La fin du système marseillais (1945-1969)

Sylvie Daviet, Nicole Girard, Bernard Morel

▶ **To cite this version:**

Sylvie Daviet, Nicole Girard, Bernard Morel. La fin du système marseillais (1945-1969). Du savon à la puce, histoire de l'industrie marseillaise du XVIIe à nos jours, 2003. hal-03171216

HAL Id: hal-03171216
https://hal.science/hal-03171216

Submitted on 16 Mar 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.

Du savon à la puce : l'industrie marseillaise du XVIIe à nos jours

Editions Jeanne Laffitte

TROISIEME PARTIE :

DU SYSTEME PORTUAIRE AU SYSTEME METROPOLITAIN (1945 A NOS JOURS) : DESINDUSTRIALISATION, FILIATIONS ET NOUVEAUX SECTEURS

La deuxième moitié du XX^{e} siècle marque une rupture dans l'histoire de l'industrie à Marseille. Le fait industriel ne peut plus être appréhendé à l'échelle de la ville intra-muros mais doit l'être à l'échelle d'une vaste région urbaine qu'il est convenu d'appeler l'aire métropolitaine marseillaise depuis les années 1960. Le système industrialo-portuaire marseillais, en place depuis la fin du XIX^{e} siècle, va s'effondrer dans les décennies d'après-guerre au cours de crises successives qui entraîneront la disparition de la plupart des secteurs traditionnels présents dans l'espace urbain. Dans le même temps, de nouvelles dynamiques industrielles apparaissent hors de la ville, dans des communes périphériques qui vont accueillir les activités nouvelles appelées à un grand développement.

Ce mouvement de débordement de l'industrie n'est pas nouveau. Mais alors qu'auparavant les Marseillais ont été à l'origine d'activités dépendantes de leurs propres industries, depuis les rives de l'étang de Berre jusqu'à Toulon, à partir des années 1950 l'extension de la grande industrie vers l'ouest marseillais ou l'apparition de nouvelles activités dans le bassin d'Aix et à Aubagne n'ont plus rien à voir avec une dissémination de l'industrie marseillaise. De nouvelles logiques sont à l'œuvre où se mêlent interventions de l'Etat en matière d'aménagement du territoire et stratégies de grands groupes industriels nationaux ou internationaux. Les acteurs traditionnels de l'industrie marseillaise ne sont pas à l'initiative de ces nouveaux processus et n'y participent qu'à la marge.

La ville de Marseille en subira une crise profonde et durable, tant économique que sociale, jusqu'à ce qu'apparaissent au cours des années 1990, les prémices d'un renouveau économique, symbolisé par le projet Euroméditerranée, et l'amorce d'un nouveau territoire à l'échelle métropolitaine, associant Marseille et sa région. Pourra-t-il en résulter un espace entrepreneurial plus cohérent ?

Chapitre VII

La fin du système marseillais (1945-1969[1])

Sylvie DAVIET, Nicole GIRARD et Bernard MOREL
avec la collaboration de Pierre Paul ZALIO

Le système industrialo-portuaire marseillais va imploser au cours des décennies 1950 et 1960. En 25 ans, il n'en restera presque plus rien. Parler à son sujet d'implosion signifie que c'est en lui-même qu'il a trouvé les causes de son déclin. Certes, les mutations industrielles qui ont secoué l'Europe des années 1950-1960 ont joué un rôle déterminant pour venir à bout d'une industrie marseillaise qui n'était plus armée pour y faire face. Mais ce déclin était annoncé depuis déjà bien longtemps, au moins depuis la Première Guerre mondiale, depuis que n'étaient plus présentes les conditions de reproduction de ce district[2] florissant que fut le système marseillais à son heure de gloire. Dans le même temps, cette période est aussi celle d'une croissance industrielle sans précédent sur les rives de l'étang de Berre, et d'interventions étatiques qui vont bouleverser la géographie industrielle dans la région marseillaise. Au déclin de Marseille, s'opposera le dynamisme d'une périphérie étendue, de Fos au pays d'Aix.

Chronique d'une mort annoncée

Après le second conflit mondial, le port est devenu un port régional , les débouchés de l'industrie marseillaise vont en s'amenuisant et l'hinterland élargi n'existe toujours pas. L'économie marseillaise va décrocher du

[1] La date de 1969 a été préférée, comme fin de cette période, à celle de 1973, date du premier choc pétrolier, souvent utilisée pour marquer la fin de la période de croissance économique de l'après-guerre, celle des « Trente Glorieuses ». En effet, le 8 décembre 1969 le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) approuve le Schéma d'Aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, élaboré par l'OREAM, ainsi que l'implantation d'une usine sidérurgique à Fos-sur-mer.

[2] Le système marseillais fonctionne sur le modèle du « district marshallien ». Ce concept, remis au goût du jour par des économistes et sociologues italiens depuis une quinzaine d'années, a été proposé, au début du siècle, par l'économiste anglais Alfred Marshall. Il désigne une entité territoriale où se produit une osmose parfaite entre communautés locales et entreprises, comme cela existe dans les districts industriels de l'Italie du Nord ; *cf.* G.Beccatini (1992).

processus qui bouleverse l'économie française, celui d'une nécessaire modernisation des structures industrielles et d'une ouverture à la concurrence européenne puis mondiale. Ces constats peuvent être faits dès le début des années 1960, lorsque l'économie marseillaise montre au plein jour ses faiblesses irréductibles. Cette fragilité, inscrite dans la logique du système industrialo-portuaire aurait pu être surmontée si, d'une part, des innovations techniques et industrielles avaient renouvelé les potentiels de base, et si, d'autre part, la structure sociale de la ville avait favorisé une reproduction dynamique. Or ces deux conditions n'ont jamais été remplies entre les années 1880 et les années 1950. Les fragilités économiques, sociales, politiques et urbaines ont conjugué leurs effets pour emporter toute la dynamique marseillaise.

Du port colonial au port pétrolier

La crise portuaire a constitué l'élément déterminant de la destruction du système. Petit à petit et jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le port de Marseille est devenu un port colonial, tourné essentiellement, après 1945, vers le Maghreb. Le port, dont le trafic est devenu essentiellement régional, fait illusion pour deux raisons majeures. D'abord une raison géopolitique. Entre la fin de la guerre et le début des années 1950, une partie importante du trafic marseillais a profité des effets du plan Marshall. Puis, l'activité portuaire a été soutenue par les guerres coloniales, en particulier la guerre d'Algérie, avec les transports de troupes, de matériel, de ravitaillement. L'activité parfois fébrile du port de Marseille cache son indigence économique. La seconde raison tient au dédoublement du port. Entre les deux guerres, le trafic pétrolier s'est développé sur les nouveaux bassins de l'étang de Berre (Berre, la Mède, Lavéra) annexés au port de Marseille depuis 1919, réalisant ainsi un des vieux rêves de la bourgeoisie marseillaise moderniste d'annexer l'étang de Berre à Marseille. Après la Seconde Guerre mondiale, le trafic des hydrocarbures s'accroît de manière considérable, le développement économique des années 1950 et 1960 s'appuyant sur l'énergie pétrolière. Avec les découvertes de gisements dans le Sahara algérien, les perspectives dans le Golfe Persique, et avant la fermeture du canal de Suez (1956), Marseille est bien placée sur les routes méditerranéennes du trafic pétrolier. Le pétrole devient la nouvelle matière première brute qu'on transforme avant réexpédition. Il prolonge de manière presque parfaite la "logique des huiliers". La santé de l'économie marseillaise peut se mesurer à l'aune du trafic portuaire. Celui-ci passe, pour l'ensemble des bassins, de 9,4 Mt en 1938 à 18,4 Mt en 1954. Mais cette croissance cache en fait le changement de nature du trafic, car, durant le même temps, le trafic des hydrocarbures passe de 2, 2 Mt à 13 Mt et hors hydrocarbures il régresse de 7,2 Mt à 5,2 Mt. Dans le système marseillais de négoce et de rente, petit à petit, le pétrole a éclipsé tous les autres produits.

En 1960, il représente 70 % des importations et 60 % des exportations. Par la suite, avec la création du port de Fos, les bassins extérieurs prennent d'autant plus d'importance que le commerce avec l'Afrique du Nord s'est considérablement ralenti après les indépendances des pays du Maghreb. De 1945 à 1977, la croissance de l'activité a été continue faisant de Marseille le deuxième port d'Europe , après Rotterdam. En chiffres globaux, la part du trafic maritime marseillais dans le trafic maritime français est passée de 22 % en 1939 à 37 % en 1977. Par ailleurs, la comparaison avec les deux autres grands ports de l'Europe méditerranéenne, Gênes et Barcelone, est à l'avantage de Marseille[3]. Bilan satisfaisant, mais trompeur. En regardant les choses de plus près, on s'aperçoit que cette croissance masque une grande fragilité qui n'a fait qu'augmenter depuis 1960 à la mesure de la spécialisation de Marseille comme port pétrolier. Ainsi, le même processus a-t-il conduit à un déplacement géographique du port et à sa mise sous dépendance de logiques étrangères au capital marseillais.

L'effondrement des industries traditionnelles

Etroitement liées au trafic portuaire et au négoce colonial, les industries marseillaises traditionnelles, confrontées aux mutations du capitalisme français à la fin des années 1950, entrent dans une crise profonde et durable. Avec plus de vingt ans de retard sur les Etats-Unis, le capitalisme français n'a opéré qu'au lendemain de la guerre une grande politique de modernisation industrielle. Cette « nouvelle économie politique » s'est appuyée sur trois éléments : une nouvelle organisation du travail destinée à favoriser l'augmentation des gains de productivité par la mécanisation et la taylorisation (développement des industries dites « fordistes »), la recherche de nouveaux débouchés internationaux et une intervention massive de l'Etat dans la politique économique. Ces phénomènes sont totalement contradictoires avec la logique industrialo-portuaire dominant l'économie marseillaise. Marseille est restée à l'écart de ce grand mouvement d'industrialisation, en reproduisant presque à l'identique et en l'adaptant à la période, son système de production. La crise marseillaise a conforté l'image d'une économie de petites et moyennes entreprises, en général allergiques aux modernisations technologiques, tirant ses profits d'une forte pression sur les salaires, peu encline à investir dans le domaine industriel, et cherchant dans la valorisation de l'espace les profits les plus immédiats.

Dans la crise des industries traditionnelles, les plus affectées ont été les industries des corps gras et de l'agroalimentaire (raffineries de sucre, minoteries). La crise des corps gras a été la plus importante et la plus

[3] En 1974, le trafic marseillais s'élève à 109,2 Mt contre 56,8 Mt pour Gênes et 11,8 Mt pour Barcelone.

révélatrice. La plus importante, parce qu'elle a affecté l'ensemble du complexe industriel marseillais. La plus révélatrice, parce que dans une large mesure, elle a aussi mis en cause les fonctions de négoce de la ville. A la fin des années 1950, l'huilerie marseillaise ne triture plus que le tiers des graines qu'elle travaillait en 1930 et la production se situe à 40 % du niveau d'avant-guerre. Plusieurs éléments doivent être évoqués, pour expliquer le processus qui, à lui seul, symbolise le fonctionnement de l'économie marseillaise. Les industriels marseillais n'ont pas su comprendre l'évolution de la division internationale du travail qui, aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale, bouleversait les structures industrielles. Ils n'ont pas vu que, bien avant l'indépendance, la France avait abandonné le vieux pacte colonial. Ce dont s'empressèrent de profiter, non seulement les firmes multinationales, mais aussi, au Sénégal par exemple, leurs concurrents métropolitains, ceux du nord de la France (*Lesieur*) qui depuis longtemps avaient bâti une stratégie de déconcentration pour profiter de coûts fixes plus bas et de main-d'œuvre meilleur marché. Par ailleurs, l'industrie américaine avait mis au point de nouvelles huiles fabriquées à partir de produits non tropicaux, donc induisant des frais de transport moins élevés. Ces nouvelles huiles ont rapidement un succès considérable (le soja par exemple) et ont gagné de nombreux marchés en Europe et sur les autres continents. Autre occasion manquée par l'industrie marseillaise, celle de la mutation technologique. L'industrie marseillaise des corps gras a fondé sa réputation mondiale sur le savon, le fameux « savon de Marseille » de l'entreprise *Fournier-Ferrier*. Or, dans les années 1950, le savon est concurrencé par les poudres et les détergents venus des Etats-Unis. Il ne s'agit plus là d'une simple modification du produit, mais d'une adaptation à de nouveaux modes de vie domestiques.

On peut s'interroger sur les raisons qui ont conduit les industriels marseillais à se désintéresser ainsi des nouvelles réalités. Elles sont nombreuses, mais se ramènent toutes au caractère propre du capitalisme marseillais, plus spéculateur et négociant qu'industriel et entrepreneur. L'huilier marseillais cherche son profit avant tout dans des opérations commerciales. Il joue sur les prix d'achat, soit en cherchant des "gisements" au tarif le plus bas, soit même en faisant de petits bénéfices spéculatifs, comme ceux dont parle Edouard Rastoin[4]. Enfin et surtout, l'industriel marseillais ne s'est pas adapté aux nouveaux modes de gestion du capitalisme moderne. Il ne prend pas de risques financiers, il emprunte peu et s'autofinance. S'il cherche des profits en utilisant toutes les astuces spéculatives, ce n'est pas pour en jouir, mais pour investir. Mais, ces profits ne suffisent plus pour adapter l'industrie marseillaise aux conditions de la

[4] « *Si on achetait des coprahs à Manille, on ne les pesait pas là-bas, mais à Marseille. Si le mistral soufflait, il faut bien avouer que l'on pouvait les laisser quelque peu sécher et qu'ils perdaient ainsi du poids. On y gagnait peut-être un quart ou un dixième pour cent. C'était important. C'était pour nous du bénéfice*. » dans F. De Muizon (1978).

production mondiale. Pour résister, il faudrait investir beaucoup plus en recherche comme en machines[5]. En l'espace de quinze ans, malgré l'attitude résolument défensive qu'elle réussit à adopter, à travers les concentrations par exemple, (*Unipol*, achats et ventes de parts...), l'industrie des corps gras décline et perd le rôle qu'elle tenait depuis plus d'un siècle dans l'économie marseillaise. Avec le déclin des corps gras, c'est toute une histoire industrielle de Marseille qui s'achève. Car derrière le secteur lui-même toutes sortes d'entreprises sont touchées : l'emballage carton, l'imprimerie, la manutention, la chaudronnerie... Brutalement, nombre de PME qui ont les huiliers pour principaux clients se trouvent en difficulté.

Le regroupement dans l'industrie des corps gras : *UNIPOL*

Depuis 1945, la crise du secteur des oléagineux est un fait patent et irréversible. Les huileries marseillaises tardent à réagir et il faut attendre le milieu des années 1950 pour voir les premières tentatives de regroupement. L'entreprise la plus sérieuse viendra des usines les plus modernes et les plus rentables, l'Huilerie Nouvelle (famille Rastoin) et Rocca-Tassy-de Roux. L'artisan en est Edouard Rastoin, qui, au terme de quatre années, en 1959, fonde l'Union industrielle des produits oléagineux (Unipol), à partir d'alliances familiales au sein des *Nouvelles Huileries et Savonneries Françaises* (*NHSF*) et de l'entreprise *Rocca-Tassy-de Roux et Cie*, spécialisée dans les huiles industrielles et la Végétaline. Les familles Rastoin, Jauffret, Rocca-Tassy-de Roux, y croisent leurs participations et organisent la production autour de trois pôles : huile, savon, ricin. Au début des années 1960, la majeure partie des entreprises marseillaises fusionnent avec *Unipol* et ses filiales. Trois sites de production sont conservés à Marseille : « Les Trois Mathilde » pour les huiles alimentaires, « Massalia », de Rocca-Tassy-de Roux, pour la savonnerie et l'établissement Régis pour le conditionnement et l'emballage.

A la fin des années 1960, *Unipol* emploie 3.500 personnes dans 11 usines et se place au deuxième rang français des industries de corps gras. Mais ce groupe est le fruit d'une concentration horizontale, handicapé dans ses efforts de diversification et de croissance par les divergences et la prudence au sein de la direction de l'entreprise. En 1969, *Unipol* doit se résoudre à négocier la création d'une filiale commune avec *Lesieur*, dans le secteur décisif des huiles d'arachide. Il perd une partie de son activité et 50 % de son chiffre d'affaires. En 1970, l'équilibre au sein des actionnaires se modifie par l'entrée en scène d'un actionnaire extérieur, Jean-Louis Chancel (connu pour avoir racheté en Bourse les *Rizeries franco-indochinoises*) qui, en 1971, contrôle plus de 50 % du capital. C'est la confrontation avec le capital

[5] Sur l'attitude des industriels marseillais, voir également le témoignage d'un « héritier » : P. Rastoin (1985), p. 78 et *sq*.

financier et la fin du contrôle des familles traditionnelles sur l'entreprise. Les années 1970 sont marquées par des conflits boursiers et financiers avec *Lesieur*. En 1975, J. L. Chancel commence à vendre l'entreprise par morceaux dont le fameux savon « Le Chat », fleuron de la savonnerie marseillaise, cédé à *Henkel*. En1978, *Unipol* n'existe plus.

Pierre-Paul Zalio

Les mêmes causes produisant souvent les mêmes effets, la mutation industrielle va frapper les raffineries de sucre et la meunerie. Le point de départ de la crise des industries de la sucrerie est différent de celui des huileries, puisque ce secteur était concentré depuis 1929 autour des *Raffineries de Saint-Louis*. Jusqu'au début des années 1960, les raffineries de Saint-Louis ont connu une très bonne croissance et contrôlent une part importante des marchés nationaux et internationaux. Mais surtout elles ont su, grâce à de nombreuses filiales à l'étranger, structurer l'activité du groupe. Si l'activité de production était importante à Marseille, elle l'était aussi au Maroc et à Madagascar. Dans ces conditions, l'émergence des pays indépendants dans le Tiers-Monde crée de nouvelles concurrences. A partir de 1968, le regroupement, au sein de la *Générale Sucrière*, des *Raffineries de Saint-Louis* et de *Bouchon* dépossède l'entreprise marseillaise d'un véritable contrôle. L'établissement local n'est plus qu'un élément d'un groupe dont la logique de gestion est nationale. Là encore, Marseille voit s'échapper un élément important de son potentiel industriel.

Dans tous les autres domaines de l'agroalimentaire, le processus est le même. De nombreuses petites industries, à faible productivité, encore très artisanales, fondées sur l'emploi d'une main-d'œuvre bon marché, deviennent la proie des grands groupes. Pour la semoulerie et les pâtes alimentaires - secteur qui, à la fin des années 50, comprend encore une vingtaine d'entreprises -, un vaste mouvement de concentration se manifeste sous l'égide, d'une part du groupe *Cohen-Skalli* qui rachète les *Grands Moulins Maurel*, *Rivoire-et-Carret*, *Lustucru*, et d'autre part de *BSN* qui rachète *Panzani* et *Milliat Frères*. On pourrait continuer la longue liste des entreprises fermées, rachetées, absorbées par de puissants groupes, abandonnant à chaque fois quelques centaines d'emplois, mais surtout dépossédant le capital marseillais de son pouvoir sur l'activité locale.

Tableau 1 : Marseille : Evolution de la population active ayant un emploi par branches d'activités industrielles[6]

Branches	1954	1962	1968	1975
Ind.agricoles. et alimentaires		18.685	17.308	13.789
Energie		5.505	5.692	4.490
Biens intermédiaires		12.312	12.260	12.876
Biens d'équipement		19.499	18.280	17.528
Biens de consommation		20.324	18.976	16.553
Total	74 000	76 325	76 876	65 736

Source : INSEE recensements.

La position de Marseille, comme grande ville industrielle (26 % de la population active employée dans l'industrie) va être rapidement concurrencée par des localisations périphériques plus dynamiques. Entre 1954 et 1962, alors que l'emploi industriel stagne à Marseille, il progresse de 15 % dans le reste du département. La ville qui, au début des années 1960, rassemble encore plus des deux tiers de la main-d'œuvre industrielle du département des Bouches du Rhône, en comptera moins de la moitié en 1975.

L'arbre qui cache la forêt : quand le Bâtiment va…

C'est au moment où l'économie marseillaise s'est le plus dévitalisée et a perdu son socle industriel qu'elle a donné le plus le sentiment de bien fonctionner. Comment expliquer ce phénomène autrement que par la mise en place d'une économie d'auto-entretien, consécutive à l'extraordinaire afflux de population que va connaître Marseille de 1959 à 1975 ?

Tableau 2 : Population de Marseille de 1946 à 1975

Années	1946	1954	1962	1968	1975
Population totale	635.000	660.700	782.300	891.900	908.600
Population étrangère	52.849	37.977	52.821	64.580	71.820
Population étrangère (en %)	8,3	5,7	6,8	7,2	7,9

Source : INSEE Recensements.

Cette croissance démographique sans précédent est essentiellement due à un apport migratoire à trois composantes, qui ne sont pas sans rapport avec les mutations économiques spécifiques de Marseille. L'exode rural, alimenté par l'arrière-pays provençal et la Corse, est un processus déjà ancien. L'immigration nord-africaine, deuxième composante migratoire, s'intensifie entre 1958 et 1975, en liaison avec les besoins de main d'œuvre

[6] Les chiffres détaillés du recensement de 1954 ne peuvent pas être comparés à ceux des recensements ultérieurs du fait des changements de nomenclature.

dans le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP) et les nouvelles zones industrielles[7]. Enfin le troisième apport, constitué par la population rapatriée d'Afrique du nord, s'est intensifié avec l'indépendance de l'Algérie en 1962. Crise des industries traditionnelles et afflux migratoire vont se combiner pour transformer également la structure sociale de la population marseillaise, notamment sa composante ouvrière. En 1954, les ouvriers représentent 42 % de la population active (112.000) ; ils n'en représentent plus que 39,3 % en 1962 (115.594), 35,1 % en 1975 et 25,7 % en 1990 (83.406).

C'est la croissance démographique qui a induit à Marseille la croissance économique grâce d'abord au secteur du BTP, ensuite au secteur des services. Dans sa brutalité, la croissance démographique a brouillé toutes les cartes et occulté les perspectives et les réalités marseillaises. L'urbanisation, due à la fois à la nécessaire modernisation des infrastructures et de l'habitat, ainsi qu'à l'arrivée de 300.000 personnes, a été le phénomène qui a secoué la ville à partir des années 1950-55. Se greffant sur la politique municipale d'aménagement et d'urbanisme, la ville est saisie de fièvre immobilière, entretenue par ailleurs par le capital financier qui trouve dans le foncier la dernière niche de la rente marseillaise. Comme l'activité portuaire quelques années auparavant, l'activité de construction, à travers son dynamisme, cache le déclin industriel. Le BTP sera le point central de la structure économico-sociale locale pendant près de vingt ans. A lui seul, ce secteur fait travailler près de 10 % de la population. De 1945 à 1961, 79.210 logements neufs sont construits à Marseille, dont 69.500 pour la période 1954-1961, celle du premier mandat de Gaston Defferre. Cette vitalité aura des effets induits sur des activités liées à la construction des logements et à l'urbanisation, comme les matériaux de construction (carrières *Perasso*, ciments *Lafarge* à la Malle...) ou la construction mécanique, engins de levage et de construction (grues *Griffet* par exemple).

