

une côte bien bleue

MARSEILLE ET SON LITTORAL HISTOIRE D'UNE RECONQUÊTE

--- Marie-Hélène Balivet ---

Le métro de Marseille est le seul au monde qui sente la mer. Ça vous prend sur l'escalator de la station Vieux-Port, une odeur de ressac et d'épave, grisante comme le fantôme de la liberté, et ça ne vous quitte plus jusqu'à ce que vous émergiez à l'air libre, quai de la Fraternité. Là, avant 2013, ce parfum d'iode, un instant pimenté par les étals du marché aux poissons, se diluait aussitôt dans les vapeurs d'essence, les klaxons et le brouhaha d'un Vieux-Port tout entier dédié au trafic automobile...

Les touristes téméraires, venus se recueillir sur la plaque de cuivre commémorant le débarquement des Phocéens, 2600 ans plus tôt, dans l'antique calanque de Massalia, emboîtaient vite le pas à leur guide, pressé de les conduire sur la colline où une église brandit vers l'azur la petite madone à cheveux de sirène qui, d'un seul regard, bénit la cité, la rade et les navires en partance vers « l'au-delà de Suez... »¹. Le long du Quai du Port, qui re-

lie le pied de la Canebière au fort Saint-Jean, quelques flâneurs clairsemés, quelques retraités en mal de soleil, quelques pêcheurs rebelles se disputaient un territoire indéfini, malaisé, scindé par des clôtures. D'un côté, la mer lovée entre les pannes, les cabanons et les petits chantiers des clubs nautiques. De l'autre, les voitures toutes-puissantes régnant sur un bitume envahissant... Au bout, à l'entrée de la passe, depuis des générations, le fort Saint-Jean, magnifique sentinelle, accueillait sur ses « Pierres Plates » des clandestins de la baignade, adolescents insoucients plongeant et folâtrant parmi les bateaux. Sa mystérieuse tour de pierre rose, interdite aux visiteurs, marquait la dernière frontière de l'Ouest, « *the last chance saloon* » pour le piéton égaré... Au-delà, celui-ci s'aventurerait, à ses risques et périls, dans un monde où il se sentirait bientôt, de façon cruelle et définitive, indésirable...



Mais c'était avant 2013. Aujourd'hui, lorsqu'on émerge du métro, à la station Vieux-Port, le spectacle est fort différent.

On est d'abord happé par une étrange vision inversée : le plancher est au ciel, la mer et les pointus dansent parmi les nuages. C'est « l'effet ombrière », le résultat produit par l'œuvre commandée au grand architecte Norman Foster pour l'aménagement du Vieux-Port. Sous cet immense et aérien miroir sur pilotis, la foule se masse, se tord le cou, s'amuse à se chercher parmi les reflets mouvants, à se photographier... Coup de génie de l'architecte, qui, d'une pièce de mobilier urbain, a fait un objet de jeu et d'émotion digne de Lewis Carroll, bousculant la perception et dérangeant les repères ... Au-delà de cette pirouette urbanistique, le rapport de la ville à cette portion de son littoral s'est transformé. Sur une vaste esplanade apaisée, arrachée au trafic automobile, les promeneurs se rassemblent, recréant l'agora antique de Massalia la grecque, avant de se disperser le long des quais unifiés, où la disparition des barrières rend la mer tangible. Trop minérale pour certains – si l'on en juge par l'unique arbre du lieu, un figuier centenaire - cette promenade, où les Marseillais redécouvrent l'art du *paseo*, les conduit désormais au-delà de la frontière symbolique du fort Saint-Jean, le long du boulevard du Littoral et jusqu'aux Docks.

Que s'est-il passé ? 600 M€, déboursés par l'État et les collectivités en prévision de l'année de la Capitale européenne de la Culture, ont parsemé ce littoral d'équipements qui, nous le verrons, ont magnifiquement joué de leur puissance d'attraction. S'agit-il pour autant d'une reconquête ? Il faut se garder, estime l'historien René Borruéy, de cette idée commune selon laquelle les Marseillais auraient été, au fil du temps, dépossédés de leur littoral principalement à cause de l'hégémonie grandissante du port et du développement de ses trafics. Les relations de Marseille avec son littoral, si elles se confondent, sur cette partie ouest de la rade, avec ses relations au port, sont assez complexes et ambiguës pour mériter un rapide retour sur image...

