



HAL
open science

Atlas de Marseille, ville-port

Jean-Lucien Bonillo, Jean-Marc Chancel, Alain Hayot, Catherine Peyre,
Claude Prelorenzo

► **To cite this version:**

Jean-Lucien Bonillo, Jean-Marc Chancel, Alain Hayot, Catherine Peyre, Claude Prelorenzo. Atlas de Marseille, ville-port. [Rapport de recherche] 1981_BON, INAMA; Secrétariat de la recherche architecturale (SRA). 1981, pp. 69. hal-03102540

HAL Id: hal-03102540

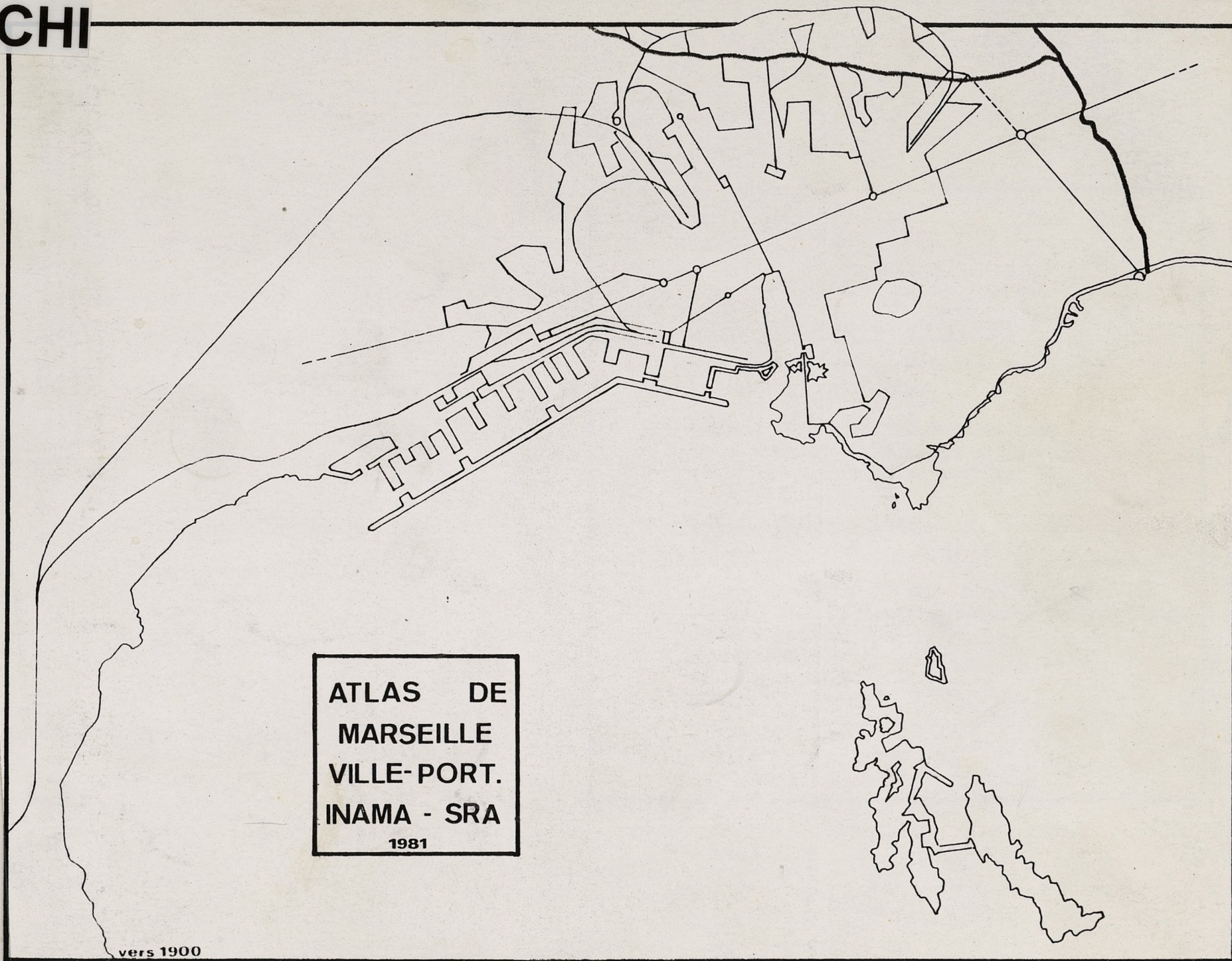
<https://hal.science/hal-03102540>

Submitted on 7 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ARCHI



ATLAS DE
MARSEILLE
VILLE-PORT.
INAMA - SRA

1981

vers 1900



**RESEAU DES
BIBLIOTHEQUES**

D0000000953260

D 11968

Ecole d'Architecture de Marseille Luminy
Service documentation
184, Avenue de Luminy
13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

ATLAS DE MARSEILLE VILLE-PORT

SOMMAIRE

NOTE LIMINAIRE

ATLAS DE MARSEILLE VILLE-PORT

URBANISME, INGÉNIÉRIE ET ARCHITECTURE : RÉALISATIONS
ET PROJETS - ESSAI DE CHRONOLOGIE

- 1.1. Recueil d'un matériau documentaire
sur l'évolution conjointe de la
ville et du port de Marseille.

1.3. LA PÉRIODE CONTEMPORAINE

INAMA / S.R.A. - 1981

STRUCTURE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET STRUCTURE PORTUAIRE

- 2.1. L'APOGÉE DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET LES
CHANGEMENTS INDUSTRIALISATION (1609-1789)
CHANCEL Jean-Marc
HAYOT Alain
2.2. DU PORT AU COMPLEXE INDUSTRIAL-
PRELORENZO Claude

HYPOTHÈSES

0. NOTE LIMINAIRE

Ce rapport constitue la première phase d'une étude sur Marseille ville-port, celle du recensement d'un matériau documentaire et de l'amorce d'hypothèses.

Le cas de Marseille est lui-même inaugural par rapport à une recherche plus ambitieuse et comparative sur les villes-port de la Méditerranée occidentale.

L'objectif, limité, est donc de constituer un dossier modèle, à partir duquel serait élaboré par compilation, l'atlas des villes-port de la Méditerranée occidentale.

Ce dossier comprend :

1. Des données d'ordre historique et de nature diverse concernant la ville et le port (urbanisation, événements, projets et réalisations, institutions et acteurs engagés dans le phénomène portuaire...). Données volontairement laissées brutes, simplement organisées selon un ordre diachronique.

2. Une série d'éléments cartographiques, pour l'instant limitée aux plans, illustrant l'évolution urbaine et portuaire. Aux plans généraux sur Marseille s'ajoutent ceux plus spécifiquement illustratifs des ports, projets réalisés ou non.

A l'heure actuelle les plans recensés proviennent de quatre organismes :

- . La Bibliothèque municipale de Marseille (Fonds ancien)
- . Les Archives départementales des Bouches-du-Rhône
- . Les Archives de la Ville de Marseille
- . Le Musée de la Chambre de Commerce de Marseille.

3. Une rapide analyse des liens existants entre le développement économique et socio-démographique de la ville et l'évolution de la structure portuaire.

ATLAS DE MARSEILLE VILLE-PORT

SOMMAIRE

0. NOTE LIMINAIRE

1. URBANISME, INGÉNIÉRIE ET ARCHITECTURE : RÉALISATIONS ET PROJETS - ESSAI DE CHRONOLOGIE

1.1. LA PÉRIODE MODERNE ; MILITAIRE ET DES ÉCHANGES

1.2. LA PÉRIODE INDUSTRIELLE

1.3. LA PÉRIODE CONTEMPORAINE

2. STRUCTURE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET STRUCTURE PORTUAIRE

2.1. L'APOGÉE DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET LES PREMIERS ESSAIS D'INDUSTRIALISATION (1669-1789)

2.2. DE LA VILLE-PORT AU COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

3. HYPOTHÈSES

4. ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

O. NOTE LIMINAIRE

Ce rapport constitue la première phase d'une étude sur Marseille ville-port, celle du recensement d'un matériau documentaire et de l'amorce d'hypothèses.

Le cas de Marseille est lui-même inaugural par rapport à une recherche plus ambitieuse et comparative sur les villes-port de la Méditerranée occidentale.

L'objectif, limité, est donc de constituer un dossier modèle, à partir duquel serait élaboré par compilation, l'atlas des villes-port de la Méditerranée occidentale.

Ce dossier comprend :

1. Des données d'ordre historique et de nature diverse concernant la ville et le port (urbanisation, événements, projets et réalisations, institutions et acteurs engagés dans le phénomène portuaire...). Données volontairement laissées brutes, simplement organisées selon un ordre diachronique.

2. Une série d'éléments cartographiques, pour l'instant limitée aux plans, illustrant l'évolution urbaine et portuaire.
Aux plans généraux sur Marseille s'ajoutent ceux plus spécifiquement illustratifs des ports, projets réalisés ou non.

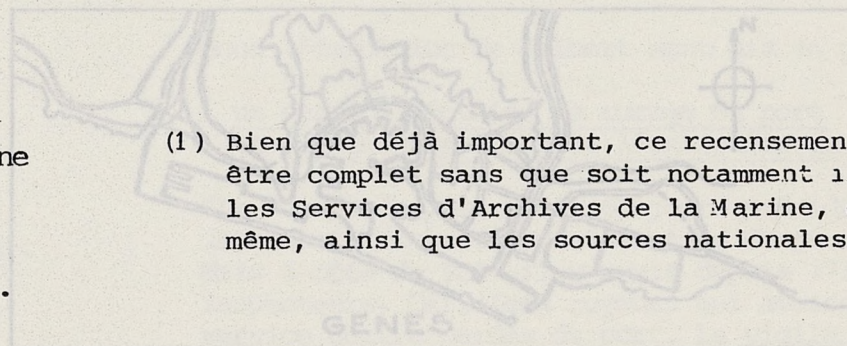
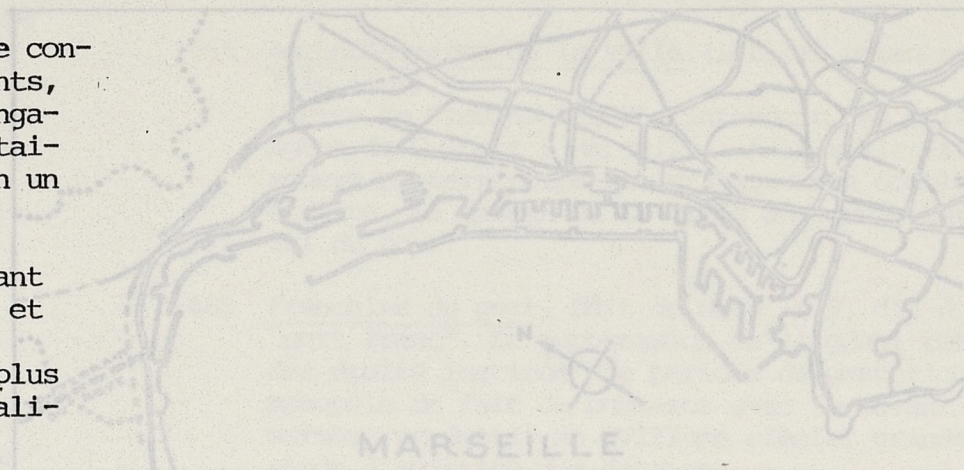
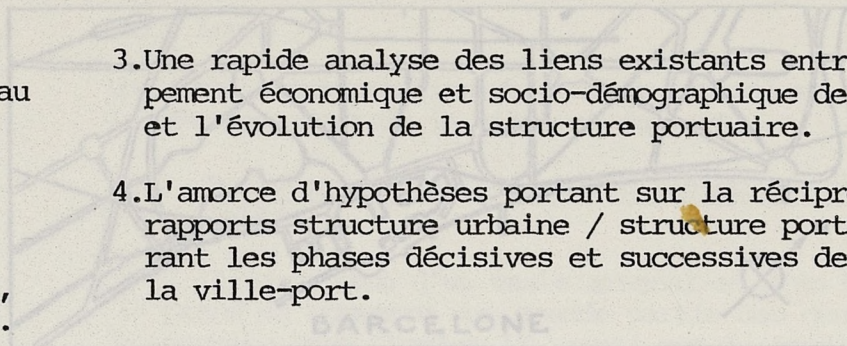
A l'heure actuelle les plans recensés proviennent de quatre organismes :

- . La Bibliothèque municipale de Marseille (Fonds ancien)
- . Les Archives départementales des Bouches-du-Rhône
- . Les Archives de la Ville de Marseille
- . Le Musée de la Chambre de Commerce de Marseille.

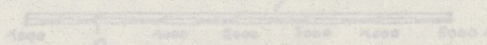
3. Une rapide analyse des liens existants entre le développement économique et socio-démographique de la ville et l'évolution de la structure portuaire.

4. L'amorce d'hypothèses portant sur la réciprocité des rapports structure urbaine / structure portuaire, éclairant les phases décisives et successives de mutation de la ville-port.

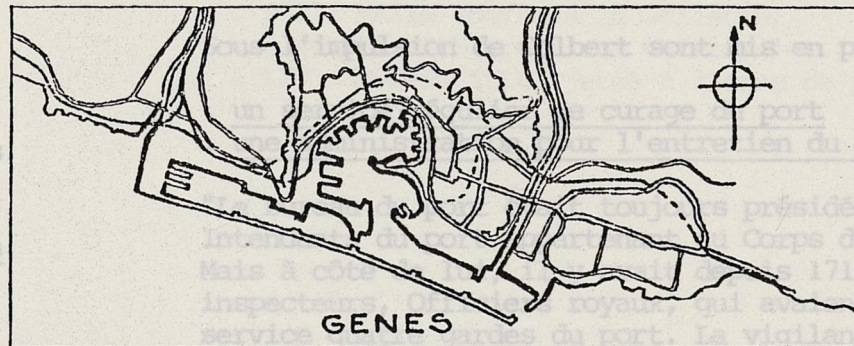
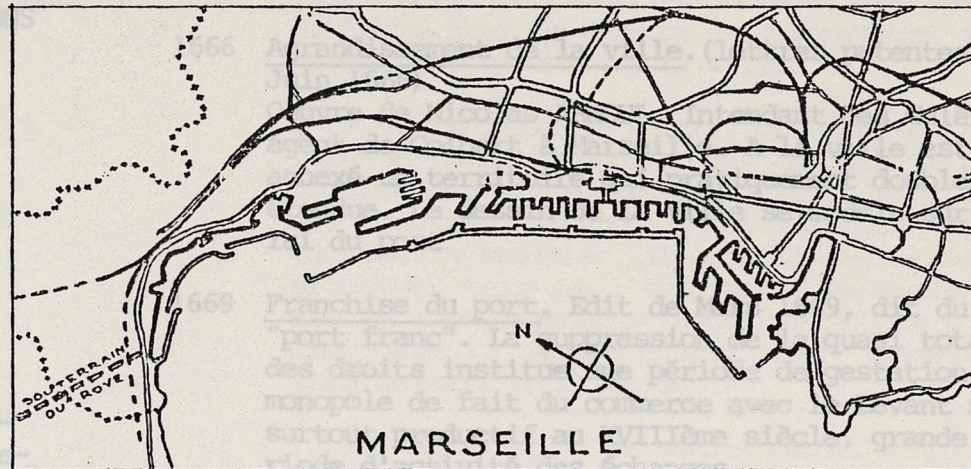
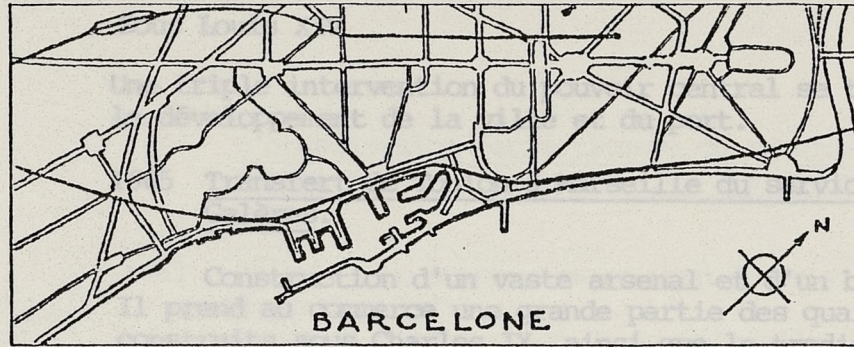
EXTENSION PORTUAIRE COMPAREE



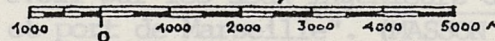
(1) Bien que déjà important, ce recensement ne saurait être complet sans que soit notamment investigués les Services d'Archives de la Marine, du port lui-même, ainsi que les sources nationales.



EXTENSION PORTUAIRE COMPAREE



ECHELLE : 1/80.000



Extension portuaire comparée des villes de
 BARCELONE, MARSEILLE et GENES
 (in : descriptif du plan d'extension de
 J. GREBER)

1719 Construction de la nouvelle consigne (où siégeait le bureau de la santé pour le service de quarantaine) sur les plans de l'Ingénieur du roi, MAZIN.

1781 L'envasement du port et l'inefficacité des curages reste un problème important qui perturbe le trafic jusqu'à ce que le sieur de Morainville propose une nouvelle manière de curer (taille de 1783) dont

URBANISME, INGÉNIÉRIE ET ARCHITECTURE : RÉALISATIONS ET PROJETS -

1. ESSAI DE CHRONOLOGIE

1.1. LA PÉRIODE MODERNE, MILITAIRE ET DES ÉCHANGES

Avant 1515 L'utilisation des Anses de l'Ourse et de la Joliette au Moyen-Age ne fut que momentanée et secondaire. Pendant des siècles le magnifique abri naturel du Vieux Port ne subit aucun aménagement et au contraire, s'envase et se pollue, sert "à la ville de dépotoir séculaire".

Sur ordre de Louis XII fut construit le quai de la rive Nord, en pierre de taille, sur des pilotis.

1566 A la suite de sa visite à Marseille, Charles IX fait décider la construction du quai de Rive Neuve.

1622-1623 A la suite de son voyage à Marseille Louis XIII ordonne l'élargissement du quai de la Rive nord. Les "palissades" (petits môles) au débouché des principales rues, suppléent à l'insuffisance des quais.

Sous Louis XIV

Une triple intervention du pouvoir central se traduit par le développement de la ville et du port.

1665 Transfert de Toulon à Marseille du service des Galères.

1663 Construction d'un vaste arsenal et d'un bagne. Il prend au commerce une grande partie des quais construits sous Charles IX, ainsi que le traditionnel chantier de construction du plan FOURMIGUIER.

1666 Agrandissement de la ville. (lettres patentes de Juin 1666)

Oeuvre de Nicolas ARNOUL, Intendant des Galères, agent de Colbert à Marseille. A la ville est annexé un territoire qui pratiquement double son étendue. Le dessin de la ville se modèle sur celui du port

1669 Franchise du port. Edit de Mars 1669, dit du "port franc". La suppression de la quasi totalité des droits institue une période de gestation. Le monopole de fait du commerce avec le Levant sera surtout productif au XVIIIème siècle, grande période d'activité des échanges.

Sous l'impulsion de Colbert sont mis en place :

- . un service régulier de curage du port
- . une administration pour l'entretien du port.

"Le bureau du port était toujours présidé par les Intendants du port appartenant au Corps de Ville. Mais à côté de lui, il y avait depuis 1716 deux inspecteurs, Officiers royaux, qui avaient à leur service quatre gardes du port. La vigilance du bureau du port et des inspecteurs était tenue en éveil par les deux ingénieurs du roi aux arsenaux et port de Marseille". (MASSON - Vol.IX)

1719 Construction de la nouvelle consigne (où siégeait le bureau de la santé pour le service de quarantaine) sur les plans de l'Ingénieur du roi, MAZIN.

1781 L'envasement du port et l'inefficacité des curages reste un problème important qui perturbe le trafic jusqu'à ce que le sieur de Morainville propose une nouvelle machine de curage (bail de 1783) dont les sondages prouvèrent en 1787 l'efficacité.

Autres perfectionnements de l'appareil portuaire au XVIIIème siècle :

. L'élargissement de la passe d'entrée du port (1751 et 1754), rétrécie en 1380 pour faciliter la défense.

. L'achat de quatre "pompes à boyaux" venues d'Amsterdam, pour les incendies.

. Le rétablissement de l'antique tour en ruines de l'ilôt de Planier (1774).

"Quatorze réverbères, d'un nouveau modèle expérimenté au fanal St. Mathieu près de Brest, y étaient installés avec quatre gardes préposés à leur entretien". (MASSON - vol. IX).

. Le port de l'île de Pomègues, qui servait de port auxiliaire, a été l'objet de diverses améliorations au XVIIème et au XVIIIème siècles.

. Cinq grosses bouées, solidement ancrées dans la rade, où les navires pouvaient se touer par vent contraire, facilitaient l'entrée et la sortie du port, rendues difficiles (mistral, vents d'est et d'ouest).

L'organisation perfectionnée du service des quarantaines complète toutes les améliorations du port.

1663 Colbert fit construire au nord de la ville les Nouvelles Infirmeries.

Après la construction de la Citadelle Saint-Nicolas les vieilles Infirmeries qui, après la peste de 1557 avaient complété les ports de Pomègues et du Frioul pour le service de quarantaine, furent jugées trop proches de la ville.

A la fin du XVIIIème siècle, profondément transformé et amélioré depuis deux siècles, le port, proclamait l'Ingénieur Morainville, était l'un des plus beaux d'Europe ; et 500 à 1000 bâtiments pouvaient y mouiller. Il subsiste cependant des problèmes, tels que l'étroitesse des quais et du bassin, une profondeur insuffisante, une pollution importante... qui ont motivé divers projets d'agrandissement non réalisés :

. 1668 PUGET (plan de canaux auquel s'oppose Arnoul)

. 1701 VAUBAN (avant-port)

. 1717 MAZIN (darse à la Joliette)

. 1749 CHAMBON (port aux Catalans)

. 1785 MORAINVILLE (jetée à l'anse de l'Ourse)

Le passage, au XVIIIème siècle, du port méditerranéen au port mondial peut se lire, parallèlement à la mise en place d'un appareil militaire et portuaire, dans le progrès de l'urbanisation.

- 1702 Le plan de Nicolas de FER laisse voir à l'intérieur des nouveaux remparts de grands espaces non urbanisés.
- 1720 Les conséquences de la peste de 1720 sont désastreuses, la moitié de la population de la ville et du terroir étant décimée.
- 1743 Le plan RAZAUD enregistre par conséquent peu de progrès de l'urbanisation (à l'exclusion du nord est, au-delà du couvent des Récollets, et au sud le long de la Rive Neuve).

Les plans

- 1772 BRESSION Fils
- 1785 PIERRON et
- 1790 CAMPEN, font par contre apparaître des transformations qui se précipitent dès 1750.

Le développement de l'agglomération hors les murs est lui-même remarquable.
(depuis 1666, la ville est passée de 65.000 à 106.000 habitants).

- 1687 Le projet de place Royale, dont Nicolas ARNOUL avait déjà conçu l'idée, est positionné par l'Intendant MORAND à l'extrémité méridionale du port. Discuté jusqu'en 1728, le projet ne vit pas le jour (le nom de place Royale fut donné à la place d'Aix).

Les nouveaux projets "avortés" d'agrandissement.

- 1751 Projet du maréchal de BELLE-ISLE
- 1777 Proposition d'agrandissement du négociant Rodolphe PUGET
- 1785 Projet d'agrandissement avec la construction d'une nouvelle enceinte du lieutenant colonel du Génie, PIERRON

1784 Rénovation des terrains de l'Arsenal

Après la suppression en 1749 du Département des Galères et son transfert à Toulon, l'Arsenal constitue pour le gouvernement une source de dépenses inutiles.

D'abord cédé à la ville, l'Arsenal est revendu le 6 Juillet 1784 à une société de négociants, la "Compagnie Marseillaise", dirigée par le Marquis Jean-Baptiste de RAPPALI.

Après la destruction de l'Arsenal qui commence sans délai, une double destination fonctionnelle est prévue. A l'ouest, bordant le port et desservie par le "fer à cheval", une zone commerciale et d'entrepôts ; à l'est, un lotissement d'habitations.

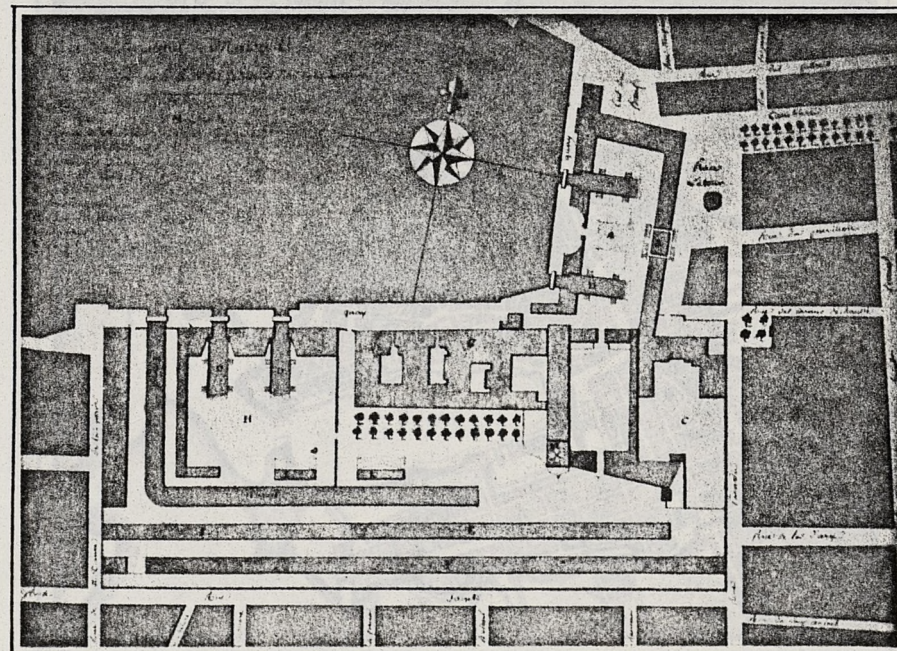
"La Révolution éclata au moment où cette oeuvre d'urbanisme était sur sa fin, hasard fâcheux qui empêcha d'en apprécier tout de suite les conséquences. La rénovation de ce quartier intéressait à la fois le commerce et la ville ; or, les événements qui suivirent allaient porter un coup quasi mortel à l'activité maritime et, d'autre part, ôter aux marseillais jusqu'aux moyens d'entretenir les voies publiques".

(P. MASSON - vol. XIV).