La croissance de l'industrie en périphérie : Etang de Berre et bassin d'Aix

Dans ces mêmes années 1950 et 1960, alors que les industries de la ville intra-muros s'enfoncent dans une crise irrémédiable, des sites périphériques se renforcent ou émergent, selon des logiques économiques étrangères à la métropole marseillaise. En effet cette période est au niveau national celle d'une grande politique économique et industrielle, voulue par l'Etat, où vont s'entremêler des initiatives publiques, dans la tradition

[7] En 1955, la population d'origine nord-africaine représente 15% de la population étrangère (6.000 environ sur 40.000); en 1975, elle en représentera 60%, soit 43.000 personnes - dont 34.000 Algériens - sur 71.800.

colbertiste, et des logiques privées correspondant à une nouvelle phase d'expansion du capitalisme industriel à un niveau mondial. Le rôle des grands groupes industriels, nationaux ou internationaux, sera de ce point de vue essentiel. La modernisation de l'industrie française, son positionnement recherché dans une concurrence de plus en plus internationale, passent par cette logique d'imbrication des intérêts publics et privés qui deviendra particulièrement évidente au moment de l'industrialisation du golfe de Fos.

Deux éléments sont à mettre en évidence. D'une part le développement des industries pétrolières sur l'Etang de Berre sous l'impulsion des multinationales du pétrole (*Shell*, *Total*, *British Petroleum*, *Esso*) qui vont faire de l'Etang de Berre un site pétrolier majeur, au niveau français et européen ; d'autre part les décisions de l'Etat qui, devant le constat de la déstructuration de l'économie marseillaise, meurtrie par les conséquences de la décolonisation, va s'engager fortement dans le sud français et autour de Marseille en particulier, entre 1960 et 1970. Ainsi le soutien aux industries aéronautiques, l'installation du CEA à Cadarache dans le nord-est du département, la création de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, constituent autant d' « éléments fondateurs » d'une nouvelle industrialisation à l'échelle de l'aire métropolitaine, apparemment sans lien les uns avec les autres. Dans ce processus, qui va profondément transformer les structures économiques et sociales, la répartition de la population et entraîner le développement d'une croissance urbaine périphérique sans précédent, Marseille ne trouvera pas sa place ni les conditions d'une relance. Ainsi va se mettre en place un phénomène majeur et de longue durée, celui d'un décrochage entre Marseille-ville et la périphérie de l'aire marseillaise, celle-ci attirant les richesses et les hommes, celle-là s'enfonçant dans le déclin économique et la crise sociale.

A l'ouest, la croissance de la grande industrie

Le développement industriel sur l'étang de Berre n'est pas un phénomène nouveau, puisque, on l'a vu, il a commencé au XIX^{e} siècle avec l'industrie de la soude, puis dans l'entre-deux-guerres, avec la création de bassins annexes au port de Marseille par la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, l'installation de dépôts pétroliers puis de raffineries, l'amorce de l'industrie aéronautique. Mais ces débuts, sommes toutes modestes, sont sans rapport avec le développement de ces industries à partir du milieu des années 1950, tant par l'échelle du phénomène que par la nature même des entreprises présentes sur le site, représentatives de la grande industrie, moderne par ses technologies et son organisation, pilotées par de grands groupes et insérées dans des marchés mondiaux.

L'aéronautique : de Marignane à Istres, du civil au militaire

La création d'une industrie aéronautique sur les bords de l'étang de Berre relève d'une initiative de l'Etat. L'aéronautique est, en effet, par nature, liée aux politiques d'Etat à travers les commandes militaires, mais aussi, parce qu'il s'agit d'un secteur industriel à haut développement technologique, et fortement concurrentiel (l'Etat à la fois patron et client)[8]. Les logiques d'entreprises à travers des firmes leaders et les décisions de politique économique y sont totalement imbriquées[9], selon le même processus que dans l'industrie pétrolière.

Concentrées d'abord dans l'agglomération parisienne, les industries aéronautiques sont apparues en province à la suite de décentralisations stratégiques, ainsi dans le Sud-Ouest (Toulouse, Bordeaux, Pau). Les débuts de l'aéronautique à Marignane, à proximité de l'étang de Berre, ont suivi celui de l'aéroport, d'abord constitué d'installations sommaires nécessaires aux escales des avions et hydravions ; puis, dans les années 1930, un certain nombre d'entreprises se sont spécialisées dans la fabrication d'hydravions.[10]. Dans les années 1950, l'aéronautique française spécialise ses productions et ses sites. Depuis le lancement de l'*Alouette II, en 1956*, Marignane est devenue l'un des premiers pôles de fabrication d'hélicoptères, d'abord au sein de la société *Sud-Aviation* qui deviendra, en 1970, la *SNIAS, Société nationale des industries aéronautiques et spatiales,* (qui deviendra plus tard *Aerospatiale* et aujourd'hui *Eurocopter*), après fusion avec *Nord-Aviation*, implantée en région parisienne. La division hélicoptères[11] de la *SNIAS*, est par la suite pratiquement regroupée sur le site de Marignane, entraînant un développement extraordinaire du pôle aéronautique. De toutes les entreprises de la région PACA, c'est en effet la *SNIAS* qui a connu la progression la plus rapide du nombre d'emplois, de 2.000 salariés à la fin des années 1950 à 8.000 à la fin des années 1970. Après avoir eu l'armée française comme principal client, elle a largement diversifié sa clientèle en direction du secteur privé. A la fin des années 1970, 20 % du parc civil mondial d'hélicoptères proviennent de Marignane, 87 % des ventes se faisant à l'exportation. Au début des années 1970, un autre site aéronautique s'ouvre à l'ouest de l'étang de Berre, à proximité de l'aérodrome militaire d'Istres, avec l'installation de la firme privée *Dassault-Bréguet* (lieu de fabrication de l'avion commercial *Mercure*), de la *SNECMA*, puis du Centre d'Essais en Vol (CEV) de la Direction des Constructions Aéronautiques.

Il faut toutefois souligner que l'aéronautique n'était pas perçue comme une industrie marseillaise. Avant la guerre, cela tient à une méfiance du

---

[8] Depuis les premières nationalisations de 1936-1937, l'industrie aéronautique française s'est constituée au début des années 1970, en deux pôles : un secteur public et nationalisé (*SNIAS, SNECMA*) et un secteur privé (*Dassault-Bréguet, Matra, Turboméca*)

[9] P. Beckouche et L. Carroué (1994).

[10] Le 18 mars 1910, un ingénieur marseillais, passionné d'aéronautique, Henri Fabre, réussit à joindre La Mède à Martigues, effectuant ainsi le premier vol d'hydravion de l'histoire.

[11] En 1969, L'activité hélicoptères représentait 30% des activités de *Sud-Aviation*.

patronat local. Plus profondément trois raisons expliquent cette situation. D'abord, le processus de concentration qui a touché ce secteur de 1936 à 1968 a été national, d'autre part la construction aéronautique n'a pas trouvé dans la région la qualification et la compétence requises pour ses activités de sous-traitance dont les entreprises sont restées essentiellement localisées en région parisienne. Ainsi, d'après une enquête effectuée par l'Insee[12] entre 1976 et 1978, seulement 20 à 25 % du montant total des travaux ou fournitures commandés par le secteur aéronautique concernait des établissements du département, pour l'essentiel dans le travail des métaux et la mécanique. Enfin, il s'agit d'un secteur dont la logique internationale était très éloignée de celle du système marseillais

De Berre à Fos : le deuxième complexe pétrolier français

Les choix de politique énergétique de la France dans les années 1950, fondés sur le recours massif aux hydrocarbures importés à bas prix du Moyen-Orient, nécessitent le développement d'une puissante industrie nationale du raffinage du pétrole. La région marseillaise est géographiquement bien placée sur les routes maritimes du pétrole et les espaces riverains de l'étang de Berre, relativement peu occupés et urbanisés, offrent de vastes superficies aménageables pour l'industrie[13]. L'augmentation considérable des importations de pétrole brut rend nécessaire la construction d'un grand port pétrolier et la Chambre de commerce de Marseille entreprend, dès l'après-guerre, la construction du port de Lavéra, sur la commune de Martigues, à l'entrée du chenal de Caronte. Mis en service en 1949, le port de Lavéra, accessible aux navires de 80.000 tonnes, est, durant les années 1950, le plus grand port pétrolier d'Europe. Il est ultérieurement prolongé par la mise en service, dès 1962, d'un grand réseau d'oléoducs européens permettant notamment la desserte en pétrole brut de la région lyonnaise, de la Suisse, de l'Alsace et de l'Allemagne du sud par le pipe-line sud-européen[14], dont les dépôts sont installés dans la Crau près de Fos-sur-mer. Suivent en 1968, un oléoduc de produits raffinés (Méditerranée-Rhône), qui à partir des raffineries de l'étang de Berre, irrigue la vallée du Rhône jusqu'à la région lyonnaise, Genève et la Savoie, ainsi qu'un oléoduc de l'OTAN. Cette histoire pétrolière s'accélère, après la fermeture du canal de Suez en 1956, avec le développement d'un trafic pétrolier longue distance grâce à des navires de très grande capacité. Aussi, au milieu des années 1960, dans un effort permanent d'anticipation, la Chambre de commerce et d'industrie de

[12] INSEE, *Sud Information économique*, Marseille, 1980, n° 42.

[13] Le géographe Elisée Reclus, à la fin du XIX^e^ siècle, avait qualifié de « scandale économique » l'abandon de ces plans d'eau et de ces vastes espaces à l'ouest de Marseille.

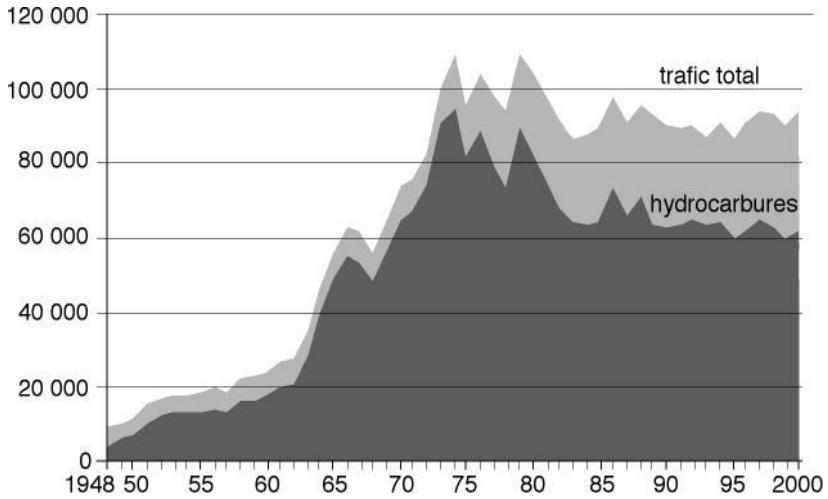
[14] Le pipe-line sud-européen comporte trois canalisations : Lavéra-Fos/Strasbourg/Karlsruhe ; Fos/Lyon (Feyzin), Fos/Strasbourg.

Marseille, relayée à partir de 1967 par le Port autonome, entreprend-elle, à Fos, le creusement d'un port en eau profonde accessible aux pétroliers géants de 300.000 tonnes et plus, pour succéder à celui de Lavéra déjà insuffisant ou dépassé. En 1968, le nouveau port de Fos-sur-mer reçoit son premier minéralier chargé de bauxite d'Australie et son premier grand pétrolier, le « Nivose » (180.000 tonnes).

En 1972, le terminal méthanier de Gaz de France, traitant le gaz naturel liquide importé d'Algérie, complète le dispositif qui fait de la région marseillaise la première plate-forme nationale de réception des hydrocarbures liquides. Elle est aussi l'europort pétrolier du Sud, puisqu'une grande partie de ces importations est immédiatement réexpédiée, via les oléoducs et gazoducs.

Le trafic en pétrole brut des installations du port de Marseille rend compte de cette évolution. En 1948, le pétrole et les hydrocarbures représentent 49 % des importations et 28 % des exportations ; en 1974, ils constituent 90 % des importations et 68 % des exportations. Cette évolution du trafic va de pair avec, d'une part une emprise de plus en plus forte sur le port des grandes firmes pétrolières, et d'autre part un déplacement géographique d'abord vers l'étang de Berre jusqu'en 1960, puis vers Fos en 1969. Ainsi, en 1948, les installations de l'étang de Berre accueillent 55 % du trafic ; puis 75 % en 1962 et 94 %. en 1974 avec le port de Fos. Le port de Marseille n'est plus tout à fait à Marseille, mais, si on exclut le trafic des hydrocarbures, son importance est alors comparable à celle de ses grands concurrents méditerranéens, puisqu'en l974, vrac et marchandises générales représentent 14,4 Mt à Marseille, l6,6 Mt à Gênes et 8,2 Mt à Barcelone.

Graphique 2 : Evolution du trafic du port de Marseille (en milliers de tonnes)



Source : Port Autonome de Marseille.

La capacité de raffinage des usines installées sur le pourtour de l'étang de Berre est multipliée par 14 entre 1948 et 1973, représentant à cette date pour l'ensemble des quatre raffineries une capacité de près de 40 Mt, soit 27 % environ de la capacité de raffinage de la France[15]. Trois d'entre elles, *Shell* à Berre, *Total* à la Mède, *BP* à Lavera sont des implantations anciennes, la raffinerie *Esso* de Fos-sur-Mer, est d'implantation plus récente (1965) et de capacité plus limitée. Les progrès technologiques constants sont un des aspects de cette industrie : ainsi les opérations de raffinage du pétrole d'abord réalisées par distillation atmosphérique, seront ensuite effectuées par distillation sous vide, puis dans des craqueurs catalytiques, permettant d'extraire toujours plus de produits différents à partir de la matière première, le pétrole brut**.**

Le « décollage » de l'étang de Berre tient surtout au développement de la pétrochimie. Cette industrie d'aval du raffinage, essentielle pour la production des grands intermédiaires de l'industrie chimique, se développe sur les sites de Lavéra et de Berre. A Lavéra, les travaux de construction de l'usine Naphtachimie sont entrepris au début des années 1950, la production d'éthylène, propylène, butadiène, etc. démarrant à la veille des années 1960. A Berre, la raffinerie reçoit les mêmes types de dispositifs dans les années 1960 avec l'installation d'un vapocraqueur géré par *Shell-Chimie*. L'augmentation des capacités de production témoigne de ce développement. Ainsi les différentes générations de vapocraqueurs de Naphtachimie à Lavéra portent la capacité de production d'éthylène de 18.000 tonnes par an en 1956 à 35.000 tonnes en 1960, 100.000 tonnes en 1966 et 480.000 tonnes en 1974.

Le développement de ce complexe pétrolier a plusieurs conséquences. Outre la construction de gigantesques usines et la création de grandes zones industrielles spécialisées, avec la modification des paysages que cela suppose, il bouleverse la physionomie urbaine des rives de l'étang de Berre. La plupart des communes ont connu une forte croissance démographique grâce, d'une part aux emplois directs créés par l'industrie pétrolière (en grande partie occupés par des salariés recrutés localement, au moins pour les ouvriers, techniciens et employés), mais aussi grâce aux emplois induits par la nécessité d'un secteur de maintenance industrielle, local lui aussi, puis par les emplois indirects dans les activités tertiaires.

L'industrie de l'étang de Berre et la sous-traitance

Les industries sidérurgique et pétrolière ont entraîné le développement de nombreuses entreprises sous-traitantes des

[15] Par exemple, la capacité de la raffinerie de Berre passe de 4 Mt au début des années 1950, où elle est la première raffinerie française, à 6 Mt en 1964, puis 7,5 Mt en 1970 avant d'atteindre 13,5 Mt en 1972 à la veille du choc pétrolier.

grands groupes. Parmi les entreprises spécialisées dans la chaudronnerie et la tuyauterie industrielle, il faut citer la *Phocéenne de métallurgie*. Créée à Marseille en 1964 par Maurice Génoyer, ancien ingénieur mécanicien de la Marine, l'entreprise se délocalise sur la zone industrielle de Vitrolles en 1973. Maurice Génoyer sera avec Pierre Rastoin l'animateur d'un club de réflexion « contre l'attente des retombées de Fos ». Des entreprises marseillaises anciennes se développent également dans le sillage de Fos. Citons le cas de Christian-Jacques Vernazza, dont le père dirigeait à Marseille la Méditerranéenne de transit qui, à partir de 1973, se spécialise dans le levage et la manutention. En 1980 il fonde *Mediaco Vrac*, société de stockage des produits liquides et oléagineux, un des *leaders* méditerranéens dans le domaine du stockage.

Ce nouveau patronat marseillais qui tente de capter une partie des retombées du développement industriel de Fos, se distingue ainsi de la bourgeoisie d'affaires traditionnelle qui a peu ou pas pesé sur les décisions.

Pierre-Paul Zalio

Enfin ces industries, avec celles de l'aéronautique, se sont rapidement imposées comme figures de l'industrie « moderne », par le gigantisme et la complexité technologique de leurs installations, mais aussi par la modification des sociétés locales qu'elles allaient entraîner, par la venue d'un grand nombre d'ingénieurs et de techniciens hautement qualifiés.

La création de la zone industrialo-portuaire de Fos

Elle a représenté pour la région marseillaise un événement sans précédent, dont on pensait qu'il allait bouleverser l'économie de toute la façade méditerranéenne. Il faut rappeler toutefois que l'idée de Fos est marseillaise avant d'être reprise par l'Etat. Dès 1952, Edouard Rastoin, alors président de la Chambre de commerce, estimait que pour sauver Marseille de la désindustrialisation, il fallait créer des pôles d'industrie lourde à l'extérieur de la cuvette marseillaise, trop à l'étroit, et poursuivre ce qui avait été entamé avant la seconde guerre mondiale sur les rives de l'étang de Berre. Le site de Fos était le lieu adéquat. Toutefois, la loi de 1919 tout comme l'arrêté de 1938 fixant les délimitations du port de Marseille n'incluaient pas le golfe de Fos. Aussi dans les années 1950, après la construction du port de Lavéra, diverses hypothèses d'installations portuaires dans le golfe de Fos ont été envisagées, à l'initiative du Président de la Chambre de commerce, Léon Bétous, qui joua un rôle éminent dans la promotion de « l'idée » Fos.

La zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer

Il faut attendre le début des années 1960 pour que le projet de valorisation du site de Fos prenne corps avec les premières acquisitions foncières, en 1962-1963, par un Syndicat mixte d'aménagement du golfe de Fos, associant les Chambres de commerce et d'industrie d'Arles et de Marseille, le département, les villes de Marseille, Arles, Fos, Istres, Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis-du Rhône. Cet organisme se propose d'aménager une zone industrielle , puis de rétrocéder les terrains aux entreprises, par vente ou location. Entre-temps l'Etat a acheté 3.378 ha aux *Salins du Midi* et mis en zone d'aménagement différé 1.450 ha dans le même secteur. Pour définir les grandes options et assurer la coordination des investissements, il crée un groupe interministériel, le Groupe central de Fos, et charge le Service maritime (Ministère des Travaux Publics) de dresser un programme des travaux. Celui-ci est approuvé en 1965. Peu après, la création du Port Autonome consacre l'éviction du syndicat mixte. En lui rachetant les terrains acquis, qu'il joint à ceux possédés par l'Etat, le *PAM* devient alors l'unique propriétaire de la zone et le maître d'ouvrage de son aménagement, tout en poursuivant les travaux portuaires sur le domaine public maritime. Les investissements industriels suivent soit à l'initiative des grandes firmes pétrolières, soit sur une forte incitation de l'Etat pour la sidérurgie. Le groupe sidérurgique lorrain *De Wendel-Sidelor* trouve ainsi l'opportunité d'une implantation « sur l'eau », par une association, souhaitée par l'Etat dans le capital de *Solmer*, avec son concurrent nordiste, *Usinor*, déjà établi à Dunkerque. Les conditions de mise à disposition de la zone industrielle sont établies sur la base d'une location de longue durée à des prix finalement très bas pour les industries pétrolières, pétrochimiques et gazières, alors que *Solmer* (1.560 ha) et *Ugine-Aciers* (275 ha) bénéficient de conditions encore plus favorables car les terrains leur sont vendus, également à bas prix, élément ayant semble-t-il pesé sur leur décision d'implantation à Fos. Au total la première tranche de travaux, correspondant à un tiers des capacités envisagées, coûtera 7,7 milliards de francs, dont 87 % ont été financés par des crédits publics (6,7 milliards), le reste par chacun des deux groupes[16].

La construction de la ZIP de Fos s'inscrit dans un mouvement de « littoralisation » des industries lourdes[17], couplant un port en eau très profonde (le seul en France avec Antifer, près du Havre), accessible aux navires de fort tonnage et de vastes terre-pleins industriels permettant la localisation d'industries lourdes (ici pétrochimie et sidérurgie essentiellement) dans de très grosses unités de production fortement

[16] P. Mioche (1999).

[17] Cf. les implantations littorales en Méditerranée : outre les installations anciennes de Bagnoli (Naples) et Cornigliano (Gênes), les années 1960 ont vu se créer les établissements de Sagonte (Espagne), Tarente (Italie), Annaba (Algérie) pour ne citer que les principales.

automatisées. La réduction des coûts de production permise par de telles installations devait permettre aux entreprises (en particulier sidérurgiques) de rester présentes dans la concurrence mondiale, de même que la situation littorale leur facilitait l'accès à des matières premières importées ainsi que la réexpédition des produits fabriqués. Sur l'objectif de modernisation et de compétitivité industrielles sont venus se greffer des objectifs de politique industrielle de l'Etat - l'industrialisation de la façade méditerranéenne - et un objectif d'aménagement du territoire dans un espace économiquement déprimé. L'Etat a donc joué un rôle essentiel, tant au niveau des décisions que des investissements, en matière d'infrastructures (ports, voies de communication, aménagement des terre-pleins industriels), d'aides aux entreprises (conditions de financement de la sidérurgie), et d'accueil des populations (logements et urbanisation)[18]. Les travaux puis le démarrage des usines de la ZIP de Fos ont en effet attiré une nombreuse population venue de différentes régions françaises (dont les fameux « Lorrains » de la *Solmer*) ainsi qu'une main d'œuvre immigrée (Algériens essentiellement).

Tab.3 : Les entreprises de la ZIP de Fos au milieu des années 1970

Entreprises	Surface en ha	Date de mise en service	Emplois
Imperial Chemical Industries	130	1972	200
Ugine Aciers	275	1973	1.128
Solmer (sidérurgie)	1.560	1974	6.552
Gaz de France	15	1972	40
Air Liquide	6	1972	60
CFEM (Cie Fçaise d'entreprises métalliques)	12	1972	260
SPLSE/Dépôts Pétroliers de la Crau	101	1969	170
Pechiney-Ugine-Kuhlman		1975	108
Esso		1965	100

Source : Insee, *Sud*, 1983, n° 56

Fin 1973, à la veille du premier choc pétrolier**,** la ZIP de Fos est constituée de plusieurs grandes entreprises essentiellement du secteur de la chimie du pétrole et de la sidérurgie, représentant plus de 8.000 emplois (avec la raffinerie *Esso*, extérieure au périmètre de la ZIP). Le périmètre industriel est loin d'être saturé par les installations industrielles, et les emplois sont loin d'atteindre les créations prévues. Le démarrage du premier haut-fourneau de *Solmer* et la première coulée d'acier vont se produire en pleine contre-conjoncture au moment du premier choc pétrolier et en pleine crise mondiale de la sidérurgie. Au-delà du contexte de crise des années 1970, la réalisation de la ZIP de Fos traduit une différence de logique

[18] Sur le processus de la ZIP de Fos, voir J.-P. Beau et *alii* (1978).

fondamentale entre l'idée initiale et le projet définitif. L'idée marseillaise était d'étendre le port et l'industrie marseillaise. Le projet définitif est un projet d'Etat, obéissant à une logique industrielle et géopolitique nationale, réalisé par le secteur privé et échappant largement aux acteurs locaux.

Sur l'étang de Berre et la ZIP de Fos, s'est donc construit une nouvelle « atmosphère industrielle », qui n'a pas grand chose de commun avec la tradition marseillaise.

