsi, le site de Marseille ne peut accueillir ni l'aéroport, ni les extensions de l'appareil portuaire ou celles de l'espace industriel. De nouveaux espaces sont recherchés au-delà des collines. L'extension de la ville se fait donc à l'échelle régionale. Il en résulte la naissance de polarités territoriales entraînant une forme d'éclatement de la centralité urbaine.

L'extension se fait vers l'Ouest, en direction du Rhône, afin de relier Marseille au continent et contrecarrer le dynamisme des ports du Nord de l'Europe. Le site immense de l'Etang de Berre accueille ainsi les établissements industriels ne trouvant pas de place à Marseille ou bien trop polluants, ainsi que des installations portuaires, tandis qu'est implanté à Marignane l'aérodrome de Marseille, agrandi et promu au rang d'aéroport international en 1960. A la fin des années 1950, est lancée l'idée d'un vaste complexe industrialo-portuaire dans le Golfe de Fos-sur-Mer, à environ cinquante kilomètres de Marseille. Théoriquement, cet outil ultra-moderne doit permettre le sauvetage économique de la ville, qui a perdu avec les colonies françaises les débouchés traditionnels de son industrie urbaine. Fos trouve ainsi une nouvelle vocation : devenir un des « pôles de développement » définis par la politique gaullienne d'aménagement du territoire, participant à la création de la métropole d'équilibre de la région. Les grandes firmes nationales ou multinationales de la chimie et de la sidérurgie sont donc incitées à s'implanter sur ce nouveau site.

Ainsi, s'engage une dynamique d'aménagement qui entraîne un processus de recomposition spatiale et fonctionnelle de Marseille à l'échelle territoriale. Auparavant, l'espace urbain était centré sur la cité-mère, entourée de ses annexes périphériques. Le nouveau schéma métropolitain est fondé sur l'éclatement et la recomposition des fonctions urbaines : un pôle économique majeur

constitué par le complexe industrialo-portuaire de Fos, un centre secondaire d'habitat, de services et d'emplois centré sur l'Etang de Berre, et enfin un pôle directionnel situé à Marseille, avec glissement du centre vers le Nord de la ville. Le centre de l'agglomération, qui concentrait jusque-là l'essentiel des activités industrielles de la région, est redéfini en centre d'accueil pour les activités tertiaires. Un réseau d'infrastructures est mis en place (autoroutes, voie express, liaisons rapides par rail) pour desservir la métropole. Le port phocéén, organisé selon une structure en réseau, est centré sur Fos et déployé à la fois à l'Est vers Marseille et à l'Ouest vers le Rhône. Dans le cadre de la politique des « métropoles d'équilibre » définie par le gouvernement français dans les années 1960, sont entrepris d'importants travaux d'aménagement urbain : logements, transports, équipements commerciaux, hospitaliers, scolaires, culturels... Le but en est de renforcer sur le plan régional les fonctions de direction et de services de la ville.

Cependant, si l'Etang de Berre et Fos bénéficient d'une dynamique de développement très importante, Marseille en bénéficie peu. La zone de Fos et de l'Etang de Berre diminue considérablement le poids de Marseille dans l'investissement industriel régional, en absorbant la plus grande partie de cet investissement (grandes firmes multinationales et nationales de la pétrochimie, la sidérurgie ou l'industrie lourde). D'où un grand déséquilibre entre l'expansion de cette périphérie et le déclin de la ville-centre. Marseille ne profite pas de l'effet d'entraînement de Fos, concurrencée par les nouvelles zones d'activité créées dans sa proche périphérie (Vitrolles, Aubagne, Aix-en-Provence). Les meilleures conditions d'installation offertes aux industriels dans ces communes contribuent à accentuer l'exode des entreprises de Marseille. Mais la coopération intercommunale qui pourrait permettre à la ville de profiter des retombées économiques du complexe industriel est absente. Marseille entretient encore la frontière marquée par les collines, à l'opposé de la conception de communauté métropolitaine, qui reste à inventer.<sup>2</sup>

## ***Crise économique et déclin démographique***

La mutation engendrée par la politique de Defferre est compromise dans les années 1970 : d'une part en raison du retournement de la conjoncture internationale à la suite du premier choc pétrolier de 1973, d'autre part à cause du réajustement des politiques publiques en accord avec de

---

<sup>2</sup> Cette analyse date de la fin des années 1990. Depuis, sont apparues les intercommunalités – dont la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole . Est-ce à dire qu'une communauté métropolitaine a réellement émergé ? Les mutations urbaines demandent du temps...