(1705) Plan de la ville de Marseille
 Nicolas de FER.
 (Musée CCIM - 9734)

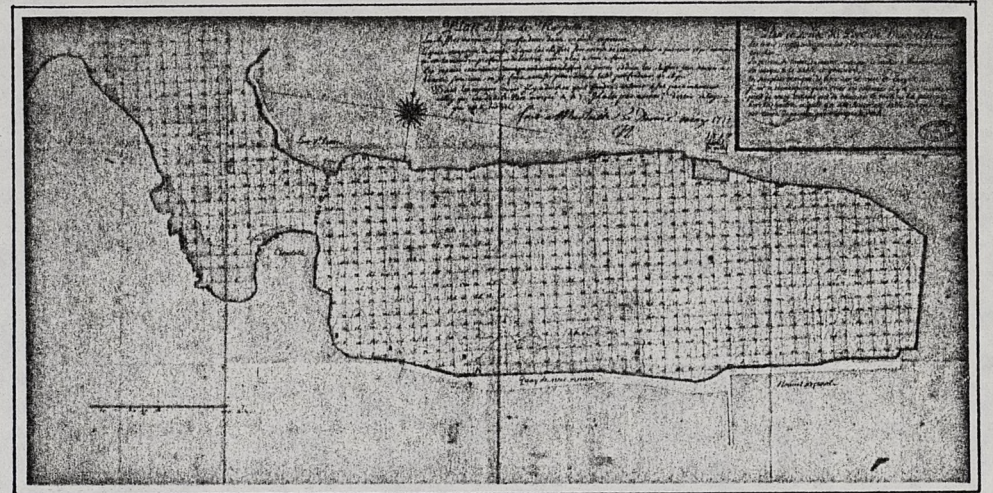


Plan de l'Arsenal de Marseille, lorsqu'il était
 occupé par le corps des Galères et celui de la Marine.
 (Musée CCIM - B 3548)

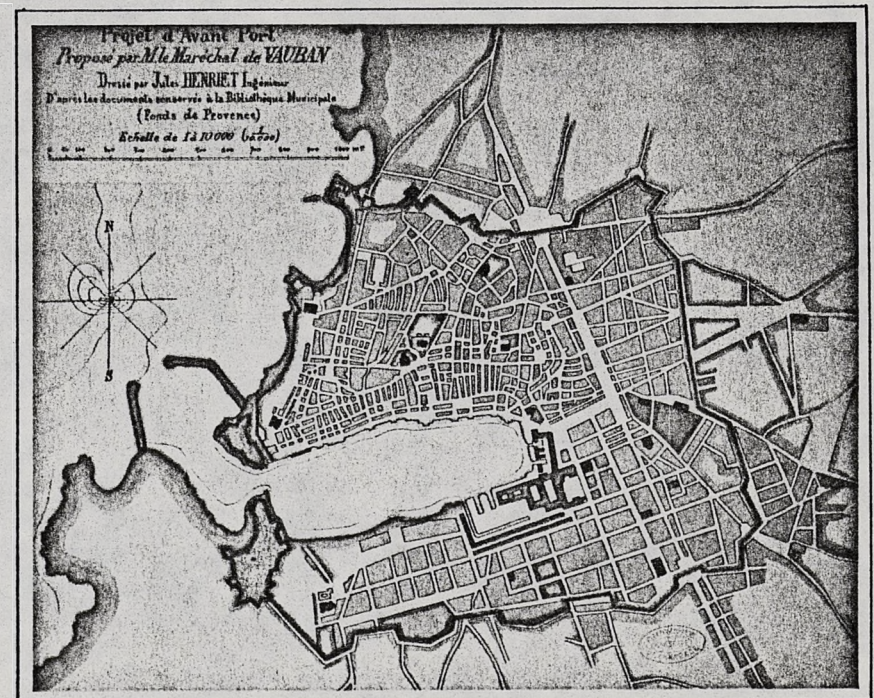


1701 - projet d'avant-port proposé par
 M. le Maréchal de Vauban.
 J. Henriet, Ingénieur
 (Bibliothèque municipale - Fonds de Provence)
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 4841)

Plan et sondes du port de Marseille 1717.
(Musée CCIM - 4980)



1701 - Projet d'avant-port proposé par
M. le Maréchal de Vauban.
J. Henriet, Ingénieur
(Bibliothèque municipale - Fonds de Provence)
Ech. 1/10.000
(Musée CCIM - 4841)



1785 - Plan du port de Marseille,
d'une partie de la ville
et d'un nouveau port projeté.

Photo, détail

Légende : en gris : l'existant
en rouge sale : le quartier de l'arsenal
en rouge clair : le quartier du port



L'entrée du port de Marseille et le plan de la
Citadelle et du Fort Saint-Jean.
(Musée CCIM - B 4015)

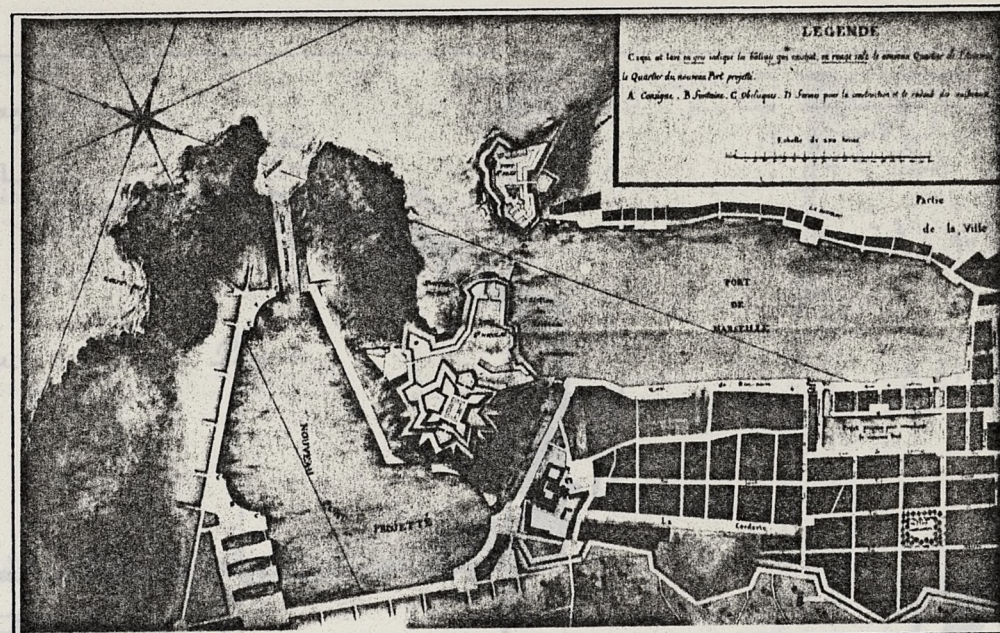


Plan Prospectus DESMARETS. 1808.
(Musée CCM - 4985)

1785 - Plan du port de Marseille,
d'une partie de la ville
et d'un nouveau port projeté.
Photo, détail

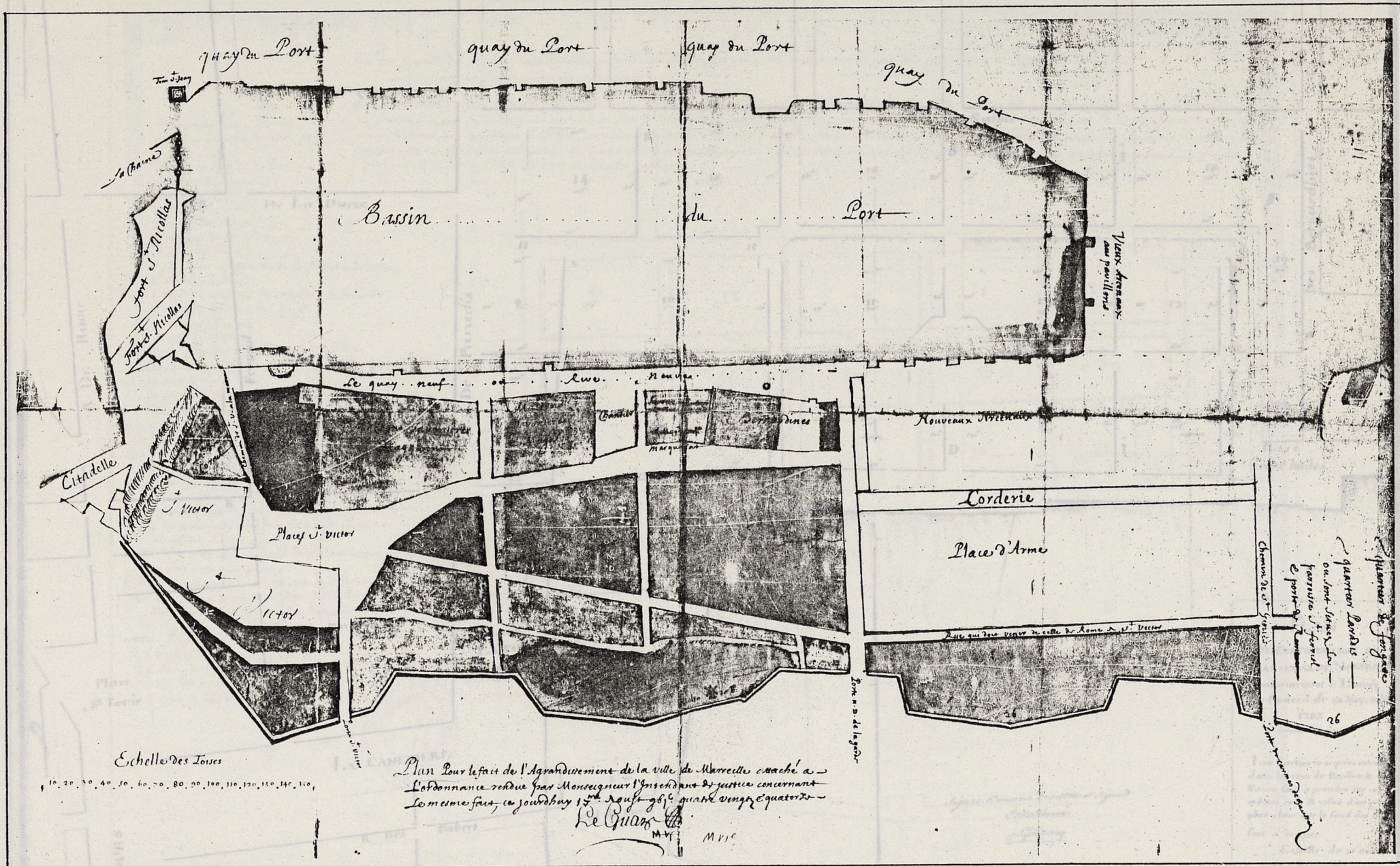
Légende : en gris : l'existant
en rouge sale : le quartier de l'arsenal
en rouge clair : le quartier du port
projeté.

(Musée CCM - 5605)



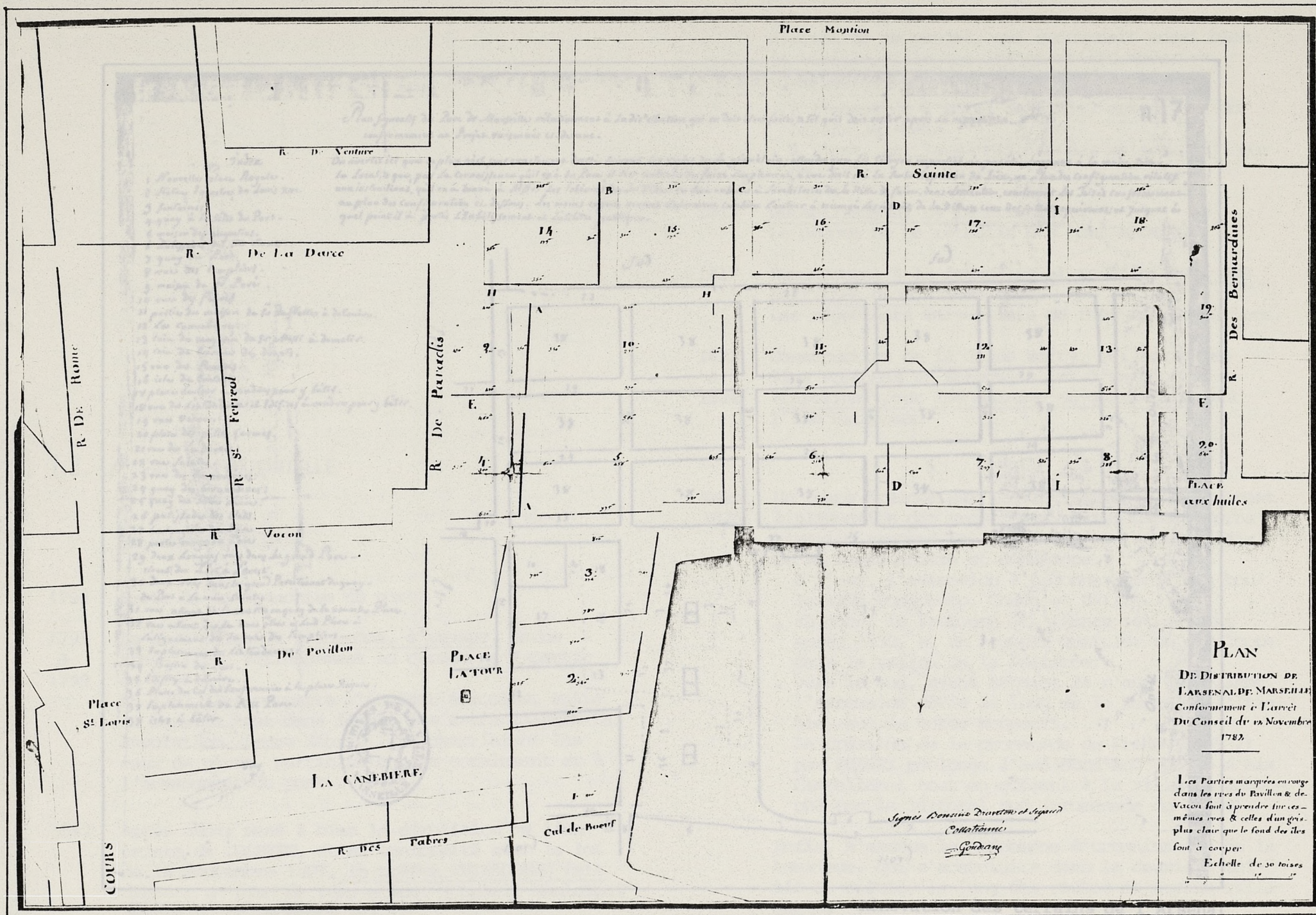
Plan pour le fait de l'agrandissement de la ville de Marseille attaché à l'Ordonnance rendue par M. L'Intendant de Justice concernant le mesuré fait, Ce Jourduy 17ème Aoust 1694. (L'ité au quartier de Rive Neuve)

(Ar. v. d. M. - n° 79)



Plan pour le fait de l'agrandissement de la ville de Marseille attaché à l'Ordonnance rendue par M. L'Intendant de Justice concernant le mesuré fait, Ce Jourdhuy 17ème Aoust 1694. (limité au quartier de Rive Neuve)

(Ar.v.d.M. - n° 79)



Projet de distribution des terrains de l'Arsenal,
 signé : BONNU, DRAVEDON, SIGAUD (1782)

(Ar.v.d.M. - n° 17 B)

PLAN
 DE DISTRIBUTION DE
 L'ARSENAL DE MARSEILLE
 Conformément à l'Arrêt
 Du Conseil du 12 Novembre
 1782.

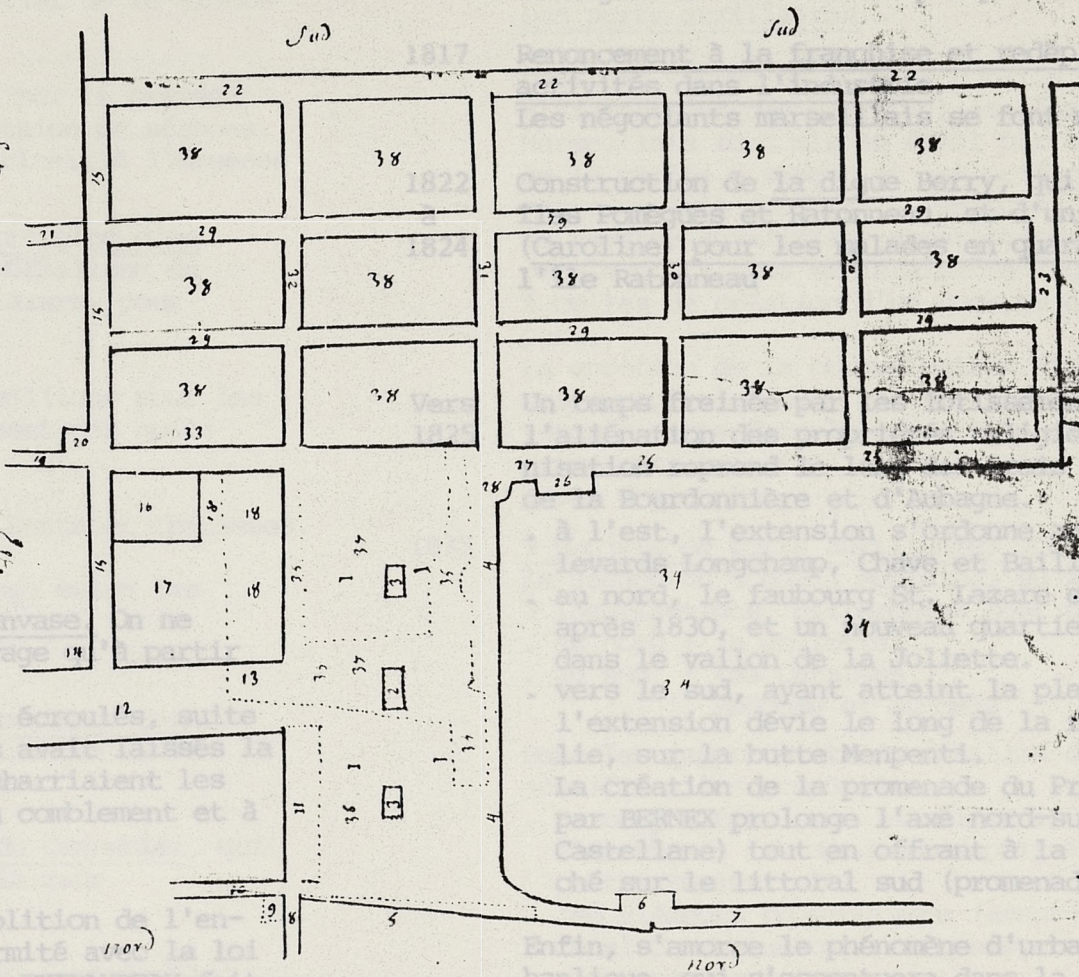
Les Parties marquées en rouge
 dans les rues de Pavillon & de
 Vacon sont à prendre sur ces
 mêmes rues & celles d'un gris
 plus clair que le fond des îles
 sont à couper.

Echelle de 30 toises

Plan figuratif du Parc de Marseille relativement à la distribution qui en doit être faite, & tel qu'il doit verser après la suppression
conformément au Projet vérifié ci-dessus.

n. 17

- Index
- 1 Nouvelle place Royale.
 - 2 Statue équestre de Louis XVI.
 - 3 Fontaines.
 - 4 quai à la tête du Port.
 - 5 maison des augustins.
 - 6 Balcons du 1^{er} étage.
 - 7 quai du Port.
 - 8 rue des Templets.
 - 9 maison de St Luce.
 - 10 rue des Pétrés.
 - 11 parties du maison de St Bassette à démolir.
 - 12 Les Canabariers.
 - 13 coin du magasin de St Bassette à démolir.
 - 14 coin du bureau des douanes.
 - 15 rue des Levadis.
 - 16 îles de la rade.
 - 17 place de la Cour à vendre pour y bâtir.
 - 18 rue de l'Intendance et de St Luce à vendre pour y bâtir.
 - 19 rue Vacon.
 - 20 place des petites fermes.
 - 21 rue des saignées.
 - 22 rue sainte.
 - 23 rue des Bernardines.
 - 24 quai de Bernardines.
 - 25 quai de St Louis.
 - 26 palais de St Louis.
 - 27 boulangerie de St Louis.
 - 28 portes de la Cour.
 - 29 deux longues rues dans le grand Parc -
l'une du Nord à l'Ouest.
 - 30 deux rues dans le grand Parc devant du quai -
du Nord à la rue sainte.
 - 31 rue allant de la rue St Augustin de la nouvelle Place.
 - 32 rue allant de la rue St Augustin de la nouvelle Place à
l'alignement de la rue des Templets.
 - 33 emplacement de l'Intendance.
 - 34 Bassin du Port.
 - 35 Esplanade à démolir.
 - 36 Parc de St Luce à être prêté à la place Royale.
 - 37 emplacement de St Luce.
 - 38 îles à bâtir.



Rénovation des terrains de l'Arsenal
(Ar.d.v.M. - n° 17 A)

1830 Construction du bassin de carénage, dans l'angle sud-ouest du port, dans une optique de désengorgement de ce dernier. Il en constitue une anse.

1830 Ouverture d'un nouveau débouché : l'Algérie. Marseille va devenir le premier port colonial français.

Ce n'est qu'en 1841 que des services réguliers avec l'Algérie sont organisés par les frères BAZIN. Pendant longtemps l'essentiel de la flotte reste archaïque.

1835 "La commission d'enquête" nommée par le préfet le 8 Juillet 1835, tint une vingtaine de séances. Son rapport, très énergique, concluait à l'urgence de la transformation du port.

1838 Le Conseil Municipal adopte le principe d'un canal de 610 mètres (ib. LAZARUS) allant du cours Belsunce au Faubourg St. Lazare, pour "dériver" le port.

1.2. LA PÉRIODE INDUSTRIELLE

1839 La loi du 7 Août 1839 alloue 8 millions pour les travaux de Marseille (élargissement des quais

La première phase

1790 Perte de la franchise du port

1791 Le port laissé à l'abandon, s'envase. On ne à travaillera sérieusement au curage qu'à partir de 1805.

1844 En 1792, les remparts s'étaient écroulés, suite au mauvais état dans lequel les avait laissés la Révolution. Leurs débris, que charriaient les eaux de pluie, participaient au comblement et à l'envasement du port.

1812 Après avoir mené à bien la démolition de l'enceinte de COLBERT, et en conformité avec la loi du 16 Septembre 1807, le préfet THIBAudeau fait dresser un plan de rénovation. (Conseil Municipal Séance du 16 Décembre 1812).

1838-1843 Elément de ce projet, qui concernait aussi bien la vieille ville que les quartiers modernes, l'agrandissement des quais du port :

- . à l'ouest de l'Hôtel de Ville, aux dépens du bassin lui-même
- . à l'est, par la démolition des maisons en façade.

1816 Rétablissement de la franchise.
Le négoce ne se rétablit pas pour autant.

1817 Renoncement à la franchise et redéploiement des activités dans l'industrie.
Les négociants marseillais se font manufacturiers.

1822 Construction de la digue Berry, qui relie les à îles Pomègues et Ratonneau, et d'un hôpital (Caroline) pour les malades en quarantaine sur l'île Ratonneau

Vers 1825 Un temps freinée par les lotissements qui suivent l'aliénation des propriétés religieuses, l'urbanisation reprend le long des trois routes d'Aix, de la Bourdonnière et d'Aubagne.

- . à l'est, l'extension s'ordonne autour des boulevards Longchamp, Chave et Baille.
 - . au nord, le faubourg St. Lazare est atteint après 1830, et un nouveau quartier se développe dans le vallon de la Joliette.
 - . vers le sud, ayant atteint la place Castellane, l'extension dévie le long de la route de l'Italie, sur la butte Menpenti.
- La création de la promenade du Prado (1839 ?) par BERNEX prolonge l'axe nord-sud (porte d'Aix Castellane) tout en offrant à la ville un débouché sur le littoral sud (promenade du Prado).

Enfin, s'amorce le phénomène d'urbanisation de la banlieue, qui s'accroîtra dans la deuxième moitié du siècle, le long des routes et noyaux villageois.

- 1830 Construction du bassin de carénage, dans l'angle sud-ouest du port, dans une optique de désengorgement de ce dernier. Il en constitue une annexe.
- 1830 Ouverture d'un nouveau débouché : l'Algérie. Marseille va devenir le premier port colonial français.
- Ce n'est qu'en 1841 que des services réguliers avec l'Algérie sont organisés par les frères BAZIN. Pendant longtemps l'essentiel de la flotte reste archaïque.
- 1835 "La commission d'enquête" nommée par le préfet le 8 Juillet 1835, tint une vingtaine de séances. Son rapport, très énergique, concluait à l'urgence de la transformation du port.
- 1838 Le Conseil Municipal adopte le principe d'un tunnel de 610 mètres (Th. LAGRANGE) allant du cours Belsunce au Faubourg St. Lazare, pour "dégager" le port.
- 1839 La loi du 7 Août 1839 alloue 8 millions pour les travaux de Marseille (élargissement des quais aux dépens des maisons).
- MONTLUISANT : Ingénieur en Chef
LEGRAND : Directeur général des Ponts et Chaussées.
- (1829) Construction du bassin de carénage selon les
1840 plans de DEFOUGERES
- 1844 Installation dans le bassin de carénage d'un dock flottant, selon la Convention que la Chambre passa avec F. de CONINCK
- 1837 Construction de la tour-signal du Canonbier, qui à rend plus sûre la traversée de la rade.
- 1840 Projet THIÉRON et MAUREL
- 1844 Transformation de la digue Berry en véritable port.

- 1838- L'Ingénieur MONTRICHER dirige la construction
1849 du canal qui amène à Marseille les eaux de la Durance. En 1838, 12 projets avaient été présentés au concours ouvert pour l'assainissement du port. Le déversement en 1850 des eaux du canal de Montricher à la tête du port (au débouché de la Canebière) pour son assainissement, s'avéra inefficace.

Les ports auxiliaires.

- 1844- Dans une fièvre de travaux publics (canaux, gares, 1854 élargissement des quais...) et alors que les Marseillais sont mis en éveil par le développement de la marine à vapeur et les perfectionnement des ports anglais (Londres, Liverpool), la solution de bassins auxiliaires apparaît comme la plus radicale et la plus satisfaisante face, par exemple, à celles de création d'un dock ou d'un avant-port.
- La question de la communication avec ces bassins reste capitale jusqu'en 1880 ; elle montre que jusqu'à cette date la conception du Vieux Port comme port principal et de bassins auxiliaires reste dominante.
- 1835 9 projets de ports auxiliaires sont examinés à la séance du Conseil Municipal du 28 Janvier 1835. 3 localisations différentes sont proposées :
- . au nord : la Joliette
 - . au sud : les Catalans
- Endoume et au-delà.
- Dans les rapports, trois familles de critères justifient les propositions :
- . la composition avec les éléments naturels (les vents, la topographie port intérieur / port extérieur..)
 - . les éléments du programme (avant-port, dock, canal de communication, quais, bassins de construction...)
 - . les relations à la ville et aux activités déjà existantes (domaines, industries...).