Au nord, les prémices du développement aixois, entre industrie et tertiaire

L'émergence du pays d'Aix comme nouveau site industriel dans la périphérie marseillaise tient à deux éléments distincts, la création en 1959 par le CEA (Commissariat à l'Energie Atomique) du Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache (CEN) dans un premier temps, le succès de la zone industrielle des Milles plus tard.

Bien que Cadarache, situé à une quarantaine de kilomètres au nord d'Aix-en-Provence, ne figure pas dans le périmètre *stricto sensu* de l'aire marseillaise, son importance tient à la dynamique technologico-scientifique qu'il a entraînée, en particulier pour Aix-en-Provence. En 1975, parmi la population qualifiée travaillant à Cadarache, près de la moitié habite Aix ou le pays aixois. Le CEN compte alors plus de 6.000 salariés dont la plupart ont un très haut niveau de qualification. Cette population, qui introduit une nouvelle composante dans le tissu socio-économique local, caractérise un secteur lié à des enjeux nationaux : le programme énergétique et la politique militaire. En effet, comme l'aéronautique, le nucléaire appartient à ce qu'on pourrait appeler "le secteur réservé" des politiques industrielles de l'Etat. Il nourrit au cours des années 1960-1970 un complexe d'activités industrialo-militaires dont le rôle est essentiel dans la redéfinition du paysage économique français.

Pourtant, jusqu'à la fin des années 1960, Aix semble se satisfaire de sa vocation résidentielle et économique basée sur le triptyque, Justice, Université, Commerce, le tourisme et l'activité thermale complétant ces fonctions basiques. Mais le centre historique est proche de l'asphyxie et les activités commerciales ne peuvent pas s'y développer à la mesure de la croissance démographique de la ville. Une première zone de desserrement commercial est aménagée à la Pioline, puis très vite la zone des Milles va apparaître comme un lieu d'extension privilégié des entreprises locales. Une première tranche d'urgence est aménagée en 1969 pour accueillir le CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement) et l'INSEE, à la demande de l'Etat, puis *Alcatel* et la *Cometherm*. Ces quatre établissements, toujours présents sur le site, ont eu un rôle moteur. La forte compétence du CETE en informatique (présence de l'ordinateur le plus puissant de France à l'époque),

a contribué à donner dès le départ à la zone des Milles un caractère technico-tertiaire.

Ce positionnement conditionnera le futur économique de la ville, qui va jouer, dès ce moment, un rôle de premier plan dans l'accueil d'entreprises tertiaires au sein de l'aire métropolitaine marseillaise, un grand nombre d'établissements relevant de la direction Sud-Est d'entreprises franciliennes.

*****

De la fin de la seconde guerre mondiale aux années 1970, tandis que Marseille est confrontée à sa crise industrielle et urbaine, de nouvelles réalités économiques s'affirment au-delà des collines qui l'enserrent. Ce qui différencie l'ensemble marseillais de la plupart des autres métropoles françaises et étrangères, c'est l'autonomie des deux processus. Celui du déclin marseillais est ancien et endogène, celui du développement de la périphérie est exogène et plus récent. Généré par l'Etat, avec le concours de grands groupes industriels nationaux ou étrangers insérés dans un processus de mondialisation, il n'obéit pas aux mêmes logiques La crise des années 1970 et 1980, qui dans son ampleur secoue l'ensemble des secteurs économiques, va donc doublement frapper Marseille. Le défi qui s'impose alors est de surmonter la crise tout en réduisant la déconnexion entre le cœur et la périphérie de l'aire marseillaise.

Édouard Rastoin (Marseille 1895-1994)

Longtemps un des représentants les plus connus et respectés de la bourgeoisie marseillaise, Edouard Rastoin est, par son seul patronyme, indissociable de l'histoire économique et sociale de la cité phocéenne, tant les intérêts économiques et sociaux de cette famille à Marseille furent nombreux au cours du XX^e^ siècle. Dans cette vaste lignée aux intérêts multiples, Edouard Rastoin est à la fois un maillon de la dynastie et un personnage tout à fait singulier.

Après une scolarité secondaire dans des congrégations étrangères, en Italie et en Allemagne, il est reçu à l'Ecole Polytechnique. Après la guerre de 1914-1918, il rejoint à la demande de son père l'entreprise familiale, l'Huilerie Nouvelle, dont il devient rapidement administrateur délégué. Il se marie alors à la fille d'un des dirigeants de Rocca-Tassy-de Roux, une des plus grosses huileries de la place, faisant entrer par là sa famille dans une parentèle étendue où se côtoient les grands noms de l'industrie et du négoce : Fabre, Régis, Rocca, Tassy, de Roux, etc. Chef d'un groupe familial étendu, Edouard Rastoin se distingue au sein de son milieu par la multiplicité des ressources qu'il met au service de ses entreprises. À la suite de son père, il préside la Société pour la Défense du Commerce puis la Chambre de commerce. Sa position de chef d'un groupe familial puissant, ses réseaux de polytechnicien et ses nombreuses responsabilités publiques lui ouvrent les conseils d'administration de nombreuses sociétés, notamment la Compagnie Nationale du Rhône, la Shell, la Société Immobilière Marseillaise et de quelques institutions bourgeoises de premier plan, notamment l'Hôpital Saint-Joseph dont il est président. Il est reçu en 1953 à l'Académie de Marseille. Catholique fervent de la paroisse Saint-Giniez, politiquement libéral et modéré (dans la tradition d'une fraction de la bourgeoisie négociante), il affiche volontiers un train de vie modeste, non sans goûter régulièrement aux plaisirs de sa villégiature cassidaine.

La multiplicité de ses engagements et la force de son tempérament donnent au personnage, et plus largement à la famille qu'il représente, une surface sociale et donc une capacité d'intermédiation et d'influence importante. Cette famille se trouve au cœur du dispositif d'alliance entre la bourgeoisie locale et la SFIO de Gaston Defferre. Alors que le secteur des corps gras connaît à partir de 1949 une crise grave, c'est lui qui conduit le rapprochement des entreprises oléagineuses locales qui aboutit en 1959 à la constitution d'Unipol. Dans une société bourgeoise et patronale marquée par le conservatisme social et, sur le plan de structures productives par un maintien myope de conceptions archaïques, Edouard Rastoin a tenté de concilier le respect des impératifs du capitalisme familial marseillais avec une action en faveur de la modernisation de l'économie locale, sans parvenir toutefois à enrayer les évolutions qui condamnaient à la faillite ce

mode de production. Ainsi est-il, dès 1951, le promoteur d'un projet de sidérurgie littorale qui dépasse de très loin la logique d'extension du port vers l'étang de Berre. D'un certain point de vue, la vie d'Edouard Rastoin exprime de façon exemplaire le destin du patronat industrialo-portuaire marseillais. Sa mort, en 1994, marque non seulement la fin de l'emprise d'une grande famille sur les affaires marseillaises mais plus largement, le crépuscule d'un monde à la perpétuation duquel, il avait, non sans avoir conscience des évolutions inéluctables, consacré sans compter, pendant presque un siècle, son énergie et son intelligence.

Pierre-Paul ZALIO

Les Rizeries franco-indochinoises

Situé à l'entrée de l'autoroute nord, près du Boulevard de Plombières, le bâtiment des Rizeries franco-indochinoises, aujourd'hui reconverti dans des activités « high tech », témoigne du passé commercial et colonial de la cité phocéenne.

Construites en 1888, les premières installations auraient été réalisées pour le compte d'une société italienne important du riz du Piémont. Cette activité de stockage et de conditionnement du riz n'a jamais cessé jusqu'en 1968, date de cessation des activités rizeries à Marseille. L'usine de Plombières a servi à stocker d'abord du riz piémontais, puis du riz indochinois importé, moins cher que le riz italien, puis, après1945, du riz camarguais. En 1928 les Rizeries de la Méditerranée *fusionnent avec les* Rizeries Françaises *pour donner la* Franco-coloniale des Riz, *absorbée en 1930 par la très puissante* Compagnie franco-indochinoise. *L'activité de conditionnement du riz atteint son apogée. Après 1945, la Compagnie essaie de conserver des parts de marché, en créant la marque* FIC, *face à la concurrence des sociétés camarguaises qui ont entrepris de s'équiper et de traiter eux-mêmes leurs produits. Rachetée en Bourse, les actifs des* Rizeries franco-indochinoises *sont vendus au cours des années 1960. Au départ, le site comportait, autour d'une cour de platanes, un pavillon de bureaux, des garages, l'usine actuelle et deux grands hangars encadrant l'usine. Peu avant ou pendant la deuxième guerre mondiale, la structure intérieure du bâtiment de stockage a fait l'objet d'une reconstruction en béton. Un des hangars a été détruit pour construire l'autoroute Nord en 1955.*

Depuis la fin des années 1960, le site était à l'abandon. Ses terrains ont alors servi de parkings pour diverses entreprises voisines et le bâtiment s'est considérablement dégradé. Dans un quartier mêlant locaux d'activités et habitat souvent très dégradés, il participait d'une image négative à l'entrée de la ville. Au début des années 1990, la réhabilitation de cette friche est inscrite dans l'opération « 1.000 ha pour entreprendre » et les terrains sont aménagés par l'Agence foncière Marseille-Métropole. Le bâtiment échappe à la démolition et fait l'objet d'une restauration par la Société d'Economie Mixte, Marseille-Aménagement*, qui préserve l'aspect général du bâtiment, les structures et les percements, mais réorganise complètement l'intérieur (5.000 m^2 sur trois niveaux) autour d'un atrium central, pour l'adapter à des activités contemporaines. Les frises en faïence de la façade sud ont été soigneusement restaurées (architectes : Anne Lévy et Nicolas Magnan). Début 2000, la société* Avenir Telecom, *créée par des Marseillais et spécialisée dans la téléphonie mobile puis l'Internet (*Netup*), est installée dans les Rizeries aux termes d'un bail locatif avec la Ville, assorti d'une promesse d'achat.*

Nicole GIRARD

Chapitre VIII

Crises et recompositions (1969-1992[19])

Sylvie DAVIET, Nicole GIRARD et Bernard MOREL

Un monde s'est fracturé au milieu des années 1970, avec des conséquences différentes selon les pays. En France, cette fracture a revêtu deux aspects. Le premier, général à la plupart des économies capitalistes, tient à la crise de la régulation dite fordiste, fondée sur l'augmentation de la productivité du travail par la modernisation technologique des entreprises, processus que la crise pétrolière va mettre en question. L'augmentation de la rente pétrolière va en effet limiter les profits et conduire les industriels à un mouvement de délocalisation vers les pays à bas salaires. Inflation et chômage seront les conséquences les plus visibles de ce processus. Le second aspect de la crise est plus spécifique aux économies ouest-européennes. Il se traduit par un désengagement de l'Etat et une montée en puissance des pouvoirs locaux (notamment les Régions et les grandes villes) comme acteurs du développement économique et spatial. En France, dans le cadre du marché unique européen, le phénomène de concurrence entre les territoires contraste avec le mode de régulation par l'Etat de la politique industrielle et d'aménagement du territoire qui a caractérisé la période gaulliste.

Les crises des années 1970 et 1980 vont précipiter la disparition ou l'absorption au sein de grands groupes industriels des derniers restes de l'industrie marseillaise traditionnelle. Mais elles vont également affecter les secteurs de la grande industrie, particulièrement ceux présents sur les bords de l'Etang de Berre et même ceux, nouvellement créés, de la ZIP de Fos. Confrontés à une concurrence mondiale exacerbée par la crise du système capitaliste en recomposition, la plupart des secteurs industriels de l'aire métropolitaine seront atteints. En fin de période, les signes de relance, dans une conjoncture plus favorable à la croissance, vont se multiplier aussi bien par l'adaptation-recomposition des secteurs industriels existants que par l'apparition de nouvelles dynamiques industrielles.

Les derniers soubresauts de l'ancienne industrie marseillaise

[19] Cette borne chronologique correspond à la mise en place par l'Etat d'une Mission de préfiguration pour l'opération Euroméditerranée.

Les crises des années 1970 mettent en évidence l'extrême fragilité du tissu industriel local dans un contexte où il fallait répondre rapidement aux changements. Les petites entreprises qui constituent l'essentiel de l'industrie marseillaise connaissent de très graves difficultés d'adaptation liées à leur manque de compétitivité et à l'absence de débouchés. Elles ne peuvent profiter de manière significative des changements intervenus dans les évolutions des processus de production. Le tissu industriel marseillais reste dominé par de petites ou moyennes entreprises. On compte à peu près 1.500 établissements employant de 5 à 20 salariés, et 16 établissements seulement emploient plus de 500 personnes (dont 11 entre 500 et 1.000 salariés). Une analyse plus détaillée montre que, pour la plupart, ces établissements appartiennent à des secteurs industriels eux-mêmes menacés par les évolutions du capitalisme national. Sur les vestiges de l'industrie traditionnelle, rares sont les entreprises capables soit de s'insérer dans les nouvelles dynamiques soit de maintenir leur position. Cinq entreprises font alors exception : le groupe de réparation navale *Terrin*, *Unipol* dans le secteur des corps gras ; les groupes de l'agroalimentaire *Pernod-Ricard* et *Cohen-Skalli* ; la *Comex*, nouveau venu, spécialiste de *l'off-shore*. Ces entreprises, présentées rituellement à l'époque comme les phares de l'industrie marseillaise, auront des destins fort différents.

L'industrie agroalimentaire change de mains

Dès les années 1960, l'industrie locale est progressivement absorbée par de puissantes entreprises nationales ou multinationales. Le phénomène est particulièrement marqué dans le secteur agroalimentaire où, comme pour les corps gras, quelques puissants groupes nationaux ou étrangers ont pris pied. *Noilly-Prat* est repris par *Martell*, *Zénith*, le dernier brasseur, est absorbé par *BSN* en 1969 et finalement fermé en 1974. *Chambourcy*, filiale de l'entreprise *Benoît*, créée à Marseille en 1945, est vendue à *Nestlé*. *Gervais-Danone* a ouvert une fabrique de yaourts en 1969 et l'a fermée en 1977, *Ricard* fusionne avec *Pernod* et déplace le siège du groupe de Marseille à Paris. Seules exceptions positives à ce vaste mouvement de restructuration, *Nestlé*, avec son usine de la vallée de l'Huveaune, et les firmes de confiserie (*Manuco*, *Haribo*...). Sur les 430 entreprises industrielles de plus de 20 salariés, 62 relèvent de grands groupes nouvellement implantés ou ayant absorbé des entreprises locales. Il s'agit surtout d'entreprises de taille moyenne - excepté quelques cas de filiales de 700 à 1.300 salariés (*Générale Sucrière*, *Nestlé*, *Procida*) - qui, regroupées au sein d'une même maison-mère, constituent des groupes relativement importants. Ainsi, 12 groupes industriels (dont quatre à capitaux internationaux) contrôlent, chacun, plus de 500 salariés à travers une ou plusieurs filiales, et plus de la moitié des 62 entreprises industrielles relèvent de grands groupes. Quatorze groupes étrangers contrôlent 21 entreprises de

plus de 50 salariés. Parmi eux, *Procter et Gamble*, *Grace*, *Haribo*, *Warner*, *Lambert*. Ce passage du capital des mains de responsables locaux à des groupes nationaux est d'autant plus fortement ressenti que les entreprises les plus motrices sont touchées, les autres ayant disparu. Les prises de contrôle sont souvent suivies de restructurations et la division des tâches au sein des groupes entraîne une réaffectation des activités de l'entreprise en fonction d'une répartition des rôles propres au groupe, avec souvent réduction à une fonction de sous-traitance.

Les conséquences sociales de ce processus sont considérables. Certaines préfigurent des évolutions qui, dans les années suivantes, se développeront dans toute la France : mises en préretraite, mutations, plans de formation, licenciements pour cause économique, sur-primes liées aux licenciements, interventions de la collectivité locale. D'autres s'inscrivent dans un bouleversement des structures d'emploi qui accentue le dualisme économique et social. C'est le cas de nouvelles méthodes d'embauche, travail intérimaire, sous-traitance intérimaire, emplois précaires de toutes sortes. Certes, les formes d'embauche dissimulées comme le travail au noir ou précaire étaient anciennes, mais les investisseurs extérieurs ont tiré avantage de pratiques sociales et économiques locales archaïques, combinant ainsi perspectives de profit et pratiques locales.

L'industrie n'est d'ailleurs pas le seul secteur d'activité touché par ces phénomènes de concentration, puisqu'au même moment, dans le domaine bancaire et immobilier les prises de contrôle ou les absorptions se multiplient[20].

Grandeur et décadence de la métallurgie marseillaise

Les années de crise n'ont pas épargné les secteurs de la métallurgie et des constructions mécaniques qui, contrairement, aux industries agroalimentaires, apparaissaient comme des secteurs prospères et modernisés, insérés au moins partiellement dans un marché international, notamment pour les activités de la construction et de la réparation navale.

A la fin des années 1970, le secteur de **la réparation navale**, fleuron de l'industrie marseillaise, est lui aussi atteint de plein fouet. Dans la période 1959-1977, la réparation navale a été le secteur industriel-phare de Marseille. A la désindustrialisation des secteurs aval du port, elle opposait une croissance régulière, quantitative et qualitative, consécutive à la croissance dopée du trafic portuaire et à l'évolution du transport maritime. C'est elle qui a maintenu la tradition portuaire à Marseille, non seulement par le nombre d'emplois directs et induits, mais aussi par le rapport entretenu entre le port et la municipalité. La réparation navale était une

[20] La banque *Bonnasse* est prise en main par *Empain-Schneider*, la banque *Martin-Maurel* se lie au groupe *Rothschild*...

activité de vieille tradition marseillaise, liée aux transports maritimes locaux. La croissance du trafic portuaire, induite en particulier par l'augmentation du trafic pétrolier, a conduit la réparation navale marseillaise à jouer nationalement un rôle déterminant. En 1976, elle représente un peu plus de 70 % de la réparation navale française. La transformation du port de Marseille en un port pétrolier d'importance européenne y a considérablement favorisé, au cours des années 1960-1975, la réparation navale, au détriment des concurrents portugais (Lisbonne), italiens (Gênes, Naples, Palerme), espagnols (Cadix) ou grecs (Le Pirée). Au niveau du service, l'industrie marseillaise est aussi particulièrement bien placée par la qualification élevée du personnel, et surtout par la diversité des prestations qui peuvent être offertes à des flottes utilisant une technologie de plus en plus sophistiquée et réclamant un éventail élargi de qualifications. La réparation navale marseillaise est un très bel outil, adapté aux conditions les plus exigeantes du transport maritime. La qualité des services et des équipements - comme la forme de radoub n° 10 pouvant accueillir les superpétroliers jaugeant 500.000 tonnes voire 700.000 tonnes - a des effets de détournement importants. Ainsi en 1971 et en 1972, pour 100 pétroliers réparés à Marseille, on estime que 59 proviennent de l'Atlantique. Mais, la croissance rapide a occulté les problèmes qui se profilaient derrière le succès. Les investissements massifs et nécessaires qui placent Marseille au premier rang supposent une surface financière puissante que n'ont pas les industriels de la réparation navale marseillaise, somme toute familiale et autofinancée. Les accords commerciaux que le groupe *Terrin* a passés avec *Creusot-Loire*, les diversifications progressives qu'il a été amené à lancer (*offshore*, grosses pièces pour navires) ne sont pas suffisantes. De même, la bonne tenue à court terme des entreprises s'est traduite par des accords sociaux qui, s'ils placent socialement ce secteur en pointe, le fragilisent face à la concurrence internationale. Très vite, avec la crise, apparaissent donc des concurrents qui vont détourner une partie des marchés. La crise du transport pétrolier, affectant particulièrement les navires de grandes dimensions, suffit à déséquilibrer l'ensemble. En 1978, le *groupe Terrin* est démantelé, entraînant le licenciement de quelques 5.000 salariés soit la moitié des effectifs de la branche. L'indice d'activité de la réparation navale, mesuré à l'occupation des formes de radoub, diminue de moitié entre 1979 et 1989. Les tentatives de réorganisation de la branche au sein de nouvelles sociétés auront des résultats très éphémères. En 1988, les *ACMP* (*Ateliers et Chantiers de Marseille-Provence*) qui prennent la suite du *groupe Terrin* doivent déposer le bilan ; puis c'est le tour de *Sud-Marine* qui a repris une partie des activités des *ACMP*.

En 1995, il ne reste plus que 1.500 salariés dans la réparation navale alors que les effectifs atteignaient 10.000 emplois à son apogée, au milieu des années 1970. Fin 2001, la survivante de la branche, la *CMR* (*Compagnie Marseillaise de Réparations*), avec moins de 200 salariés, sera en danger de

liquidation judiciaire. Avec l'effondrement de la réparation navale, s'est concrétisé le déclin d'une part notable de l'activité industrielle du port.

Pierre Terrin, l'homme du Grand Delta

En 1966, au moment où Pierre Terrin prend la direction du *groupe Terrin*, celui-ci concentre la quasi-totalité de la réparation navale marseillaise. Pierre Terrin va devenir l'une des grandes figures du patronat local. Il sera Président de l'Union patronale locale, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, Président du Port Autonome. Fortement impliqué dans la vie économique locale et préoccupé par l'avenir de la région marseillaise, il constitue l'association du *Grand Delta*, (Lyon-Perpignan-Nice) pour renforcer la coopération entre les trois grandes régions du Sud-est français, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Partisan, comme Edouard Rastoin ou Léon Bétous, du projet d'industrialisation du golfe de Fos, il sera un ardent défenseur du projet de canal Rhin-Rhône. Face à Rotterdam, l'Europort du Nord, Marseille devait devenir l'Europort du Sud et faciliter un rééquilibrage européen en faveur de la Méditerranée. A son initiative, des journées économiques d'un retentissement international furent organisées en 1966 et en 1971, mobilisant les milieux économiques régionaux.
En 1967, lors des élections à la Chambre de commerce, P.Terrin soutenait une liste prônant le développement industriel, Fos et le Grand Delta, contre une liste animée par Charles Pasqua, alors directeur commercial du groupe Ricard, qui envisageait l'avenir de Marseille dans le tourisme et les loisirs.
L'idée du grand Delta revient aujourd'hui dans l'actualité avec les projets de coopération Marseille-Lyon, l'Entente des Présidents des conseils généraux des sept départements de la façade méditerranéenne, ou encore la réactivation des relations entre les milieux économiques, via les chambres de commerce.