« Patrimoine et paysage à l'Estaque, quartier nord de Marseille - un ensemble complexe de représentations. »

(Extraits) - Eglantine SIMONET – Sous la Direction de Rémy KNAFOU

Mémoire de maîtrise de géographie – Univ. Paris 7 - 1999-2000

nouvelles contraintes budgétaires. En quelques années, apparaissent les symptômes d'une crise grave, entraînant des turbulences politiques, tandis que s'amorce un déclin démographique qui s'accélère dans les années quatre-vingt. Cela ne s'était pas vu à Marseille depuis le début du 19<sup>ème</sup> siècle. En quinze ans, la ville perd plus de 100 000 habitants. Contrairement à Lyon ou Paris, la ville ne parvient pas à enrayer son déclin démographique. Traditionnellement ville d'immigration - apports de populations de France et d'autres pays méditerranéens - Marseille devient une ville d'émigration, particulièrement de sa population étrangère. Le déficit migratoire est de - 44 436 habitants entre 1975 et 1982.

Pourtant Marseille dispose d'un potentiel de croissance important. Son déclin démographique est plus dû à une dégradation de la situation de l'emploi qu'à une saturation de l'espace urbanisable. Entre 1975 et 1990, Marseille a perdu 58 000 emplois, ceci particulièrement en raison de la chute de l'emploi industriel. Cette régression touche les activités qui ont eu longtemps un rôle structurant dans l'économie marseillaise : industries agro-alimentaires, réparation navale... C'est la conséquence, non seulement du déclin des industries coloniales traditionnelles (huileries, sucreries, meuneries) et de la restructuration des industries navales dans le contexte de crise mondiale de ce secteur, mais aussi des choix d'aménagements des années soixante et soixante-dix, qui ont enlevé à Marseille son attractivité industrielle.

Aujourd'hui, Marseille est une cité portuaire en crise<sup>3</sup>, non à cause du déclin du port, mais parce que la destination des trafics et les principes de productivités ont changé. Les liens organiques entre la ville et le port se sont rompus. Cela tient en partie à des mutations du transport des marchandises, devenu une affaire de pure logistique qui se gère à l'échelle mondiale. Ces mutations ont provoqué l'effondrement de secteurs entiers des industries traditionnelles. A partir des années 1970, l'industrie et le port n'offrent plus la base économique qui avait fait de Marseille « une grande ville populaire ». A partir de 1968, les choix résidentiels, la localisation des entreprises, des activités marchandes et ludiques s'organisent selon de nouveaux schémas et à une autre échelle, celle de la région urbaine, au détriment de la ville centre.

Tandis que le processus de désindustrialisation s'accélère, l'alternative offerte par les fonctions de capitale régionale et les activités de commerce, de services et d'administration se révèle être une impasse : à partir de 1975, leur croissance ralentit. Il y a perte d'emplois dans le

---

<sup>3</sup> à la fin des années 1990. D'aucuns diraient que cela a bien changé depuis : images ou réalités ?

« Patrimoine et paysage à l'Estaque, quartier nord de Marseille - un ensemble complexe de représentations. »

(Extraits) - Eglantine SIMONET – Sous la Direction de Rémy KNAFOU

Mémoire de maîtrise de géographie – Univ. Paris 7 - 1999-2000

commerce et faible progression des services. En effet, la concentration des fonctions économiques supérieures dans la région parisienne se fait au détriment des villes de province. Sans compter le fait que Marseille doit faire face à la montée en puissance d'autres villes de la façade méditerranéenne, comme Montpellier, Nice, Aix-en-Provence, avec lesquelles elle doit partager des fonctions métropolitaines comme la recherche, les universités, les médias, la culture...