- 1805 L'Ingénieur (ordinaire du département) GUIMET propose un bassin auxiliaire dans l'anse des Catalans. Sa superficie est à peu près égale à la moitié de celle du port.
En 1827 le projet est repris et complété par un canal de liaison avec le bassin du port qui contourne le Fort Saint-Nicolas.
- 1829-1832 Projet de port auxiliaire à la Joliette par construction d'une digue parallèle au littoral de l'Ourse.
L'Ingénieur en chef GARELLA, qui mène campagne en faveur du canal de la Durance, soutient la proposition.
- 1834 Projets CHASSERIAU
DELAVEAU
RAMBEAU et MONTREUIL
Ils reprennent les grandes lignes de la proposition de GUIMET.
De nombreux mémoires sont également produits sur les "procédés permettant l'entrée et la sortie des navires par vent contraire".
- 1834 Projet François ZOLA : le bassin auxiliaire situé "Anse de la Fausse Monnaie" communique avec le port au moyen d'un canal creusé dans les escarpements d'Endoume.
Projet Alexandre CORREARD : bassins et docks aux Catalans, au Roucas Blanc, à la place Castellane et canal autour de Notre-Dame de la Garde.
- 1835 Projet Xavier RICHARD
Projet DESGRAZE
- 1836 Projet THEROND et MAUREL
- 1840 Le 8 Janvier 1840, le Ministre du Commerce ajourne les divers projets de bassins auxiliaires du littoral sud ; on se tourne désormais vers le nord.

- 1844 Mettant fin à une querelle qui oppose ingénieurs et entrepreneurs divers, Conseil Municipal et Commissions d'enquête locales (3 furent nommées), l'Ingénieur MONTLUISANT et son auxiliaire l'Ingénieur TOUSSAINT, rangent à leur avis le Conseil Général des Ponts et Chaussées.
La loi du 5 Août 1844 accorde les fonds nécessaires à la création d'un bassin à la Joliette et d'un canal de communication avec le Vieux Port.
- 1844-1854 Création du port auxiliaire de la Joliette et d'un canal de communication du nouveau port avec l'ancien.
- 1844 Etablissement de la voie ferrée de Marseille à Avignon et construction de la gare.

1830-1845 - Marseille. Plan Anglais. 1849
Musée CCM - 7932)

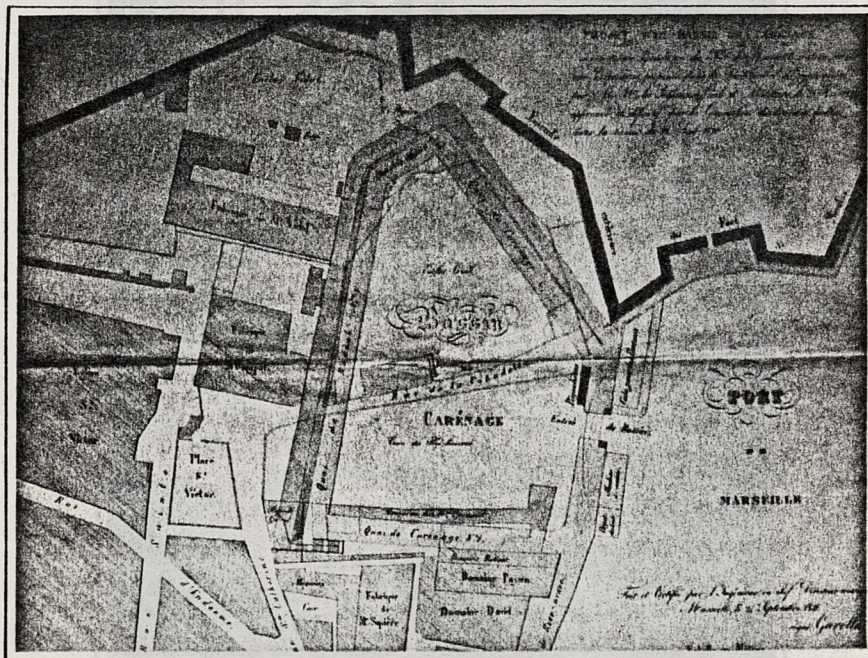
Vers 1847 - Plan général des travaux proposés pour l'agrandissement du port de Marseille (Musée CCM - 6370)

1830-1845 - Marseille. Plan Anglais. 1840
(Musée CCM - 7932)



1805 - Ville de Marseille - Projet de port aux Catalans
par M. Guimet, Ingénieur des Bonts et Chaussées.
Dressé par J. Henriot d'après les documents
conservés à la Chambre de Commerce.
Ech. 1/10.000
(Musée CCM - 4842)

24 Septembre 1830 - Projet d'un bassin de carénage.
Fait et certifié par l'Ingénieur en Chef di-
recteur soussigné. Marseille le 24.10.1830
Signé : GARELLA
(Musée CCM - 7557)

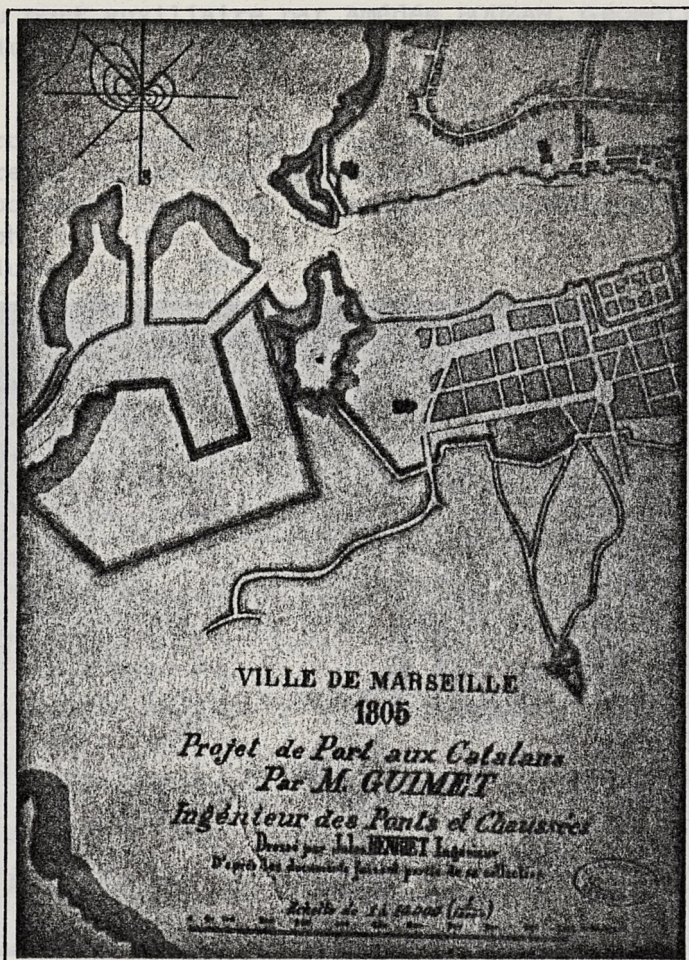


Vers 1847 - Plan général des travaux propo-
sés pour l'agrandissement du port de
Marseille (Musée CCM - 6370)

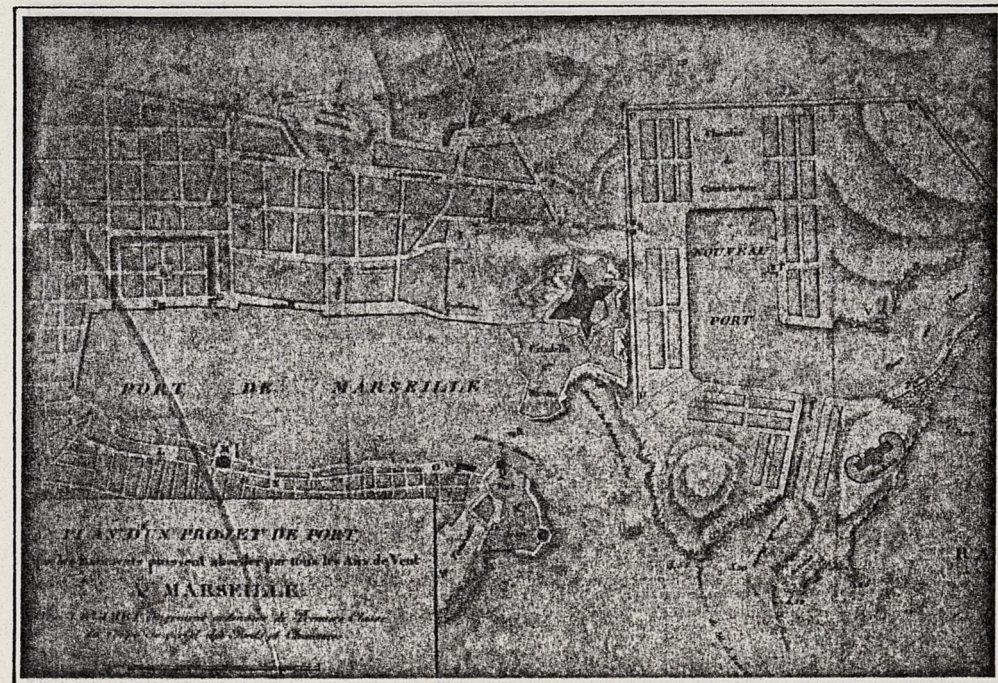


Plan d'un canal de St. Christ à l'Estéou
 pour servir à la sortie du port de Marseille par
 les vents de N.O.
 Présenté à la Chambre de Commerce par V. AUGER,
 Capitaine au Long Cours.

1805 - Ville de Marseille - Projet de port aux Catalans
 par M. Guimet, Ingénieur des Ponts et Chaussées.
 Dressé par J. Henriet d'après les documents
 conservés à la Chambre de Commerce.
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 4842)



Plan d'un projet de port pour que les bâtiments
 puissent aborder par tous les airs de vent, à
 Marseille.
 Par J. GUMMET, Ingénieur ordinaire de 1ère
 classe du Corps Impérial des Ponts et Chaussées.
 (Musée CCIM - 3999)



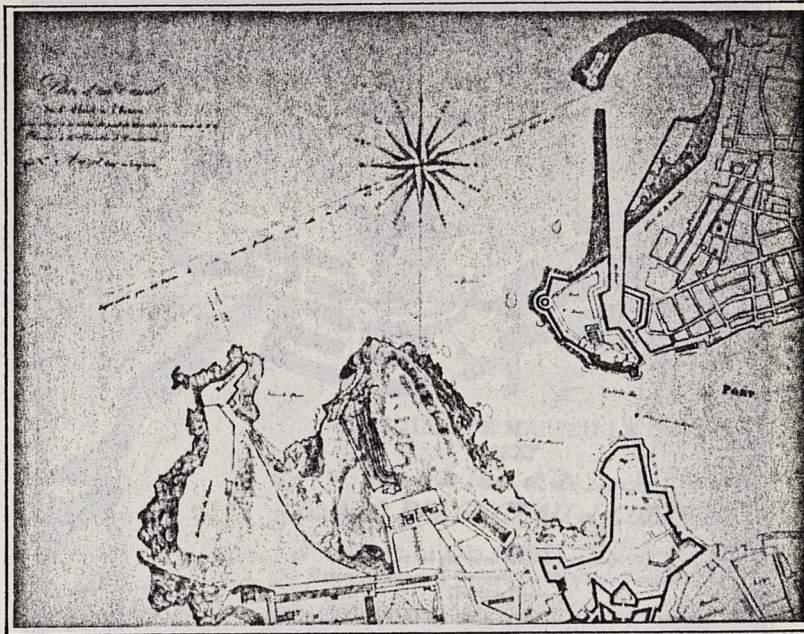
1837

Plan d'un canal de St. Christ à l'Estéou pour servir à la sortie du port de Marseille par les vents de N.O. Présenté à la Chambre de Commerce par V. AUZET, Capitaine au Long Cours.

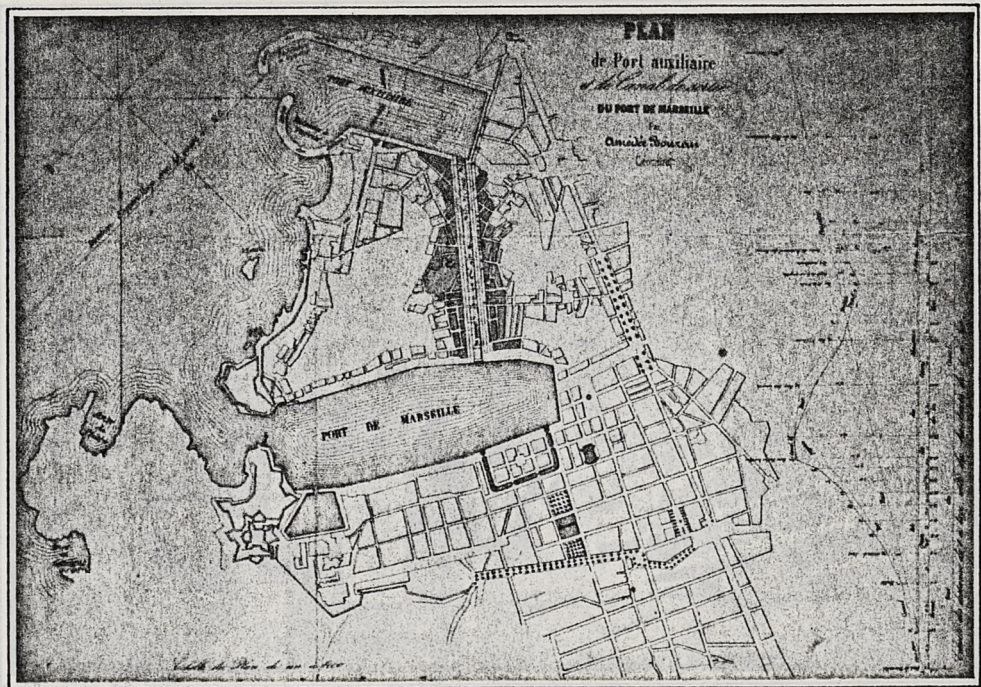
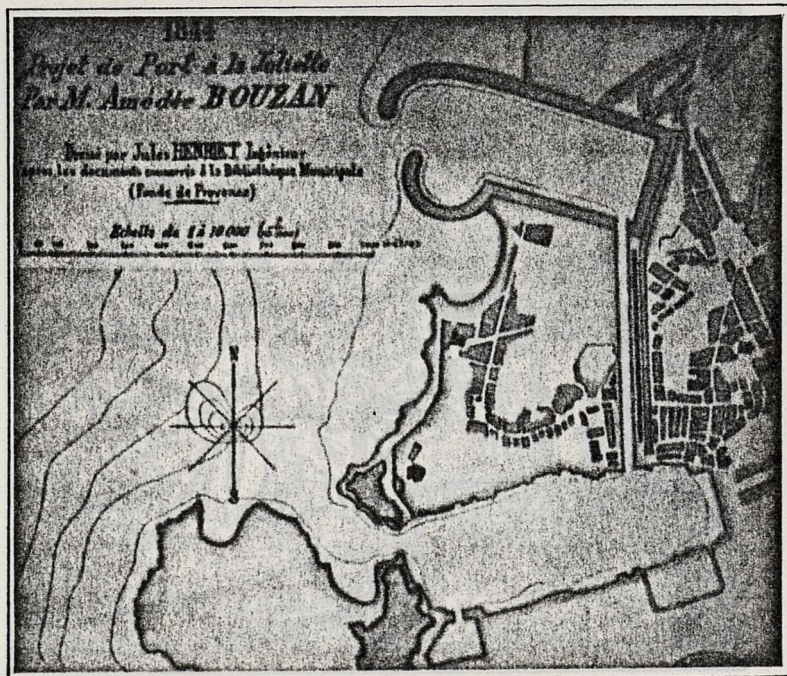
1834

Projet de port aux Catalans par M. Delaven, Ingénieur en Chef du Cadastre, dressé par J. Henriet, Ingénieur. (Bibliothèque municipale - Fonds de Provence) Ech. 1/10.000 Musée CCIM - 4843

Plan de port auxiliaire et de canal de sortie du port auxiliaire par Amédée BOUZAN, Géomètre. (Musée CCIM - 8250)



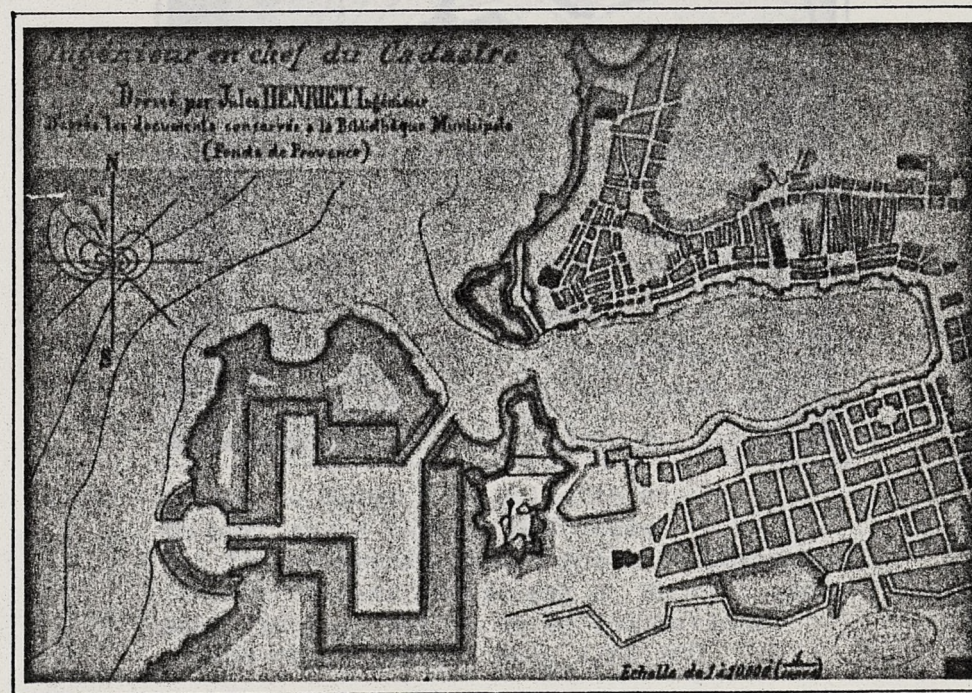
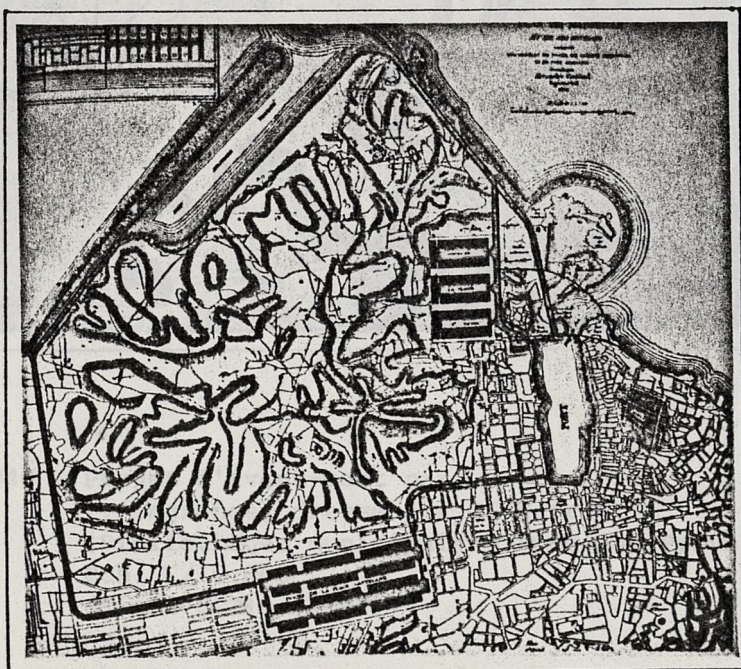
1844 - Projet de port à la Joliette par Amédée BOUZAN, dressé par J. Henriet, Ingénieur, d'après les documents conservés à la Bibliothèque municipale. Ech. 1/10.000 (Musée CCIM - 4849)

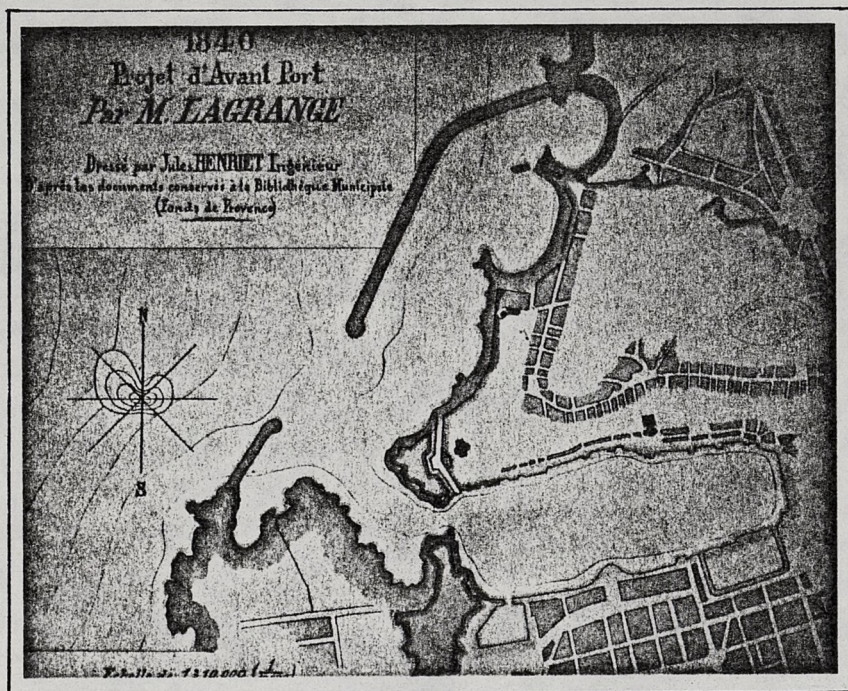


1837 - Projet de ports et de docks par
MM. Polonceau et Colin, dressé par J. Henriet.
(Fonds de Provence de la Bibliothèque Municipale)
(Musée CCIM - 4845)
Ech. 1/10.000

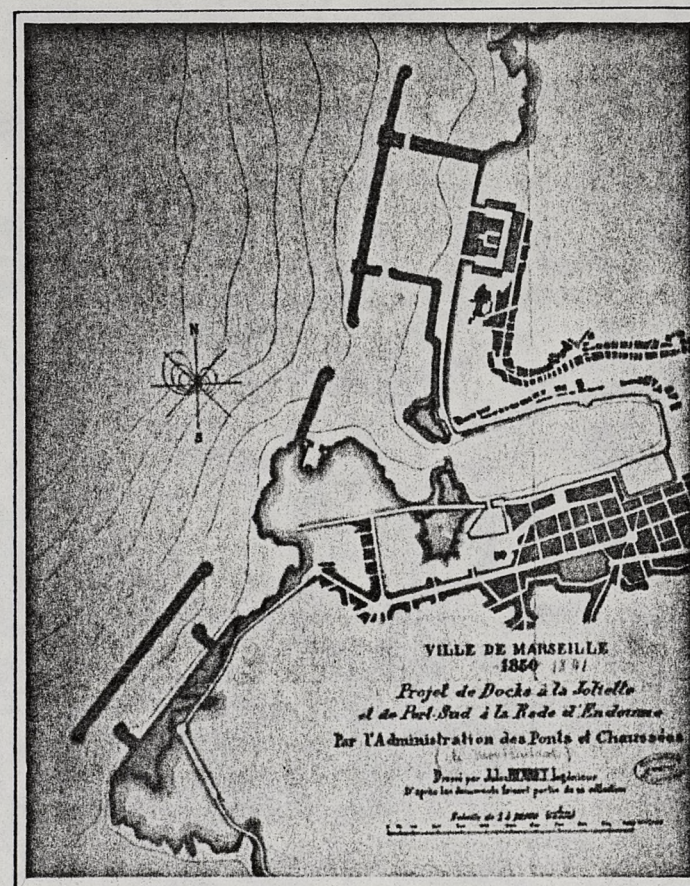
1834 - Projet de port aux Catalans par M. Delavau,
Ingénieur en Chef du Cadastre, dressé par
J. Henriet, Ingénieur.
(Bibliothèque municipale - Fonds de Provence)
Ech. 1/10.000
(Musée CCIM - 4843)

Plan de Marseille et de ses environs;
Les projets de docks, de canaux maritimes et
de ports militaires. Dressé par Alexandre CORREARD
Ingénieur civil. 1856
(Musée CCIM - 4856)





1840 - Projet d'avant-port par
M. Lagrange, dressé par J. Henriét
(Bibliothèque municipale - Fonds de Provence)
Ech. 1/10.000
(Musée CCIM - 4847).