Bien qu'elle n'ait jamais été un élément de l'industrie marseillaise, plutôt spécialisée dans la réparation navale ou la motorisation (moteurs Baudoin), la crise de **la construction navale** relève du même contexte et des mêmes processus. Déjà en 1966, les *Chantiers et Ateliers de Provence*, situés à Port-de-Bouc ont fermé, supprimant 1.100 emplois[21]. La crise qui atteint les chantiers navals de La Ciotat est plus longue à se développer,

[21] J. Domenichino, *op.cit*.

mais ses causes sont de même nature. Du milieu des années 1970 au milieu des années 1980, les chantiers de constructions navales de La Ciotat connaissent une exceptionnelle expansion qui contraste singulièrement avec les difficultés de la réparation navale. A l'origine de cette expansion, une très forte demande en navires très spécialisés et nécessitant une très haute technologie, les méthaniers. Très peu de chantiers navals dans le monde sont alors capables de produire ce type de bâtiments, parmi eux, les chantiers de La Ciotat et de La Seyne. Mais cet avantage comparatif par rapport à leurs concurrents des pays en développement et surtout des nouveaux pays industrialisés, n'a pas duré très longtemps. Très vite, ces chantiers étrangers (Yougoslavie, Corée du sud) ont acquis la technicité nécessaire qui, liée aux avantages de bas coûts de main d'œuvre, ont fait d'eux de redoutables concurrents. La qualité reconnue par tous des chantiers de La Ciotat et le niveau élevé de productivité n'ont pas été suffisants, dans un secteur de plus en plus internationalisé. En 1982, pour rationaliser l'activité sur le plan national, une nouvelle société est créée, la *Normed*, par le regroupement des chantiers de Dunkerque, La Ciotat et La Seyne, l'ensemble regroupant 11.000 salariés. Ce remède n'est pas suffisant et les déficits vont s'accumuler, malgré une aide financière importante de l'Etat. De plans de relance en plans de redressement, les chantiers navals ont été maintenus artificiellement en survie, à l'image de la sidérurgie lorraine. Le 15 juin 1986, le Ministère de l'Industrie décide l'arrêt définitif des subventions et, après des mois de luttes sociales soutenues par les élus locaux, d'imbroglios juridiques et de faux espoirs de reprise, la *Normed* est mise en liquidation judiciaire en mars 1989, avec suppression de près de 4.000 emplois, sans compter ceux des entreprises sous-traitantes qui ne bénéficieront pas des mêmes dispositifs d'aide à la reconversion. Plusieurs années durant, les salariés ont continué à se mobiliser pour le maintien sur le site d'une activité industrielle et maritime qui s'est concrétisé en 1994 avec les accords intervenus entre les différents partenaires.

Reconversion des chantiers navals de La Ciotat : des méthaniers à la haute plaisance

En 1994, six ans après la fermeture des chantiers de la Normed, un protocole d'accord entre l'Etat, les collectivités territoriales et les divers partenaires économiques et sociaux concernés, a fixé les grandes lignes de la remise en état du site et d'une stratégie de redéploiement des activités. Depuis 1996, c'est la *SEMIDEP* (Société d'Economie Mixte de Développement Economique et Portuaire) qui conduit ces orientations.

Deux volets principaux caractérisent la reconversion du site :

- un volet touristico-portuaire avec l'aménagement du Port-Vieux en port de plaisance (700 anneaux) et la

restructuration du bâtiment Armement, charnière entre le site et la ville, en pôle d'activités commerciales et de services liés au nautisme.

-un volet industrialo-portuaire avec la création d'un pôle international des industries de la haute plaisance (yachts de luxe) qui s'appuie sur le patrimoine technique et industriel du site (outillage et engins de levage exceptionnels, ateliers et terre-pleins en bord de port, savoirs-faire techniques).

Cette stratégie de redéploiement industriel du site repose sur le marché de la grande plaisance en expansion en Méditerranée comme au niveau mondial. La pari a été fait de faire de la Ciotat une plaque tournante de la grande plaisance en Méditerranée : aucun site n'y rassemble autant d'avantages et notamment un réseau d'entreprises spécialisées dans les technologies de pointe pour la plaisance; il n'y manque qu'un ascenseur à bateaux pour la mise à sec, dont la construction est prévue. Une dizaine d'entreprises ont réoccupé le site dont *Bouygues-GTM* et *Alstom* qui utilisent les capacités exceptionnelles des engins de levage (portique de 600 tonnes) pour des travaux d'assemblages de grosses pièces métalliques destinées à des grands chantiers de travaux publics outre-mer (par exemple les turbines du barrage des Trois Gorges sur le Yang Tsé en Chine).

Les prévisions de créations d'emplois restent prudentes, environ 250 à 300 personnes travaillent actuellement sur le site, soit dix fois moins que dans les années 1960 à la grande époque des chantiers.

Dernier exemple de l'agonie du secteur métallurgique à Marseille, la fin de l'entreprise *Titan-Coder*. Créée en 1903 à Aubagne par les frères Coder, l'entreprise s'installe à Saint-Marcel, dans la vallée de l'Huveaune en 1919. Au début des années 1960, la *S. A. Titan-Coder* avec 2.300 salariés est une des plus gosses entreprises marseillaises. Installée sur un terrain de 21 ha, sa présence structure fortement l'activité industrielle de la vallée de l'Huveaune. Elle intervient dans trois domaines, celui du matériel ferroviaire avec la construction et la réparation de wagons, celui de l'automobile avec la construction de semi-remorques de bennes et citernes, enfin l'armement avec la construction de remorques porte-chars. L'entreprise est mise en liquidation en 1974 et éclate en plusieurs sociétés dont *Saint-Marcel Ferroviaire* et *Coder Industries* pour la division armement, tandis qu'une partie des terrains sont lotis en immobilier locatif pour des PME-PMI. A son tour *Saint-Marcel Ferroviaire* doit déposer son bilan et être mise en liquidation judiciaire en 1994. Seule *Coder Industrie* a subsisté trouvant un nouveau souffle dans la carrosserie industrielle (remorques porte-

conteneurs). La fin de cette entreprise a donné lieu à une vaste opération de réhabilitation de friches industrielles, à l'instar d'autres sites de l'industrie marseillaise[22].

La crise économique de ces secteurs-clés de l'industrie marseillaise a des conséquences catastrophiques sur l'emploi, la désindustrialisation entraînant la disparition de plus de la moitié des emplois industriels de la ville. Au milieu des années 1970, l'ensemble de l'économie marseillaise est gravement atteint, avec un taux d'activité de 39 %, soit deux points au-dessous du niveau national ; un taux de chômage très élevé, autour de 11 %, supérieur de quatre points au niveau national, nettement plus élevé que dans les autres villes comparables ; enfin un taux d'activité féminine à trois points au-dessous du niveau national. En 1975, Marseille ne rassemble plus que 47 % des effectifs industriels du département et 37 % en 1990. Durant cette période, ce phénomène de désindustrialisation est général dans les villes-centres des grandes agglomérations ; mais alors que la plupart des grandes villes vont fonder leur nouvelle économie sur les activités tertiaires de haut niveau, cette nouvelle dynamique tarde à s'imposer à Marseille.

Tableau 4 : Marseille : Evolution de la population active ayant un emploi dans l'industrie entre 1962 et 1990
(par catégorie d'activité économique d'emploi de la population résidente)

Branches	1962	1975	1982	1990	Evolution 62-90
Ind.agric. et alim.	18.685	13.789	8.536	7.316	- 60,8 %
Energie	5.505	4.490	4.232	3.484	- 36,7 %
Biens intermédiaires	12.312	12.876	8.628	5.708	- 53,6 %
Biens d'équipement	19.499	17.528	10.668	7.924	- 59,3 %
Biens de consommation	20.324	16.553	12.376	9.082	- 55,3 %
Total	76.325	65.736	44.440	33.514	- 56 %

Source : INSEE, Recensements.

Pour enrayer ce phénomène de désindustrialisation, des zones d'activités sont aménagées, le plus souvent sur initiative municipale, dans plusieurs sites du terroir marseillais, à l'est (ZAC de la Valentine, village industriel de la Valbarelle), au sud (ZAC de la Soude), au nord (Artizanord sur l'ancien camp militaire de la Delorme et la zone industrielle de l'avenue du Capitaine Gèze). Ces zones nouvelles accueillent des PME de l'agro-alimentaire, de la construction mécanique et électrique, mais aussi des

[22] On peut également citer comme autre exemple de cette hémorragie dans la construction mécanique, la liquidation judiciaire en 1975 de l'entreprise *Griffet*, spécialisée dans les engins de levage (400 salariés).

activités de commerce, de transit, de distribution. Sur les emprises des industries moribondes, les « friches » vont se multiplier, aux tuileries de Saint-Henri, sur les sites de *Pechiney* à la Barasse, de *Kuhlman* à l'Estaque, plus tard de *Titan-Coder* à Saint-Marcel. La réhabilitation de ces espaces puis leur réaffectation à de nouvelles activités économiques devient une préoccupation majeure de la municipalité à partir des années 1980. Dans quel nouveau dessein inscrire désormais Marseille ?

La zone industrielle de Vitrolles

Au cours des années 1960, se multiplient, dans la région marseillaise comme ailleurs, des zones d'activités situées à l'extérieur des agglomérations. Il s'agit le plus souvent d'initiatives municipales réalisées en collaboration avec la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille au sein de syndicats mixtes. Ce processus s'est effectué au coup par coup sans concertation ni plan d'ensemble, si bien qu'une concurrence mal maîtrisée est apparue entre les différentes zones, l'offre de terrains industriels a dépassé la demande et certaines zones d'activités moins bien situées ou moins bien promues ont eu du mal à se remplir.

La zone industrielle de Vitrolles, une des plus anciennes de la région, représentative de cette génération de zones d'activités, mérite l'attention par sa taille et son succès. Conçue par le syndicat mixte d'équipement de Vitrolles, constitué à 80 % par la chambre de commerce de Marseille et 20 % par la commune de Vitrolles, sa réalisation est confiée à la Société d'Equipement des BDR (où est représenté majoritairement le Département). Au début des années 1970, après presque dix ans d'existence, 93 % des 264 ha de surface utile sont occupés, avec 280 établissements et plus de 8.000 emplois. Conçue au départ comme une zone de desserrement pour les PME-PMI de Marseille, elle va rapidement dépasser ce cadre et s'affirmer comme une grande zone régionale, bien desservie par les liaisons autoroutières, en liaison avec le milieu industriel local (pétrochimie, aéronautique), l'activité de fret de l'aéroport de Marignane et la proximité de très grandes surfaces commerciales. Les activités industrielles du bâtiment et du génie civil, de maintenance liée aux activités pétrolières (Phocéenne de Métallurgie), souvent issues de localisations marseillaises, dominantes au début, sont rapidement complétées par des activités d'entreposage, de conditionnement alimentaire, de transport routier, et plus largement d'activités commerciales et de services aux entreprises.

Le succès de cette zone d'activités (9.500 emplois en 1972), représentatif d'une forme d'exurbanisation de l'industrie marseillaise, contraste avec le déclin des sites industriels intra-muros bientôt transformés en friches pour nombre d'entre eux.

Le mythe du tertiaire

Au milieu des années 1970, on peut dire que la bourgeoisie marseillaise ne contrôle plus l'économie et l'industrie locales. Certes, elle continue à avoir une influence, mais elle a déplacé ses sources de profits en se reconvertissant dans le foncier et l'immobilier. La transformation de la structure de l'économie marseillaise va accélérer le processus de tertiarisation. En 1975, 72 % des emplois relèvent du secteur tertiaire, mais le chiffre est trompeur, car il s'agit essentiellement d'un tertiaire administratif, de fonctionnement et de services à la population. Marseille souffre d'un déficit d'emplois tertiaires de haut niveau (35 % de moins que l'agglomération lyonnaise par exemple) et notamment de services aux entreprises**.** La tertiarisation massive de la ville va masquer le caractère hétérogène du tertiaire marseillais et alimenter le mythe tertiaire qui constituera le « rêve marseillais » des années 1960-1970. Le raisonnement commun est alors simple, voire simpliste. Puisque la population de la ville augmente et qu'il y a désindustrialisation au profit de l'extérieur, il convient de tout miser sur le tertiaire comme base de la transformation socio-économique de la ville. L'idée qui prévaut est que Marseille doit devenir "le centre directionnel" d'une agglomération dont l'industrie se situe hors les murs et dont Fos est un élément. Ce rêve marseillais du tertiaire est porté par une nouvelle bourgeoisie où se fondent les nouveaux venus et les "héritiers" de l'ancienne bourgeoisie locale. Idéologiquement, il s'inspire de l'imagerie post-industrielle d'une Amérique mythique à laquelle Marseille aime alors se comparer. Comme le proclame à l'époque la revue municipale : « *la région marseillaise qui n'a pu être la Ruhr de la France, en deviendra peut-être la Californie...* ». Bien plus tard, à la fin des années 1980, avec la révision du Plan d'Occupation des Sols sous la municipalité de R.Vigouroux, Marseille se préoccupera d'enrayer les tendances centrifuges de l'activité économique.

Crises et adaptations : nouvelle donne dans le pétrole et la sidérurgie

Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 et leurs conséquences sur l'économie mondiale n'ont pas épargné les secteurs de l'industrie lourde de la périphérie marseillaise, particulièrement concernés par les recompositions de l'industrie au niveau mondial. Mais contrairement à l'industrie marseillaise, dont les crises des années 1970 vont accélérer un processus de déclin, la grande industrie de l'étang de Berre fera face en s'adaptant aux nouvelles conditions du marché aux prix d'investissements financiers considérables pour améliorer la productivité et réduire les coûts. Ce qui ne sera pas sans conséquences sur l'emploi et le secteur de la sous-traitance.

Raffinage et pétrochimie, des évolutions différenciées

Le raffinage du pétrole, qui, on l'a vu, atteint le maximum de capacité à la veille du premier choc pétrolier (*Shell* double sa capacité à la veille de 1973) est durement touché. D'abord dans son niveau de production, qui baisse de 41 % sur l'ensemble de la zone entre 1976 et 1986, passant de 34 à 20 Mt (soit la moitié des capacités installées). Ensuite dans ses capacités qui devront être réduites à la baisse, soit 40 % entre 1976 et 1986, pour faire face au nouveau contexte énergétique mondial. Le taux d'utilisation des capacités, qui se situait autour de 80 % en 1973, s'abaisse à 67 % en 1985. Le renchérissement du pétrole brut entraîne en effet une diminution de la consommation pétrolière du fait des politiques d'économie d'énergie et du recours à des énergies de remplacement (nucléaire notamment, pour la France). Parallèlement, la demande en produits raffinés se transforme notablement durant cette période, au profit des produits « blancs», comme les supercarburants ou le gazole, au détriment des fuels domestique et lourd. Les pétroliers multiplient les investissements sur l'étang de Berre (quatre milliards de francs entre 1981 et 1987) pour s'adapter à cette évolution, notamment en créant de nouvelles unités de conversion produisant davantage de produits blancs et de bases pour la pétrochimie (naphta et autres). Au cours des années 1980, la baisse des prix du brut et une demande croissante en produits pétroliers conduisent à maintenir une capacité de raffinage relativement élevée sur le territoire français, malgré les avis contraires des experts pétroliers. Néanmoins 10 unités de raffinage seront fermées en France, mais aucune sur l'étang de Berre, au contraire, puisque *BP* ferme sa raffinerie de Dunkerque et concentre ses activités à Lavéra et *Shell* déménage à Berre son vapocraqueur de Pauillac, près de Bordeaux[23].

C'est dans le domaine de la pétrochimie que les groupes pétroliers ont cherché les moyens de répondre à la crise. Certes, juste après le choc pétrolier, la menace des délocalisations a pesé devant la volonté des pays producteurs de construire une industrie pétrochimique. Mais plus que le raffinage, déjà largement présent dans les pays producteurs, les industries pétrochimiques relèvent d'autres exigences technologiques et financières, et surtout bénéficient dans les pays industrialisés de la présence des industries consommatrices des produits intermédiaires de plus en plus nombreux et complexes qu'elles fabriquent. Les usines pétrochimiques de l'étang de Berre sont par ailleurs géographiquement bien placées sur les marchés méditerranéens.

Ainsi, malgré la conjoncture défavorable, les deux sites pétrochimiques, Berre et Lavéra, ont fait l'objet de modernisations et de

[23] *Esso* fermera également deux raffineries sur les quatre installées en France.

gros investissements afin de satisfaire à la diversification des produits[24]. Le nouveau vapocraqueur de l'Aubette à Berre (*Shell*) va ainsi fournir les produits nécessaires à la fabrication de chlorure et de polychlorure de vinyle, de caoutchouc thermoplastique. Plus tard, sortant de son site traditionnel de Berre, *Shell* rachète les installations d'*ICI* à Fos pour la fabrication du polyéthylène, devenues *Société du Polyéthylène de Fos*. Le site de Lavéra se renforce également au cours de cette période par le transfert ou la création d'unités de production. L'essentiel des grands intermédiaires y est fourni par *Naphtachimie*, coopérative de production constituée entre *BP Chimie* (filiale de *BP France* et *BP Chemicals*) et *Atochem*, filiale d'*Elf*, les deux grands groupes présents sur le site ; elle coordonne et alimente l'activité d'autres sociétés (*Oxochimie*, *Gexaro*), l'ensemble de ces unités s'échangeant des produits. D'autre part, la collaboration de *BP* et *Atochem* se concrétise dans une nouvelle installation en 1988 sur le site de Lavéra, celle d'*Appryl* pour doubler la capacité de production de polypropylène (5^{e} rang mondial pour ce produit). Enfin, une nouvelle implantation sur la ZIP de Fos vient compléter le dispositif de la pétrochimie, celui du pétrolier américain *Arco* (*Atlantic Richfield Company*), déjà installé à Rotterdam et à la recherche d'un accès aux marchés méditerranéens. La proximité des autres sites pétrochimiques fait choisir Fos pour une usine fabricant, entre autres, les additifs nécessaires à l'essence sans plomb, un énorme marché. L'usine démarre en mai 1988, créant 200 emplois pour deux milliards d'investissements. A ce moment-là, elle est l'une des installations les plus perfectionnées de la pétrochimie provençale sur le plan technologique.

L'ensemble du complexe pétrolier représente environ 7.500 emplois, mais surtout fait travailler plus de 150 entreprises, majoritairement locales, soit 6.000 emplois environ.[25] Une des conditions de résistance à l'environnement économique défavorable, outre la réduction des coûts par la technologie, réside en effet dans les transformations structurelles de l'emploi au sein des grands établissements et au partage des tâches au sein d'un système dual avec les entreprises sous-traitantes. Ainsi dans le raffinage et la pétrochimie, la qualification des emplois a fortement augmenté au profit des catégories de techniciens, cadres et ingénieurs, alors que les emplois d'ouvriers ont considérablement diminué, leurs tâches étant assurées par les entreprises extérieures (maintenance, entretien, transport..).

---

[24]Dans les années 1970, les laboratoires de recherche *BP* sur le site de Lavéra mettent au point le procédé de polymérisation de l'éthylène « phase gazeuse en lit fluidifié », exploité en production industrielle dès 1975 et commercialisé dans le monde entier. A la fin des années 1980, *Shell* se lance dans la production de molécules « alpha mégadiennes » qui permettent d'alimenter diverses industries de fabrication comme la parfumerie, la pharmacie, les plastiques spéciaux, les résines.

[25] INSEE « Le complexe pétrochimique de l'étang de Berre », *SUD Information économique*, dossier n° 35, 1989, Marseille.

D'une façon générale, cette adaptation à la crise au travers d'énormes investissements s'est effectuée sans augmentation significative d'emplois.

Enfin une autre évolution des industries du pétrole doit être signalée pour ces années de crise, celle de leur adaptation aux contraintes réglementaires de protection de l'environnement. Ces industries sont en effet parmi les plus polluantes et les plus dangereuses.[26] Outre les dispositifs généraux (loi sur les installations classées de 1976, application de la directive européenne Seveso de 1982), on doit signaler les efforts réalisés par les industriels dans le domaine du traitement des rejets d'effluents et dans celui de la pollution atmosphérique. Parmi les réalisations les plus marquantes il faut citer les procédés de désulfuration présents sur tous les sites ainsi que la construction de stations biologiques de traitement des effluents qui ont permis de diviser par 100 les rejets d'eaux polluées et les matières en suspension. En 1972, est créé pour l'ensemble de l'étang de Berre-zone de Fos un dispositif de surveillance des rejets atmosphériques, associant l'Etat, les industriels et les collectivités locales, au sein d'*Airfobep*[27], puis en 1991 une structure d'information à destination du public, le *Cyprès*[28].

Si tous les problèmes de pollution sont loin d'être résolus, on doit noter que les débuts de leur traitement dans l'industrie pétrolière coïncident avec les investissements technologiques destinés à s'adapter au marché en situation de crise.

Coup d'arrêt et redressement de la sidérurgie de Fos

Les recompositions industrielles mondiales, consécutives à la crise du milieu des années 1970, sont particulièrement marquées dans le secteur de la sidérurgie. La plupart des sidérurgies européennes doivent adapter leur capacité de production aux nouvelles conditions du marché mondial, du fait de la réduction de la consommation globale d'acier et de la nécessité de s'adapter à la demande de produits sidérurgiques différenciés. En France, cela se traduit par des réductions drastiques de la production d'acier, avec leurs cortèges de fermetures d'usines, de concentrations d'entreprises et de suppression de dizaines de milliers d'emplois. La nécessité de conserver des sites dans les régions traditionnelles de production de la sidérurgie (Lorraine par exemple) font que les sites nouveaux de la sidérurgie sur l'eau, comme

---

[26] Bien qu'en nombre limité, plusieurs accidents mortels ont marqué l'histoire de la pétrochimie sur l'étang de Berre, depuis l'explosion du craqueur de *Naphtachimie* dans les années 1950, jusqu'au plus grave, intervenu à la raffinerie *Total* de La Mède en novembre 1992.

[27] *Airfobep* : Association pour la surveillance de la qualité de l'air de la région de l'étang de Berre et de l'ouest des Bouches du Rhône.

[28] *Cyprès* : Centre d'information du public pour la prévention des risques industriels et la protection de l environnement. Installé à Martigues et de vocation régionale.

celui de Fos, ne peuvent pas produire au maximum de leur capacité. La chute des prix et des profits pèse en négatif sur toutes les entreprises, mais s'agissant d'une usine neuve comme celle de Fos, le poids de l'investissement fait frôler la catastrophe financière.

Dès 1975, quatre ans après l'ouverture du chantier de la *Solmer*, et un an après l'ouverture de l'usine, on note déjà un certain désenchantement. Si le calendrier des opérations de construction et de mise en route a été respecté, force est de constater qu'aucun des objectifs annoncés du projet n'est atteint à cette date. La capacité de production de la première tranche achevée en 1972 était de 3,5 Mt par an. En 1974, la production atteint seulement 1,04 Mt de fonte et 0,816 d'acier ; en 1975 la production d'acier, se situe à 1,7 Mt au lieu des 2,6 Mt attendus.

D'autre part, le complexe sidérurgique de Fos ne pouvait pas être autonome et rentable avant la mise en service de la seconde tranche. Celle-ci, prévue pour 1980 et décidée dans le cadre du plan de relance de septembre l975, devait conduire à une capacité de production de 7 Mt par an. Il est assez rapidement décidé de ne construire qu'un tiers des capacités prévues initialement. De plus, l'usine de Fos est construite dans un moment de renouvellement technologique des installations. L'acier n'est plus un produit banal et standard, il doit se décliner en produits diversifiés et de plus en plus techniques pour répondre à des consommateurs industriels exigeants (automobile, électroménager). La sidérurgie de Fos fournit des produits laminés à chaud en acier doux et acier inoxydable, mais elle n'a pas de train de laminage à froid, ce qui oblige à transférer une partie de la production vers d'autres établissements en France ou à l'étranger (Espagne, Italie). Les difficultés s'accumulent au cours des années 1970, ponctuées par de vives tensions sociales provoquées par les diverses formes de sous-traitance pratiquées sur le site, et l'usine ne fonctionne qu'à 60 % de sa capacité. La situation ne s'améliore qu'avec les mesures de soutien financier décidées par le Premier Ministre Raymond Barre afin d'empêcher la faillite complète de la sidérurgie française : c'est le prélude à la nationalisation de 1982.

Au cours des années 1980, le redressement est manifeste, la production atteint 3,8 Mt représentant 25 % de la production française. L'usine a une réelle productivité, grâce à sa coulée continue, et elle écoule 60 % de sa production sur le marché international. Mais ces résultats sont obtenus au prix de réductions drastique des effectifs qui passent de 7.000 en 1986 à 5.230 en 1991. Comme les industries pétrolières, la sidérurgie fait appel à de nombreux sous-traitants (15.000 emplois, 300 établissements, dont 188 « dépendants »[29] dans les années 1980) auprès desquels elle externalise de nombreuses tâches tant techniques que de services.