René Borruéy découpe l'histoire du port en trois âges, très inégaux en durée. Le premier se confond avec l'origine de la cité, le deuxième commence vers 1850 avec l'ère industrielle, le troisième au cours des années 1960. « *Reportés sur une carte de la région marseillaise, explique l'historien, ces trois temps correspondent chacun à un site de la géographie littorale : une calanque pour les 25 siècles de l'âge 1, une rade pour le long siècle de l'âge 2, et un golfe, celui de Fos, venant compléter la rade pour le demi-siècle de l'âge 3* »².

Qu'advient-il au cours de ce long mariage des Marseillais avec leur littoral ?

Dans l'âge 1, le port est dédié au grand commerce maritime sous la férule des négociants et armateurs marseillais. Des siècles durant, dit l'historien, le port est la ville : pénétrant profondément dans les terres, le fjord originel amène les bateaux au centre de la cité.

L'activité grouillante des quais déborde dans les rues alentour, où les portefaix acheminent jusqu'aux entrepôts le blé, le café ou les épices dont l'odeur entêtante imprègne des quartiers entiers...

L'âge 2, c'est le port et la ville. Il court de 1850, où s'achèvent les travaux du bassin de la Joliette, à 1960, où commence la décennie qui verra naître Fos.

« *Finie l'osmose spatiale*, explique René Borruey. *Le port s'échappe de l'espace urbain pour se constituer en un espace spécialisé, autonomisé, rationalisé et extensible, tel une grande usine* »². Autre mutation fondamentale : la société locale ne préside plus seule aux destinées de son appareil portuaire. L'État entre dans la danse : il charge notamment Paulin Talabot d'édifier les docks dont a besoin l'économie nationale pour articuler l'espace méditerranéen avec la France industrielle. Forcés de composer avec le nouveau régime du port moderne, les Marseillais parviennent, grâce à leur génie, à devenir son meilleur client. « *Plus précisément, en obtenant de l'État, en 1881, une concession publique d'outillage pour toutes les nouvelles extensions du port et en poussant les négociants à se faire patrons d'usines – et ainsi à contribuer à l'impulsion des nouveaux flux portuaires – la Chambre de commerce de Marseille permet à la ville d'entrer dans la modernité et de réinventer avec son port le puissant lien du travail et de la prospérité économique* »².

Le port de l'âge 2 se construit ainsi en une longue succession de bassins sur le rivage de la rade Nord : Joliette, Lazaret, Arenc, National, etc... Remanié en profondeur par les nécessités de son activité, le paysage portuaire, durant des décennies, s'édifie au rythme de

chantiers colossaux. Il y a d'abord celui des Docks de Paulin Talabot, l'un des hommes les plus puissants de son époque. En 1856, il se porte acquéreur du droit d'ouvrir des entrepôts pour stocker les marchandises en transit. « *C'était avant le divorce entre l'ingénieur et l'architecte*, racontera Éric Castaldi, auteur de la réhabilitation des lieux en 1991, *un temps où triomphait le rationalisme à la Jules Verne, capable d'imaginer des mécaniques à la fois justes et belles...* » Gustave Desplaces conçoit ainsi le Grand-Entrepôt, tout de pierre et de fonte, comme une colossale machine symboliquement liée au rythme de l'univers : allongé sur 365 m comme autant de jours dans l'année, le bâtiment est divisé en quatre sections égales, comme autant de saisons, chaque quart étant séparé en trois éléments, comme autant de mois dans un trimestre...

Peu à peu, dans cette architecture portuaire en perpétuelle évolution, poussent des grues, des portiques, des magasins, des silos aux énormes mamelles sous lesquelles stationnent les trains qui vont fournir en grain les usines à farine...