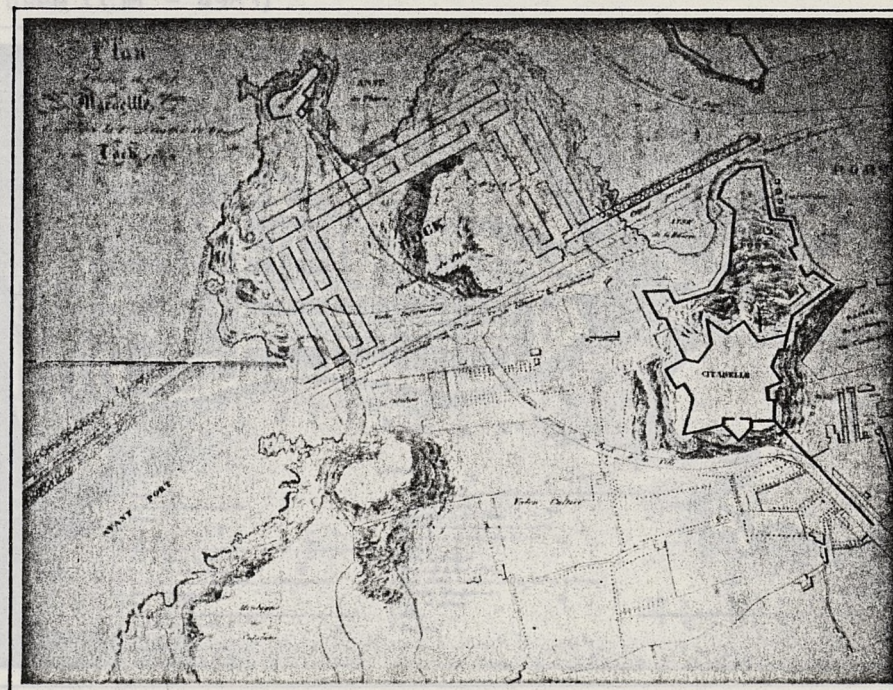
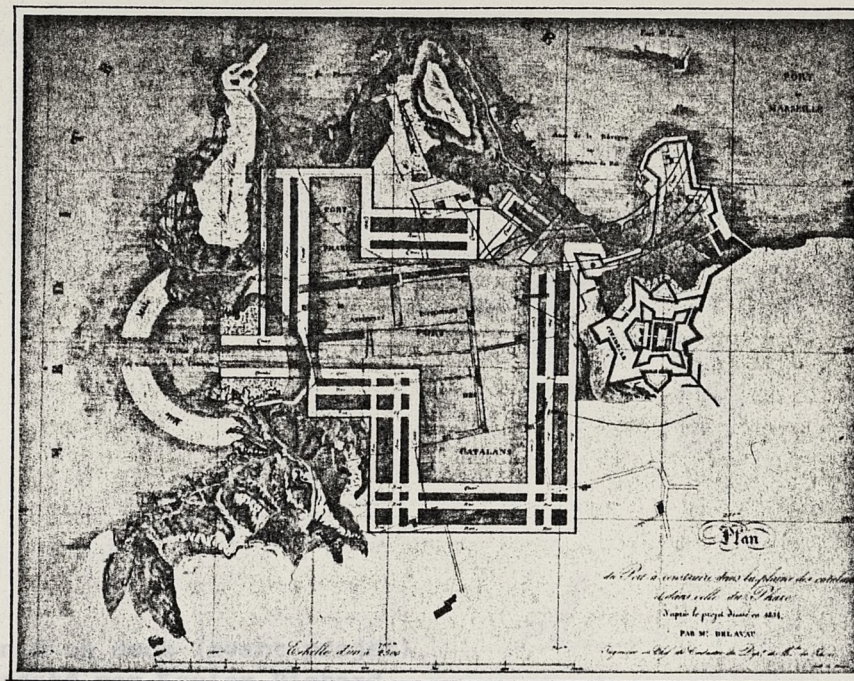


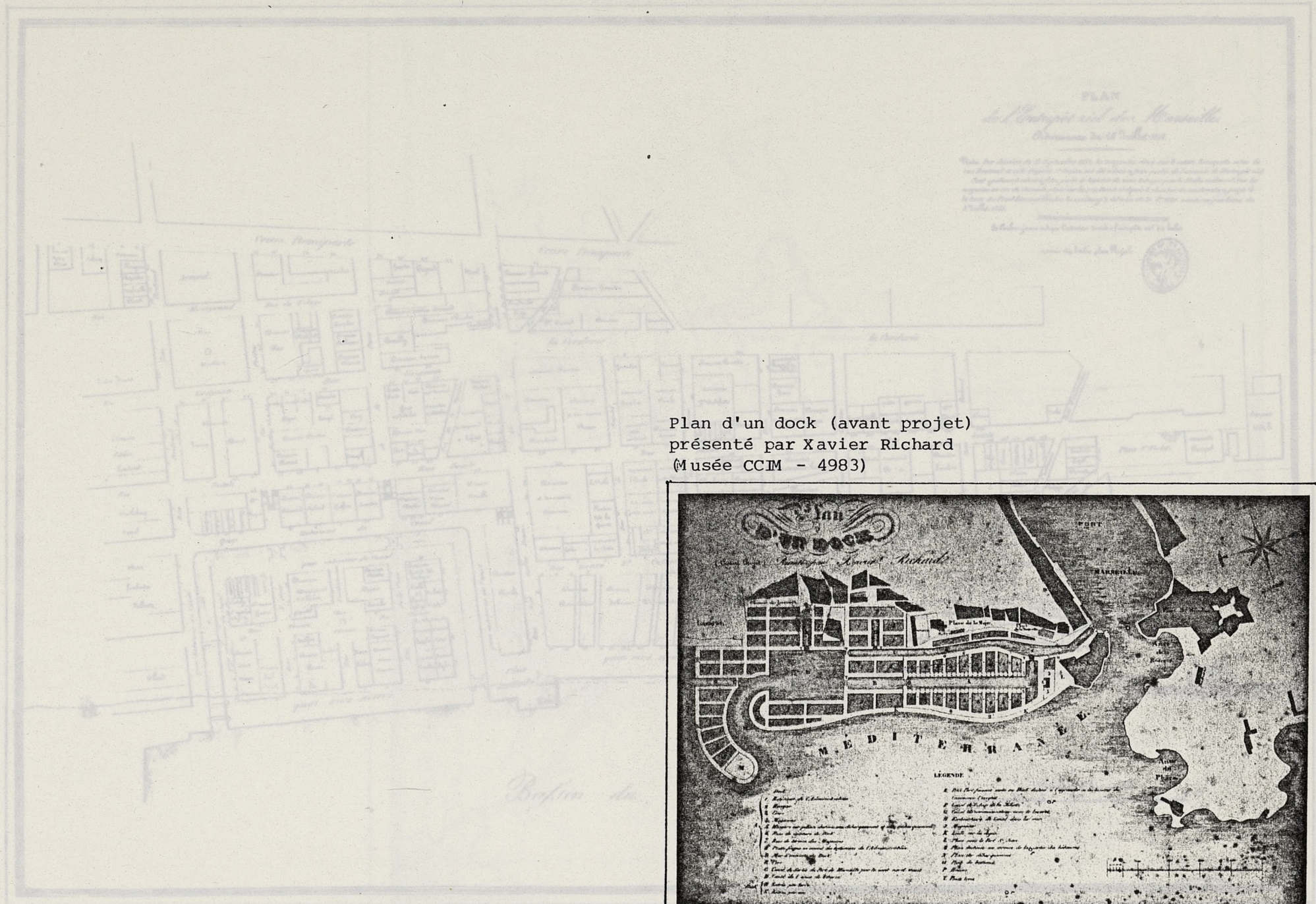
1841 - Projet de docks à la Joliette et
de port sud à la rade d'Endoume
par l'administration des Ponts et Chaussées
(de Montluisant) dressé par J. Henriét (docu-
ments faisant partie de sa collection).
(Musée CCIM - 6999). Ech. 1/10.000

1834 - Plan du port à construire dans la plaine des Catalans et dans celle du Pharo, d'après le projet dressé en 1834 par M. DELAVAU
(Musée CCIM - 4007)

Plan de l'entrée du port de Marseille où l'on a tracé la 2ème direction du canal et du dock projetés (sans date)
(Musée CCM - B 4010)

1834 - Plan topographique du port de Marseille et de la Côte méridionale jusqu'au-delà du Cap d'Endoume où l'on a tracé le dock et autres ouvrages accessoires projetés en 1834.
(Musée CCM - B 4009)





PLAN
 de l'entrepôt réel de Marseille
 dressé par M. de Villeneuve

Plan de l'entrepôt réel de Marseille, dressé par M. de Villeneuve, en 1832. Ce plan a été dressé d'après les plans et les relevés de M. de Villeneuve, et a été vérifié par M. de Villeneuve, en 1832.

Plan d'un dock (avant projet)
 présenté par Xavier Richard
 (Musée CCIM - 4983)



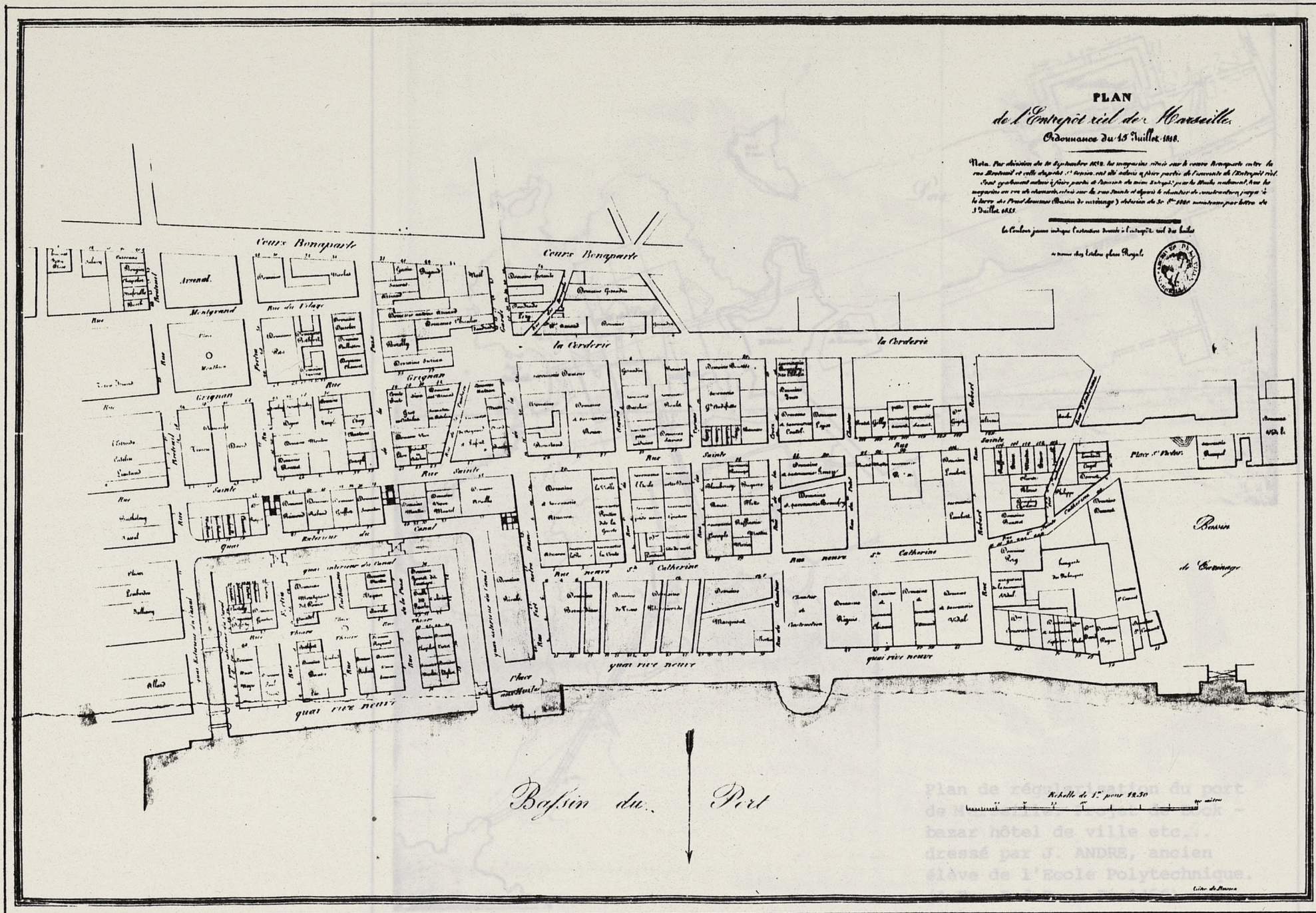
Plan de l'entrepôt réel de Marseille. 1832.
(Ar.v.d.M. - n° 70)

PLAN
de l'Entrepôt réel de Marseille.
Ordonnance du 15 Juillet 1818.

Nota. Par décision de la date du 10 Septembre 1832, les magasins situés sur le cours Bonaparte entre la rue Bouteville et celle de la République, ont été affectés à faire partie de l'entrepôt réel. Sont également affectés à faire partie de l'entrepôt réel les magasins situés sur le cours Bonaparte, entre la rue de la République et la rue de la République, ainsi que les magasins situés sur le cours Bonaparte et depuis le boulevard de la République jusqu'à la rue de la République (Bassin de Commerce) affectés de n° 1000 numérotés par lettres de J. Juillet 1832.

Le Consul général chargé l'entrepôt réel de Marseille

à Paris des Archives des Archives



Bassin du Port

Plan de l'entrepôt réel de Marseille
échelle de 1" pour 12,500
dressé par J. ANDRE, ancien élève de l'École Polytechnique.

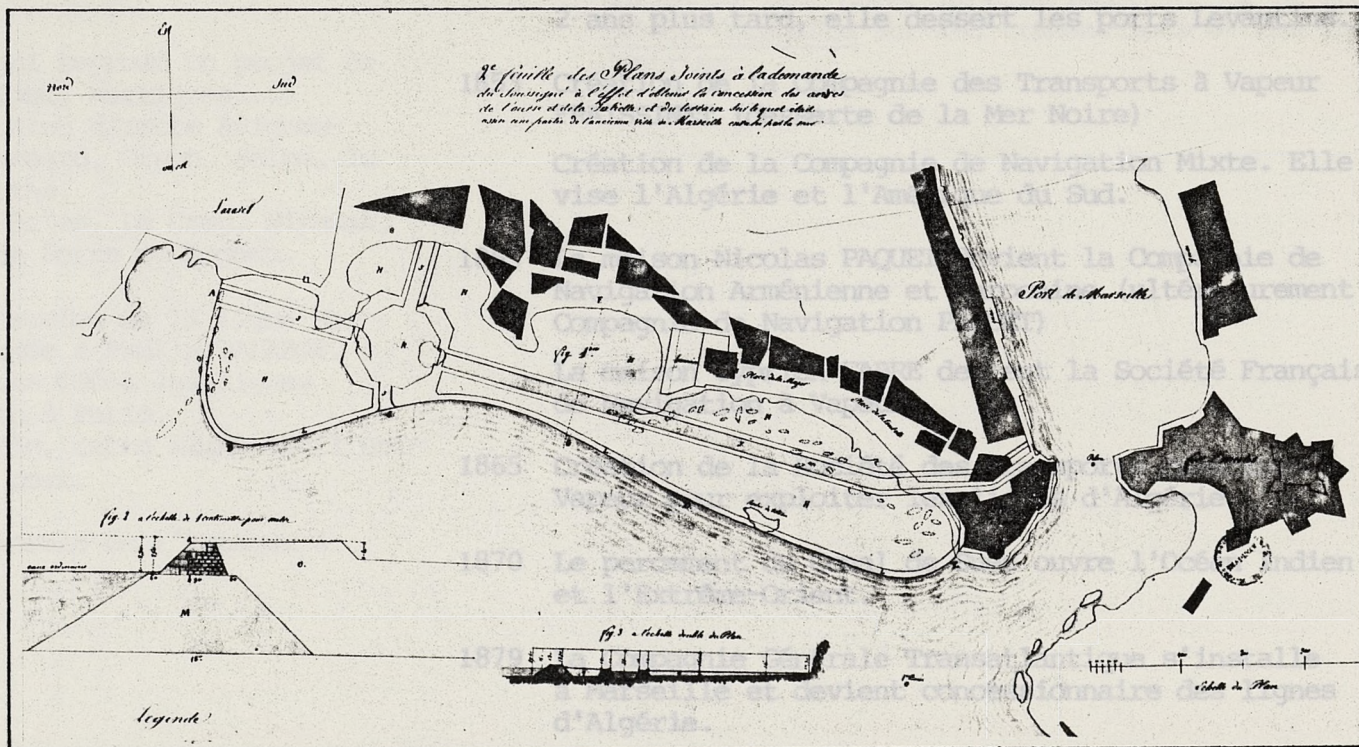
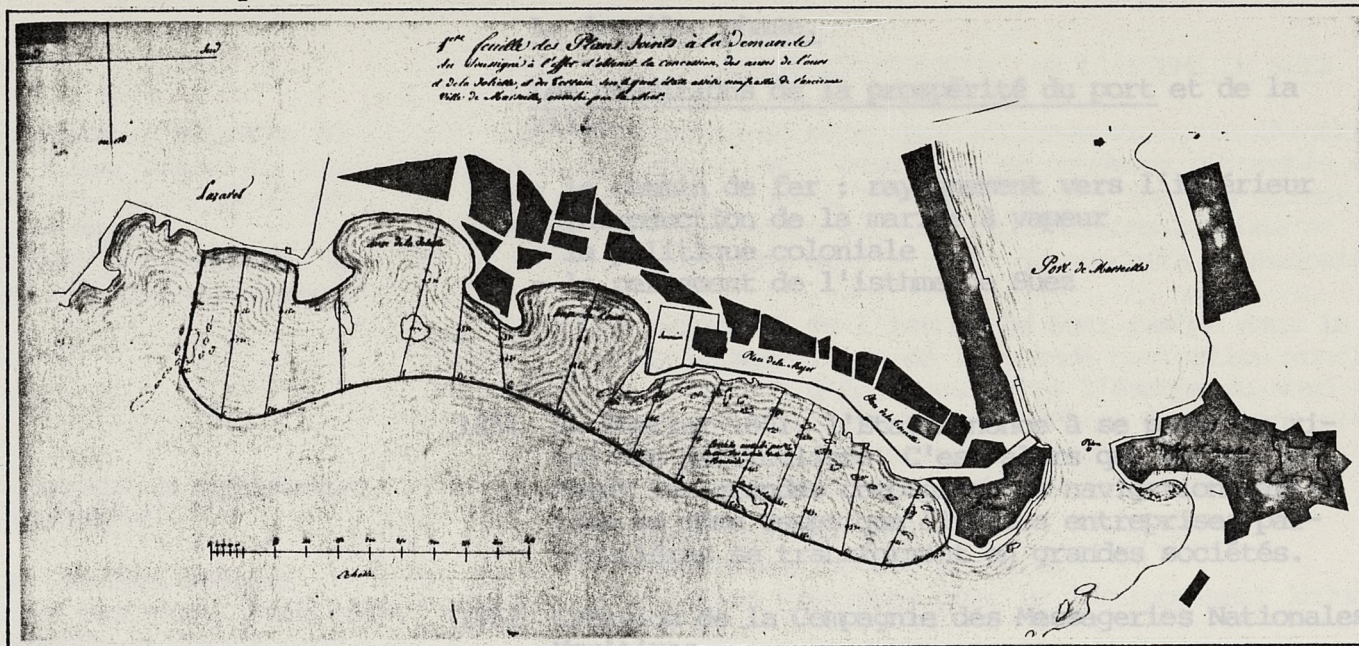
Lith. de Bouché

Plan joint à la demande du Sieur RICHARD X... à l'effet d'obtenir la concession des anses de l'Ourse et de la Joliette
et du terrain sur lequel était assise une partie de l'ancienne ville de Marseille envahie par la mer. 1835.
(A.D. B.d.R. - Fi 1458)



Plan joint à la demande du Sieur RICHARD X... à l'effet d'obtenir la concession des anses de l'Ourse et de la Joliette et du terrain sur lequel était assise une partie de l'ancienne ville de Marseille envahie par la mer. 1835.

(A.D. B.d.R. - Fi 1458)



INTRODUCTION DE LA MARINE A VAPEUR

Parce qu'elle s'adresse à une clientèle différente de celle des Havrais, qui se livrent à une course au tonnage pour les paquebots desservant New-York, la flotte marseillaise reste d'un bon tonnage moyen.

Le remplacement de la marine à voiles par la marine à vapeur sera lent bien que constant, et le renversement s'opère au début du siècle.

LES CHEMINS DE FER

1833 L'ingénieur Paulin TALABOT obtient la concession du chemin de fer d'Alès à Beaucaire.

1842 Le 1er Mai 1842 le tracé par la Crau prévaut devant la Chambre des Députés (loi du 11 Juin 1842) Trois projets furent en compétition durant sept années :

- 1 - le tracé KERPAINGALT qui reprend un projet de 1832 (Arles, Fort-de-Bouc, Martigues...)
- 2 - le tracé MONTRICHER, union directe Avignon-Marseille par Châteaurenard, Orgon, Salon, la Fare, Rognac et la Nerthe.
- 3 - le tracé TALABOT, par Arles, La Crau, Miramas, les bords de l'étang de Berre et Rognac.

1843 Le 24 Juillet 1843 la concession de la ligne Marseille - Avignon est accordée à Paulin TALABOT.

1849 Trois ans plus tard sont concédées les lignes d'Avignon à Lyon et de Lyon à Paris. Durant plus d'un demi-siècle, cette ligne est l'unique artère nourricière du port.

1899 Ouverture de la ligne littorale de l'Estaque à Port-de-Bouc et Miramas.

1915

La deuxième phase.

Les conditions de la prospérité du port et de la ville.

- le chemin de fer : rayonnement vers l'intérieur
- introduction de la marine à vapeur
- la politique coloniale
- le percement de l'isthme de Suez

1851 En Février 1851, l'Etat renonce à se poser en rival des particuliers. C'est alors que se constituent les grandes compagnies de navigation maritime en même temps que diverses entreprises particulières se transforment en grandes sociétés.

1852 Création de la Compagnie des Messageries Nationales Maritimes.
2 ans plus tard, elle dessert les ports Levantins.

1853 Création de la Compagnie des Transports à Vapeur FRAISSINET (desserte de la Mer Noire)

Création de la Compagnie de Navigation Mixte. Elle vise l'Algérie et l'Amérique du Sud.

1863 La maison Nicolas PAQUET devient la Compagnie de Navigation Arménienne et Marocaine (ultérieurement Compagnie de Navigation PAQUET)

La maison Cyprien FABRE devient la Société Française de Navigation à Vapeur.

1865 Création de la Société des Transports Maritimes à Vapeur pour exploiter les lignes d'Algérie.

1870 Le percement du Canal de Suez ouvre l'Océan Indien et l'Extrême-Orient.

1879 La Compagnie Générale Transatlantique s'installe à Marseille et devient concessionnaire des lignes d'Algérie.

INTRODUCTION DE LA MARINE A VAPEUR

Parce qu'elle s'adresse à une clientèle différente de celle des Havrais, qui se livrent à une course au tonnage pour les paquebots desservant New-York, la flotte marseillaise reste d'un bon tonnage moyen.

Le remplacement de la marine à voiles par la marine à vapeur sera lent bien que constant, et le renversement s'opère au début du siècle.

LES CHEMINS DE FER

1833 L'Ingénieur Paulin TALABOT obtient la concession du chemin de fer d'Alès à Beaucaire.

1842 Le 1er Mai 1842 le tracé par la Crau prévaut devant la Chambre des Députés (loi du 11 Juin 1842) Trois projets furent en compétition durant sept années :

- 1 - le tracé KERMAINGAUT qui reprend un projet de 1832 (Arles, Port-de-Bouc, Martigues...)
- 2 - le tracé MONTRICHER, union directe Avignon-Marseille par Châteaurenard, Orgoh, Salon, la Fare, Rognac et la Nerthe.
- 3 - le tracé TALABOT, par Arles, La Crau, Miramas, les bords de l'étang de Berre et Rognac.

1843 Le 24 Juillet 1843 la concession de la ligne Marseille - Avignon est accordée à Paulin TALABOT.

1849 Trois ans plus tard sont concédées les lignes d'Avignon à Lyon et de Lyon à Paris. Durant plus d'un demi-siècle, cette ligne est l'unique artère nourricière du port.

1899 Ouverture de la ligne littorale de l'Estaque à à Port-de-Bouc et Miramas.

1915

POLITIQUE COLONIALE ET PERCEMENT DE L'ISTHME DE SUEZ

La constitution du bloc nord-africain français (Algérie, Tunisie, Maroc) et l'ouverture de nouveaux débouchés en Afrique, dans l'Océan Indien et dans l'Extrême-Orient asiatique se traduit par des exportations accrues de produits fabriqués et l'arrivée de produits alimentaires.

1859 Le percement de l'isthme de Suez ramène dans la à Méditerranée l'axe de la grande navigation mondiale. (courant d'échanges entre l'Europe du Nord-Ouest et l'Extrême-Orient, départ des lignes vi-

sant les ports asiatiques ou océaniques).
Trois conséquences et aspects du trafic :

- grand port de voyageurs
- redistribution des produits
- matières premières pour le développement industriel.

Enfin, il faut noter le rôle important de la législation douanière sur les transactions et les industries.

185 L'extension du port et de la ville 1850-1880.

"L'extension des ports de ce côté (le nord) fut en partie l'oeuvre de deux grands manieurs d'hommes, d'argent et d'affaires, le banquier parisien Jules MIREs et l'ingénieur TALABOT, et celle de deux sociétés qu'ils créèrent et dirigèrent : la Société des Ports de Marseille et la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille".
(MASSON - vol. IX).

1848 Construction de la route de la Corniche, sur
à le littoral sud.

1863 A l'occasion d'un voyage de l'empereur à Marseil-
le, la municipalité fait approuver le projet de
parcours d'une grande voie d'union des anciens

1852 Le 10 Janvier 1852, le préfet SULEAU nomme une
Commission consultative dont le rôle est d'étu-
dier un système général d'emploi des terrains du
Lazaret et des terrains conquis ou à conquérir
sur la mer dans les anses de la Joliette et d'
Arenc, au point de vue des divers besoins du
chemin de fer, à son point de raccordement avec
la mer, des docks à créer sur le même point et
des édifices publics, ainsi que des nouveaux
quartiers, dont l'emplacement devrait être déter-
miné à l'avance sur toute la superficie des ter-
rains disponibles".
(cité par P. MASSON - vol. IX).

1854 La loi du 10 Juin 1854 décide la création du bas-
sin du Lazaret.

à
1864 L'aménagement se combine avec la création d'un
dock-entrepôt (projeté depuis Louis-Philippe), et
l'aménagement de nouveaux quartiers sur l'ancien
terrain du Lazaret.

L'extension du port et celle de la ville sont in-
tivement liées.

Deux sociétés financières participent à l'opéra-
tion :

- la Compagnie des Docks et Entrepôts
- la Société des Ports

Le 11 Février 1856, un contrat est passé entre la
ville de Marseille et le financier MIREs, Prési-
dent de la Société des Ports.

1859 Le décret d'Avril 1859 autorise la création du
bassin Napoléon à l'endroit de l'ancienne plage
d'Arenc.

1860 "C'est à partir de 1860 que la création de voies
nouvelles, rendues indispensables par les pro-
grès du port, allait provoquer de sérieuses at-
teintes à la topographie urbaine. Cette oeuvre
affecta surtout la partie nord de la ville, voi-
sine des nouveaux bassins, mais elle devait s'é-
tendre finalement aux autres secteurs, puisqu'il
s'agissait de mettre la ville entière et son cor-
tège de faubourgs industriels en communication
aisée avec le nouvel organisme portuaire".
(P. MASSON - Vol. XIV).

Cette communication est rendue malaisée par
l'écran que constitue les vieux quartiers, leur
contournement double la distance d'un trajet
virtuel direct.

Les projets vont se multiplier, liés à la réno-
vation de la vieille ville.

- 1855 Projet Léon CAHIER
La plupart des projets rivaux s'en inspireront, tel celui de PASCAL (1855) ou de RIVALZ Aîné (1855).
Tous nécessitent un nivellement de la topographie accidentée de la vieille ville.
- 1858 MIRES, qui vient de créer la Société des Ports, propose le nivellement complet de la vieille ville (collines de St. Laurent, des Moulins et des Carmes ; 60.000 habitants, soit 1/4 de la Commune, sont concernés).
La municipalité et la population marseillaise s'opposent au projet.
- 1860 A l'occasion d'un voyage de l'empereur à Marseille, la municipalité fait approuver le projet de percement d'une grande voie d'union des anciens et des nouveaux quais à travers le vieux Marseille.
- 1862-1864 Percement de la Rue Impériale (aujourd'hui rue de la République).
De part et d'autre de l'avenue, on projette un véritable quartier neuf.
"La superficie rénovée atteignait 105.000 mètres carrés ; elle nécessita la destruction de 38 rues, la démolition de 935 maisons, et produisit plus de 800.000 m3 de déblais qui servirent à construire les quais des nouveaux bassins du Lazaret et d'Arenc".
(P. MASSON - vol. XIV).
Mais déjà l'arasement de la butte du Lazaret avait permis de combler l'anse du même nom et l'urbanisation des terrains rendus libres.
- 1860 Canebière.
Projetée depuis 1848 la hernie de la rue Noailles est enfin réduite. Dans l'axe longitudinal du Vieux Port s'étend l'axe de la Canebière, sensiblement rectiligne, jusqu'aux Réformés.
- 1860 Percement du boulevard de Paris qui assure la liaison de la place Monceau à la nouvelle gare maritime d'Arenc.
"La gare du Prado, à l'autre extrémité de la ville a dû attendre plus longtemps son boulevard d'accès : c'est seulement en 1912 qu'on a percé l'avenue Jules Cantini, entre la gare et la place Castellane".
- 1861 Rénovation des quartiers des Catalans, St. Lambert et Samatan, de Custrucci, Maglione et Michel (4 Mars 1861).