[29] Etablissements réalisant plus de 5% de leurs chiffres d'affaires avec le donneur d'ordre, soit, pour Solmer, 188 établissements et 6.000 salariés. (Insee, *Sud Information Economique*, 1986, n°66)

Le deuxième établissement sidérurgique de la zone de Fos, *Ugifos* filiale d'*Ugine-Aciers*, a été ouvert en 1973 également, après la fusion intervenue en 1971 entre *Pechiney* et *Ugine-Kuhlmann*, premier producteur européen d'aciers spéciaux et de ferro-alliages. Là encore, le projet est dès son origine entaché d'ambiguïtés. Il repose sur trois idées essentielles. D'abord, la nécessité d'avoir des établissements proches des zones de débarquement des matières premières (ferraille et ferro-nickel) importées d'outre-mer ; ensuite, des prévisions optimistes de croissance de la branche ; enfin, l'hypothèse selon laquelle le développement rapide de certains pays en développement - méditerranéens en particulier – ouvrirait des débouchés nombreux. Cette dernière hypothèse de débouchés s'étant avérée fausse, le ralentissement général de la demande d'aciers spéciaux met en question dès 1977 l'opportunité d'un tel pôle très éloigné des industries d'aval localisées en Europe du Nord. Là encore, l'absence d'hinterland apparaît d'autant plus préjudiciable qu'il s'agit d'une industrie nécessitant un véritable environnement industriel. Après l'abandon par *Pechiney* de ses activités d'*Ugine-Aciers*, la fermeture de cette usine, pourtant technologiquement performante, est programmée pour 1987 par le Conseil des Ministres en 1984, ce qui devait entraîner plus de 1.250 licenciements. L'usine de Fos fournit à ce moment-là 95 % de la production française d'aciers pour roulement et exporte les deux tiers de ses produits. Après plusieurs conflits sociaux, une solution est trouvée dans l'union des deux groupes sidérurgiques français, *Usinor* et *Sacilor*, au sein d'une filiale commune, *Ascométal*, dont l'usine de Fos, devient un des trois établissements principaux, spécialisé dans les aciers pour roulement dont Ascométal est le 5^{e} producteur mondial. La réduction des effectifs sera là encore une condition du redressement, 750 emplois à la fin des années 1980, 500 en 1996.

Mais au-delà des crises sectorielles, c'est tout le projet de Fos qui semble alors avoir échoué. Pour beaucoup de responsables marseillais, Fos aurait dû être l'instrument dont Marseille avait besoin pour opérer sa mutation et, dans une certaine mesure, reconquérir son industrie. Une telle stratégie supposait pour le moins une cohérence globale qui passait par la mise en place de réseaux de transports permettant le "retournement du port" de la Méditerranée vers le Nord. D'où l'insistance locale à défendre le projet de canal Rhin-Rhône. Mais ce point de vue n'était pas partagé par les responsables économiques et politiques nationaux. Pour eux, le projet sidérurgique de Fos était fondamentalement autonome de Marseille. Cette opposition de point de vue a d'abord nourri des ambiguïtés pendant plusieurs années et par la suite, beaucoup d'amertume. Le projet de Fos n'était pas une illusion, mais les espoirs qu'il avait nourris localement ont été vite déçus. Espoirs d'une transformation profonde qui ont encouragé des investissements dans certains secteurs comme la réparation navale, espoirs

d'emplois au moment de la construction de Fos. Ne parlait-on pas de la création de 150.000 emplois à Fos et à l'ouest de l'étang de Berre, alors qu'au milieu des années 1980 les effectifs se sont stabilisés autour de 10-12.000 emplois à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire ? Plus grave encore, la situation de la sidérurgie a justifié, en 1984, le classement de la zone de Fos en pôle de conversion, éligible aux crédits européens du FEDER (Fonds Européen pour le développement régional) au titre de l'objectif 2 (reconversion des régions en déclin industriel). Situation paradoxale pour un site industriel de construction récente !

Au milieu des années 1980, la crise marseillaise semble donc s'être étendue à l'ensemble de l'aire métropolitaine. Les pôles du nouveau développement paraissent aussi atteints que l'économie marseillaise. La tardive modernisation industrielle de la région marseillaise semble avoir échoué. Une des conséquences les plus visibles de cette crise économique du milieu des années 1970 est l'apparition d'un important chômage structurel, souvent de longue durée, atteignant tous les secteurs de l'économie de la grande région marseillaise qui avait pendant longtemps été protégée du chômage massif. Sur l'ensemble du grand Marseille, il atteint 13,1 % de la population active au recensement de 1982, avec des pointes dans toutes les communes ouvrières, 16,1 % à Port-de-Bouc, 15,9 % à Aubagne, 15 % à La Ciotat, et 14,2 % à Marseille. Le phénomène ne fait que s'accentuer dans les années suivantes.
Pourtant de nouvelles dynamiques sont déjà à l'œuvre.

Les nouveaux secteurs de la périphérie marseillaise

Dans un mouvement d'ensemble du sud français

Les crises sont aussi des périodes de renouveau et de mutations économiques et spatiales. Dans les années 1975-1985, tandis que l'industrie marseillaise, comme d'autres, rencontrait de sérieuses difficultés, on pouvait paradoxalement noter la montée de nouvelles activités dans l'ensemble du pays, comme en témoignait le développement des villes de Toulouse, Montpellier, Aix-en-Provence, Nice-Sophia-Antipolis. Ce phénomène général doit être expliqué, car il est l'une des clés des bouleversements ayant marqué la région marseillaise, et sa complexité ne peut se laisser enfermer dans le seul paramètre de l'héliotropisme ou du post-tourisme.

Un premier ensemble d'explications associe des facteurs économiques et sociaux. La crise des années 1970 était aussi une remise en question de systèmes productifs caractérisés par « la grande entreprise », avec son mode de production hiérarchisé, la lourdeur de ses procédures, son manque de

flexibilité, ses corporatismes... La recherche d'un nouveau mode de production allait avoir des répercussions directes en matière de localisation. Parce que « la grande entreprise », pré-fordiste et fordiste, avait ses territoires, riches d'un milieu patronal fort et d'une tradition ouvrière porteuse d'un esprit revendicatif et syndical, les mutations économiques et sociales y étaient difficiles ; elles se heurtaient à des oppositions fortes. Au contraire, le Sud, à quelques exceptions près dont Marseille, était dépourvu de ces traditions. Son tissu industriel, déstructuré ou fait de PME-PMI très flexibles, était plus réceptif à de nouvelles implantations échappant ainsi à la pesanteur d'héritages conflictuels. En règle générale, on a pu constater que les localisations industrielles de cette période se sont faites en priorité là où il n'y avait pas de passé industriel ; plus la région avait été industrielle, moins elle semblait une terre d'accueil pour les nouvelles activités.

Pour autant, les territoires de la « nouvelle économie » ne sont pas les territoires du vide. D'autres critères sont venus s'ajouter au précédent. Les entreprises se sont localisées à proximité des milieux urbains, en particulier les métropoles qui, en pleine mutation, répondaient à leurs exigences. En effet, l'expansion démographique des années 1960-1975 a remodelé les cadres urbains et s'est traduite par une forte augmentation du nombre d'étudiants. Plus d'étudiants, cela veut dire plus d'enseignants, de recherche, de jeunes diplômés et, par voie de conséquences, l'éclosion d'un tissu scientifique et intellectuel de haut niveau. La présence de pôles universitaires d'excellence, capables de nouer des relations avec les entreprises, a joué un rôle déterminant dans le développement des grandes villes du Sud. Cet élément s'est articulé à la présence de « germes technologiques », souvent d'origine exogène, et implantés dans la période précédente comme l'aéronautique à Toulouse ou Marignane, comme *IBM* à Montpellier et Nice. Le nouveau développement économique du Sud n'a donc pas été le fruit du hasard ; c'est le résultat d'une alchimie complexe où se mêlent la croissance démographique, le développement des réseaux de communication, de la recherche, mais aussi le rôle des décentralisations et des investissements internationaux. A partir de là, se sont créés des milieux incubateurs de développement technologique.

Dans ce grand mouvement de restructuration de l'économie et de la géographie françaises, la situation de la région marseillaise était paradoxale parce qu'elle appartenait à deux univers antagoniques. Par sa tradition portuaire et son déclin industriel, stigmatisé désormais par la crise de la réparation navale, Marseille relevait des territoires qui n'attiraient pas les nouveaux investissements. Mais, à l'opposé, par sa croissance démographique et le développement de son potentiel universitaire, elle appartenait aux nouvelles zones attractives. La combinaison de ces deux logiques antagoniques n'était possible que sur de nouveaux territoires en lisière des espaces industriels hérités du passé. C'est ce cadre général qui éclaire le développement du pays d'Aix, de la vallée de l'Arc et par la suite

de la zone d'Aubagne-Gémenos. A partir des années 1975, s'est créé sur cet ensemble « un véritable milieu incubateur ».

Informatique et développement aixois

Par certains aspects, le développement aixois ressemble au cas montpellierain : un générateur de mutation technologique et économique avec le CEA de Cadarache, un milieu traditionnel de notables attachés à une certaine image de leur ville, la présence d'une université. Sinon que l'université scientifique n'est pas localisée à Aix, mais à Marseille. Cette absence d'université scientifique a pendant longtemps constitué un obstacle au développement aixois. Mais l'émergence d'un milieu technique d'ingénieurs[30] d'une part, la réunion en 1983 des Assises de la Recherche d'autre part, ont contribué à effacer ce désavantage. Pour les entreprises, dans le contexte d'une plus grande mobilité, la possibilité de bénéficier du cadre aixois et de la recherche marseillaise était un atout. Le réseau des liens scientifiques et techniques qui se tissait progressivement entre les territoires productifs allait d'ailleurs devenir le ciment de la connexion entre Marseille et sa périphérie comme entre les différents pôles de cette périphérie.

Il convient à cet égard de revenir sur le rôle joué par le CEA de Cadarache. Parce qu'il était un lieu de recherche du programme électro-nucléaire, le CEA associait un très grand nombre de techniques et de compétences technologiques dans des domaines spécialisés aussi divers que la métrologie, la mécanique, le génie des matériaux, la métallurgie, l'instrumentation physique, l'électronique, l'automatisation, la robotique, le génie chimique, l'agronomie, l'énergie solaire, la protection de l'environnement... Avec ses filiales installées sur le site comme *Technicatome,* spécialisée dans le contrôle des procédés complexes, ou la *C.I.S.I.*, spécialisée dans l'Ingénierie informatique et la télématique, ses recherches relevaient à la fois de la recherche fondamentale et de la recherche appliquée. Cette situation, alliée à la nécessité de s'appuyer sur des compétences extérieures, a généré la création, soit par essaimage, soit par initiative externe, d'un grand nombre de PME-PMI. Dès lors, le CEA a joué un rôle non seulement de pôle de recherche mais aussi de développement industriel. Sans atteindre toutefois un élan comparable à celui du Centre d'Etudes Nucléaires de Grenoble, les activités industrielles suscitées à Aix ont fait de cet outil une des bases de la création du pôle aixois et favorisé la genèse d'une nouvelle logique de développement.

La zone d'Aix-les-Milles créée en 1970 a joué, quant à elle, le rôle d'un catalyseur avec l'arrivée de grosses unités informatiques. Après les établissements précédemment mentionnés (CETE, INSEE…), d'autres

---

[30] J. Garnier, *Développement d'un milieu technique dans le pays d'Aix-en-Provence,* INSEE, *Sud Information économique,* n° 91, 3e trimestre 1992.

implantations se sont multipliées dans les secteurs les plus divers : ingénierie (*Heurtey*), bureaux d'études (*Sogelec*), automatique et informatique industrielles (*Bertin*), optique et optoélectronique (*Seres*), tandis que s'installaient plusieurs centres de formation, Ecole Nationale des Techniciens de l'Equipement, Centre Interrégional de Formation professionnelle de l'Equipement, Centre de formation des apprentis du Bâtiment. Dans le même temps, le tissu s'est diversifié avec des entreprises de service tournées notamment vers les travaux d'équipement et d'entretien et les activités commerciales. Par la suite, Aix-en-Provence a renforcé sa capacité d'accueil pour des entreprises du tertiaire supérieur en créant le parc de la Duranne (1991). La présence de cette concentration a conduit les responsables locaux à mettre en valeur l'idée d'un Technopôle aixois, tandis que plus à l'est, sans relation intrinsèque avec le pôle aixois, Rousset devenait le centre d'un nouveau pôle en microélectronique.

Microélectronique : de la vallée de l'Arc…

C'est en 1961 qu'a été créée par les *Houillères de Provence* la zone industrielle de Rousset-Peynier, à 13 kilomètres de Gardanne. C'était la première zone industrielle du département des Bouches-du-Rhône, réalisée dans une perspective de reconversion partielle du site minier.

Le bassin minier de Gardanne

L'extraction du lignite dans les Bouches-du-Rhône commence véritablement sous le Premier Empire avec l'apparition des usines de soude et l'investissement de plusieurs industriels de la chimie dans des concessions minières. L'exploitation se rationalise et s'industrialise au tournant des années 1840-1850 et la production augmente fortement ainsi que les effectifs : de 45 000 tonnes en 1840, le bassin de Gardanne dépasse les 100 000 tonnes en 1850 et atteint 500 000 tonnes au début du XXe siècle avec plus de 2 000 ouvriers. Dans l'entre-deux-guerres, au moment de la seconde industrialisation, l'activité minière est valorisée par l'installation des usines d'alumine, grandes consommatrices de charbon. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les compagnies privées sont nationalisées (Houillères de Provence), et la production connaît alors une forte expansion avec des chiffres régulièrement supérieurs à 1,5 M de tonnes et des effectifs qui dépassent les 6 000 mineurs en 1948.

Le charbon de Gardanne a pour clients les industries marseillaises, l'usine d'alumine Pechiney, les cimenteries, les foyers domestiques, mais ne joue qu'un rôle secondaire dans la production charbonnière nationale. Avec les crises pétrolières de 1973 et 1979, ses réserves connaissent un regain d'intérêt qui ne sera que provisoire : de nouveaux investissements sont réalisés, l'extraction s'étend vers

l'ouest et s'enfonce plus profondément dans le sous-sol. Le puits Yvon Morandat, à 1 109 m de profondeur, est creusé durant les années 1980. Opérationnel en 1989, il représente un chantier considérable dans la région marseillaise, notamment pour la sous-traitance. La centrale thermique de Charbonnages de France, avec sa cheminée de 300 mètres qui a déchaîné les passions, est devenue le principal débouché du charbon provençal. En 1995, son intégration au sein de la SNET (Société Nationale d'Electricité et de Thermique) est symptomatique de la filialisation des activités de CDF dans la perspective de fermeture des exploitations engagée désormais au plan national et européen. Les difficultés géologiques croissantes et les coûts engendrés par l'exploitation souterraine se répercutent sur les prix de revient qui deviennent prohibitifs face aux charbons étrangers exploités le plus souvent à ciel ouvert.

La préparation de la fin de l'exploitation est engagée depuis 1994 selon les directives gouvernementales qui prévoient la fin de l'extraction sur le territoire français en 2005 et la « fonte » programmée des effectifs sans licenciement dans le cadre du « Pacte Charbonnier National »*. La fermeture prévue initialement en 2005 est finalement avancée à Gardanne au 31 janvier 2003, alors que l'effectif est tombé à moins de 340 mineurs de fond. L'impact en terme d'emploi est devenu négligeable face aux 3500 emplois aidés, depuis 1986, par les dispositifs de reconversion, en grande partie dans le secteur de la microélectronique. C'est surtout la culture ouvrière du pays de Gardanne qui est atteinte dans son âme comme dans ses symboles. Après les luttes contre la fermeture et les combats sociaux, l'heure est aujourd'hui au travail de deuil, à la sauvegarde de la mémoire et du patrimoine.

* *SOFIREM (Société financière pour la reconversion des zones minières), créée dès 1967 et FIBM (Fonds d'Industrialisation pour les bassins miniers) mis en place dès 1985 en Lorraine et en 1993 dans le bassin de Provence.*

Excentrée par rapport aux trois principaux pôles d'activités de la région (Marseille, Aix, étang de Berre), la zone de Rousset offrait pourtant de vastes espaces, d'importantes ressources en eau, et un carrefour autoroutier remarquable au pied de la Sainte-Victoire. L'arrivée en 1979 *d'Eurotechnique*[31] va transformer rapidement cet espace encore pittoresque et rural en une vaste concentration des industries du silicium. *Eurotechnique* est en effet un établissement spécialisé dans la fabrication de circuits intégrés sur plaque de silicium. En moins de 20 ans, il va générer une véritable filière de plusieurs milliers d'emplois dont les ramifications débordent bientôt le cadre originel pour nourrir l'essor de plusieurs pôles

[31] Avec les aides du fonds spécial d'adaptation industrielle de 1978.

métropolitains. Les liens progressivement tissés avec le milieu régional permettent d'identifier trois périodes entre 1979 et 1992 qui précèdent le grand essor des années 1990.

Dans sa phase fondatrice, de 1979 à 1983, *Eurotechnique* est une entreprise totalement exogène créée dans le cadre du « plan composants ». Ce dernier, défini en 1977, a conduit les pouvoirs publics à développer ce secteur stratégique en aidant les industriels associés à des partenaires américains pour réaliser des transferts de technologie. *Eurotechnique* voit donc le jour comme filiale du groupe *Saint-Gobain-Pont-à-Mousson* (51 %) et du californien *National Semiconductor* qui recherchait alors une implantation en Europe[32]. L'orientation majeure est celle d'une politique industrielle établie au plan national ne mettant pas en œuvre de concertation avec les acteurs locaux. Aucune liaison n'a été recherchée avec le CEA de Cadarache, alors qu'à Grenoble, *Efcis* était à l'origine constitué par un capital issu à 100 % du CEA. En 1981, le plan « composants » est complété par un « plan d'action filière électronique » se traduisant par la création de *Nanomask* (production de masques pour la fabrication de circuits intégrés), le projet s'appuyant sur une équipe d'ingénieurs venus du CENT (Centre National d'Etude des Télecommunications) et de *Texas Instruments*.

A partir de 1983, date de la reprise *d'Eurotechnique* par *Thomson*, et jusqu'en 1988, s'ouvre une phase d'essaimage qui amorce un développement plus endogène et la constitution d'une véritable filière. Deux types d'entreprises sont alors créées. D'une part des PME comme *Micropolish* (recyclage des plaquettes de silicium), *Testinnovation* (machines spécifiques de marquage et de test), *IBS* (implantation ionique), d'autre part des entreprises qui deviendront plus importantes comme *ES2* (circuits intégrés spécifiques) et *Gemplus* (carte à puce). On assiste par ailleurs au développement d'entreprises locales qui entrent dans la sphère de la filière comme sous-traitants ou équipementiers, tel est le cas de *Sapi Equipement*, *ONET* et *Cybernetix* à Marseille sur le technopôle de Château-Gombert. Le milieu d'ingénieurs qui anime ces entreprises est composé d'éléments extérieurs mais aussi de jeunes formés par les écoles d'ingénieurs de la région marseillaise.

A la fin des années 1980, le processus d'achèvement du marché unique européen agit comme un puissant facteur d'internationalisation. En 1987 *Thomson-Semiconducteurs* s'allie à l'Italien *SGS*, plusieurs entreprises locales sont rachetées par des multinationales étrangères, *Nanomask* est repris par *Dupont*, *Micropolish* par *Laporte*, et plus tard *ES2* par l'américain *Atmel* (1995). Enfin, l'arrivée de grands fournisseurs internationaux est illustrée par l'implantation d'*Air Liquide* (1988) et d'*Applied Material* (1996). Mais la dynamique locale se poursuit avec la création en 1988 de

[32] Les deux autres piliers de ce plan étaient représentés par le binôme *Matra-Harris* à Nantes et *Efcis-Motorola* à Grenoble.

Gemplus qui s'ouvre vers l'aval en direction du segment carte à puce. Marc Lassus et les fondateurs de *Gemplus* sont issus de Thomson-Rousset mais ont déjà à leur actif une carrière internationale. Les cartes téléphoniques et bancaires sont les premiers produits de la *start-up* provençale qui se développe rapidement à l'international et diversifie ses applications (cartes pour télévisions à péage, cartes de santé, cartes sans contact). En s'implantant sur les zones de Gémenos (1989) et La Ciotat (1991), *Gemplus* se démarque du pôle des fabricants de puces électronique concentré sur Rousset et participe à l'extension de la filière au sein de l'aire métropolitaine. Cette extension est également favorisée par la capacité de *Gemplus* à générer un nouveau tissu de PME comme *Topcard*, *Inside Technologies*, *Stella* et à attirer de nouveaux fournisseurs et sous-traitants notamment dans le secteur de la plasturgie (Plastiques de France).

…aux zones d'entreprises de Gémenos et La Ciotat

La nécessité de faire face au déclin marseillais d'une part, à la crise de la construction navale de La Ciotat d'autre part, s'est manifestée par la création de zones de reconversion à l'est de Marseille. La création de la zone des Paluds à Aubagne en 1969 avait pour but de prolonger les activités industrielles, déjà présentes à la périphérie Est de Marseille le long de la vallée de l'Huveaune. Le mouvement a pris une réelle ampleur en gagnant tout l'espace intermédiaire entre Marseille et les Paluds. La création de la zone d'entreprises de Gémenos en 1987 accentue ce glissement des activités. La délocalisation des entreprises de production d'abord vers Aubagne et par la suite vers Gémenos répondait à plusieurs motivations : des surfaces offertes à un prix attractif, une bonne accessibilité autoroutière, un faible éloignement de l'ancien lieu d'implantation favorable au maintien du personnel initial... Toutefois, cette délocalisation n'était souvent que partielle, les sièges sociaux et les activités commerciales restant à Marseille. Mais l'arrivée de *Gemplus*, qui établit à Gémenos son siège et une grande partie de son activité Recherche & Développement, a rapidement transformé l'image de cet espace en le labellisant. L'entreprise *high-tech* devient par ailleurs le symbole d'une identité régionale renouant enfin avec le succès.

Marseille et les nouvelles technologies

L'aventure réussie de la Comex, entre tradition et nouvelles technologies

Les nouveaux secteurs qui se diffusent dans la périphérie marseillaise ne sont toutefois pas absents du cœur de la cité. Et ce tableau, très incomplet, le serait encore plus s'il ne faisait pas une place particulière à l'industrie de l'*offshore*. Place particulière dans la mesure où cette industrie introduit une filiation entre les activités industrialo-portuaires héritées du passé et les nouvelles technologies en devenir. Le pôle *offshore* caractérise bien la capacité de l'économie de la métropole marseillaise à s'engager activement dans des dynamiques de modernisation, de diversification, d'adaptation et d'anticipation, tout en s'appuyant sur une bonne intégration locale avec la valorisation des spécialités traditionnelles, l'essaimage, le transfert de compétences et de savoir-faire. Fondée en 1961 par Henri Delauze, la *Comex* est très vite devenue une des premières entreprises mondiales en matière d'activités *offshore*. Mais les exigences techniques de l'offshore ont conduit la *Comex* à « essaimer », à se diversifier et même à abandonner son activité de base, vendue en 1992 à un groupe norvégien installé à Aberdeen. Avec les deux chocs pétroliers de 1974 et 1979, s'est développé un maillage d'entreprises autour de trois composantes : des entreprises de pointe dans l'activité parapétrolière *offshore*, des entreprises métallurgiques se diversifiant dans la fonction d'ensemblier de l'*offshore*, des entreprises spécialisées dans les services portuaires s'orientant vers les services spécifiques de batellerie liés à l'*offshore*. A partir de là, s'est opéré un dédoublement des activités de Marseille vers l'*extra muros*. Le rôle joué par l'industrie *offshore* et la *Comex*, localisée à Marseille, a été déterminant dans la fertilisation du tissu économique métropolitain en matière d'ingénierie industrielle. Sans occulter l'importance de firmes comme *Bertin*, *Snef-Electric-Flux* ou *Technofirst*, on peut dire que le développement du secteur de l'automatisme, de l'instrumentation ou de la robotisation dans l'aire métropolitaine marseillaise a souvent été lié aux compétences acquises dans l'*offshor*e. Les années 1980 ont donc été marquées par un processus de recomposition plus autonome qu'il n'y paraît où la ville-centre et son héritage ont joué une place non négligeable.