Et puis, il y a la grande Jetée du Large. Immense digue faite de rocs énormes et de gigantesques blocs de béton, elle offre un merveilleux balcon sur la mer, que la population marseillaise sera prompte à utiliser - avec ou sans permission officielle. Robert Dagany, journaliste et romancier, se souvient comment, enfant d'Arenc dans les années 1950, il saisissait chaque occasion de franchir le pont tournant pour aller faire un tour sur la jetée, où le spectacle du grand large était « permanent et grandiose » : « *J'observais du haut du promenoir comment les pique-niqueurs marseillais investissaient les plus belles places. Dans l'amoncellement*

chaotique des cubes brise-lames, il faut en trouver un à peu près horizontal, à l'aplomb de l'eau... L'été, le soleil de midi les transforme en plaques brûlantes, interdites aux pieds nus. Pour se protéger, des débrouillards tendent, tant bien que mal, des couvertures entre les arêtes les plus élevées... Puis, au bout d'une corde, ils descendent un panier entre deux blocs, là où l'eau est suffisamment profonde et calme : c'est une glacière idéale pour les boissons, mais aussi pour les tomates et les melons. ... Des familles entières s'installent ainsi l'été dans cet appartement improvisé, bien aéré, plein d'étages, avec vue sur la mer... »⁵. Sur la grande jetée, on s'adonne à de multiples activités : plonger, dans une eau plus froide mais plus propre que celle des plages, flirter, pêcher, côté port le gobie, côté mer la bogue ou le denti... Ainsi, aux franges du port et de la mer, se développe une vie au ras de l'eau, une vie ensauvagée, de débrouille et de liberté, où le peuple de Marseille délaisse un instant la ville et renoue avec les éléments.

Ce rapport très particulier que les Marseillais entretiennent avec leur littoral, cette « porosité consentie » du port envers sa cité, connaît divers aléas au fil de l'histoire.

Avant le premier conflit mondial, le port est de plain-pied avec Marseille, perméable, sans barrières, bordé de bars à matelots, d'estaminets et de bouges où, raconte Albert Londres, on s'échange de la cocaïne dans des perroquets empaillés. Mais avec la guerre d'Indochine et les soubresauts de la décolonisation, les relations entre le port et les Marseillais se crispent. Tandis que les dockers entrent en grève pour empêcher le transit des armes américaines, les CRS interdisent l'entrée des quais et surveillent le déchargement des bateaux.

En 1966, lors de la création du Port autonome par l'État, la zone portuaire se clôture de grilles, devient beaucoup moins accessible.

C'est l'avènement de l'âge 3, ce que René Borruet intitule « le port sans la ville ». Ère du « roro », (« roll-on-roll-off » ou transbordement par roulage), elle inaugure le règne des conteneurs et des camions qui vont s'approvisionner jusque dans le ventre des cargos. Plus de marchandises visibles, plus d'odeurs ni de couleurs exotiques... mais des portiques géants, des étendues vides parcourues par un lent ballet, toujours plus fluide, abstrait et énigmatique pour le promeneur qui s'écrase le nez sur la grille... C'est le moment où le port de Marseille, s'échappant de la sphère urbaine, se dédouble et gagne les grandes étendues de l'Ouest et du golfe de Fos. C'est aussi le moment où survient « une profonde distension de ses liens avec la ville, avec les Marseillais et leur culture urbaine »². Cette « quasi-invisibilité d'un port industriel au service d'une économie impalpable » va, progressivement, donner « l'impression fautive d'un port en perte d'activité, résidant légitime à Fos mais abusif dans la ville, altérant son paysage et gâchant ses bonnes relations avec la mer, si prometteuses. »²

Cette idée inquiétante et répandue que le port est un obstacle entre la ville et la mer, qu'il sépare plus qu'il ne relie, Nicolas Memain, éminent « promenadologue » et grand arpenteur de cités, la bat en brèche.