Projet de raccordement du port et des Nouveaux quartiers des Catalans St. Lambert.
- 1863 Percement du Boulevard du Pharo qui, scindant en deux le Fort St. Nicolas unit le quai de Rive Neuve au Jardin de l'Impératrice.
L'ouverture sur la zone littorale des Catalans entraîne des projets de spéculation
- 1882 Le 23 Février 1882, le Conseil Municipal approuve le percement de la rue Colbert qui, divisant en deux parties l'extrémité orientale du vieux Marseille, met en liaison le cours Belsunce (à son point de jonction avec la rue d'Aix) avec la rue Impériale.
- 1863 Le décret du 29 Avril 1863 autorise la création à du bassin Impérial (aujourd'hui bassin National)
- 1883
- 1880 "Déjà, en 1880, la conception des ports auxiliaires n'a en réalité plus de sens : il est évident que le Vieux Port, réservé aux voiliers, est réduit dès lors à un rôle secondaire et que c'est lui qui devrait être considéré comme auxiliaire".
(P. MASSON - vol. IX).

La relance de la question des ports-sud.

En

1862 "L'attention fut attirée vers le quartier des Catalans par la campagne de presse du grand journaliste Emile de Girardin. Celui-ci était devenu, en 1861, président de la Société des Catalans créée en 1857-1858 par l'Ingénieur BORDE, le constructeur du chemin de fer de Marseille à Toulon. Le but de celle-ci était de créer autour de l'anse des Catalans, à l'entrée de la promenade de la Corniche dont on terminait la construction, et dans le voisinage du nouveau château Impérial du Pharo, un magnifique quartier d'agrément, avec belles villas, luxueux jardins, Grand Casino et bains de mer. Girardin réclamait en outre la création, entre le Vieux Port et le Boulevard de la Corderie, d'un vaste magasin général pour faire équilibre et concurrence au dock entrepôt du Nord.
(cité par MASSON - Vol. IX).
Au même moment les projets de ports-sud réapparaissent.

1868 Projet de l'Ingénieur MERITENS (associé à DESHORTIES).

1869 Création d'une commission d'enquête.

1878 Après la guerre, reprise des propositions au moment où le Ministre FREYSSINET élabore son programme de travaux publics.

1877 Projet DESHORTIES 8 Mars 1877
(modifié et présenté le 1er Mars 1881)

1879 Projet de l'Ingénieur en Chef BERNARD

1880 Projet RESTEMO

1881 Projet BORCHIER et CANNAC

1881 Projet SYLVESTRE, 18 Novembre 1881 (port intérieur dans la plaine, jusqu'à la Capelette).

1881 Projet CRAVIO, DUCE, GUERIN et FLEURY

Projet ROUBAUD

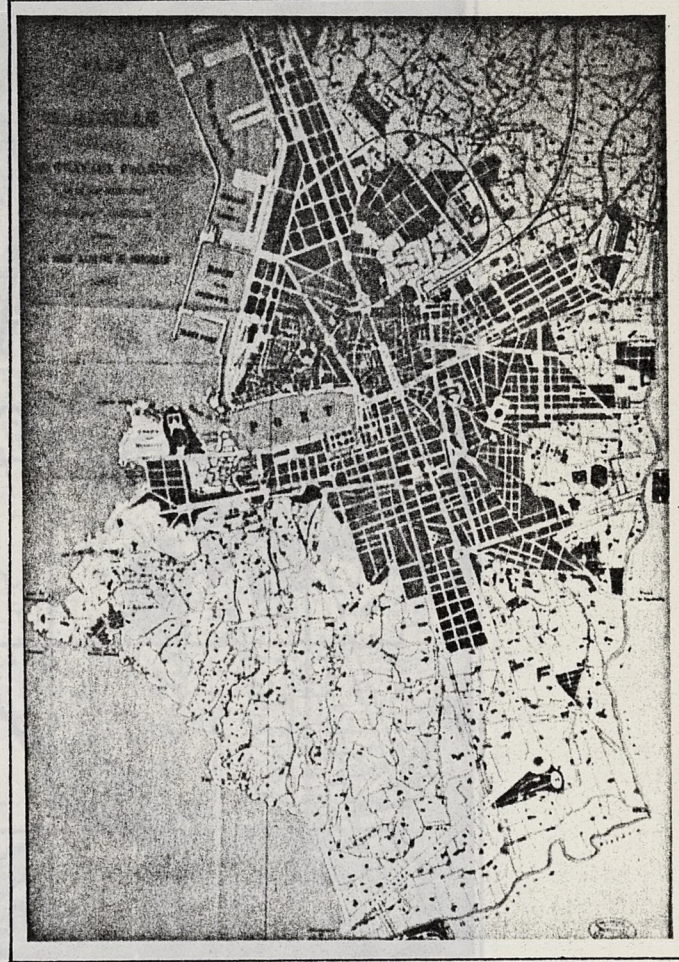
Projet des entrepreneurs DUSSAUD et RABATTU
(Roucas Blanc)

Après l'abandon des projets de ports sud, contre lesquels la Chambre de Commerce avait toujours combattu persuadée qu'elle était que l'avenir du développement se situait au Nord, dans la direction du Rhône (construction du canal de Marseille au Rhône), les partisans de ces projets durent se contenter de la création de magasins généraux sur le quai de Rive Neuve et d'une voie ferrée souterraine de liaison de la gare du Prado au Vieux-Port.

Projets sur fond de plan du Gal REY. 1852.
Lith. de F. RAUBAUD
Musée CCM - 6207)

Plan de Marseille indiquant les travaux projetés. Publié par F. Canquoin, 1865. Lith.
Musée CCM - B 4079)

Plan de Marseille indiquant les travaux projetés.
(Musée CCM - B 4082) (sans date)



- Projets sur fond de plan du Gal REY. 1852.
Lith. de F. RAIBAUD
(Musée CCM - 6207)

Marseille indiquant les travaux pro-
jetés. Publié par F. CANQUOIN. 1863. Lith.
en couleurs de F. RAIBAUD
(Musée CCM - B 4081)

Plan de Marseille indiquant les travaux projetés.
(Musée CCM - B 4082) (sans date)

Plan de Marseille
les travaux pro-
Ech. de 1 à 750
à la proposition faite au
Conseil Municipal par M. le Maire de Marseille
le 3 Novembre 1858.
(Musée CCM)

Plan de Marseille indiquant les travaux pro-
jetés. Publié par F. Canquoin, 1865. Lith.
(Musée CCM - B 4079)



Plan de Marseille indiquant les travaux projetés. Publié par F. CANQUOIN. 1863. Lith. en couleurs de F. RAIBAUD (musée CCIM - B 4081)



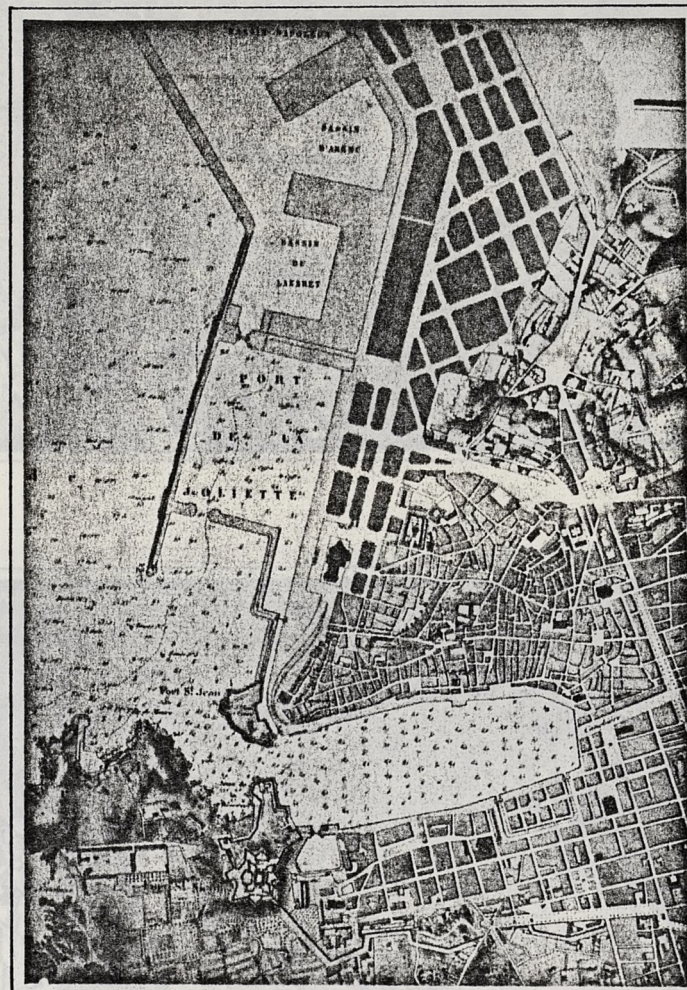
Plan de Marseille et de ses environs indiquant les travaux projetés. Ech. de 1 à 7500 Dressé conformément à la proposition faite au Conseil municipal par M. le Maire de Marseille le 3 Novembre 1858. (Musée CCIM)

Travaux hydrauliques maritimes
Construction du bassin Napoléon à Marseille

Plan général de la rade de Marseille et des nouveaux
quartiers projetés par la ville.

Plan des carrières des îles du Frioul

Confection des blocs artificiels
(plan du chantier des blocs artificiels)
Chromolith. F. Canquoin. Marseille



Projet d'urbanisation des terrains du Lazaret
et d'Arenc sur un fond de plan de Marseille.
1845.

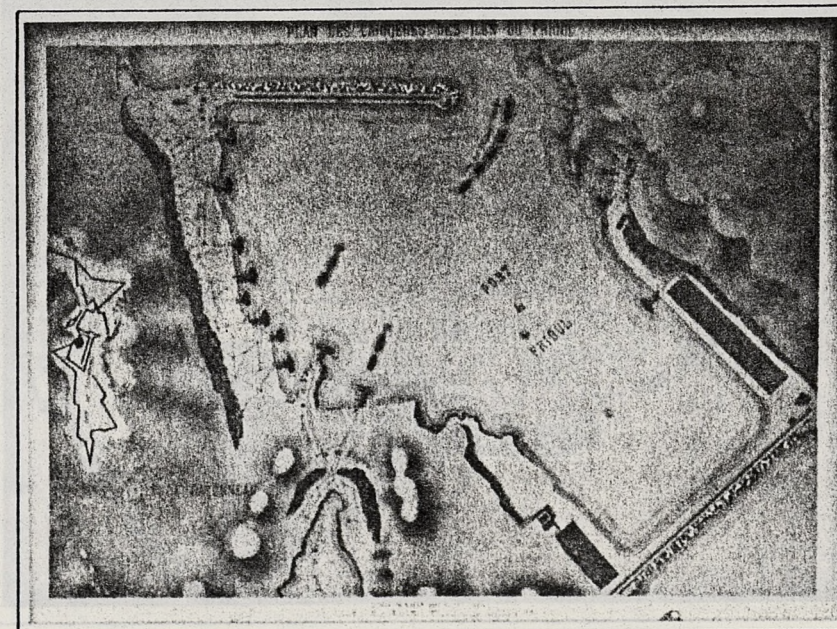
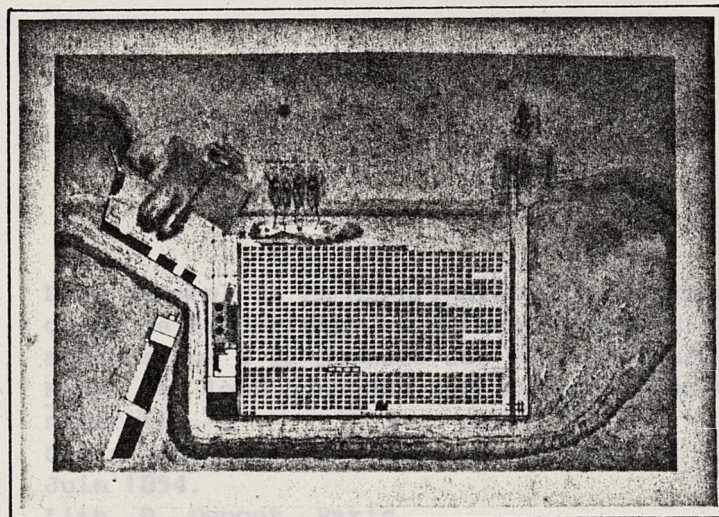
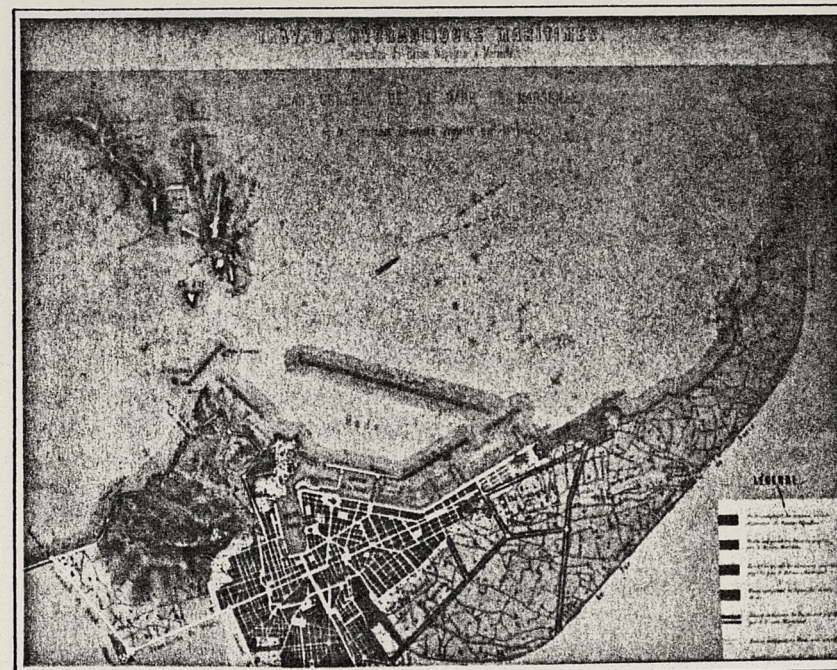
(Musée CCM - B 4025)

Travaux hydrauliques maritimes
Construction du bassin Napoléon à Marseille

Plan général de la rade de Marseille et des nouveaux
quartiers projetés par la ville.

. Plan des carrières des îles du Frioul

. Confection des blocs artificiels
(plan du chantier des blocs artificiels)
Chromolith. F. Canquoin. Marseille



Plan des docks et entrepôts de Marseille. 30 Avril 1866
Lith. P. Dupont. Paris
Musée CCM - B 3993)

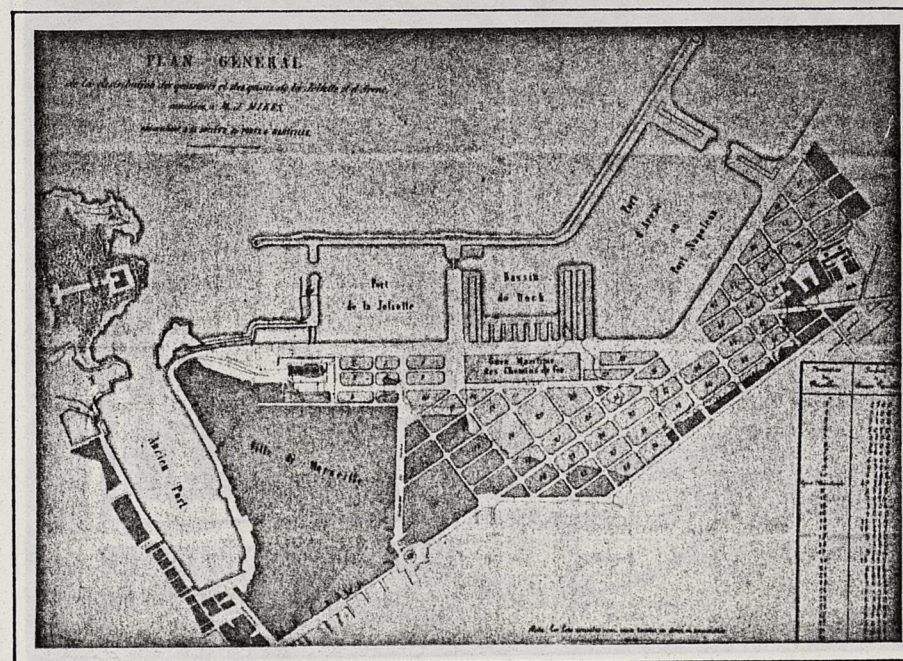
Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille. Avril 1854
Plan indiquant les nouveaux ports et les établissements
de la Compagnie, en construction et en projet.
Lith. P. Dupont. Paris
(Musée CCM - 8257)

Plan général de la distribution des quartiers et des
quais de la Joliette et d'Arenc concédés à M. J. Mirès
appartenant à la Société des Ports de Marseille.

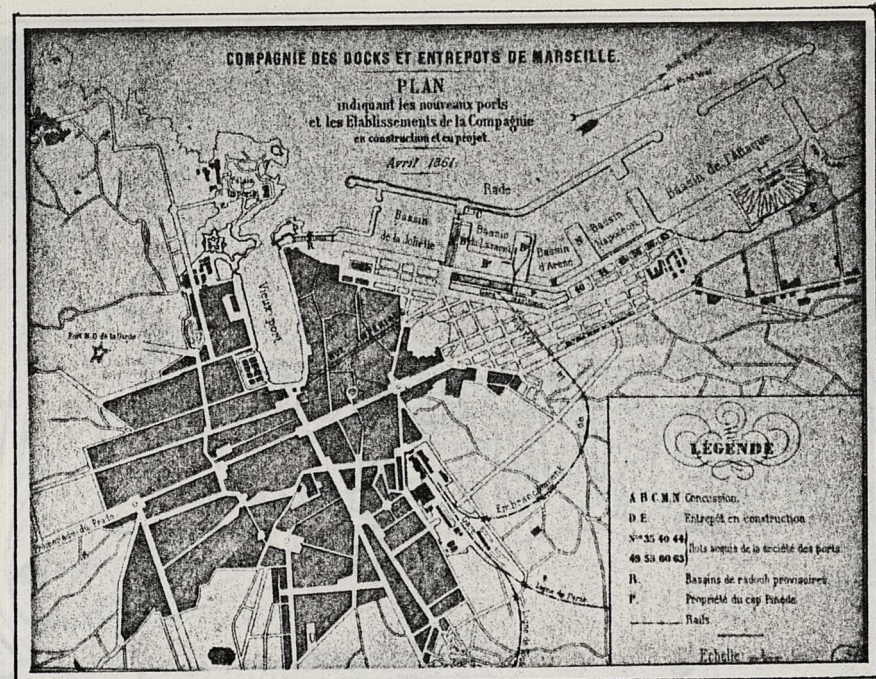
Nota. Les lots concédés sont ceux teintés en clair et
numérotés.

Cette concession a été faite en vertu de la loi du 10
Juin 1854.

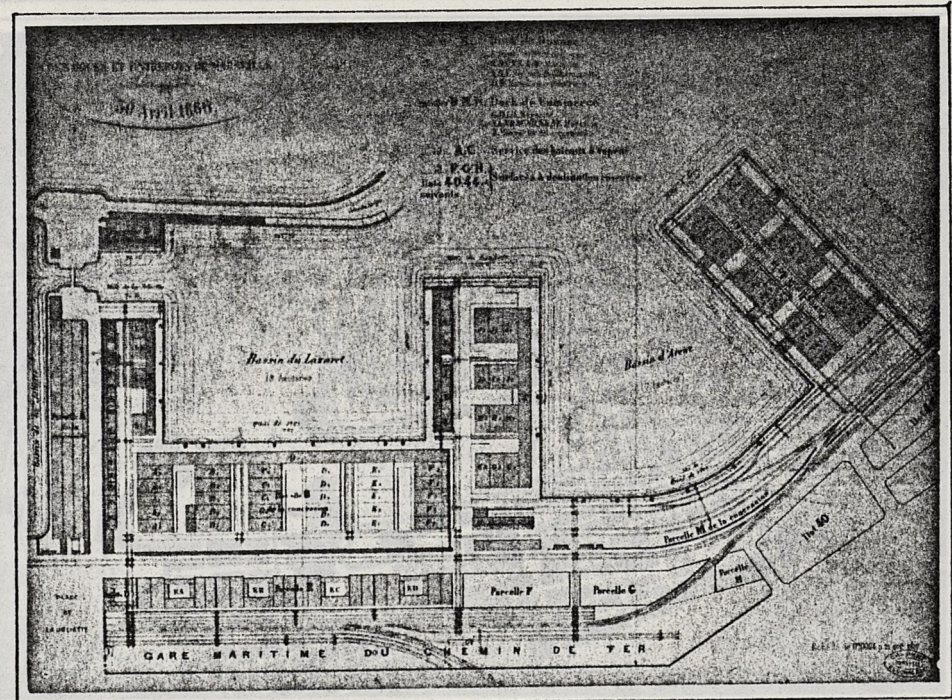
Lith. P. Dupont. Paris
(Musée CCM - 8260)



Plan des docks et entrepôts de Marseille. 30 Avril 1866
 Lith. P. Dupont. Paris
 (Musée CCIM - B 3993)



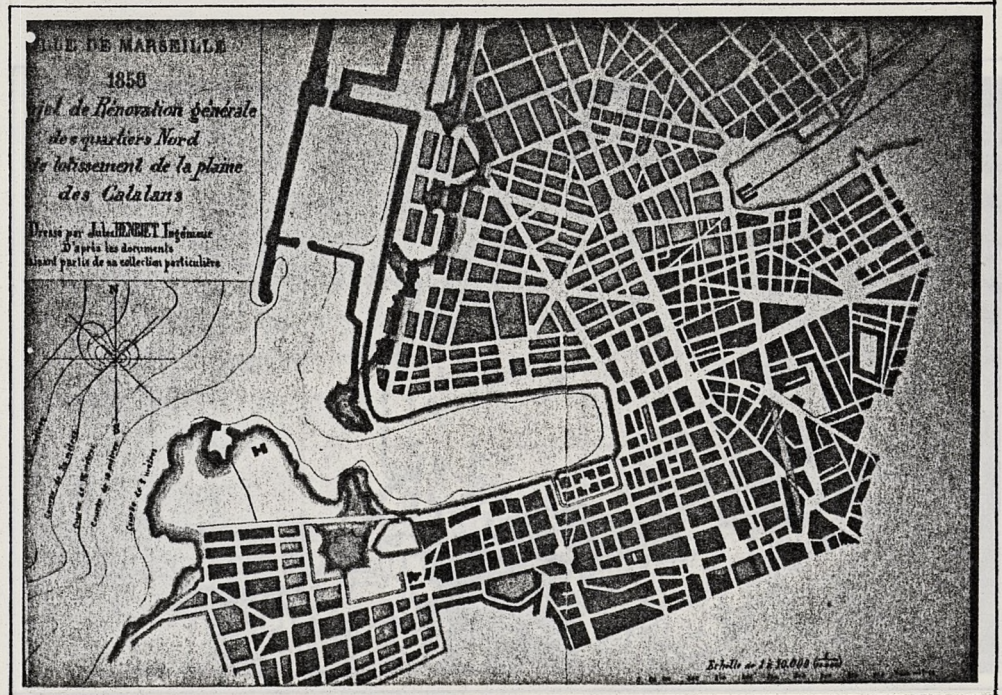
Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille. Avril 1861
 Plan indiquant les nouveaux ports et les établissements
 de la Compagnie, en construction et en projet.
 Lith. P. Dupont. Paris
 (Musée CCIM - 8257)



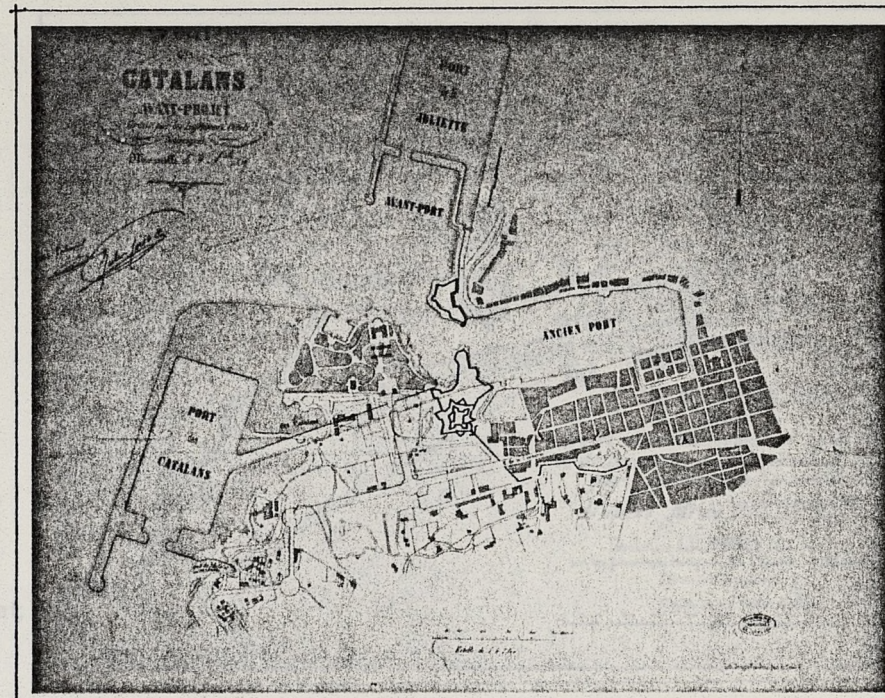
1856 - Projet de reconstruction des vieux quartiers.
1855.
Signé : illisible
(Musée CCM - 6358)



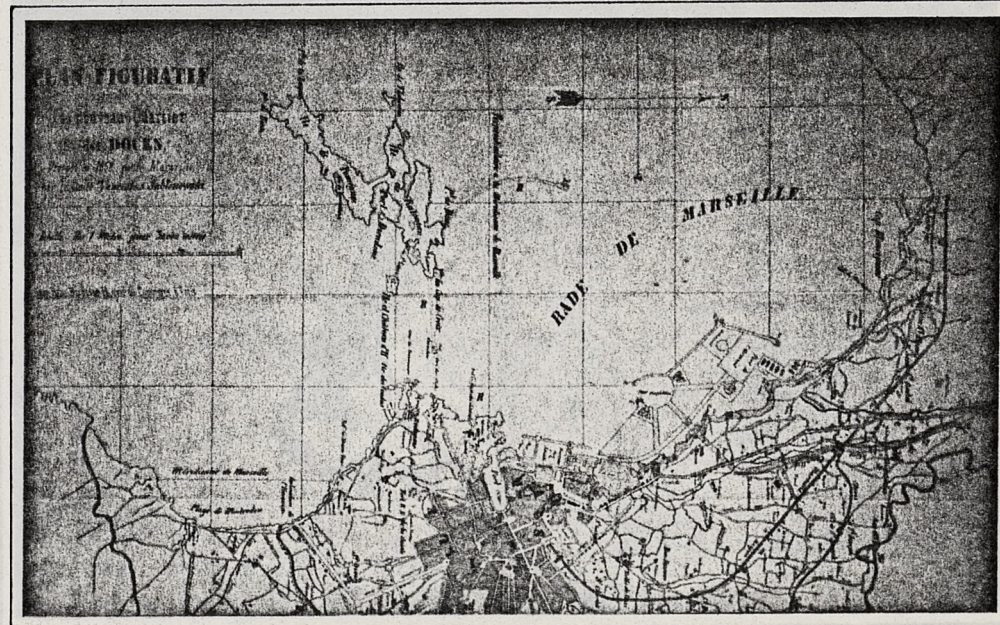
1858 - Ville de Marseille. 1858. Projet de rénovation générale des quartiers nord, et de lotissement de la plaine des Catalans.
(Musée CCM - 4840)