Une initiative politique : le pôle technologique de Château-Gombert

Face aux dynamiques d'une périphérie qui leur échappe, les autorités marseillaises ont tenté de reprendre la main. Il fallait créer des emplois nouveaux dans les secteurs de pointe, générateurs d'effets multiplicateurs puissants, en mesure de dynamiser l'ensemble de l'économie et de multiplier les emplois de services. L'idée technopolitaine est apparue comme un concept porteur: Sophia-Antipolis connaissait le succès que l'on sait, l'université technologique de Compiègne séduisait, Montpellier se sentait devenir « surdouée », le rapport Nora-Minc promettait un nouvel

univers technologique. Gaston Defferre était convaincu que Marseille pouvait se repenser à la manière de Pittsburg, cette grande ville de la sidérurgie américaine reconvertie en dix ans en une métropole des nouvelles technologies. Et surtout, la ville découvrait son potentiel universitaire et de recherche. Marseille possédait depuis longtemps un réel et puissant potentiel universitaire scientifique et médical, alors même qu'elle souffrait d'une réputation tenace, mais totalement erronée, de ville sous-développée dans ces domaines. C'est sur ce potentiel que les responsables politiques et économiques ont voulu s'appuyer pour contribuer à reconquérir une nouvelle place économique, une nouvelle centralité. De nombreuses initiatives ont été prises en matière de relations entre le tissu économique et les milieux de recherche. Elles ont toutes contribué à favoriser l'émergence de pôles de compétence en phase avec les potentialités de la région marseillaise. Plus que toute autre, l'initiative du pôle technologique de Château-Gombert apparaît comme essentielle. A l'origine, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille décide en 1975 de transférer son Ecole d'Ingénieurs (ESIM). Le site de Château-Gombert est choisi parmi d'autres en 1977 et les terrains achetés en 1980. Très vite, le projet a changé de dimension. D'une Ecole d'ingénieurs de province on a songé à faire un Institut technologique de haut niveau sur le modèle de Compiègne. Puis, on est passé à un accord tripartite CCI-Ville-Région qui projetait un pôle technologique sur le modèle de la ZIRST de Meylan, près de Grenoble. Dès lors, les 55 hectares achetés étaient insuffisants. Avec le soutien de la Région, qui parallèlement mettait en place la *Route des Hautes Technologies*, 125 autres hectares ont été achetés. Petit à petit, un concept technopolitain a pris forme. En 1986, l'Institut Méditerranéen de Technologie en est devenu le pivot, mais la recherche et l'industrie y tiennent une place déterminante.

*****

Les années 1980 sont donc marquées par un processus de recomposition qui bénéficie davantage à la périphérie qu'au cœur de la cité. Economiquement, Marseille s'est vidée de ses entreprises alors que son arrière-pays a attiré de nouvelles activités. Socialement, c'est aussi la périphérie qui bénéficie de l'installation des classes moyennes et des nouvelles catégories de population ayant une formation professionnelle plus poussée. Fos n'a pas produit sur Marseille les effets attendus et la croissance concurrentielle des zones extérieures inquiète d'autant plus qu'aucune formule d'intercommunalité ne permet à Marseille d'y être associée et d'en retirer quelque profit. Tout se passe comme si le développement des pôles extérieurs s'était fait contre Marseille. C'est au milieu des années 1980 que la prise de conscience d'une nécessaire reconversion de l'économie marseillaise s'est manifestée chez les responsables de la cité. La relance de

Marseille nécessitait plusieurs éléments : une réorientation des activités vers les nouveaux secteurs porteurs, un renouveau social en attirant les catégories socioprofessionnelles liées à ces nouveaux secteurs, une réorganisation des structures administratives permettant de penser et d'organiser un développement équilibré à l'échelle métropolitaine. La volonté locale de réserver des terrains pour une relance industrielle ne pouvait à elle seule produire ces effets, tant le processus de déconnexion économique était également devenu social et politique. Au cours des années 1990, dans une conjoncture plus favorable, il faudra une mobilisation plus large des partenaires économiques et institutionnels pour assurer les conditions d'un renouveau.

Henri-Germain Delauze

Né à Cairanne (Vaucluse) en 1929, son nom est inséparable de celui de la Comex (Compagnie maritime d'expertises), *créée à Marseille en 1961. Ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers d'Aix-en-Provence en 1949, il découvre la plongée professionnelle en scaphandre « pieds lourds » sur un chantier de barrage à Madagascar en 1950. De 1953 à 1956 il coopère en tant qu'ingénieur bénévole à l'équipe du Commandant Cousteau (fouilles de l'épave gréco-romaine du Grand Conglüe, au large de Marseille, et de la Fontaine de Vaucluse). De 1956 à 1961, il mène une carrière d'ingénieur expatrié à la société des Grands Travaux de Marseille où il assure la responsabilité d'importants chantiers de construction, notamment à Cuba et en Algérie. Au cours d'un congé sabbatique, il séjourne pendant près de deux ans aux Etats-Unis, à Berkeley où il obtient un Master of Sciences en Géologie Marine, puis au Scripps de San Diego, alors temple de la recherche océanographique mondiale. Fin 1961, il quitte les* Grands Travaux de Marseille *et rejoint le CNRS qui lui confie la création et la direction du laboratoire des Bathyscaphes à Marseille. Avec « l'Archimède », il effectue en 1962 une plongée record à moins 9.650 m, au large des îles Kouriles au nord du Japon. Cette carrière scientifique se poursuit de 1962 à 1967 dans le cadre du CNRS, avec la collaboration de la Marine Nationale. Il y assure la coordination scientifique de plusieurs campagnes internationales d'exploration en bathyscaphe des grandes fosses abyssales de la planète, auxquelles il participe personnellement.*

Parallèlement à ces activités océanographiques, il crée à Marseille en 1961, la Comex *dont l'objectif premier est de s'intégrer à la production du pétrole offshore en Afrique et dans le Golfe Persique. Commence alors la grande aventure de la Comex dans la plongée humaine profonde en saturation à partir de caissons, grâce aux mélanges respiratoires synthétiques (hélium puis hydrogène). Les records s'accumulent dans le cadre de différents projets (Hydra, Saga, le projet spatial européen Hermès) et* Comex Services *devient le premier entrepreneur mondial de travaux sous-marins au service de l'industrie pétrolière. Dès 1975, Henri-G. Delauze entreprend un travail de diversification en créant* Comex Industries *et* Comex Pro *pour la production et la commercialisation de matériel lourd de plongée. Au cours des années 80,* Comex *étend son champ d'interventions à la robotique, à l'espace, aux loisirs sous-marins et devient une véritable pépinière d'entreprises de PME-PMI dont* Cybernetix, *installée à Château-Gombert.*

En 1992, Henri Delauze est contraint de vendre Comex Services *et ses activités pétrolières au groupe norvégien* Stolt Nielsen, *mais il reste président du groupe* Comex SA *qui poursuit sa politique de diversification dans le secteur des hautes technologies. Grâce à sa passion du défi technologique et à son engagement personnel, Henri-G. Delauze a permis*

la création d'une industrie nouvelle et porteuse d'avenir qui a contribué au renom de Marseille aux quatre coins de la planète.

Nicole GIRARD

L'usine sidérurgique *Sollac* de Fos-sur-Mer

Mise en service en 1974, l'usine Sollac (Société Lorraine de Laminage Continu), *dénommée* Solmer *jusqu'en 1986, est le principal établissement de la zone industrialo-portuaire de Fos. Depuis la réorganisation du groupe sidérurgique* Usinor-Sacilor *en 1986,* Sollac *constitue la branche « produits plats » du groupe* Usinor *(avec les usines de Dunkerque et Florange en Lorraine). C'est un bon exemple d'une sidérurgie intégrée « sur l'eau ». Sur le même site sont en effet rassemblées toutes les étapes de la fabrication de l'acier : préparation du minerai de fer, fabrication du coke dans la cokerie, fabrication de la fonte dans les deux hauts-fourneaux, transformation de la fonte en acier dans l'aciérie à oxygène, laminage à chaud des brames d'acier dans un laminoir d'un km de long, ateliers de finissage. Le port de Fos permet l'arrivée des matières premières à proximité immédiate de l'usine, sur les quais de la darse n°1. Les minéraliers importent le charbon principalement des Etats-Unis et d'Australie, tandis que le minerai de fer provient du Brésil, de Mauritanie, du Canada, d'Australie. C'est aussi par mer que se font une grande partie des exportations.*

*L'usine de Fos constitue l'amont d'un dispositif méditerranéen des aciers plats bas carbone (*Sollac-Méditerranée*). Le marché de la zone méditerranéenne, de l'ordre de 30 Mt, est en forte croissance.* Sollac-Fos *envoie ses bobines pour parachèvement (laminage à froid notamment) ou revêtement (galvanisation) dans les sites méditerranéens du groupe* Usinor *comme Piombino en Italie, Sagonte en Espagne, au Portugal ou en Turquie (participation de Sollac dans le site de Borcelik). Les principales industries consommatrices sont l'électroménager, la construction automobile, notamment en Espagne où sont présents la plupart des grands constructeurs, l'industrie du bâtiment, particulièrement en Italie, l'industrie de l'emballage.* Sollac-Fos *produit des aciers plats sous forme de plaques mais surtout d'énormes bobines de tôles, les « coils » (jusqu'à 40 tonnes de poids unitaire). Avec 4,4 millions de tonnes (5 Mt visés en 2002), l'usine produit le quart environ de la production française d'acier. Bien que le projet initial devant porter la capacité du site à 7 Mt d'acier n'ait jamais été réalisé du fait de la crise mondiale de l'acier dans les années 1970, l'usine de Fos, constamment modernisée (remplacement récent des deux convertisseurs de l'aciérie), est un des établissements sidérurgiques les plus performants d'Europe qui soutient la comparaison avec les usines japonaises. Cette position repose sur des technologies poussées d'automatisation des fabrications, la spécialisation dans des produits spécifiques - les aciers dits techniques répondant aux exigences des clients - et l'externalisation des tâches non directement liées à la fabrication de l'acier. Parmi les modernisations récentes, la coulée continue verticale courbe et l'unité de dégazage sous vide permettent au site de Fos de fournir des aciers « ultra propres ». Les efforts en matière de protection de*

l'environnement (réduction des émissions de poussières, de soufre, surveillance des rejets aqueux et gazeux) ont permis l'obtention de la certification de conformité à la norme ISO 14001. En 2001, Sollac *emploie 3.500 personnes contre plus de 6.000 au milieu des années 1970 et fait travailler plus de 1.500 personnes dans les entreprises de sous-traitance. C'est le deuxième employeur privé de la région PACA.*

Nicole GIRARD

Chapitre IX

Signes d'avenir (1992-2002)

Sylvie DAVIET, Nicole GIRARD et Bernard MOREL

La dernière décennie du XX^e^ siècle semble être celle d'un renouveau pour l'économie marseillaise au travers de différents projets et opérations *intra-muros* qui peuvent s'interpréter comme un renversement de tendance, après trois décennies de crise et d'appauvrissement. Pour autant, l'économie métropolitaine reste mouvante et il est difficile d'en prévoir l'évolution future, sans en analyser les forces et les faiblesses, au travers des différents secteurs qui la composent. Le fait industriel n'apparaît d'ailleurs pas comme l'élément moteur de cette nouvelle dynamique. Il est vrai que l'industrie de la fin du XX^e^ siècle exige de nouvelles définitions, du fait des mutations technologiques qui ont modifié les contours, hier plus établis, du secteur productif et du secteur dit tertiaire. La « nouvelle économie » n'exclut pas l'industrie, c'est à dire la fabrication matérielle des produits, mais elle en a changé les formes du travail, les qualifications des emplois, les localisations. Le modèle fordiste de la grande entreprise intégrée n'est plus, de nouvelles relations inter-entreprises s'établissent entre les fonctions de production et de recherche-conception-commercialisation. Au cours des années 1990, Marseille a bénéficié de ces nouveaux facteurs de localisation des entreprises qui font des métropoles les lieux préférentiels d'implantation des activités de haute technologie ou de services spécialisés et pointus aux entreprises. De ce point de vue, la métropole dans son ensemble est attractive bien que Marseille intra-muros connaisse des problèmes d'accessibilité en termes de transport. Mais la bonne conjoncture des années 1990, alliée au démarrage des grands projets marseillais, semble avoir favorisé le cœur de la cité phocéenne.

Le tableau de l'industrie marseillaise contemporaine est fait de contrastes. La présence de l'industrie sur de vastes secteurs géographiques de l'aire métropolitaine résulte de deux processus : d'une part, des activités qui s'inscrivent dans l'histoire longue de la ville, d'autre part des dynamiques à l'origine exogènes mais qui trouvent par la suite diverses formes d'ancrage territorial. Face à l'ancienne économie de la cité phocéenne essentiellement tournée vers le port, la nouvelle économie de l'aire métropolitaine s'articule sur un nouveau système industrialo-portuaire

allant jusqu'à Fos et sur de nouveaux secteurs industriels, tissant des liens avec les 3.000 chercheurs et les 200 laboratoires de la région marseillaise.

Un espace industriel multipolaire à l'échelle métropolitaine

L'aire métropolitaine marseillaise a connu au cours des années 1975-1990 un processus de décomposition-recomposition conduisant à l'identification de cinq ensembles différenciés.

Au centre, la cuvette marseillaise, qui a connu un déclin démographique et économique prononcé avec une perte de près de 110.000 habitants entre 1975 et 1990, reste le cœur de la région métropolitaine, essentiellement pour ses fonctions de services diversifiés. Le recensement de 1999 a fait apparaître une stabilisation de sa population. L'emploi industriel traditionnel a disparu, mis à part quelques entreprises de l'agroalimentaire et ce qui reste de la réparation navale. A côté de quelques réussites notables dans des secteurs spécialisés (*Comex,* la plasturgie avec le groupe *Testa,* la pharmacie et les biotechnologies), les signes annonciateurs d'une reprise se manifestent, depuis 1992, dans la réhabilitation des friches industrielles et dans l'opération Euroméditerranée avec la venue de nouvelles entreprises en particulier dans le secteur des télécommunications.

« S'implanter à Marseille »

Depuis 1992, la Direction Générale du Développement économique de la Ville de Marseille et la *Société d'Economie Mixte Marseille-Aménagement* ont conjugué leurs efforts pour favoriser l'accueil des entreprises dans la ville. Vingt et un sites couvrant plus de 600 ha ont fait l'objet d'opérations d'aménagement. Outre les grandes zones d'activités comme Euroméditerranée, le Technopole de Château-Gombert ou celui de Luminy, la zone franche urbaine de Saint-Henri ou les opérations du centre-ville, on y trouve d'importantes opérations de réhabilitation de friches industrielles, réparties sur tout le territoire communal. Ces lieux, témoins de la présence passée de l'industrie à Marseille, accueillent aujourd'hui des activités multiples, où dominent les services aux entreprises et les nouvelles technologies. Les rizeries franco-indochinoises (14^{e} arrondissement), la friche de l'ancienne huilerie Massilia (14^{e}), celle de *Pechiney* à la Barasse ou de *Coder* à Saint-Marcel deviennent villages d'entreprises ou lotissements pour activités. Cette activité de relance économique, appuyée par une intense promotion de la ville, semble avoir porté ses fruits, puisqu'en 2000, Marseille comptait

52.168 établissements (tous secteurs confondus) contre 46.506 en 1995.

Au nord, Aix-en-Provence et le pays aixois forment le deuxième ensemble. De 1968 à 1990, il est passé de 150.000 à 260.000 habitants, témoignant d'une attractivité très supérieure à celle de Marseille. La dynamique économique s'appuie sur une expansion des zones d'activités : de la zone des Milles à l'Europôle de l'Arbois en passant par le parc de la Duranne. Là se concentrent des qualifications élevées aussi bien dans l'industrie que le tertiaire. En 2001, la mise en service de la nouvelle gare TVG sur le plateau de l'Arbois constitue une nouvelle donne sans précédent pour la cité aixoise qui s'était retrouvée à l'écart de l'axe PLM lors de la première industrialisation.

L'est de l'étang de Berre avec Vitrolles et Marignane constitue le troisième ensemble. Il a connu une exceptionnelle croissance tant démographique : de 1968 à 1990, la population est passée de 61.000 à 186.000 habitants. Le rôle de cet ensemble dans le développement industriel (aéronautique), dans la construction de l'armature commerciale et dans le transit au sein de l'aire métropolitaine, est fondamental.

Plus à l'ouest encore, l'ensemble Fos-Martigues est par excellence le territoire de la grande industrie. Il tient sa notoriété de l'existence de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, symbole de la croissance des « trente glorieuses ». C'est un ensemble lui-même en restructuration. De 1968 à 1975, le lancement de Fos s'est accompagné d'une croissance démographique spectaculaire (+ 42,9 %), qui s'est fortement ralentie depuis 1982. Le rôle économique prédominant est joué par les grandes entreprises du pétrole, de l'aéronautique et de la sidérurgie, appuyées sur leurs réseaux dominés de PME-PMI.

Enfin à l'est, la vallée de l'Arc et la zone d'Aubagne-Gémenos (110.000 habitants) sont en pleine mutation. Depuis le milieu des années 1980, la fermeture annoncée des Houillères de Gardanne et la fin des chantiers navals de La Ciotat ont permis de placer la plupart des communes en zone de reconversion. Ces dispositifs ont favorisé l'implantation de nombreuses entreprises et, par bien des côtés, cette zone s'apparente à celle du pays aixois.

La dimension multipolaire de l'industrie métropolitaine n'est pas contradictoire avec la perception par les entrepreneurs et décideurs d'un territoire de référence, celui d'un « grand Marseille ». Toutes leurs stratégies entrepreneuriales sont construites sur la base de cet espace global, à forte attractivité, mais au sein duquel ils exploitent les distinctions très fortes entre les zones. L'analyse des évolutions intervenues dans les différents secteurs permet de dessiner quelques perspectives pour l'avenir.

Un nouvel ensemble industrialo-portuaire

L'aire métropolitaine marseillaise, comme le département des Bouches-du-Rhône et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, apparaît moins industrialisée que le reste de la France. Si l'on s'en tient à l'industrie *stricto sensu*, cette évaluation n'est pas contestable, le nombre d'emplois industriels étant de 80.000 environ, soit 13 % des actifs. Mais ce chiffre ne rend pas compte de sa nature industrialo-portuaire. Si l'on ajoute les quelques 30.000 emplois liés à l'activité portuaire, on atteint des valeurs plus pertinentes par rapport à la moyenne française.

Transformations des activités portuaires et logistiques

L'activité portuaire est l'illustration la plus emblématique de la combinaison entre l'histoire et les dynamiques récentes. Le port et les activités maritimes de transport restent en effet une base essentielle de l'économie métropolitaine. Marseille est de loin le premier port de France et de la Méditerranée, le troisième port d'Europe après Rotterdam et Anvers. Le maintien de cette position est d'autant plus notable qu'elle a été acquise dans un contexte international, économique et social particulièrement difficile et dans un environnement en complète mutation pour les transports maritimes. Le port de Marseille a quatre grandes caractéristiques qui sont autant d'avantages que d'inconvénients. C'est un port généraliste[33], multilocalisé, arrimé aux activités locales mais aussi positionné sur les grands trafics internationaux.

Le caractère généraliste du port, axé sur un large éventail de produits et de types de trafics, est un atout dans une période de mutation, mais il peut aussi constituer un handicap dans la mesure où il réclame une pluralité de moyens techniques et de compétences. Après avoir atteint un maximum au cours des années 1970, le trafic total du port de Marseille oscille entre 85 et 95 Mt depuis une vingtaine d'années. Au milieu des années 1970, le trafic des hydrocarbures écrasait le reste des activités portuaires, représentant jusqu'à 90 % du total ; mais en 2000, il n'en représente plus que 65 % (soit 61,5 Mt sur 94,2 Mt), niveau relativement stable depuis les crises pétrolières. Plus de 45 % du marché français, 10 % du marché allemand, 5 % du marché suisse en produits pétroliers sont approvisionnés à partir de Marseille. Le déclin relatif du trafic des hydrocarbures pourrait apparaître comme un élément positif s'il n'était pas aussi en déclin absolu. Ce phénomène est inquiétant dans la mesure où il pourrait obérer les capacités

[33] D. Picheral (1996),"Marseille, premier port méditerranéen, troisième port européen", *Sud Information,* Marseille INSEE PACA, n° 106.

financières du port. A l'origine de la diversification du port, on trouve le développement constant du trafic des vracs solides et liquides qui est passé de 9 % du trafic (8,4 Mt) en 1975 à 18,5 % en 1996 (16,7Mt) et celui des marchandises diverses qui est passé de 6 % du trafic à 13,5 %. Cette diversification ne doit cependant pas occulter le fait que Marseille a, en dix ans, perdu sa place centrale en Méditerranée pour ce qui concerne le trafic des marchandises, c'est à dire aujourd'hui le transport des conteneurs[34]. Les parts de marché que le port a perdues seront difficiles à reprendre. L'instabilité portuaire, les difficiles adaptations économiques et sociales aux nouvelles réalités du marché sont évidemment la cause de cette perte de fiabilité et de la méfiance des armateurs.

La seconde caractéristique du port de Marseille est sa multilocalisation, de la Joliette à Port-Saint-Louis, qui confère aux emplois portuaires une place spécifique dans l'économie du département des Bouches-du-Rhône. Cette multilocalisation du port est un atout à condition de la concevoir en complémentarité et non en concurrence. Une rationalisation accrue du port pourrait conduire à spécialiser les bassins Est (ceux de Marseille *intra-muros*) dans le trafic des passagers, l'accueil des croisières, l'activité de fruits et légumes et à laisser aux bassins de Fos et de l'étang de Berre le soin de traiter du trafic des marchandises.

Cette multilocalisation autant que la diversité des trafics renforce la troisième caractéristique du port de Marseille, son arrimage aux activités locales. Le trafic des hydrocarbures alimente le complexe de raffinage de l'étang de Berre, de même que les trafics industriels (minerais, charbon, produits chimiques...) sont liés, à plus de 90 %, aux activités industrielles locales, sidérurgie de Fos-sur-Mer, alumine de Gardanne, industries agro-alimentaires, industries chimiques. Cet arrimage - quasi exclusif - à l'industrie locale, clé du système industrialo-portuaire aux XIX^{e} et XX^{e} siècles, constitue aujourd'hui un handicap majeur, car, à l'exclusion des hydrocarbures, le port de Marseille n'est pas vraiment un port de transit. La question de l'hinterland du port de Marseille est donc essentielle. C'est pourquoi la création avec la *Compagnie Nationale du Rhône* et *Lyon-Terminal*, en août 1996, d'un port avancé à Lyon constitue un évènement important dans la concurrence que se livrent les grands ports du Nord de l'Europe et ceux du bassin méditerranéen. Non seulement elle scelle le rapprochement des deux métropoles, mais encore elle amorce un mouvement portuaire qui permet à Lyon de trouver dans les installations portuaires marseillaises le débouché maritime qui lui manque. Aujourd'hui,

[34] En 1976, le port de Marseille était au premier rang ; il se situe aujourd'hui après Gioia Tauro (Calabre), Algésiras, Gênes, Barcelone, Valencia, Marsaxlokk (Malte), Le Pirée, La Spezia, Haïfa et Damiette (Egypte). Classement de l'année 2000 qui mélange des ports d'éclatement d'un trafic mondial des conteneurs, comme Algésiras, et des ports de desserte d'un *hinterland* plus ou moins étendu, comme Gênes, Marseille ou Barcelone. (*Source : Images Economiques du Monde*, Paris, SEDES 2001)

redonner une fonction de transit, hors hydrocarbures, au port de Marseille est devenu un objectif fondamental dans un environnement économique et commercial où la fonction logistique joue le rôle majeur.