La conséquence de toutes ces difficultés est une forte progression du chômage à Marseille. Le taux de chômage passe de 7% en 1975 à 19% en 1990, taux supérieur à celui du département des Bouches-du-Rhône (16%), de la région PACA (14%) et de taux national (11%). Les quartiers les plus touchés sont ceux du centre et du Nord de la ville, avec un taux de chômage avoisinant les 30%.

## ***De nouveaux enjeux urbains***

Si le taux de chômage et le déclin démographique sont spectaculaires, si Marseille s'est indéniablement appauvrie, la ville montre cependant des signes positifs : ses potentialités et ses capacités de mutation et d'adaptation ouvrent l'horizon vers l'avenir.

Afin de contrecarrer le déclin économique et atténuer ses déséquilibres sociaux, la municipalité réagit dès le milieu des années soixante-dix. L'agence d'urbanisme de la ville, l'AGAM, est créée. En 1974 est élaboré le nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.). Celui-ci reflète la recherche d'un équilibre entre zones d'activités et zones d'habitat, zones urbaines et zones naturelles, centre et périphérie, logements, équipements et transports. Les fonctions portuaires et industrielles traditionnelles sont réhabilitées, tandis que s'affirme la volonté de promouvoir le potentiel scientifique et technologique de la ville. Des zones d'activités sont implantées dans les friches industrielles pour fixer les petites et moyennes industries. Le Parc technologique de Château-Gombert est créé, destiné à intégrer Marseille à la « route des hautes technologies » reliant les principaux pôles high tech du Sud-Est de la France. Le technopôle de Château Gombert rassemble, sur 180 ha, 450 chercheurs, 3000 étudiants, 85 entreprises, 1750 emplois. De même, le site de Luminy est le deuxième pôle de recherche scientifique en France après la région parisienne, avec 2500 chercheurs et 43000 étudiants. Marseille peut désormais prétendre au titre de capitale scientifique. Dans un même temps, apparaît la volonté de valoriser les fonctions internationales de la ville.

Pour atténuer le dualisme social de la ville<sup>4</sup> et l'éclatement de l'espace urbain, de nombreux travaux sont entrepris : création d'un métro, revitalisation du centre-ville, réhabilitation du parc de logements sociaux et des noyaux villageois en périphérie. Le développement d'équipements à vocation sportive, sociale ou culturelle, illustre l'ambition de la ville de rejouer le rôle d'une métropole. Mais les inégalités persistent. Ces aménagements s'accompagnent d'une volonté d'associer les citoyens et les partenaires locaux à la gestion de la ville. Dans les années 1960, sont créés des organes de concertation avec la population, les comités d'intérêt de quartier et les commissions extra-communales. En 1983, sont créées les mairies de secteur, démocratiquement élues.

Parallèlement, la ville prend conscience de la richesse de son patrimoine historique et écologique. La réhabilitation du patrimoine archéologique et architectural est entreprise, tandis que le massif des Calanques est protégé. Le centre-ville est réhabilité, afin de stopper sa paupérisation et d'en faire la vitrine de Marseille.

A partir de 1993, la municipalité, sous l'égide du maire P. Vigouroux, vise à réduire le chômage, avec quatre objectifs prioritaires :