1856 - Port des Catalans - Avant-projet dressé par
 les ingénieurs civils soussignés. Marseille
 le 9 Septembre 1856. CAHIER - CORSO
 (Musée CCM - B 4054)



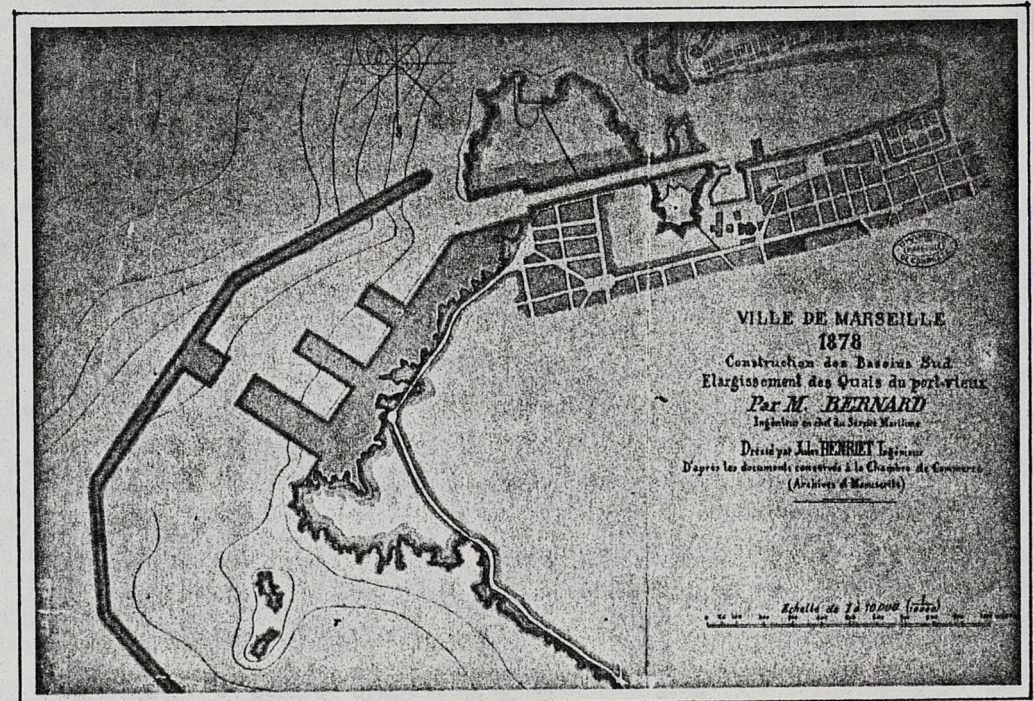
Plan figuratif d'un nouveau quartier des docks,
 proposé en 1852 pour Marseille par le Comte Vencelas
 JABLONOWSKI
 Ech. 1/30.000
 Légende : rouge : remblais
 jaune : déblais
 (Musée CCM - 4014)



1864 - Projet d'assainissement de la ville
 et de transformation du Vieux-Port par comblement
 partiel d'après M. DE PIERRON. Dressé par J. Henriet
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 4850)



1878 - Construction des Bassins du Sud.
 Elargissement des quais du Vieux-Port par
 M. Bernard, Ingénieur en Chef du Service
 Maritime. Dressé par J. Henriet d'après les
 documents conservés à la Chambre de Commerce
 (Archives et manuscrits)
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 4852)

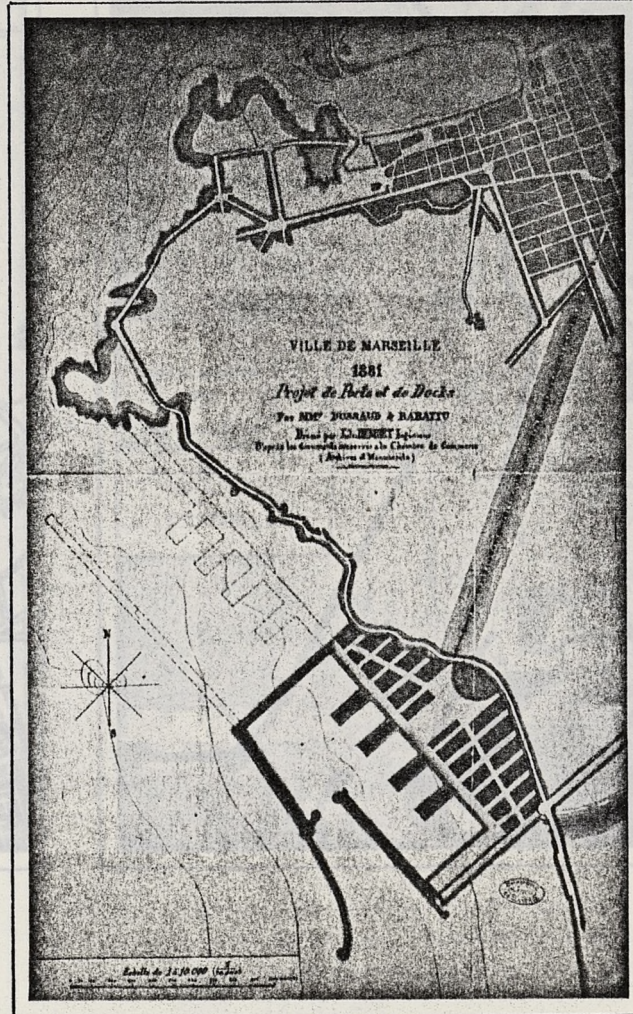


- Projets d'extension des ports nord
 étudiés en vue d'assurer l'avenir de Marseille
 suivant les prescriptions ministérielles du
 17 Mai 1861. Dressé par Jules Henriët, Ingénieur
 d'après les documents conservés à la Chambre
 de Commerce. 1861
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 7001)

- Projet de ports et rades par Vincent AUZET,
 Capitaine au long Cours. Dressé par J. Henriët,
 Ingénieur d'après les documents conservés à
 la Bibliothèque municipale (Fonds de Provence)

1881 - Projet de ports et de docks par
 MM. Dussaud et Rabattu, dressé par Jules Henriët,
 Ingénieur, d'après les documents conservés à la
 Chambre de Commerce (Archives et manuscrits).
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 4854)

Port du Prado et tunnels de communications.
 Projet DUSSAUD et RABATTU. 10 Juillet 1881.
 (Musée CCIM - B 4020)

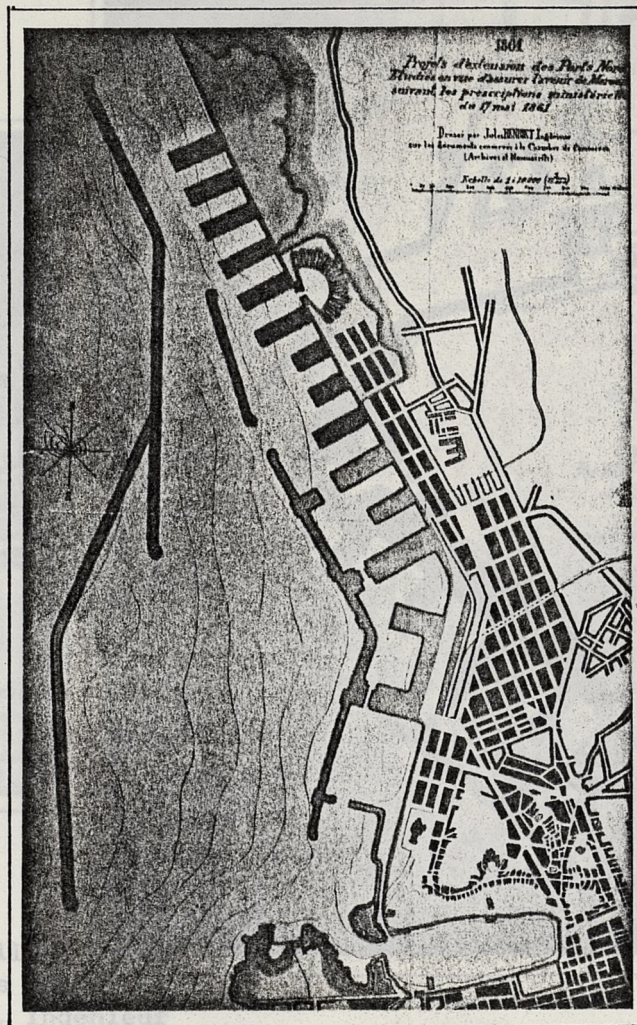


- Projets d'extension des ports nord
 étudiés en vue d'assurer l'avenir de Marseille
 suivant les prescriptions ministérielles du
 17 Mai 1861. Dressé par Jules Henriet, Ingénieur
 d'après les documents conservés à la Chambre
 de Commerce.

1861

Ech. 1/10.000

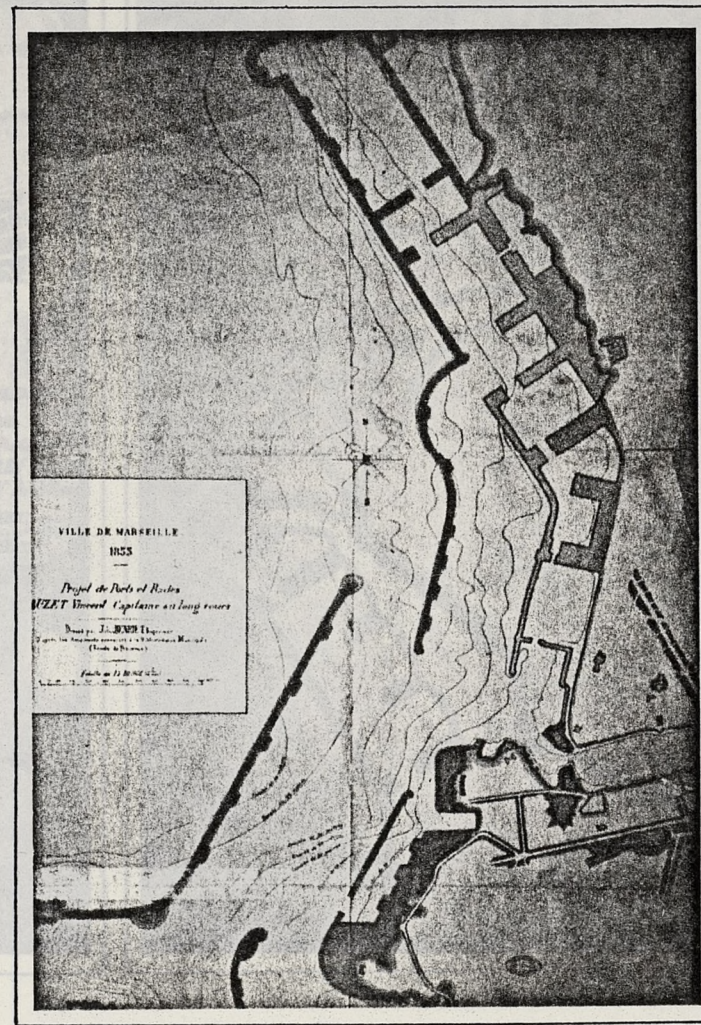
(Musée CCIM - 7001)



- Projet de ports et rades par Vincent AUZET,
 Capitaine au Long Cours. Dressé par J. Henriet,
 Ingénieur d'après les documents conservés à
 la Bibliothèque municipale (Fonds de Provence)
 Ech. 1/10.000

1855

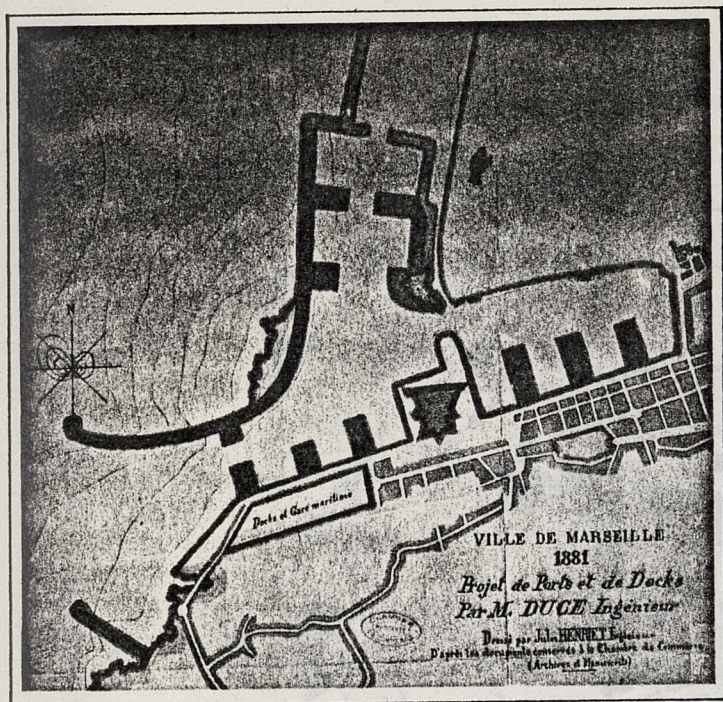
(Musée CCIM - 7000)



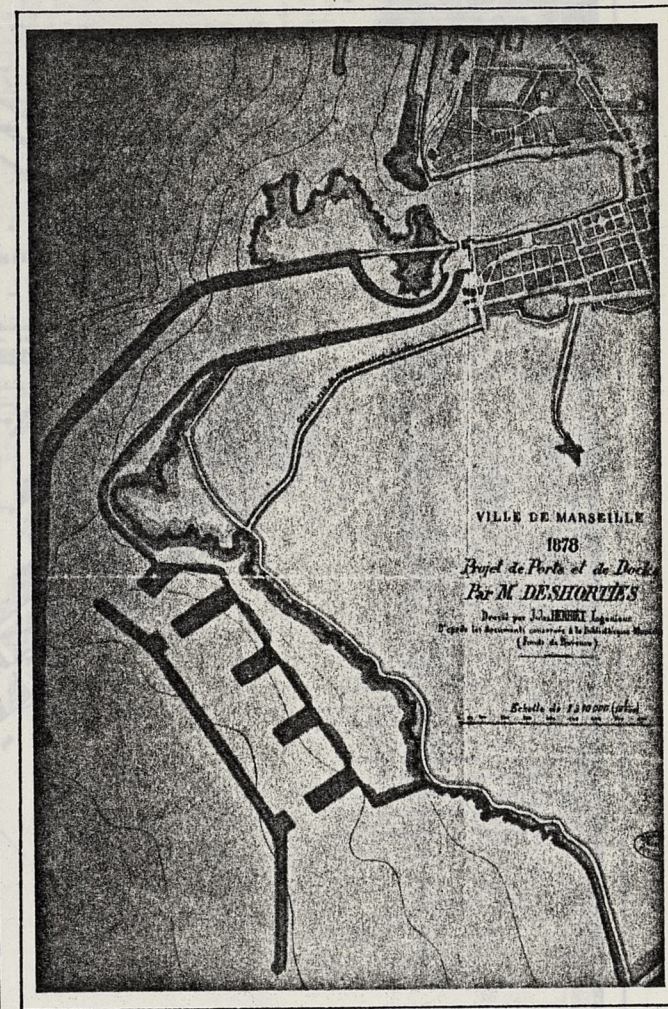
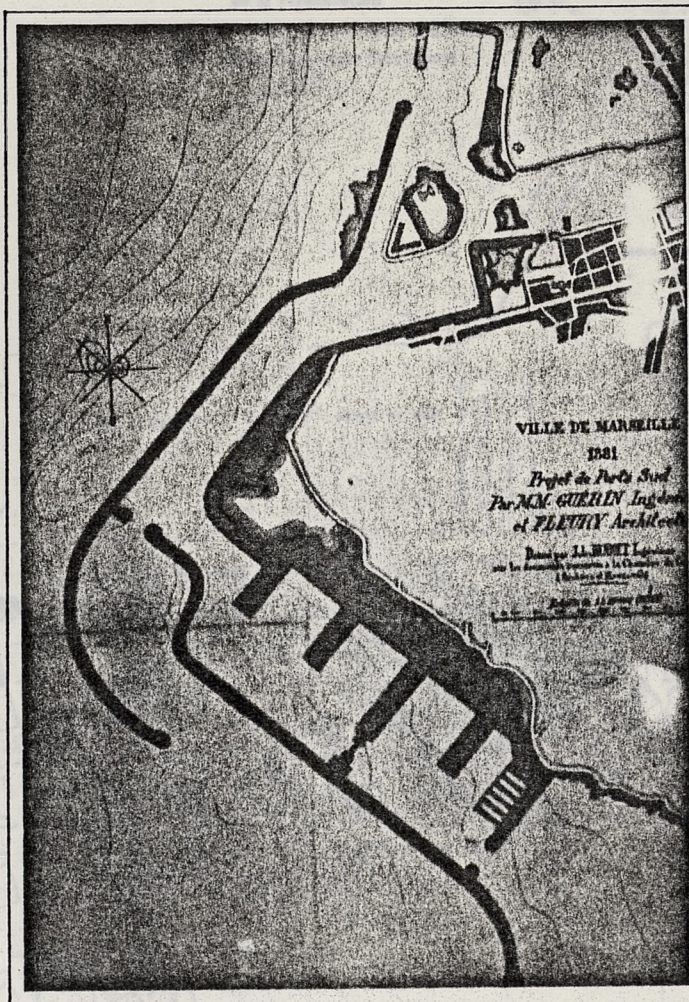
1861 - Ville de Marseille
 Projet de ports
 par MM. GUERIN
 et FLEURY, Architectes
 Dressé par J. Henriet, Ingénieur sur les docu-
 ments conservés à la Chambre de Commerce.
 (Archives et manuscrits).
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM)

1878 - Projet de ports et docks par
 M. Deshorties, dressé par J. Henriet
 (Bibliothèque municipale - Fonds de Provence)
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 4851)

1881 - Projet de ports et de docks par
 M. DUCE, Ingénieur. Dressé par J. Henriet, Ingé-
 nier d'après les documents conservés à la Cham-
 bre de Commerce (Archives et manuscrits)
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 6998)



1881 - Ville de Marseille.
 Projet de ports sud
 par MM. GUERIN, Ingénieur
 et FLEURY, Architecte.
 Dressé par J. Henriet, Ingénieur sur les docu-
 ments conservés à la Chambre de Commerce.
 (Archives et manuscrits).
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM)

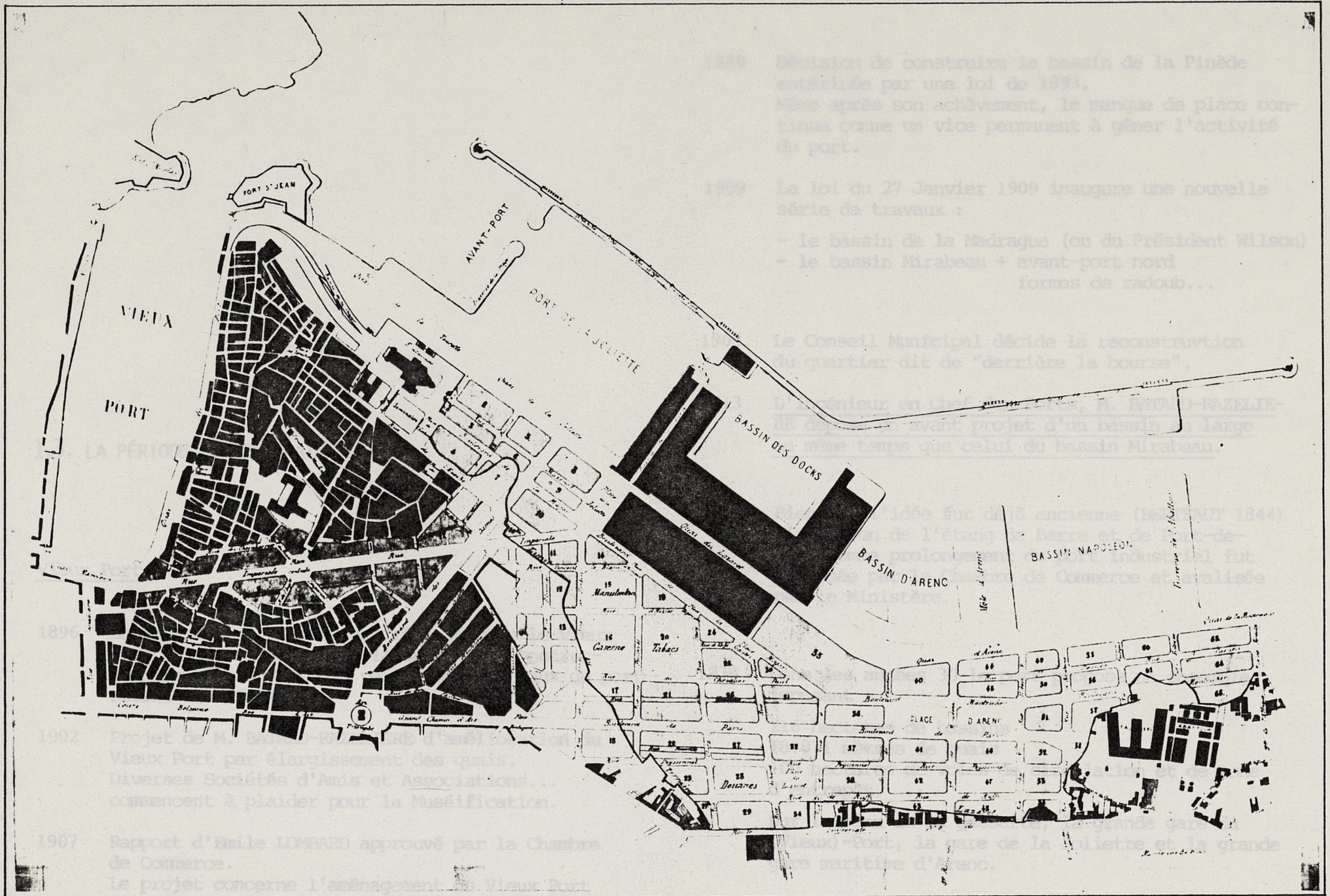


1878 - Projet de ports et docks par
 M. Deshorties, dressé par J. Henriet
 (Bibliothèque municipale - Fonds de Provence)
 Ech. 1/10.000
 (Musée CCIM - 4851)



Plan de la régénération des vieux quartiers de la ville de Marseille et de la création de nouveaux ports à Arenc.
(Ar.d.v.M. - n° 110)

Plan général indiquant les surfaces de terrain remises à la Société des ports pour les nouveaux quartiers de la Joliette du Lazaret et d'Arenc et à la Compagnie Immobilière pour la rue Impériale et ses abords. 1869. (Ar.d.v.M. - n° 87)



1869 Démission de construire le bassin de la Pinède autorisée par une loi de 1891. Mais après son achèvement, le manque de place continue comme un vice permanent à gêner l'activité du port.

1909 La loi du 27 Janvier 1909 inaugure une nouvelle série de travaux :

- le bassin de la Madrague (ou du Président Wilson)
- le bassin Mirabeau + avant-port nord formes de radoub...

Le Conseil Municipal décide la reconstruction du quartier dit de "derrière la bourse"

1891

1902 Projet de reconstruction du Vieux Port par claustrage des rues. Diverses Sociétés d'Amis et Associations commencent à plaider pour la Muséification.

1907 Rapport d'Emile LEMARD approuvé par la Chambre de Commerce. Le projet concerne l'aménagement du Vieux Port et la construction d'un grand port maritime d'enc.

1.3. LA PÉRIODE CONTEMPORAINE

Vieux Port

- 1896 Un emplacement spécial est réservé dans le Vieux Port à la navigation de plaisance. La construction du réseau d'égoûts permet que les eaux du port soient clarifiées.
- 1902 Projet de M. BATARD-RAZELIERE d'amélioration du Vieux Port par élargissement des quais. Diverses Sociétés d'Amis et Associations... commencent à plaider pour la Muséification.
- 1907 Rapport d'Emile LOMBARD approuvé par la Chambre de Commerce. Le projet concerne l'aménagement du Vieux Port et le comblement du canal de la douane.

- 1889 Décision de construire le bassin de la Pinède entérinée par une loi de 1893. Même après son achèvement, le manque de place continua comme un vice permanent à gêner l'activité du port.
- 1909 La loi du 27 Janvier 1909 inaugure une nouvelle série de travaux :
- le bassin de la Madrague (ou du Président Wilson)
- le bassin Mirabeau + avant-port nord
formes de radoub...
- 1905 Le Conseil Municipal décide la reconstruction du quartier dit de "derrière la bourse".
- 1913 L'Ingénieur en Chef des Ports, M. BATARD-RAZELIERE dépose un avant projet d'un bassin au large en même temps que celui du bassin Mirabeau.
- 1916 Bien que l'idée fut déjà ancienne (BERTEAUT 1844) l'annexion de l'étang de Berre et de Port-de-Bouc comme prolongement du port industriel fut proposée par la Chambre de Commerce et avalisée par le Ministère.
- 1930 Dans les années 30 le port propose un ensemble imposant :
216 hectares de bassins
18.871 mètres de quais
100 hectares de voies de circulation et de zone d'entrepôt.
Sur le plan de la desserte, la grande gare du (Vieux)-Port, la gare de la Joliette et la grande gare maritime d'Arenc.
+ gare du Canet.

1933 - Ce plan d'aménagement et d'extension (selon la loi de 1919 modifiée en 1924) est confié à Jacques GREBER, urbaniste parisien.

Trois dimensions structurent la doctrine urbaniste, ce sont celles de la circulation, de l'hygiène et de l'esthétique.

Pour le nouveau port, le problème essentiel demeure la nécessité d'être "commodément relié, non seulement avec les installations ferroviaires par voie ferrée, mais avec les gares et les points essentiels de l'activité économique de Marseille, par un système nouveau de voies publiques" (J. GREBER).

La mise en place de ce système s'accompagne, dans le plan GREBER, de la rénovation quasi totale de la vieille ville.