La plupart des concurrents méditerranéens du port de Marseille jouent la carte de la distribution logistique, du *hub* (nœud). Marseille a une autre carte à jouer, celle qui combinerait une logique de port de marché conforté par un puissant *hinterland*, et une logique *hub*. Le développement des fonctions logistiques constitue donc la quatrième caractéristique du port de Marseille, son positionnement dans les grands trafics internationaux. Dans une économie globalisée fonctionnant à flux tendus, ce qui importe ce n'est pas tant le transport de marchandises de port à port que le transport des marchandises du lieu précis d'émission au lieu précis de destination. La concurrence dans les transports ne se fait donc pas tant sur mer que sur terre. Dès lors, les transports fluviaux, ferroviaires ou routiers sont, pour les ports, des composantes aussi importantes que la productivité portuaire à proprement parler. Un grand nombre des lignes Est-Ouest, qui transportent les marchandises, passent par la Méditerranée. Le renforcement des capacités redistributives du port de Marseille constitue aujourd'hui un aspect essentiel de sa stratégie. Il est à la base d'un certain nombre de créations ou de projets de plate-formes logistiques plurimodales dont celles de Fos-Distriport, en liaison avec le terminal conteneur de Fos, et de Grans-Miramas, projet complémentaire du précédent en liaison avec les trafics terrestres. Dans la ville, cela concerne les gares de marchandises de Mourepiane et du Canet, dont la modernisation serait nécessaire pour en faire des outils efficaces.

Chimie et sidérurgie : des secteurs performants dans un environnement concurrentiel

Ce sont les industries emblématiques du nouveau système industrialo-portuaire constitué autour des bassins de Fos et de l'étang de Berre.

Le secteur de la **chimie** compte 8.500 emplois soit 12 % des emplois de l'aire métropolitaine. Les raffineries de pétrole représentent, on l'a vu, près de 30 % de la capacité du raffinage français et emploient directement ou indirectement près de 4.000 personnes. Ce secteur est en pleine restructuration, car l'industrie européenne du raffinage est fragile. Elle traverse une double crise, une crise de surproduction et une crise concurrentielle. La question posée aux grands groupes pétroliers n'est pas seulement de réduire la production pour faire face à la surproduction sur certains produits comme les carburants sans plomb, elle est aussi de savoir s'il convient ou non de délocaliser une partie de l'industrie du raffinage. En effet, la faiblesse des marges en France constitue pour les raffineurs une incitation forte. La production en Asie par exemple rapporte aux pétroliers de 10 à 15 % de plus que celle effectuée en Europe et en particulier en

France. Dès lors, chacun s'interroge sur l'opportunité de maintenir en l'état les capacités de production. Cette attitude des pétroliers est évidemment liée à la situation productive, mais elle n'est pas dénuée d'intentions à l'égard des pouvoirs publics. Il est clair en effet qu'ils cherchent à faire pression pour inciter les gouvernements à baisser ou, pour le moins, à ne pas augmenter les diverses taxes sur les carburants et surtout à tenter d'infléchir la politique énergétique française qui, depuis une trentaine d'années, a privilégié le nucléaire et aujourd'hui le gaz naturel. De ce bras de fer, engagé entre les pouvoirs publics et les pétroliers, peut découler un affaiblissement de la capacité de raffinage du pôle marseillais. Ce qui n'a pas empêché, on l'a vu, des investissements massifs. Entre 1986 et 1996, près de 15 milliards de francs ont été investis sur le site. L'évolution récente à la diminution ou à la stabilisation des capacités de raffinage[35] s'articule étroitement aux activités pétrochimiques d'aval. Ainsi en 1999, *Shell* a réduit la capacité de raffinage du site de Berre à 4 Mt contre 6,3 Mt en 1998 et le complexe pétrochimique tend à devenir le principal client de la raffinerie.

Les deux sites pétrochimiques de Berre et Lavéra fournissent une part notable de la production française de grands intermédiaires chimiques (35 % de l'éthylène, 37 % du polyéthylène, 37 % du propylène, 41 % du chlore) et la raffinerie *Total* a l'exclusivité en France de l'essence d'avion pour moteurs à pistons pour laquelle il n'y a que peu de concurrents en Europe. Les implantations de nouvelles unités (*Arco*, aujourd'hui *Lyondell International*, à Fos, *Appryl* à Lavéra), témoignent de l'attractivité et du rayonnement international de ce complexe. La tendance récente est à la multiplication des partenariats entre grands groupes dans des unités de productions spécialisées, tels *Appryl* à Lavéra, *Basell* à Berre détenue à parité par *Shell* et l'Allemand *BASF* (285.000 tonnes de polypropylène) ou l'alliance *Shell-Exxon* au sein d'*Infineum* dans le domaine des additifs pour carburants. Suivre l'évolution des raisons sociales dans ce secteur industriel est de ce fait un exercice sans fin.

Le site pétrochimique de Berre

Site intégré, comme celui de Lavéra, Berre assure toutes les opérations, depuis la réception du pétrole brut jusqu'au conditionnement des produits fabriqués et leur expédition par voie terrestre ou maritime. Sur un espace de 1.000 ha, situé à l'extrémité de l'ancien delta de l'Arc, le complexe de Berre, entièrement géré par la société *Shell-Chimie* emploie 1.700 personnes, soit environ 1.500 personnes en équivalent temps-plein, et 800 dans les entreprises de sous-traitance (chiffres 2001). Depuis plusieurs années le site de Berre

[35] En 2001, les capacités de raffinage sont de 4 Mt pour *Shell*, 8 Mt pour *Total*, 8 Mt pour BP et 5 Mt pour *Esso*.

est engagé dans un processus original de partenariats entre *Shell-Chimie*, qui continue à gérer l'ensemble des installations et apporte son personnel, et des entreprises extérieures, propriétaires des installations et maîtresses des investissements.

L'activité de raffinage (*Société berroise de raffinage*), celle des solvants (pour laquelle *Shell* est leader mondial) continuent à appartenir au groupe *Shell*. Par contre, *Shell* assure la fabrication de produits spécialisés dans le cadre de « contrats d'opérations » soit pour des sociétés où le groupe *Shell* détient une partie du capital et des installations soit pour des sociétés indépendantes du groupe et propriétaires de leurs installations.

Dans le premier cas, on trouve *Shell-Chimie* et *BASF* associés à 50 % dans *Basell* pour la production du polyéthylène et du polypropylène (*Shell-Chimie* et *Basell* détenant à parité la *Société du vapocraqueur de l'Aubette*, fournisseur de la matière première, les oléfines). Les deux groupes détiennent également l'usine de polyéthylène de Fos (ex *ICI*, ex *Elenac*). De même, *Infineum* associe *Shell* et *Exxon*, leader mondial, dans la production d'additifs. L'extension de l'unité est prévue.

Dans le second cas, les installations de production de caoutchouc butadiène appartiennent à *Dow Chemicals*, leader mondial, dont l'extension de l'unité est décidée, celles de polychlorure de vinyle ont été vendues à *AtoFinaTotal* (*Vinyl Berre*), celles de polystyrène à *Nova Chemicals* et celles de caoutchoucs thermoplastiques à *Ripplewood*.

Il faut souligner que sur le site de Berre, l'externationalisation de certaines tâches (maintenance des installations, station d'épuration) n'a pas été poussée aussi loin que dans d'autres sites pétroliers.

La puissance pétrochimique du pôle de Fos-Berre est évidente, il occupe dans la production nationale une part nettement plus importante que celle du raffinage. Mais sa faiblesse réside dans son extrême soumission aux conditions internationales de la concurrence. Il dépend de quelques groupes et par conséquent de décisions industrielles prises hors de l'espace régional. Ainsi, le projet élaboré au début de 2001 par le groupe *BP* visait à construire une deuxième unité européenne de PTA (produit intervenant dans la chaîne de fabrication de polyester dont la consommation mondiale ne cesse de croître). Le site de Lavéra, un moment pressenti, a été abandonné au profit d'une localisation nord-européenne, près d'Anvers ou de Rotterdam. Malgré ses atouts, le site de Lavéra, s'est révélé moins compétitif que les ports du Nord-Ouest européen pour l'acheminement des produits, y compris vers la Méditerranée. Ainsi, malgré une mobilisation assez exceptionnelle des acteurs concernés, entreprise, collectivités territoriales, Etat (DATAR), Union Européenne (FEDER), un investissement réellement innovant sur le plan technologique a échappé à la région marseillaise. *BP* pourra-t-il

renouveler dans les quinze ans qui viennent un investissement de ce type sur le site de Lavéra ?

La plate-forme pétrochimique de Lavéra

Installé à proximité de la raffinerie *BP* et du port pétrolier de Lavéra, le site pétrochimique est relié par pipelines à de nombreux autres sites de la région (Fos, Berre, Saint-Auban) ou extra-régionaux (Feyzin, Jarrie, Pont-de-Claix, Tavaux). Outre la raffinerie *BP*, cinq sociétés sont présentes:

- *BP Chemicals* (436 emplois), filiale chimie de *BP France* dont les activités propres sur le site sont le polyéthylène, l'oxyde d'éthylène et ses dérivés, etc, ainsi que des produits spécifiques à l'industrie automobile (liquides de freins …) ;
- *AtoFina** (31 emplois), filiale chimie du groupe *TotalFinaElf*, spécialisée dans les dérivés chlorés (chlorométhanes, chlorure de vinyle etc).

Trois autres sociétés spécialisées associent à parité les deux groupes *AtoFina* et *BP Chemicals* :

- *Naphtachimie* (1.368 emplois) peut produire dans son vapocraqueur près de 700.000 tonnes d'éthylène, soit une des plus grosses usines du monde dans sa catégorie ;
- *Oxochimie**, créé en 1965, chimie du butanol et de l'hexanol ;
- *Appryl** (15), créée en 1986, fournit du polypropylène

*Ces trois établissements fonctionnent avec du personnel *Naphtachimie* : *AtoFina* (260), *Oxochimie* (65), *Appryl* (80)

La **sidérurgie** est l'autre secteur-symbole de Fos et de la grande industrie de l'aire métropolitaine marseillaise. A ce titre, il a pris le relais de ce qu'avait été à une autre époque la réparation navale. La *Sollac* (ex *Solmer*) et *Ascométal* constituent aujourd'hui un ensemble exemplaire. Même si les ambitions du projet initial de la plate-forme de Fos ont été réduites, même si la crise mondiale de la sidérurgie a eu des répercussions notables sur ces deux entreprises – entre 1980 et 1990 leurs effectifs ont diminué de plus de 40 % -, la sidérurgie de Fos est une réussite[36]. Car, malgré ces graves difficultés économiques, elle a mieux résisté à la crise que la plupart des autres sites concurrents. En réalité, Fos présente des avantages indéniables pour l'activité sidérurgique : de larges surfaces disponibles pour cette activité fortement consommatrice d'espace, une implantation littorale adaptée à la réception des grands navires minéraliers et à l'acheminement des produits à l'exportation, la proximité des eaux fluviales pour toutes les opérations de refroidissement. Malgré les tensions du marché, avec une

[36] *Sollac* emploie 3.500 personnes en 2001 contre 6.440 en 1975.

demande intérieure ralentie, en particulier, dans les secteurs de l'automobile, du B.T.P. et une exacerbation de la concurrence internationale, la sidérurgie provençale conserve un dynamisme certain comme le démontrent les récents investissements engagés par la *Sollac*. En quelques années, elle a investi deux milliards de francs pour la réfection de ses hauts fourneaux, l'agrandissement de sa chaîne de production, la prolongation de la durée de vie de sa cokerie, et la mise en œuvre de nouveaux procédés de réduction des pollutions. L'entreprise a, dans cette direction, mis l'accent sur l'augmentation de la productivité. L'informatique, outil essentiel de la nouvelle sidérurgie, est présente partout, depuis le concassage et l'agglomération des minerais jusqu'au bobinage des tôles. Grâce à l'outil informatique, l'usine de Fos est capable de répondre aux demandes les plus diverses des industriels dans tous les secteurs des biens de consommation. Cette informatisation intensive s'est accompagnée d'une transformation de l'organisation de la production dans une double perspective de renforcement de la productivité et de la compétitivité par la qualité. L'usine *Sollac* de Fos produit environ le quart de l'acier français soit 4,4 Mt (extension à 5 Mt prévue pour 2002). En 1999 le groupe *Usinor,* à nouveau privatisé depuis 1995, a adopté une organisation décentralisée en unités opérationnelles. *Sollac-Méditerranée* coordonne les sites de production de l'Europe du Sud pour les aciers plats au carbone et confirme la stratégie méditerranéenne du groupe.

Une vaste restructuration est en cours. Après avoir vendu sa division « produits longs » (*Unimétal*), puis en 1999 sa division « aciers spéciaux » et donc l'usine *Ascométal* de Fos au groupe italien *Lucchini SpA, Usinor* s'est engagé fin 2001 dans un gigantesque regroupement européen avec l'Espagnol *Aceralia* et le luxembourgeois *Arbed*. Cette fusion fera du nouveau groupe (*Arcelor*) le premier producteur mondial d'acier avec 45 Mt.

Aujourd'hui, ce pôle d'industrie lourde, chimie et sidérurgie, repose sur un potentiel peu susceptible d'évoluer en matière d'emplois, mais il est fondamental dans l'économie nationale par la nature et le niveau de ses productions, et dans l'économie régionale par le réseau d'entreprises qu'il fait vivre. Ses perspectives d'avenir résident principalement dans ses capacités à résister ou s'adapter, notamment sur le plan technologique, à des situations de crise et de concurrences qui relèvent d'une logique mondiale.

Les perspectives dans les secteurs de pointe

Coordination des agents économiques et espace métropolitain

Là encore, de nouveaux éléments du contexte global et local doivent être pris en compte. Au niveau global, l'Union Européenne, à travers ses partenariats, ses réseaux de recherche, sa politique régionale, ses relations internationales joue un rôle plus important dans la stratégie des entreprises et le développement des territoires. Pour accueillir de nouvelles implantations, villes et régions sont désormais en concurrence au sein de l'espace européen. Au niveau local, les acteurs du développement ont tardé à en prendre conscience, mais les années 1990 ont vu la mise en place de nouvelles structures favorisant une meilleure coordination des agents économiques dans l'espace métropolitain.

Marseille s'est dotée d'une cellule Europe en 1993 et a revendiqué l'aide des fonds européens : une partie du centre, du port et des quartiers nord en ont été bénéficiaires pour la période 1994-1999 et 2000-2006. Il en est de même dans la périphérie pour la zone de Fos-Etang de Berre, le bassin de Gardanne et celui de La Ciotat. Par ailleurs, après avoir manqué l'opportunité de constituer une communauté urbaine dans les années 1960, la municipalité s'est emparée des nouveaux dispositifs législatifs pour lancer *Marseille-Provence-Métropole*. La mise en place d'une communauté de communes puis d'une communauté urbaine ne supprime pas les rivalités inter-urbaines à l'échelle de l'aire métropolitaine, qui s'organise désormais en plusieurs établissements intercommunaux, mais constitue une avancée dans la façon de gérer l'espace métropolitain. La structure de développement du Département, créée tardivement en 1990 en association avec la CCI, éclate pendant plusieurs années en deux entités rivales avant de refusionner en 1998 sous le nom de *Provence Promotion* et de jouer enfin son rôle. Dans de multiples domaines, la cohésion des acteurs locaux n'est pas acquise. Depuis le début des années 1970, le tissu universitaire local est formé de trois universités, concurrentes dans les domaines scientifiques, avec pour corollaire un émiettement de l'offre de formation et de recherche, rendant difficile la formation de liens entre industrie et territoire. Toutefois, le système de formation connaît d'importantes mutations au cours des années 1990.

Il faut replacer la question de la formation et de la recherche dans l'histoire longue du système marseillais. Depuis la création de *l'ENSAM*[37] à Aix en 1843 puis de la première école d'ingénieurs à Marseille en 1891, les secteurs traditionnels, comme les corps gras, ne s'y sont pas vraiment intéressés. Après la deuxième guerre mondiale, deux nouveaux

[37] *ENSAM* : Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers ; *ENSSPICAM* : Ecole Nationale Supérieure de synthèses, de procédés et d'ingénierie chimiques d'Aix-Marseille; *ESIL* : Ecole Supérieure d'Ingénieurs de Luminy ; *ESM2* : Ecole Supérieure de Mécanique de Marseille ; *ICF* : Institut Charles Fabry ; *IUSPIM* : Institut Universitaire des Sciences pour l'Ingénieur de Marseille ; *IUSTI* Institut Universitaire des Systèmes Thermiques Industriels ; ces trois derniers établissements se sont regroupés en 2002 dans *Polytech*.

établissements viennent étoffer le tissu marseillais, d'une part l'institut de pétroléochimie et de synthèse organique, à l'origine de l'*ENSSPICAM*, est lié à l'essor de la pétrochimie sur les bords de l'Etang de Berre ; d'autre part l'école de physique de Marseille, créée en 1965 à Saint-Jérôme, est liée à l'installation du CEA de Cadarache, puis s'est rapidement ouverte à d'autres débouchés. Le phénomène s'accélère de 1985 à 1995 avec la création de cinq nouveaux établissements, dont trois à Château-Gombert (*IUSTI, ICF, ESM2*), un à Saint-Jérôme (*IUSPIM*) et un à Luminy (*ESIL*). C'est donc à Marseille que se concentre ce dispositif, mais sur le plan institutionnel, il manque de lisibilité. En 1996, la dissolution du groupement qui fédérait les écoles parties prenantes de l'Institut Méditerranéen de Technologie témoigne des rivalités existant en son sein. La fédération (ou la réunification..) du secteur universitaire scientifique est pourtant un enjeu pour la métropole. Plusieurs entreprises sont attentives à l'offre du milieu universitaire local. *Eurocopter*, malgré ses liens privilégiés avec *l'Office National d'Etude et de Recherche Aérospatiale* (dont les principaux établissements sont à Paris et Toulouse, ainsi qu'à Salon-de-Provence), passe localement de nombreux contrats ; la *Sollac* a ouvert depuis 1990 un centre de recherche et se tourne vers les laboratoires régionaux ; *BP* possède également à Martigues-Lavera un centre de recherche et collabore avec l'*ENSSPICAM*. Dans la microélectronique, la demande des industriels devient une question récurrente pour le développement de la recherche et d'une offre de formation cohérente. Les industries les plus récentes suscitent à l'évidence des liens plus forts avec les universités qui, malgré leurs divisions, s'efforcent de répondre à leur demande. A l'intérieur des entreprises, la nouvelle génération de cadres, issue des écoles d'ingénieurs de la région, est davantage sensible aux liens que l'industrie peut tisser avec son territoire environnant. La prise de conscience des acteurs locaux en matière de coordination des agents économiques est une des clés du développement des secteurs de pointe particulièrement sensibles aux économies externes que peuvent fournir les métropoles.

Le secteur aéronautique

Le secteur aéronautique a joué un rôle déterminant dans la dynamique économique marseillaise, favorisant la sous-traitance, longtemps concentrée dans la région parisienne, ainsi que les transferts de qualification et la création d'entreprises de haute technologie. L'établissement de Marignane est représentatif de cette évolution. De profondes modifications sont apparues dans la conception et la construction des appareils ; les nouvelles technologies de base y ont été progressivement introduites: électronique et surtout matériaux composites (pales, moteurs) qui ont permis de diminuer notablement le poids des appareils. L'établissement de Marignane, connu sous le nom de *SNIAS* puis d'*Aérospatiale*, est devenu depuis 1991

Eurocopter. Il résulte d'un regroupement entre *Aérospatiale* et le groupe allemand *Daimler-Benz-Aerospace*, aujourd'hui filiale d'*EADS* (*European Aeronautic Defence and Space Company*), l'une des trois plus importantes sociétés aéronautiques et spatiales mondiales. Longtemps spécialisé sur le marché militaire, il a progressivement réorienté sa production vers le civil qui aujourd'hui représente 55 % du chiffre d'affaires. *Eurocopter* occupe une position remarquable sur le marché, avec 49 % du marché civil mondial des hélicoptéristes. L'entreprise réalise 37 % de son chiffre d'affaires avec la France et l'Allemagne, et elle est très fortement tournée vers l'international (63 % du chiffre d'affaires est réalisé à l'exportation vers d'autres pays) . Face à la concurrence mondiale et spécialement américaine, *Eurocopter* a choisi une stratégie de partenariat et de diversification civile. Le programme NH90 (hélicoptère moyen lourd) est le fruit d'une alliance entre quatre partenaires : France, Allemagne, Italie (avec *Agusta*) et Pays-Bas (avec *Fokker*). Un premier contingent de 243 appareils NH90 a été commandé en 2000 par ces quatre pays. *Eurocopter*, qui s'appuie sur un important potentiel de recherche-développement, est depuis plusieurs années le plus gros employeur industriel de la région PACA (de l'ordre de 5 000 emplois à la fin des années 1990).

Au-delà de ce secteur déjà ancien, l'économie métropolitaine s'est redéployée en direction des nouvelles technologies.

La microélectronique

La microélectronique apparaît bien aujourd'hui comme un des secteurs industriels majeurs de la région marseillaise. La filière représente en effet 7.000 emplois au tournant de l'année 2000, principalement autour de trois entreprises : le franco-italien *SGS-Thomson* (rebaptisé *ST Microelectronics* en 1998), l'américain *Atmel* et *Gemplus*, fleuron de l'essaimage local. Il faut leur ajouter une quarantaine de PME liées. Ce développement s'est fait, on l'a vu, dans la vallée de l'Arc, autour de Rousset, puis en direction de Gémenos et La Ciotat. Mais sa croissance n'est pas régulière. Le semi-conducteur est affecté, à l'amont, par des cycles définissant des phases ascendantes et descendantes très marquées. Au cours de la période 1987-1997, deux crises ont mis en difficulté les sites régionaux. La première survient à la fin des années 1980 alors qu'à Rousset le site de *SGS-Thomson* est en cours de réorganisation du fait de la fusion. Les menaces ne s'éteindront qu'avec la reprise spectaculaire du secteur qui conduit à de nouveaux investissements en 1993 pour la conversion de l'unité à la technologie *6 pouces*[38]. *ES2*, qui connaît des difficultés

[38] Chaque nouvelle technologie signifie des puces plus performantes gravées sur des disques de silicium plus grands et représente des investissements considérables (de l'ordre

spécifiques, est également touché ; sa reprise par *Atmel* s'accompagne de la construction d'une unité *8 pouces*. La seconde crise intervient en 1997-98 ; elle vient freiner le démarrage des nouvelles unités *8 pouces* décidées par *Atmel* et *ST Microelectronics.*

La mobilisation des acteurs locaux face aux enjeux de cette activité et aux difficultés qui la menacent ne s'est faite que progressivement. En 1987, la Route des Hautes Technologies, qui comporte à ses débuts une dimension spatiale[39], associe des industriels à sa réflexion, mais se construit géographiquement et organisationnellement sans intégrer le pôle de Rousset. Ce n'est qu'en 1993 que la Région initie une politique de filière et la formation d'un club de décideurs. La coordination des agents économiques en matière de développement et de formation ne se met véritablement en place qu'au cours des 1990, et les menaces de fermeture y ont largement contribué. C'est ainsi que s'explique en 1993 la création du *CREMSI* (Centre Régional d'Etude de la Microélectronique et du Silicium). L'initiative en revient au responsable du développement économique de la commune de Rousset, et elle est essentiellement portée par les pouvoirs publics locaux (communes, Conseil Général et Régional). Le *CREMSI*, qui vise à établir des liens entre les industriels et le potentiel scientifique local, apparaît comme l'initiative la plus intéressante de la période en tant qu'élément d'ancrage territorial. Il faudra attendre la fin des années 1990 pour voir émerger de nouvelles initiatives comme la création d'un syndicat de la microélectronique et une association de promotion (*PROMES*) qui ne jouera qu'un rôle éphémère. Surtout, ce secteur, qui fournit plus du quart de la production nationale de disques de silicium, réclame et obtient, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, la création d'une école supérieure en microélectronique finalement implantée à Gardanne. Les grands donneurs d'ordre que sont *ST* et *Atmel* ont désormais localement des centres de Recherche & Développement et *ST* s'est dotée d'une université d'entreprise, le *STU*, dans le site prestigieux de Château l'Arc, à proximité des unités de fabrication. La recherche est devenue la préoccupation majeure des sites, régulièrement inquiétés par le redéploiement international de l'activité au profit de l'Asie.