- Valoriser les points forts, scientifiques et culturels de la ville, avec notamment l'université 2000, le développement de la recherche et le renforcement des fonctions patrimoniales.
- Renforcer la cohésion sociale et améliorer le cadre de vie, avec notamment le DSU.
- Accroître l'ouverture de la ville, avec l'intensification des relations internationales et de la vocation méditerranéenne, et le développement de la politique touristique.
- Faire de Marseille la capitale économique du sud de la France, grâce à une politique industrielle, la réalisation d'équipements structurants et la mise en place du Projet Euroméditerranée (1995). Ce dernier naît de la prise de conscience que le port est un patrimoine culturel, la matrice de la cité. Il doit permettre à Marseille de se réapproprier la frange littorale, de retrouver l'unité ville/port, et de s'affirmer comme un pôle méditerranéen d'importance. Première opération stratégique d'envergure, le projet renoue avec la tradition commerciale internationale en menant de pair développement économique et aménagement urbain. Sur une zone de 310 hectares, les abords du port de la Joliette doivent être réaménagés, avec construction et réhabilitation de logements,

---

<sup>4</sup> voir plus loin « *L'opposition Nord/Sud* »

« *Patrimoine et paysage à l'Estaque, quartier nord de Marseille - un ensemble complexe de représentations.* »  
(Extraits) - Eglantine SIMONET – Sous la Direction de Rémy KNAFOU  
Mémoire de maîtrise de géographie – Univ. Paris 7 - 1999-2000

installation de bureaux, d'une nouvelle gare maritime, routière et TGV, accueil d'entreprises. Les espaces portuaires doivent renouer avec l'activité de la croisière de luxe, ce qui laisse espérer des retombées touristiques pour la ville. Les objectifs économiques sont ambitieux : il s'agit de « *consolider le tissu existant en développant les services tertiaires en appui des activités maritime et portuaire et des grands secteurs industriels présents sur l'agglomération (agro-alimentaire, énergie, santé)* » et de « *diversifier les activités sur des créneaux économiques complémentaires et porteurs d'emplois : services au transport et au commerce international, télécommunications, informatique, coopération internationale, industries culturelles, tourisme urbains, filière de l'eau.* »<sup>5</sup> L'espoir est de créer 20 000 emplois à l'horizon 2015. « *Outre ces aspects fonctionnels, Euroméditerranée est une opération d'urbanisme qui doit contribuer à créer un nouveau quartier du centre et ainsi modifier l'image de la ville souvent perçue à travers ce seul espace.* »<sup>6</sup>.

Deux lieux sont visés, le Centre-Ville (Euroméditerranée) et les quartiers Nord (GPU). Les paroles du maire témoignent de l'optimisme affiché par la municipalité : « *Marseille est en train de bouger sous nos yeux, de l'Estaque au Vieux-Port, de Château-Gombert à la Pointe-Rouge. (...) Notre ville a entrepris, avec l'ensemble de ses quartiers, une métamorphose qui lui permettra d'affirmer, dès l'an 2000, sa vocation de métropole euroméditerranéenne de l'Europe du sud. Nous avons donc de quoi être raisonnables et optimistes pour l'avenir de Marseille.(...) Il y a là, pour Marseille, le début d'un nouveau pari économique et urbain garant d'espoir pour les habitants de cette ville, et bien au-delà.* »<sup>7</sup>

D'autres grandes opérations sont en cours, notamment le Grand Projet Urbain dans les quartiers Nord, dont nous parlerons à propos de l'Estaque. Quatre milliards de francs ont dû être investis dans les quartiers les plus difficiles entre 1994 et 1999, dans le cadre du contrat de ville. Quant au projet Centre-Ville, il a pour objectif de « *faire revenir des habitants au cœur de la cité pour le redynamiser. Cette politique s'appuie sur la rénovation de l'habitat, la modernisation des espaces publics, la création d'équipements favorisant la vie universitaire et culturelle, des équipements de proximité pour les habitants, le développement de l'activité commerciale.* »<sup>8</sup>. Ce

---

<sup>5</sup> source : Site internet de la ville de Marseille

<sup>6</sup> Source : Marseille, 25 ans de planification urbaine. (voir biblio)

<sup>7</sup> P. Vigouroux, dans la préface de Marseille, 25 ans de planification urbaine.