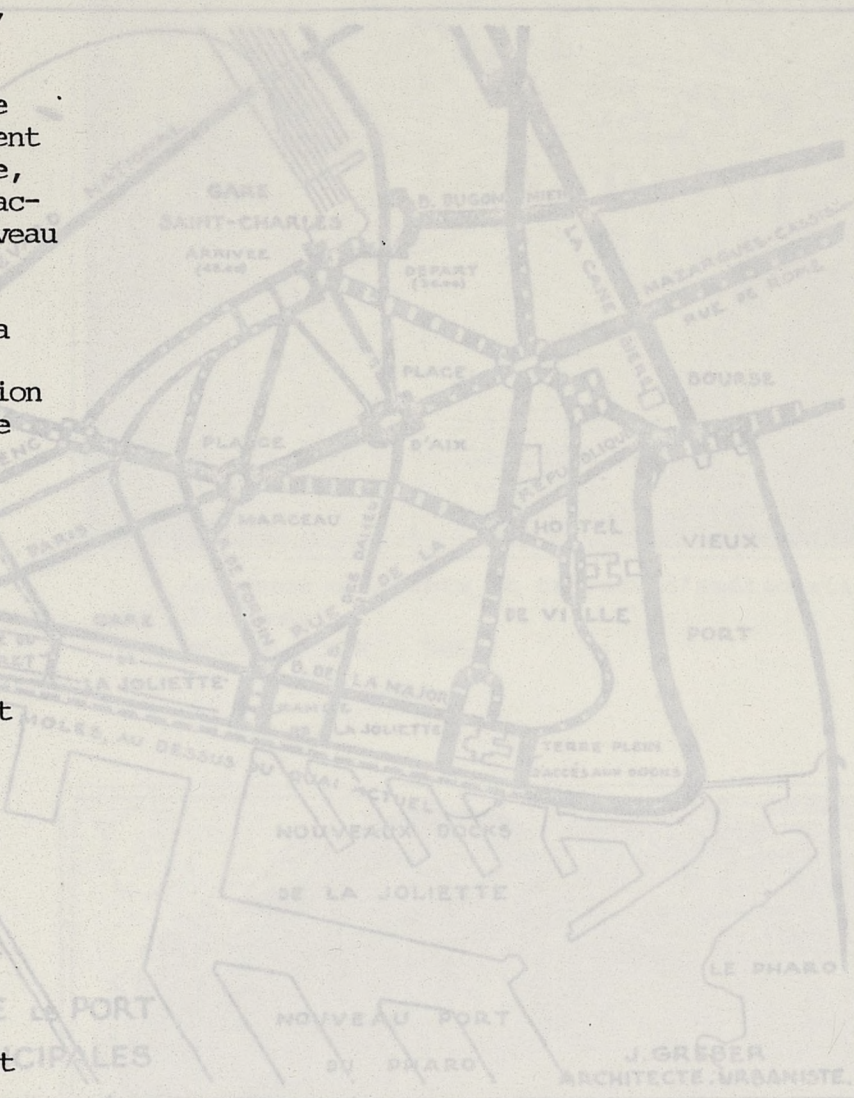
Le vieux port quant à lui est l'objet d'une attention plus conservacionniste. GREBER propose d'étendre le classement (à l'époque limité au plan d'eau et au mur du quai ?!) à l'ensemble du site du Vieux port et trouve un écho favorable chez Gaston RAMBERT, à sa proposition de démolition du pont transbordeur à l'avantage d'un bac moderne du type ferry-boat.

vers 1945-1946 - L'Etat procède à un vaste mouvement de rachat des concessions (la loi du 9 Avril 1898 portant sur l'organisation des Chambres de commerce, permettait de les charger de services publics dans les ports maritimes).

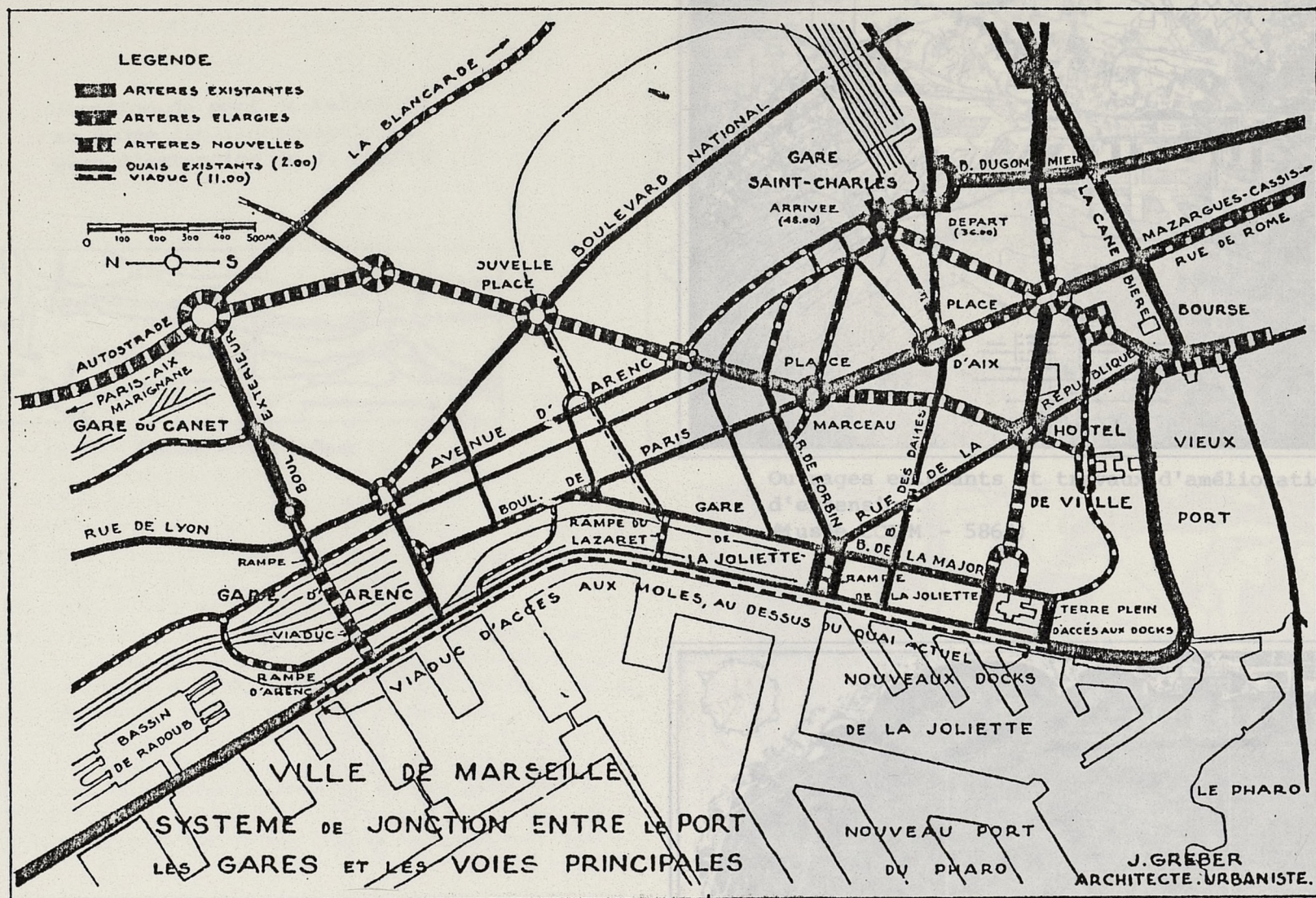
1947 - Loi du 6 Septembre 1947 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports

1965 - La loi du 29 Juin 1965 institue un nouvel établissement : le PORT AUTONOME.

"C'est un établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle du Ministère de l'Equipement, ayant une autorité sur une circonscription territoriale fixée par le Conseil d'Etat, et qui peut gérer son patrimoine foncier en achetant et en vendant d'autres terrains". (M. CASTELLS et F. GODARD)



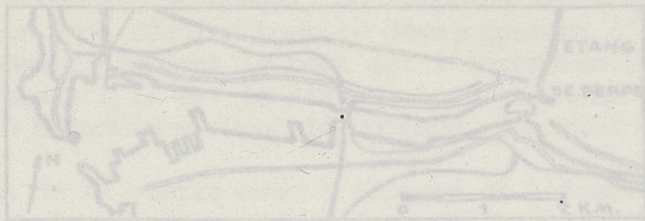
Systeme de jonction entre le port, les gares et les voies principales
(in : Descriptif du plan d'extension de J. GREBER)



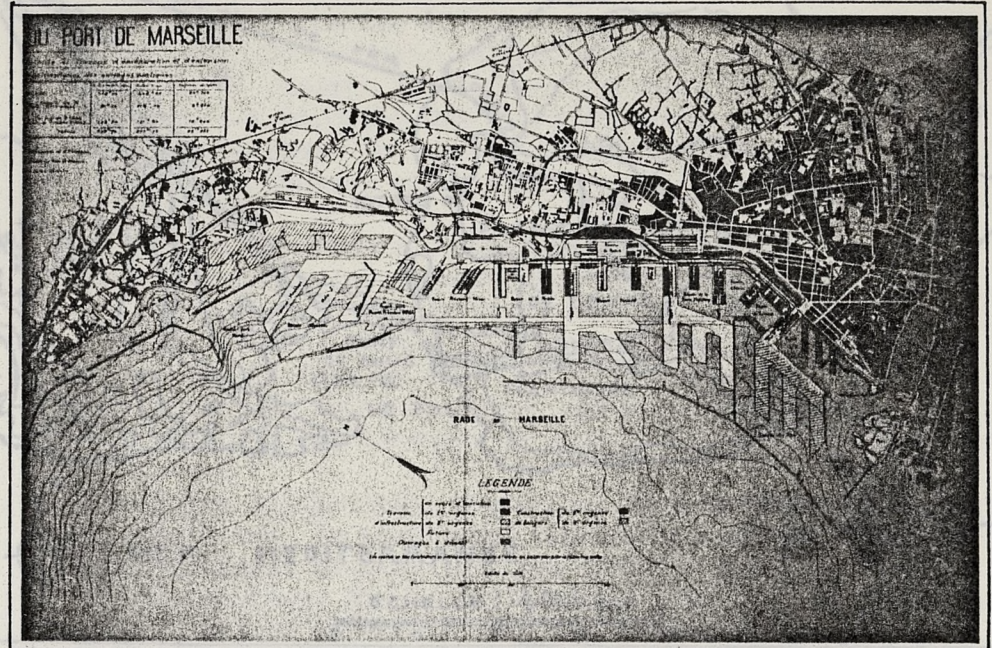
Port de Marseille.
Musée CCM - 1086)

Système de jonction entre le port, les gares et les voies principales
(in : descriptif du plan d'extension de J. GREBER)

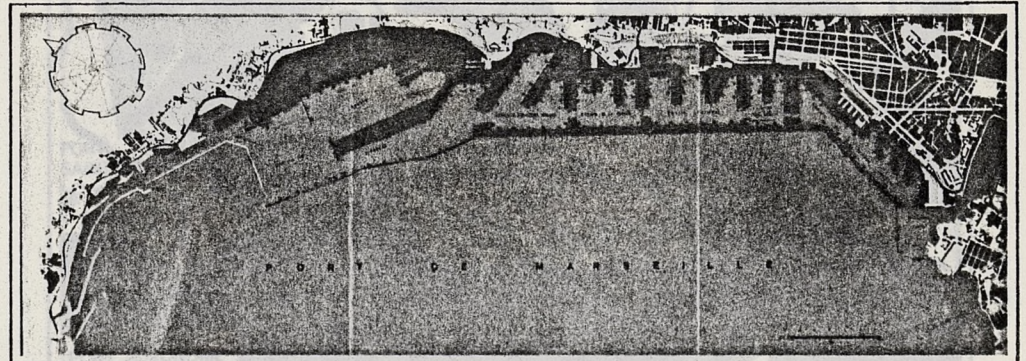
Jonction du port de Marseille
 au Rhône (in : descriptif du
 plan d'extension de J. GREBER)



Caronte — Port de Bouc



Ouvrages existants et travaux d'amélioration et
 d'extension.
 (Musée CCI M - 5864)



Port de Marseille.
 (Musée CCIM - 10186)

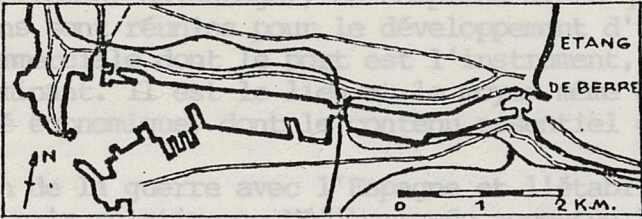
Le port autonome de Marseille.
 Marseille-Fos, Europort du Sud.
 (Musée CCIM - 9953)

2. STRUCTURE SOCIO-ECONOMIQUE ET STRUCTURE PORTUAIRE

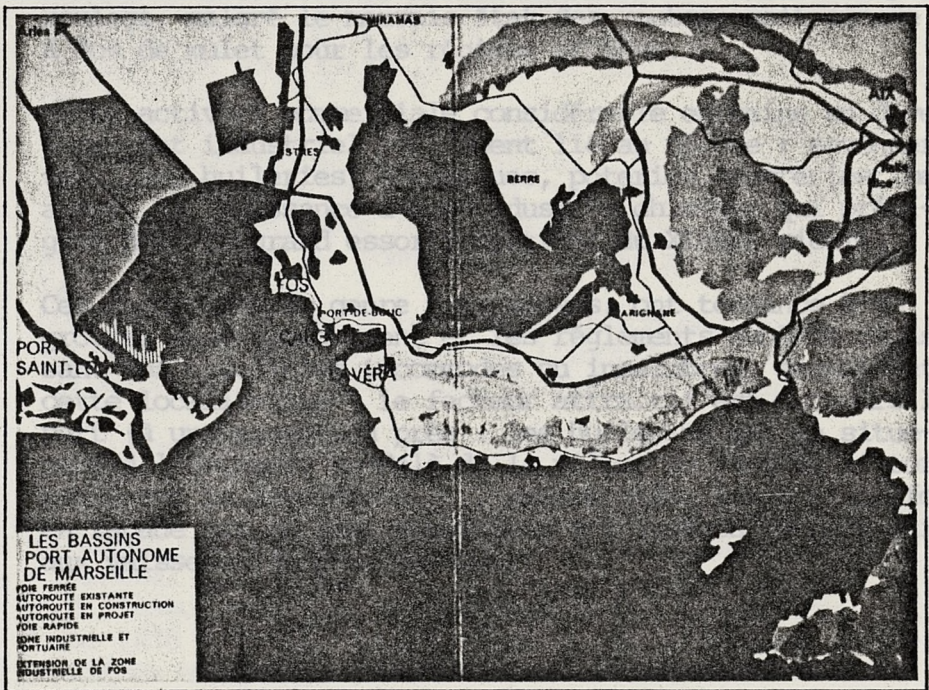
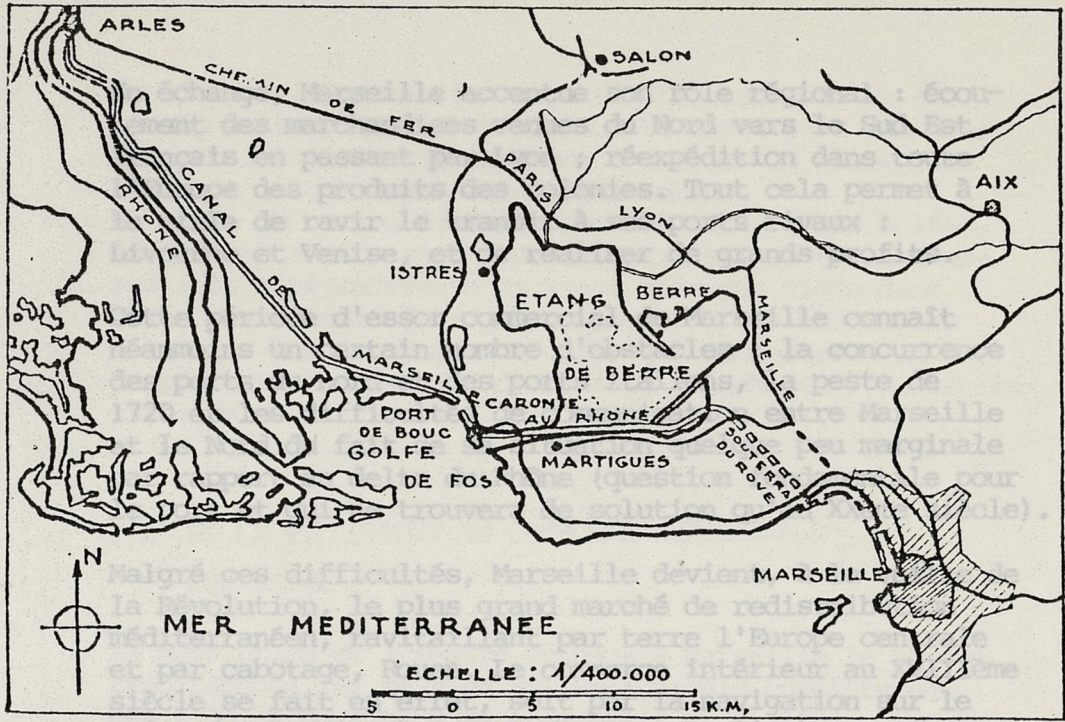
2.1. L'APOGÉE DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET LES PREMIERS ESSAIS D'INDUSTRIALISATION (1669-1789)

1669 const. Jonction du port de Marseille au Rhône (in : descriptif du plan d'extension de J. GREBER)

la ville et de la région de Marseille la qualité de son port, qui en fait la métropole du commerce avec le Levant (accordé aussi à Rouen), mais la situation de Marseille lui permettra d'en profiter naturellement (pour d'ailleurs) en ouvrant à son profit les conditions de son développement économique et de son activité commerciale. L'espace déterminé par le port de Marseille et la mer Méditerranée est l'échiquier de la prospérité de la ville. La fin de la guerre avec l'Espagne (1659) assurant d'une paix durable le rôle de Marseille dans le commerce avec le Levant, mais aussi avec les Indes occidentales et l'Afrique du Nord ; on assiste également à une intensification des relations avec les ports italiens et les ports de l'Europe du Nord (Hollande, Scandinavie) ; enfin, dans les dernières années de l'Ancien Régime, l'ouverture du marché de la Mer Noire profite aux marseillais. Drogueries, épices, matières premières (textiles surtout), peu de produits manufacturés, quelques produits alimentaires (café, riz et surtout blé qui vient combler le déficit croissant de la récolte provençaise), telles sont les principales marchandises que les voiliers viennent décharger dans le port de Marseille, qui, parallèlement à cette extension du trafic, va occuper dès le milieu du XVII^e siècle, la totalité des rives du bassin naturel, avec un système d'entrepôts (le Domaine) lié au port.



Caronte — Port de Bouc



Le port autonome de Marseille. Marseille-Fos, Europort du Sud. (Musée CCIM - 9953)

2. STRUCTURE SOCIO-ECONOMIQUE ET STRUCTURE PORTUAIRE

2.1. L'APOGÉE DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET LES PREMIERS ESSAIS D'INDUSTRIALISATION (1669-1789)

1669 constitue une date charnière dans l'histoire de la ville et du port : un Edit royal accorde à Marseille la qualité de port-franc. Si l'on ajoute à cela le monopole du commerce avec le Levant (accordé aussi à Rouen, mais la situation de Marseille lui permettra d'en profiter naturellement davantage), on comprend alors que les conditions sont réunies pour le développement d'une activité commerciale dont le port est l'instrument, l'espace déterminant. Il est le lieu et le moyen même de la prospérité économique, dont le contenu essentiel est l'échange.

La fin de la guerre avec l'Espagne et l'établissement d'une paix relative en Méditerranée accentue le rôle de Marseille dans le commerce avec le Levant, mais aussi avec les Indes occidentales et l'Afrique du Nord ; on assiste également à une intensification des relations avec les ports italiens et les ports de l'Europe du Nord (Hollande, Scandinavie) ; enfin, dans les dernières années de l'Ancien Régime, l'ouverture du marché de la Mer Noire profite aux marseillais.

Drogueries, épices, matières premières (textiles surtout), peu de produits manufacturés, quelques produits alimentaires (café, riz et surtout blé qui vient combler le déficit croissant de la récolte provençale), telles sont les principales marchandises que les voiliers viennent décharger dans le port de Marseille, qui, parallèlement à cette extension du trafic, va occuper dès le milieu du XVII^e siècle, la totalité des rives du bassin naturel, avec un système d'entrepôts (le Domaine) lié au port.

1760 : 88.080 habitants dont 68.220 pour la ville elle-même. Les vides ont été comblés en partie par de nombreuses familles venues des colonies d'Amérique, mais aussi d'Espagne et d'Italie.

1765 : 90.056 habitants dont 2.500 étrangers

1789 : 106.585 habitants.

En échange, Marseille accentue son rôle régional : écoulement des marchandises venues du Nord vers le Sud Est français en passant par Lyon ; réexpédition dans toute l'Europe des produits des colonies. Tout cela permet à la ville de ravir le transit à ses ports rivaux : Livourne et Venise, et de réaliser de grands profits.

Cette période d'essor commercial de Marseille connaît néanmoins un certain nombre d'obstacles : la concurrence des ports du nord et des ports italiens, la peste de 1720 et les difficultés de communication entre Marseille et le Nord du fait de sa situation quelque peu marginale par rapport au delta du Rhône (question fondamentale pour le port et qui ne trouvera de solution qu'au XX^e siècle).

Malgré ces difficultés, Marseille devient, à la veille de la Révolution, le plus grand marché de redistribution méditerranéen, ravitaillant par terre l'Europe centrale et par cabotage, Rouen. Le commerce intérieur au XVIII^e siècle se fait en effet, soit par la navigation sur le Rhône (coche d'eau), sur la Durance et l'Isère, soit par roulage, malgré le mauvais état des routes, soit encore à dos de mulet pour les régions alpines.

Cette activité commerciale considérable entraîne un développement industriel intimement lié au négoce : savonneries, textiles, huileries, céramiques, poteries, sucreries... mais aussi la naissance d'une industrie chimique qui préfigure déjà le grand essor industriel du XIX^e siècle.

Ces industries, de genre très divers, ont tendance à se grouper géographiquement et les règlements publics régissant les industries incommodes ou insalubres, accentuent cette localisation : le facteur attractif est toujours le port (à une exception près : les huileries qui se situent à l'Estaque, au-delà de la ville, le long du littoral nord) sur la Rive Neuve, espace vide, large et profond, en façade sur un quai accessible aux grosses barques puis aux vaisseaux de gros tonnage.

à l'essor, par phases successives, de l'industrie qui de 1830 à aujourd'hui bouleverse les structures économiques et sociales avec des effets spectaculaires sur

On assiste à la création d'une véritable zone industrielle (chantiers navals, forges, ateliers de corderie, savonneries...).

D'autres industries se maintiennent dans la vieille ville, mais néanmoins l'administration municipale arrive à regrouper des industries hors du nouveau centre urbain qui occupe la nouvelle extension : rue de Rome, rue St. Ferréol, Paradis, avec les maisons de rapport, les résidences bourgeoises, les boutiques de mode et les "industries d'art" : tailleurs d'habits et merceries (rue Tapis Vert et Thubaneau...), orfèvres et joailliers (la Canebière).

La Population.

De 1660 à 1789, l'accroissement démographique et les mouvements migratoires internes et externes sont considérables, au rythme des besoins de l'activité commerciale conquérante de Marseille et des premiers développements industriels.

Pourtant, la peste de 1720 marque une rupture spectaculaire et profonde dans la courbe démographique, qui est cependant vite surmontée.

1660 : 65.000 habitants sont recensés dans la ville et son terroir

1696 : 75.000 habitants dont 1/3 d'étrangers : Marseille ville port est naturellement une ville transit, une ville accueil pour migrants à la recherche de travail : gavots, italiens, espagnols, grecs...

Marins, petit peuple, ouvriers, portefaix peuplent en majorité la vieille ville, alors que l'aristocratie et la bourgeoisie ont tendance à occuper la nouvelle ville, extension Louis quatorzième, signe urbain de la richesse marseillaise.

La rupture de 1720 a été vite résorbée ;

1760 : 88.080 habitants dont 68.220 pour la ville elle-même. Les vides ont été comblés en partie par de nombreuses familles venues des colonies d'Amérique, mais aussi d'Espagne et d'Italie.

1765 : 90.056 habitants dont 2.500 étrangers

1789 : 106.585 habitants.

En 130 ans la population marseillaise augmente de 40%. La répartition des habitants sur le territoire communal traduit l'attrait que continue à exercer le vieux Marseille un siècle après l'agrandissement.

En 1789, on trouve dans les limites antérieures à 1666, 49.973 habitants, soit près de la moitié du total général : la cité médiévale ne s'est donc pas vidée dans les nouveaux quartiers qui comptent 27.118 habitants, moins que les faubourgs (29.494) qui connaissent un surpeuplement accompagnant de manière anarchique l'industrialisation.

2.2. DE LA VILLE-PORT AU COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

La Révolution et l'Empire ruinent à Marseille le négoce traditionnel qui ne s'en relèvera jamais complètement : dès 1790 le port perd sa franchise, et en 1793 c'est le blocus de Marseille et de ses environs par les Anglais. L'Empire, en refusant le rétablissement de la franchise, ne veut pas soustraire la ville et le port au droit commun.

Les Bourbons, sous la Restauration, le feront mais les rapports commerciaux en 25 ans ont considérablement évolué, notamment en Méditerranée. Les pays nordiques traitent directement avec les ports ottomans, et Londres supplante Marseille comme entrepôt des marchandises du Levant.

On va donc assister à une réorientation des investissements vers le développement de l'industrie et la transformation qui va, par étapes successives s'adapter :

- à la modification du mode de transport (le vapeur, plus régulier, plus rapide, plus massif)
- au développement de l'empire colonial français, au sein duquel Marseille et son port vont jouer un rôle primordial
- à l'essor, par phases successives, de l'industrie qui de 1830 à aujourd'hui bouleverse les structures économiques et sociales avec des effets spectaculaires sur

le paysage urbain et portuaire.

Trois grandes phases industrielles marqueront l'histoire de la ville et du port durant cette période :

2.2.1. 1ère phase : de 1830 à la 1ère Guerre mondiale

Elle s'appuie sur l'industrie traditionnelle, sur la constitution de l'empire colonial et sur le capital commercial. Les branches les plus importantes sont : les huileries et les savonneries, mais aussi les semouleries et les pâtes alimentaires...

C'est une industrie de forme commerciale, créée par des négociants ; elle comporte un jeu de régulation des approvisionnements, de gestion des stocks, de mise à la consommation ou à l'exportation sur la base d'une industrie dérivée des blés, des sucres bruts et des oléagineux.

Pour ces industriels et ces amateurs, le développement du colonialisme, les variations des régimes douaniers et des échanges internationaux ont plus d'importance que l'organisation industrielle et les progrès de la productivité.

Cette activité associe le transport maritime, le négoce, l'industrie, la cité mais se trouve à la merci des tarifs douaniers, et enfermée dans les limites de l'empire colonial.

Le port se trouve vite inadapté. Après de multiples projets (voir supra), des bassins nouveaux sont construits à l'appui de la fonction industrielle vers le nord de la ville. Il s'agit-là, dans un premier temps, d'une simple extension du port, mais qui s'accompagne néanmoins d'une transformation des modes de déchargement et de stockage des marchandises.

Cette première extension du port sonne le glas des corporations, chasse les ouvriers d'un habitat proche du port.

Parallèlement à ce développement industrialo-portuaire, et intimement lié à lui, la population marseillaise va connaître un accroissement sensible, alors que le reste

du département stagne, sur la base d'un mouvement migratoire important, interne et externe.