Au cours de l'année 2001, l'effondrement du secteur des télécommunications menace de nouveau la filière régionale et nombre de PME disparaissent. Mais plus encore que le semi-conducteur, c'est le segment cartes à puce qui semble cette fois touché. *Gemplus* s'est rendu célèbre, au cours de ses douze premières années d'existence, par ses performances technologiques et ses succès commerciaux. Leader mondial dans son secteur, la *start-up* provençale est devenue, à une allure fulgurante, une multinationale de 7.800 salariés dont 2.900 en France, essentiellement

---

de 1,5 milliards de dollars en 2000). La technologie 8 pouces permet de graver des circuits de plus en plus fins (entre 0,35 et 0,15 microns) sur des disques de 20 cm de diamètre.

[39] S. Daviet (1999).

sur les sites de Gémenos et La Ciotat. Mais depuis l'entrée en Bourse intervenue en décembre 2000, rien ne va plus. L'effondrement du marché n'est pas seul en cause. Certes, l'entreprise qui réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires dans le secteur des télécommunications (cartes pour téléphones mobiles) est durement touchée par le retournement de conjoncture. Mais la crise qui traverse *Gemplus* est avant tout liée aux conditions de la mise en Bourse et à la fronde que suscite la nouvelle direction. L'équipe fondatrice est écartée du pouvoir et les syndicats se réveillent ; la cohésion du groupe a volé en éclat. Retour sur les raisons de ce coup de théâtre. Parmi les cinq fondateurs, Marc Lassus est la figure la plus emblématique. PDG du groupe jusqu'en 1997, il cède alors la place et part à Londres préparer la mise en Bourse, tout en demeurant Président du Conseil de surveillance. La fin de l'année 1999 voit l'arrivée du nouvel actionnaire américain, *Texas Pacific Group* (*TPG*) qui détient 26% du capital. *TPG* impose un changement d'hommes et un déplacement du pouvoir décisionnel. Côté performances la position du groupe s'effrite, les perspectives du marché s'assombrissent. Au printemps 2001, les premières restructurations sont annoncées : fermeture de sites à l'étranger, abandon du site logiciel de la Valentine, extension de Gémenos ajournée. Le projet de déménagement de la direction aux Etats-Unis met le feu aux poudres. Alors que le malaise grandit, la révolte des salariés se focalise contre l'actionnaire américain. L'entreprise-symbole de la haute technologie marseillaise découvre les revers de la mondialisation.

L'informatique et le logiciel

Dans le secteur de l'informatique, l'évolution a été différente. Les entreprises qui se sont implantées dans l'aire métropolitaine, *IBM*, *Bull*, *Alcatel*, *Digital Equipement*, *Matra* ou plus récemment *Sun*, avaient, à l'origine, essentiellement une activité de prestation de services ou de matériels informatiques et de travail à façon. Elles ont permis une « entrée en informatique » progressive des entreprises. Mais, par la suite elles se sont dégagées de cette fonction pour se concentrer sur le conseil et la mise en place de solutions informatiques pour les entreprises. C'est ainsi que s'est développée une industrie du logiciel importante, souvent initiée par la demande des grandes entreprises. Les prestataires de services ont pu ainsi à la fois bénéficier d'un volume d'activités suffisant pour développer leur activité et s'engager dans des applications très spécialisées, renforçant par là-même leurs compétences spécifiques. Des secteurs comme l'aéronautique, le nucléaire ou la pétrochimie ont participé directement à la dynamique. Les collectivités locales, les institutions, les administrations ont également constitué une clientèle significative dans le domaine de l'informatique de gestion.

Dans leur grande majorité ces entreprises de logiciels sont de petite taille, relativement récentes et à structure financière restreinte. Elles ont démarré rapidement sur la base d'une équipe restreinte et très qualifiée, maîtrisant une technique de pointe, mais restent souvent, après quelques années, à un niveau de taille limité. Cette fragilité structurelle est un handicap dans la mesure où, par manque de fonds propres, les entreprises ont rarement accès aux gros marchés et sont souvent contraintes à la fermeture, mais elle a souvent abouti à des processus de fertilisation et d'essaimage positifs dont ont pu profiter quelques-unes d'entre elles. Une société comme *Cisigraph* illustre bien le cas d'une entreprise créée sur les bases d'une compétence initiale en *CFAO* (conception et fabrication assistée par ordinateur) qui a ensuite largement dépassé le stade de la petite entreprise pour atteindre le niveau d'une PME à renommée internationale avec ses logiciels *STRIM* permettant de traiter la plupart des pièces fabriquées dans l'industrie. Arrivé à ce stade, qui réclamait de plus en plus de moyens financiers, *Cisigraph* a dû rechercher un partenaire ; ce fut *Matra-Datavision* qui a repris l'entreprise en 1994, et s'est installé à Aix-en-Provence en 1996.

Donc, à partir de petites entreprises, créées sur une idée, on peut voir, par regroupements successifs, se développer un secteur informatique dynamique et en croissance. Ce processus itératif est possible parce que l'aire métropolitaine marseillaise dispose d'un potentiel d'équipes de recherche important. Les laboratoires de recherche du CNRS comme le *Groupe d'Intelligence Artificielle*, le *Groupe de Représentation et de Traitement des Connaissances* ont développé une connaissance théorique, mais également des applications susceptibles de développements commerciaux. Leur présence constitue une source importante de valorisation potentielle dans un secteur de produits et de services dont le rythme d'innovation est élevé.

La localisation de ce secteur sur l'aire marseillaise est tout à fait significative des enjeux. Il est clair que les zones d'Aix et Vitrolles ont bénéficié des implantations les plus importantes. Plusieurs raisons à cela : le milieu ingénieur aixois, les conditions d'accessibilité, la proximité de l'aéroport et du pôle microélectronique... L'émergence d'un pôle logiciel sur l'Europôle de l'Arbois est un objectif que nourrissent un grand nombre d'acteurs économiques locaux qu'ils soient privés ou publics. Mais la recherche fondamentale et appliquée est à Marseille, dans les universités de Luminy, Saint-Jérôme ou Château-Gombert. Il y a donc là une véritable osmose métropolitaine.

L'ingénierie industrielle

Les nombreuses compétences en matière de conception de logiciels ne sont pas étrangères au développement du troisième secteur clé de

l'agglomération marseillaise, l'ingénierie industrielle, qui comprend les activités intervenant plus ou moins directement dans le processus de production (gestion de l'énergie, automatisation, instrumentation, contrôles et analyses qualité…). En cela il constitue un élément clé du dynamisme économique de l'aire métropolitaine, puisqu'il fournit de la matière grise aux entreprises industrielles pour améliorer l'organisation de leur production, concevoir de nouveaux produits, engager des projets d'investissement significatifs. Il est difficile de déterminer avec précision le contenu de ce pôle qui échappe, pour une large part, aux classifications statistiques traditionnelles. Cette activité est exercée à la fois par des sociétés spécialisées, mais également par les entreprises industrielles elles-mêmes. Les entreprises tendent, en outre, de plus en plus, à se diversifier, à rechercher de nouvelles applications à partir de leur métier de base, à s'associer avec d'autres partenaires pour développer des « assemblages » spécifiques, ce qui rend leur repérage statistique encore plus aléatoire. Plus la taille est faible, plus les entreprises développent une stratégie de « niches » en fonction de leurs compétences techniques, mais surtout de leurs réseaux techniques, commerciaux, relationnels.

Certaines entreprises se sont développées à partir de quelques « moteurs » industriels régionaux. Ainsi, les activités de raffinage et de pétrochimie ont favorisé le développement de compétences spécifiques externes. Le secteur de l'hydraulique est également exemplaire avec, d'une part, la *Société du Canal de Provence* et la *Société des Eaux de Marseille* qui incarnent une longue tradition dans ce domaine, d'autre part, un noyau d'entreprises performantes engagées dans une stratégie de valorisation de leurs compétences vers d'autres activités industrielles (papeterie, agro-alimentaire…). De son côté, la *Comex* s'est toujours située dans une logique d'assemblage de compétences en s'appuyant également sur un réseau de sous-traitants. Cette organisation s'est accompagnée d'un développement technologique des entreprises existantes mais surtout d'une dynamique d'essaimage de cadres issus de l'entreprise qui a permis la création d'une vingtaine d'entreprises en vingt ans. C'est le cas de *B+, Syminex, Cyberntix*. Ces « enfants de la *Comex* » se sont développés sur des marchés et sur des compétences relativement différenciés, même si, le point de départ a souvent été l'*offshore*. Le développement de *Cybernetix,* créé en 1983, est à cet égard, exemplaire. Composée de mécaniciens, d'électroniciens, d'informaticiens et d'opticiens, l'entreprise a développé une haute compétence en matière de robotique, notamment dans la microélectronique et les domaines extrêmes comme le nucléaire, le spatial ou l'*offshore*. Installée sur le Technopôle de Château-Gombert, elle travaille en collaboration étroite avec les milieux scientifiques et universitaires. Le groupe *Comex* s'est lui-même diversifié avec la création en 1994 de *Comex-Nucléair*e et de *Comex-environnement*. Les compétences acquises dans l'assemblage de technologies diverses, dans la maîtrise d'œuvre industrielle

et la conception de projets, ont permis aux entreprises d'explorer de nouveaux marchés et de valoriser leur potentiel de développement. Le secteur de l'ingénierie industrielle occupe par conséquent une position clé dans l'élévation des compétences techniques et technologiques des entreprises industrielles. Il joue en effet un rôle de diffuseur, de relais entre les compétences amont et les besoins spécifiques des entreprises ; ce qui favorise l'ancrage territorial et l'émergence d'un véritable tissu d'entreprises spécialisées.

Euroméditerranée

L'opération Euroméditerranée symbolise le renouveau économique de Marseille depuis le milieu des années 1990. Il s'agit à la fois d'un projet de redynamisation économique et d'un projet de requalification urbaine au sens de l'urbanisme contemporain qui se préoccupe de « refaire la ville sur la ville ».

L'idée d'un grand projet urbain pour relancer Marseille démarre pendant la Municipalité Vigouroux dans les années 1980. Ce n'est qu'en 1992 que le projet prend véritablement corps après la signature d'un protocole d'accord entre la Ville et tous les partenaires concernés, le Département, la Région, le Port autonome, la SNCF, et la Chambre de commerce. Ce qui permet ensuite l'intervention de l'Etat et l'installation d'une mission de préfiguration. En 1995, Euroméditerranée devient Opération d'Intérêt National, l'Etat en est le maître d'ouvrage théorique et le principal financeur à travers un Etablissement Public d'Aménagement (EPAEM) présidé par Renaud Muselier, premier adjoint au Maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin. Depuis 1997, Euroméditerranée est intégré dans le zonage « objectif 2 » de l'Union Européenne (aide aux régions industrielles en crise), ce qui fait de l'Europe un partenaire et un financeur supplémentaire.

Cette opération particulièrement complexe par les coordinations nécessaires entre différents organismes publics aux logiques multiples souvent contradictoires, s'appuie également sur un partenariat public-privé pour le financement des opérations.

Sur le plan spatial, Euroméditerranée constitue un puzzle discontinu, qui agglomère dans un périmètre opérationnel unique de 313 ha des projets assez éloignés dans leurs contenus et leur localisation. Du fort Saint-Jean à la Friche de la Belle de Mai, en passant par La Joliette, Arenc et la gare Saint-Charles, le projet vise à réorganiser les accès au centre-ville et la circulation du secteur, à créer autour de la gare un pôle d'échanges multimodal, à rendre plus lisible et accessible l'interface ville-port, à améliorer les espaces publics, à

construire ou réhabiliter des m^2 pour logements (11.500 logements neufs ou réhabilités prévus), services, commerces et nouvelles activités, parmi lesquelles s'affichent fortement des projets culturels (Belle de Mai et fort Saint-Jean) et des secteurs *high-tech* (téléphonie, informatique etc..). Grand projet urbain qui inclut de nombreux quartiers habités par une population fortement précarisée, Euroméditerranée vise à retrouver une « mixité sociale » en privilégiant les fonctions d'habitat et d'animation urbaine.

Sur le plan économique, des résultats tangibles peuvent être mis au crédit de l'opération, avec la construction du siège social du principal armateur français *CMA-CGM*, l'installation de nombreuses entreprises des secteurs de pointe et donc un solde positif d'emplois créés ou transférés.

« Thérapie de choc » pour l'économie marseillaise, le projet vise également à améliorer l'image de Marseille et faire de la ville une véritable métropole à l'échelle régionale et méditerranéenne. Pari ambitieux pour un projet conçu et réalisé à une échelle strictement communale.

*****

Si, au milieu des années 1980, Marseille apparaissait comme le cœur paupérisé d'une vaste métropole échappant largement à son contrôle, au tournant du siècle, ce constat doit être révisé. Certes, l'économie métropolitaine comporte encore bien des zones d'ombre et des interrogations sur l'avenir, mais de nouvelles dynamiques sont à l'œuvre. Les signes d'une revitalisation sont visibles et doivent être appréhendés à plusieurs niveaux : celui de la ville, celui de la périphérie, celui des liens entre la ville et sa périphérie.

La relance de la cité, marquée par le chantier de l'opération Euroméditerranée, se manifeste dans la multiplicité des lieux consacrés à des activités nouvelles. Des Docks à la Belle de Mai, elle est symbolisée par la réhabilitation de vieux bâtiments qui connaissent un nouveau destin. Les productions industrielles proprement dites sont bien ancrées dans la périphérie avec un gradient en demi-cercle allant des industries lourdes à l'ouest aux nouvelles technologies à l'est. La nouvelle économie métropolitaine se caractérise par des liens plus forts tissés entre son potentiel scientifique, concentré à Marseille, et les pôles industriels de sa périphérie. Les synergies semblent indiquer que la cité phocéenne n'est plus en contradiction avec son aire métropolitaine. Ces tendances s'expliquent aussi bien par la dynamique propre d'une nouvelle économie, fondée davantage sur la recherche et les technologies, que par les efforts des différents acteurs pour peser sur les recompositions nécessaires, à l'heure où Marseille se pense dans un espace euroméditerranéen en devenir.

Marseille serait-elle engagée dans un nouveau cycle industriel, comme elle en a connu plusieurs dans sa longue histoire économique et urbaine ? S'il est sans doute trop tôt pour l'affirmer, il faut cependant en souligner les signes annonciateurs.

Marc Lassus, entrepreneur de la carte à puce

Marc Lassus est né en 1938 à Orthez dans une famille d'instituteurs. Rien ne le prédestine à devenir le PDG d'une grande entreprise de la " nouvelle économie ". Il n'a rien d'un Bill Gates qui grandit un ordinateur entre les mains. Son enfance se déroule dans la France de la guerre et de l'après-guerre. Il n'aspire dans un premier temps qu'à devenir professeur de gymnastique et c'est son père qui le pousse à aller plus loin dans les études.

A 18 ans il entre à l'INSA de Lyon-Villeurbanne, une école d'ingénieur au diapason des méthodes américaines, puis en 1967 à l'usine Motorola *de Toulouse qui l'envoie se former trois ans aux Etats-Unis ; cette expérience, commune à de nombreux ingénieurs de sa génération, lui apporte un savoir-faire en matière de technologies, de management et de marketing qui fait de lui un véritable chef d'entreprise. En 1970, il revient diriger l'usine de Toulouse où il rencontre pour la première fois Roland Moreno, l'inventeur de la carte à puce, puis Michel Hugon, de la* CII-Honeywell-Bull*. La compagnie française d'informatique, créée en 1976, a repris les brevets de Roland Moreno et réalise la première carte « bichip » munie d'une mémoire et d'un microprocesseur. Marc Lassus est convaincu que ce projet a de l'avenir, mais sa nomination en Ecosse, où* Motorola *lui confie en 1979 la création d'une nouvelle usine, l'éloigne pour un temps de la « bichip ». Entre temps, l'intérêt des banques françaises et de la* DGT *(*Direction Générale des télécommunications*) pour la carte à puce se confirme, conduisant à diverses expérimentations.*

Marc Lassus rentre bientôt en France où il est tout d'abord recruté par Matra-Harris *à Nantes (1981) puis par* Thomson-Semiconducteurs *à Rousset (1984). Il y trouve un vivier d'ingénieurs proches de sa culture et de son parcours qui constituera l'équipe des futurs co-fondateurs de* Gemplus *(Jean-Pierre Gloton, Philippe Maes, Gilles Lisimaque et Daniel Legal). L'usine de Rousset travaille déjà à la production de puces pour cartes téléphoniques dans le cadre d'un appel d'offre de la DGT, tandis que* Schlumberger *assure la fabrication des cartes et l'encartage des puces. En 1987, les ventes de télécartes dépassent les 15 millions d'exemplaires et la DGT a besoin de se tourner vers de nouveaux fournisseurs. Marc Lassus s'intéresse à ce nouveau marché avec l'idée de fabriquer non seulement la puce, mais bientôt le produit fini, la carte à puce proprement dite. Il propose une carte deux fois moins chère que* Schlumberger *et remporte deux contrats auprès de* France Télécom*. Mais* Thomson *refuse de s'engager dans cette voie ; le groupe est en pleine restructuration du fait de la fusion avec* SGS*, il ne peut être fournisseur et concurrent de* Schlumberger*, les conclusions des cabinets d'étude sont défavorables quant à l'avenir de la carte. La seule solution est alors l'essaimage : quitter*

Thomson *pour créer une nouvelle entreprise. C'est ainsi que la société* Gemplus *est officiellement enregistrée le 2 mai 1988.*

Le grand mérite de Marc Lassus est d'avoir su croire à ce marché contre le scepticisme ambiant. Dans les douze années qui suivent, le développement de Gemplus *est fulgurant. Le leader mondial de la carte à puce devient une multinationale présente dans plus de 37 pays avec 7.800 salariés, 16 usines, 7 centres de Recherche & Développement, 44 points de ventes. La recherche de nouveaux investisseurs est une préoccupation constante mais elle divise les fondateurs qui quittent bientôt l'entreprise alors que Marc Lassus annonce en 1999 l'arrivée du nouvel actionnaire américain* Texas Pacific Group*. La mise à l'écart de Marc Lassus lui-même se précipite avec la mise en bourse en décembre 2000 et l'effondrement du marché. C'est le temps des revers ; en décembre 2001, il est le dernier des fondateurs à quitter l'entreprise.*

Sylvie DAVIET

Le technopôle de Château-Gombert

Un technopôle est un espace où se concentrent des activités à caractère technologique ; il réunit des entreprises, des universités, des centres de recherche et des services (financiers, de transfert de technologie, d'aide à la création d'entreprises innovantes…) établissant entre eux des synergies. Le modèle originel vient des Etats-Unis où la route 128 de Boston et la Silicon Valley plongent leurs racines dans la seconde guerre mondiale. Mais la différence avec la réalité locale n'est pas seulement historique, elle est aussi économique et institutionnelle. En France, les technopôles sont nées d'initiatives municipales et l'Association Française des Technopôles inscrit dans ses statuts le rôle des institutions publiques et municipales dans l'aménagement et l'organisation des technopôles. Le succès de Sophia Antipolis, dans le contexte de crise des années 1970 et 1980, a encouragé de nombreux organismes urbains à créer et développer des technopôles dont les résultats demeurent inégaux.

Le technopôle de Château-Gombert, opérationnel en 1989, a été conçu comme un outil de reconversion de l'économie locale dans le contexte de la crise marseillaise. Il a souffert d'un accès difficile au sein de l'aire métropolitaine et de la ville ; situé au nord-est de la commune, dans le 13e arrondissement, il n'est pas directement desservi par le réseau autoroutier, ni par la ligne de métro qui s'arrête à la Rose. Le désaccord entre les partenaires institutionnels de l'Institut Méditerranéen de Technologie *a aussi entamé la crédibilité du projet. Enfin, la concurrence d'autres sites au sein de l'aire métropolitaine, qu'ils aient ou non le label de technopôle, a freiné son démarrage et sa lisibilité.*

Mais 12 ans après son lancement, le technopôle de Château-Gombert a toute sa place parmi les 40 technopôles français. Géré par un syndicat mixte d'équipement regroupant la ville, la communauté urbaine et la CCI, il fait partie des grands projets structurants de Marseille et a bénéficié du soutien financier de l'Union Européenne, dans le cadre de l'objectif 2, de l'Etat (Prime d'aménagement du territoire), et du Conseil régional. En 2001, sur 180 hectares, dont 70 pour l'accueil d'entreprises et de laboratoires, il compte 110 entreprises et 2.850 emplois privés et publics, 6 écoles d'ingénieurs et deux centres universitaires, soit 3.350 étudiants, des laboratoires de recherche, un incubateur inter-universitaire, une pépinière d'entreprises de technologie, un centre de colloque et de congrès. Parmi les entreprises qui ont fait le choix du site, des PME et de grandes entreprises hight-tech comme Bull, CMR, *les laboratoires* Boiron, Cybernetix, Stella Electronics…, *ainsi que des sociétés du tertiaire supérieur comme* Axa Assurances. *La proximité des partenaires scientifiques est le facteur de localisation le plus cité par les chefs d'entreprises. Dans un ancien quartier maraîcher qui conserve ses traditions et quelques bastides, le site accueille aussi un nouveau quartier résidentiel associant villas, petits collectifs et*

résidences d'étudiants, soit environ 1.000 logements ; le technopôle de Château-Gombert est ainsi un lieu de vie adossé à un parc d'activités technologique.

Au cours des premières années de la décennie 2000, plusieurs projets ouvrent la voie à de nouveaux développements et au renforcement du technopôle : la réalisation du boulevard urbain de l'Etoile pour l'amélioration de l'accessibilité, la notion de pôle d'excellence autour des sciences de l'ingénieur avec la création de Polytech *(regroupement d'écoles d'ingénieurs) et le regroupement de laboratoires et institutions de l'astronomie marseillaise, la construction d'un hôtel technologique pour le développement de la pépinière et l'accueil des entreprises, enfin la poursuite d'opération de logements et de services à la population. Emblématique d'une fonction métropolitaine majeure, l'innovation technologique et industrielle, la spécificité de Château-Gombert s'affirme désormais face aux autres pôles technologiques de l'aire métropolitaine.*

Sylvie DAVIET