<sup>8</sup> Site internet de la ville de Marseille

« *Patrimoine et paysage à l'Estaque, quartier nord de Marseille - un ensemble complexe de représentations.* »  
(Extraits) - Eglantine SIMONET – Sous la Direction de Rémy KNAFOU  
Mémoire de maîtrise de géographie – Univ. Paris 7 - 1999-2000

projet concerne un espace de 350 hectares et 80 000 habitants. Son bilan à la fin des années 1990 : 1500 logements sur 5000 réhabilités, 7000 m<sup>2</sup> ont été commercialisés en 1996, 12000 m<sup>2</sup> en 1997 et 15000 m<sup>2</sup> en 1998, et 70 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics en cours d'aménagement ou de réaménagement, notamment en zones piétonnes ou semi-piétonnes. Enfin, l'intercommunalité avance également à cette époque. L'Etat, les collectivités locales, les organismes consulaires y participent activement.

En 1999, la ville commémore en grande pompe ses 2600 ans d'existence. Projet de communication et de marketing, ce vingt-sixième centenaire est l'occasion de rappeler que la plus vieille ville de France, Marseille, est celle par laquelle la démocratie s'est installée en France. Un gage d'avenir ? Son objectif immédiat est de dépoussiérer l'image de la ville tout en rappelant son épaisseur historique. Il s'agit de renouveler le regard de ses compatriotes sur la ville...

# BIBLIOGRAPHIE

## *Un peu datée... à actualiser*

Sous la direction de Dominique BECQUART : *Marseille, vingt-cinq ans de planification urbaine*, AGAM Editions de l'Aube 1994.

BONILLO Jean-Lucien : *Marseille Ville et Port*, Parenthèses 1991.

BORRUEY René : *Réinventer une ville-port ? Le cas de Marseille* in *Métropoles portuaires en Europe*, Editions Parenthèses 1992.

BOURRA Olivier : *Marseille ou la mauvaise réputation*. Editions Arléa, 1998.

CARRERE Paul et DUGRAND Raymond : *La région méditerranéenne*, chapitre 7 : *Marseille et sa région industrielle*, PUF 1967.

DONZEL André : *Marseille, « la métropole éclatée »*. in *Métropoles portuaires en Europe*, Editions Parenthèses 1992.

DUCHENE Roger : *Marseille*, Rennes Ouest France 1981.

DUCHENE Roger et CONTRUCCI Jean : *Marseille*, Fayard 1998.

LANGEVIN Philippe : *Quartiers et villages. Quelle solidarité ?* Article de la revue *Marseille* n° 175

LANGEVIN Philippe : *Travailler pour Marseille*. Article de la revue *Marseille* n°161. Novembre 1991.

MOREL Bernard : *L'évolution industrielle de l'agglomération marseillaise*. Article de la revue *Marseille* n° 161. Novembre 1991.

PICHERAL Didier : *Ville et port. L'exemple de Marseille*. in *Les langages de la ville*, dirigé par Bernard Lamizet et Pascal Sanson. Editions Parenthèses. 1997

PRESSE : Dossier *Marseille 2600 ans, la saga d'une cité rebelle*. Le Point n°1388. 23 avril 1999.

PRESSE : Dossier *Provence enchantée*. Muséart n° 81. Avril 1998.

RASTOIN Pierre : *Du côté des quartiers Nord*. Article de la revue *Marseille* n°164. Août 1992

RONCAYOLO Marcel : *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*. Editions EHSS, 1996

RONCAYOLO Marcel : *L'imaginaire de Marseille, Port ; ville , pôle*. Chambre de Commerce et d'industrie de Marseille 1990.

SITE INTERNET de la ville de Marseille : [www.mairie-marseille.fr](http://www.mairie-marseille.fr).

TEMIME Emile : *L'évolution du tissu industriel Marseillais*. Article de la revue *Marseille* n°164, Août 1992.

VAUTRAVERS Constant : *Marseille, l'équilibre du sud*, Editions Stock 1971.

VIARD Jean : *Marseille une ville impossible*, Documents Payot 1995.