A partir de cette époque, Marseille va progressivement devenir ce melting pot, cette ville-sas pour une masse d'immigrés venus du bassin méditerranéen.

Le peuplement ouvrier se renforcera dans les vieux quartiers de la ville (Panier, Porte d'Aix), dans la périphérie nord du centre-ville (Belle de Mai, St. Maurond) et le long des zones industrielles nouvelles : Castellane/Le Rouet, Corderie/Endoume, Vauban, et plus tard, les zones semi-rurales du nord et de l'est de l'agglomération.

Certaines industries extractives (carrières, tuileries) ont joué un rôle dans cet éclatement de la ville, dans la mesure où elles ont constitué les points limite du nouveau peuplement.

La spéculation immobilière jouera aussi un rôle dans cet éclatement ; les tentatives de création de cités ouvrières, à quelques rares exceptions près, sont à Marseille vouées à l'échec. Pour les patrons, la main d'oeuvre immigrée constitue un important vivier que l'on a pas besoin de fixer. Pour les ouvriers, la cité est le corollaire et le prolongement de l'exploitation. Une mentalité pionnière liée à la migration et à la ville-port joue dans ce refus.

Ainsi Marseille double sa population de 1821 (environ 100.000 habitants) à 1851 (environ 200.000 habitants) et atteint à la fin du siècle presque 500.000 habitants.

2.2.2. 2ème phase : de la fin du XIXème siècle à 1960

Elle est à dominante de grandes industries organisées en établissements isolés, sur la base du pétrole et de ses dérivés chimiques. Elle englobe Marseille mais aussi l'Etang de Berre au nord, et la vallée de l'Huveaune à l'est.

Il s'agit d'un bond technologique qui va concerner, sur le plan spatial, toute la région marseillaise : le port va connaître une nouvelle extension, extérieure celle-là à la commune de Marseille, vers les étangs de Caronte et de Berre.

Le pétrole (du fait de l'explosion d'un pétrolier en 1904) sera évacué du site portuaire marseillais vers les nouveaux bassins de Berre Lavéra. Marseille conservera la chimie, les constructions mécaniques et électriques.

Malgré la récession des industries traditionnelles (huileries et savonneries) le niveau industriel à Marseille demeure stable jusqu'au milieu du XXème siècle. Mais le cycle demeure traditionnel : on importe le produit de base, on le raffine et il repart par l'installation portuaire. Les liaisons sont inexistantes. C'est un cycle de transition intermédiaire entre le port urbain et le port industriel des années 1960.

Mais surtout on assiste à un changement d'échelle. Ces activités trouvent difficilement place dans le tissu des agglomérations existantes. Alors qu'au long du XIXème siècle le tissu industriel s'était simplement desséré des quartiers sud du Vieux Port vers les différents faubourgs industriels en même temps que l'habitat ouvrier, cette 2ème phase industrielle va rompre la continuité de l'habitat et du tissu industriel.

Les processus de production, par la dimension des installations et par les nuisances qu'ils produisent impliquent souvent des localisations extérieures aux agglomérations existantes. Une dichotomie s'instaure entre site urbain

et site industriel.

Nous assistons au dédoublement entre le développement de l'espace productif et celui de l'espace urbain : la dimension du premier se définit davantage par référence aux forces productives matérielles que par rapport à l'homme. Celle du second s'étend grâce à la mécanisation des transports mais demeure dans les limites fixées par la biologie.

D'où le changement de l'articulation entre concentration des travailleurs dans les unités de production et concentration dans les quartiers et la ville.

La population a continué sa progression sensible pour atteindre à la veille de la seconde guerre mondiale environ 600.000 habitants. Après la guerre, on assistera à une stagnation (de 1946 à 1954, + 3,5% seulement. Puis la progression reprendra à un rythme rapide.

Ce qu'il nous faut retenir ici, c'est que le gonflement extraordinaire que Marseille a connu depuis le début du XIXème siècle, dû quasi exclusivement au phénomène migratoire.

En 1930 on note environ 25% d'étrangers et on estime généralement qu'un marseillais sur deux est d'origine étrangère.

Le peuplement se fera en respectant une ligne ségrégative qui va progressivement partager Marseille en deux à partir de l'axe Canebière / Longchamp.

Au nord et nord-est, les couches populaires. Au sud les classes aisées, avec quelques exceptions issues de la première industrialisation : Vauban, Endoume, Le Rouet.

Il faut noter que la densification des vieux quartiers du centre nord, accrochés au port, ne va pas cesser de se développer. Ces quartiers vont devenir les lieux principaux de l'accueil et du transit des immigrants.

2.2.3.3ème phase : la période actuelle

Cette phase d'industrialisation, qui débute en fait dès les années , est dominée par le capital monopoliste, national et multinational, avec l'Etat comme prestataire de service

Elle se développe sur les cendres de l'industrie traditionnelle qui s'effondre véritablement avec la fin de l'Empire colonial, la perte des marchés extérieurs, les guerres en Orient et la fermeture du canal de Suez.

Il s'agit d'une industrie lourde, pétrolière, pétrochimique, sidérurgique, s'appuyant sur le minéralier, le super tanker, porte container nécessitant une présence directe de l'usine aux quais du port, et un lien direct avec l'arrière pays et le nord de l'Europe. Nous voilà passés du port urbain au port industriel sur de vastes espaces, la plaine maritime entre Fos et Port-St. Louis du-Rhône ouvrant sur l'Europe par le couloir rhodanien (fleuve aménagé, autoroute, SNCF, aéroports). Enfin intervient une technique portuaire nouvelle, les darses, creusées dans la rive, gagnées sur la terre et non plus sur la mer dans un véritable dépassement technologique des données naturelles.

Cette phase industrialo-portuaire exclut Marseille et s'appuie sur une structure urbaine élargie à l'ensemble de ce que d'autres ont appelé l'aire métropolitaine marseillaise.

La rupture entre l'industrie et l'urbanisation est consommée. Les communes avoisinantes ont subi pour l'essentiel le choc urbanistique de l'essor économique. L'Etat aurait aimé que cela se fasse sur le mode des villes nouvelles, regroupant plusieurs communes ; mais l'autonomie communale l'a emporté, empêchant la création d'une megalopolis englobant Marseille, souhait des aménageurs du territoire français.

Cette phase s'est traduite par une désindustrialisation de Marseille, un développement du tertiaire, une déprolétarianisation au profit de nouvelles couches moyennes liées au tertiaire.

On assiste également à une extension de l'habitat vers le sud résidentiel et à une accentuation du caractère ségréguatif de la ville.

Deux grandes tendances ont affecté les transformations de l'espace résidentiel marseillais entre les deux recensements de 1954 et 1975 :

1) La dédensification des quartiers centraux - toutes les catégories sociales sont concernées - et corollairement, le déplacement du peuplement urbain vers la périphérie.

2) La formation dans les quartiers périphériques d'espaces résidentiels socialement différenciés, reproduisant sur une échelle élargie les contrastes sociaux entre le nord et le sud de l'agglomération déjà caractéristiques de l'urbanisation dans le centre urbain traditionnel.



3. HYPOTHESES

Comme le fait apparaître l'histoire économique et sociale, le destin du port, sans pour autant le résumer, engage celui de la ville.

Qu'en est-il sur un plan spatial ?
Celui des formes de l'urbanisation.

Nous prétendons que la force de liaison organique entre la ville et son port a été déterminante dans la concrétisation d'une morphologie urbaine ; c'est le sens de l'expression : "Marseille, ville-port". Affirmation qui doit être aussitôt nuancée par celle du caractère non absolu, ni total ni entier, de la détermination réciproque que postule cette relation.

Chacun de ces deux éléments, la ville comme le port, possède une relative autonomie de développement.

D'une part le destin de l'espace portuaire sera celui qui s'amorce pour tous les équipements urbains dès la fin du XVIII^{ème} siècle, autonomisation et insularisation par rapport au tissu.

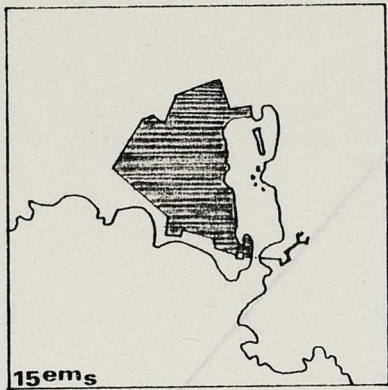
D'autre part, les formes d'urbanisation de la ville relèveront d'autres logiques, et elles sont nombreuses, que celle strictement portuaire (implantations industrielles, lotissements spéculatifs divers...)

Répondre à l'hypothèse d'une relation de nature morphologique entre la ville et le port, c'est faire apparaître les concrétisations dans une forme, des multiples dimensions de cette relation :

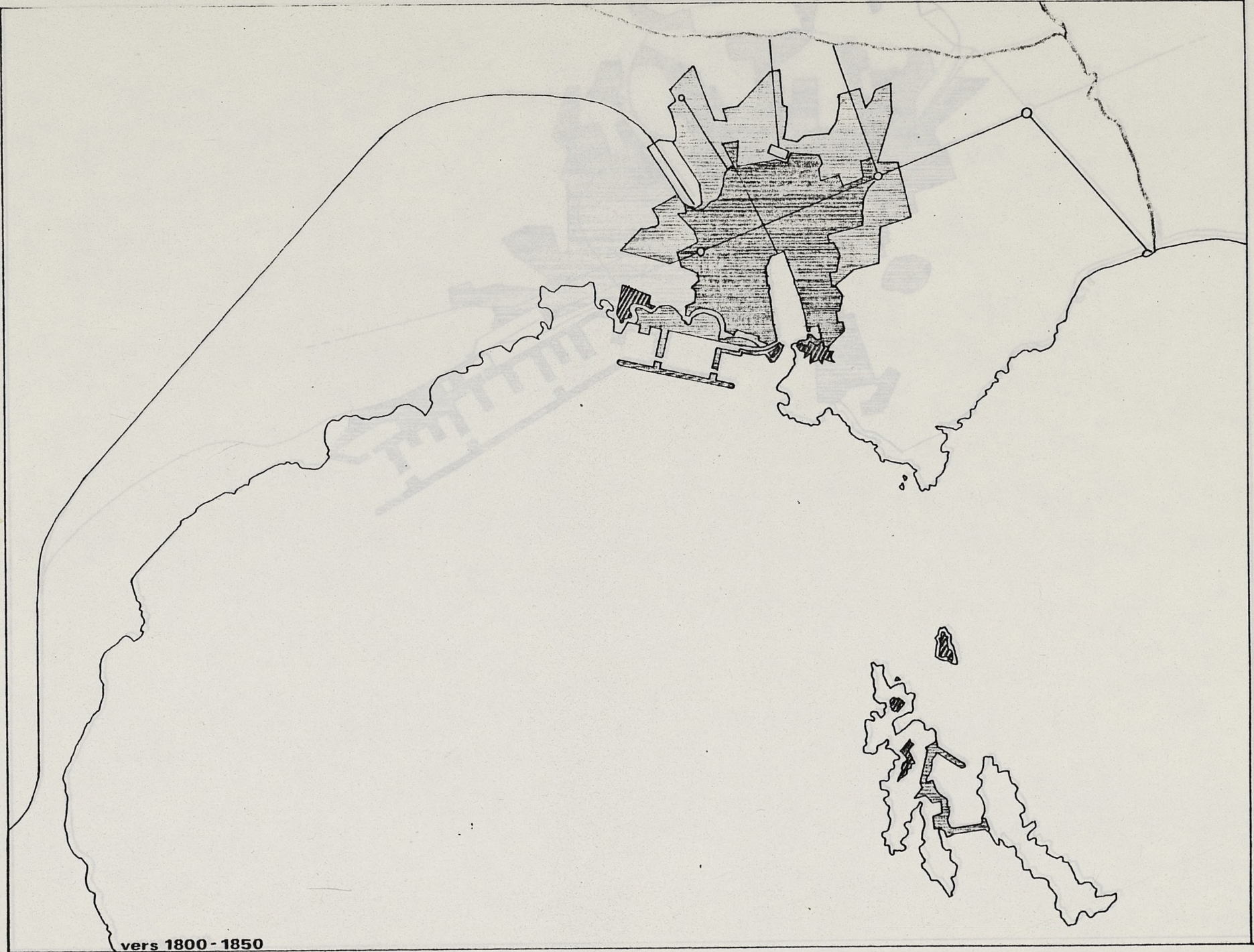
- pratique
- symbolique
- marchande.

Sur un plan méthodologique, plusieurs niveaux d'analyse morphologique doivent être articulés :

- Celui d'un schéma global, "une image de la ville-port", appréhendé au travers de l'équilibre des masses construites, de leur géométrie, leur rapport avec le site...
- Celui des tracés urbains, "pièces urbaines" et réseaux viaires faisant apparaître de la manière la plus immédiate, les hiérarchies (le système des parcours et des points forts) et la géométrie (le système des figures) des relations de la ville à son port.
- Celui d'une typologie d'objets bâtis au statut intermédiaire ; éléments de l'appareil portuaire directement articulés sur la ville. L'évolution du dispositif de l'entrepôt est éclairante pour notre propos. D'abord véritable morceau de tissu urbain tout en présentant un certain nombre de caractères spécifiques ("le Domaine"), cet espace s'insularise dans la forme du "dock". Ce n'est que plus tard que la conteneurisation va révolutionner le dispositif de l'entrepôt jusqu'à faire disparaître les surfaces bâties et couvertes au profit d'immenses aires macadamisées.



vers 1700 1850



vers 1800 - 1850



vers 1900

Si l'on envisage son évolution du point de vue de la "longue durée" comme disent les historiens, trois grandes mutations de l'organisme de la ville / port sont repérables :

- La première de ces mutations, dès la fin du XVII^{ème} siècle, inaugure une période de véritable symbiose entre la ville et son port.

D'abord limite naturelle entre deux villes, celle civile au nord et celle ecclésiastique au sud, le Vieux-Port est littéralement englobé par l'agglomération que définit l'agrandissement louis-quatorzien.

La traduction spatiale de cet équilibre se donne à voir de la manière la plus immédiate dans une figure emblématique : l'englobement de l'anse naturelle se réalise par un tracé symétrique de la forme urbaine autour de l'axe longitudinal du port.

- La deuxième mutation, décisive dès après le Second Empire, se caractérise par une dissociation du véritable appareil portuaire (le Vieux-Port n'est plus désormais qu'une annexe, bientôt réservée au tourisme) avec la ville.

C'est le passage d'un espace portuaire ouvert et étroitement imbriqué à l'espace urbain à un équipement autonome.

Le nouveau port pousse ses limites (fait significatif) au-delà même de l'agglomération urbaine selon une logique d'extension par ajouts successifs de bassins.

- la troisième mutation constitue, elle, une rupture : rupture avec toute forme d'agglomération (marseillaise mais aussi des communes avoisinantes) urbaine, rupture avec la technique portuaire (le port est gagné sur la

terre, dans un espace vierge d'agglomération, qui ne présente aucune caractéristique habituelle au port, grâce à un véritable dépassement des contraintes naturelles), rupture avec les modes de traitement de la marchandise par la technique du "container", rupture enfin dans le rapport à l'industrie qui instrumentalise totalement le port jusqu'à se confondre avec lui.

Néanmoins, il faut dire que la création de l'espace industrialo-portuaire de Marseille-Fos ne rend pas obsolètes les bassins urbains situés dans l'agglomération marseillaise. Il va s'inscrire dans une nouvelle logique de l'évolution réciproque et autonome de la division du travail et de l'espace.

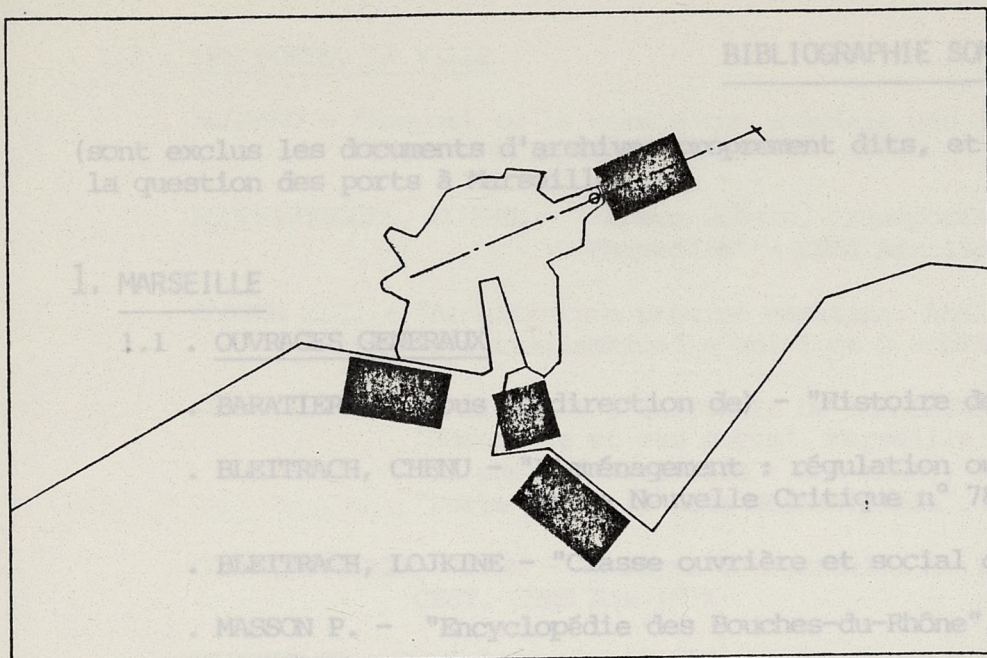
Cependant chacune de ces grandes mutations ne se constitue pas en moment de rupture brutale ; l'évolution de la relation entre la ville et son port est lente et progressive.

C'est ainsi que pour la première période, l'équilibre ne se réalise pleinement que consécutivement à l'urbanisation des terrains situés à l'intérieur de l'enceinte, et notamment à la fin du XVIII^{ème} siècle lors de la rénovation de ceux de l'Arsenal des Galères. Avant la construction de vastes entrepôts (les domaines) sur son emplacement, l'Arsenal constitue pendant un siècle une barrière physique entre la ville "habitée" de l'agrandissement et son port.

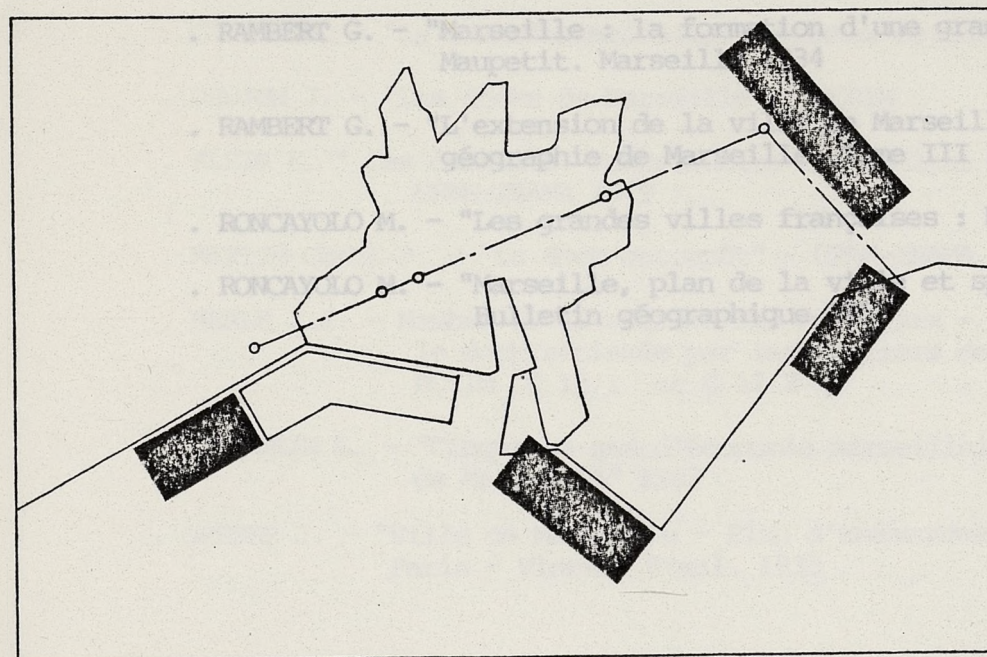
De la même manière, et pour ce qui concerne la deuxième période, le nouveau port ne se constitue qu'à partir d'ajouts successifs à ce qui, un temps, fut une annexe du port-vieux.

Et la série des efforts déployés pour assurer, même quand ils sont prosaïquement liés à des objectifs spéculatifs, sa liaison avec le centre ville et le Vieux-Port est là pour témoigner que le qualificatif de port "autonome" ne lui conviendra que fort tard.

Les alternatives de localisation spatiale qui caractérisent les "deux batailles" autour de la gestion des ports au XIX^{ème} siècle.



Ces phases décisives du développement urbain seront scandées historiquement par une avalanche de projets alternatifs où se cristallisent et se reflètent les enjeux économiques et sociaux.



Les alternatives de localisation spatiale qui caractérisent les "deux batailles" autour de la gestion des ports au XIX^{ème} siècle.

(sont exclus les documents d'archives proprement dits, et en particulier les nombreux dossiers et mémoires sur la question des ports à Marseille)

1. MARSEILLE

1.1 . OUVRAGES GENERAUX

- . BARATIER E. (sous la direction de) - "Histoire de Marseille". Privat Editeur 1979
- . BLEITRACH, CHENU - "L'aménagement : régulation ou aggravation des contradictions sociales : le cas de Fos" in La Nouvelle Critique n° 78 bis Novembre 1974
- . BLEITRACH, LOJKINE - "Classe ouvrière et social démocratie : Lille et Marseille". Ed. Sociales Paris 1981
- . MASSON P. - "Encyclopédie des Bouches-du-Rhône". Marseille 1935
- . MAURICE M., DELOMENIE - "Mode de vie et espaces sociaux". Ed. Mouton Paris La Haye 1979
- . RAMBERT G. - "Marseille : la formation d'une grande cité moderne - Etude de géographie urbaine" Maupetit. Marseille 1934
- . RAMBERT G. - "L'extension de la ville de Marseille et le plan GREBER" in Bulletin de la Société de géographie de Marseille. Tome III 1935
- . RONCAYOLO M. - "Les grandes villes françaises : Marseille" in Documentation française n° 3013. 1963
- . RONCAYOLO M. - "Marseille, plan de la ville et spéculation dans la 2ème moitié du XIXème siècle" - Bulletin géographique 1958
- . MERLE J.J. - "La question des portefaix ou la liberté du travail dans le dock réclamer par les ouvriers des ports de Marseille". 1865
BOCIM C 12 1 et C 12 2
- . PIERREIN L. - "Cinquante ans d'économie marseillaise" in La revue de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille" 1963
- . GREBER J. - "Ville de Marseille - Plan d'aménagement et d'extension - Mémoire descriptif" Paris - Vincent Freal. 1933

1.2 . LES PORTS, LA VILLE

- . ALBRAND - "Rapport de la commission spéciale des docks au Conseil municipal de la ville de Marseille"
1936 - BCCIM C12 3
- . BOUFFARTIGUES, DONZEL - "Espace urbain, transports et modes de vie : la cas des ouvriers du port de
Marseille" - CRET Aix 1980
- . CARION M.C. - "Architecture urbaine maritime. Analyse de l'espace portuaire de la Joliette et orientation
d'actualisation" - vol 1 et 2 - UPAM-INAMA 1979
- . CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE - "Le port de Marseille. Equipement et trafic". Lyon 1960
"Marseille et ses ports". Marseille 1952
"Le port de Marseille : son cadre, son évolution, son rôle économique". Marseille 1937
"Ports français de la Méditerranée". Bibliographie (AD/ 4858)
- . CORNU, DUPEIX, PILON - "Analyse contextuelle de la mobilité : les industries portuaires à Marseille"
CEST, CNRS Aix 1974
- . FLACHAT E. , Ingénieur civil - "Docks de Londres. Entrepôts de Paris. Projets de docks à Marseille"
Paris 1836 - BCCIM A/44 1
- . GALLERANO - "La transformation des arsenaux royaux en domaine urbain"(1781-1795)- Aix 1956
- . DRUJON J. - "Les docks de Marseille" - BCCIM
- . KLEIN E. " Les domaines. Contribution à l'analyse architecturale de l'espace de la marchandise"
UPAM-INAMA 1979
- . MARTIN-CHAVE P. - "Le dock-entrepôt" - UPAM-INAMA 1977
- . MERLE J.J. - Membre de la société des Portefaix - "La question des portefaix ou la liberté du travail dans
le dock réclamée par les ouvriers des ports de Marseille". 1865
BCCIM C 12 1 et C 12 2
- . PIERREIN L. - "Cinquante ans d'économie marseillaise" in La revue de la Chambre de Commerce et d'Industrie
de Marseille" 1963
- . GREBER J. - "Ville de Marseille - Plan d'aménagement et d'extension - Mémoire descriptif"
Paris - Vincent Freal. 1933

- . RAMBERT G. - "Nicolas ARNOUL, Intendant des Galères à Marseille" (1665-1674) - 1931
- . URBAIN P. - "L'unité de lieu. A propos des projets de rénovation de la vieille ville de Marseille au XIXème siècle" - UP 6, 1979
- . VEY P. - "L'évolution économique et technique du port de Marseille de 1913 à 1963" in La revue de la CCIM, 1963
- . WOLKOWITCH M. - "Les rapports entre espaces portuaires et espaces urbains : l'exemple de Marseille" in "Villes et ports" CNRS 1979

2. OUVRAGES GENERAUX

- . BANHAM R. - in "Le sens de la ville" "Aires et containers" - Ed. du Seuil 1972
- . BENEVOLO L. - "Histoire de l'architecture moderne" Coll. Espace et Architecture. Dunod 1978
- . BURDESE J.C. et ENGRAND G. - "L'analyse de l'architecture industrielle. Genèse des théories fonctionnalistes" UPA/IAAU - Lille 1975 Contrat CORDA
- . CASTEX J. , DEPAULE J.CH., PANERAI P. - "Formes urbaines : de l'ilôt à la barre" - Coll. Aspects de l'Urbanisme. Dunod 1977
- . CASTELL S.M. et GODARD F. - "Monopolville. L'entreprise, l'état, l'urbain" - Ed. Mouton Paris 1974
- . CENTRE DE CREATION INDUSTRIELLE - "Architectures d'ingénieurs - XIXème XXème siècles"- Exposition itinérante n° 8
- . DEMANGEON A. et FORTIER B. - "Les vaisseaux et les villes"- CERA 1978
Architecture + Archives - P. Mardaga
- . ESPITALLIER - "Cours de construction des usines et des établissements industriels" Paris 1910
- . GUERARD M. - Notice in "Ports maritimes de la France" Tome 7 - Marseille 1899 - BENSAM
- . MESNARD G. Ingénieur des Arts et Manufactures - Article in "Le Génie Civil" 1926 - BENSAM

- . OSLET G. - "Cours de construction" - Tuboeuf - Traité d'architecture 4, Partie civile 7 - BENSAM
- . VERLAQUE C. - "L'industrialisation des ports de la Méditerranée Occidentale" - Thèse Lettres 1970 -
Université de Montpellier, 4 vol.