Selon lui, il ne faut pas confondre la ville rêvée - fantasmée par les juristes et les administrateurs - et la ville réelle, beaucoup plus flexible, souple et débrouillarde. « Dans la ville réelle, explique Nicolas Memain, le port

reste très perméable. Les exemples des échanges informels entre port et ville sont foison : le célèbre « tombé du camion », vendu hors du circuit légal, les marins en attente sur un bateau qui vont errer dans Marseille, un atelier d'artiste s'élevant au milieu du domaine portuaire, des joggers matinaux qui parviennent à franchir les grilles pour courir au bord de la mer... Mais dans la ville fantasmée, on n'arrive plus à bricoler, à accepter cet espace interlope où se joue la survie de beaucoup de gens... »

C'est sans doute dans les années 90 que le rêve d'une ville ordonnée, propre et sécurisée atteint son paroxysme : le plan Vigipirate interdit alors la fréquentation du port. La société, crispée, apeurée, ne parvient plus à tolérer ce qui était la vie normale. Le littoral marseillais, peu à peu, se vide de ses promeneurs. Le fort Saint-Jean, désaffecté, fait la vigie entre deux mondes : un Vieux-Port bruyant, abandonné aux touristes et aux voitures, et un *no man's land* de quais en grillages, de passerelles et d'échangeurs routiers au pied d'une Major calcinée par la pollution.

C'est donc indéniable: 2013 a marqué une rupture, et sans doute au-delà de ce que tous, architectes, politiques ou acteurs économiques, avaient espéré.

Qui, en effet, aurait prévu que le J4, ancien môle portuaire sur lequel s'élèvent désormais le Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée signé Rudy Ricciotti et la Villa Méditerranée signée Stefano Boeri, deviendrait un lieu de promenade prisé de tous ? Qui aurait dit que le Mucem, nouvel emblème de Marseille, attirerait en trois mois un million de visiteurs, aussi fascinés par ses passerelles, ses terrasses et les somptueux panoramas inédits

qu'elles offrent sur la mer et la ville, que par son contenu ? Qui aurait prophétisé que les Marseillais se presseraient à nouveau au pied de la Major rénovée, et arpenteraient joyeusement le boulevard du Littoral entre le Silo, nouvel Olympia-sur-mer, le J1, hangar portuaire converti en lieu d'expositions, le Frac imaginé par Kengo Kuma et l'ancienne consigne sanitaire des migrants, métamorphosée en musée par la fondation Regards de Provence ?

Or, ce n'était qu'un début. D'autres grands chantiers ont depuis parachevé la mue de cette portion de littoral, entre Vieux-Port et Arenc.

En 2014, face aux Docks, un énorme centre commercial, Les Terrasses du Port, a été ouvert. Destiné à capter la clientèle des Marseillais et surtout des croisiéristes, ce gigantesque mall est construit sur pilotis, au-dessus du domaine portuaire. S'affichant comme « *emblématique du projet de réunification de la ville avec son port* », il accueille 54 000 m² de surfaces commerciales dont 45 000 m² face à la Méditerranée, avec au dernier étage, une terrasse réservée à des restaurants, jouissant d'une vue grand angle sur la rade et le ballet des paquebots. En 2015, ont été successivement inaugurés les Voûtes de la Major, un complexe de shopping et de restauration logé dans le socle de la cathédrale, puis les Docks Village, une galerie commerciale au rez-de-chaussée de l'imposant bâtiment historique, réinterprété par Constructa et l'architecte Alfonso Femia. Un appel d'offres, remporté par la Ville de Marseille, a également été lancé par le Grand port maritime de Marseille pour rendre vie au deuxième étage du hangar J1, lieu-totem de l'année européenne de la culture laissé depuis à l'abandon.

Ce vaste espace surplombant les bassins portuaires deviendrait une vitrine de l'attractivité métropolitaine, un pavillon innovant et interactif ouvert au grand public, où se croiseraient disciplines culturelles, numériques et technologiques.

Plus à l'ouest encore, l'élasticité de la ville, capable d'étirer ses flux humains vers de nouveaux centres d'attraction, sera mise à l'épreuve par d'autres grands projets : on parle notamment d'une Cité de la Mer, en liaison avec le Drassm, le prestigieux Département des recherches archéologiques, subaquatiques et sous-marines. Ce projet ambitieux prévoit l'aménagement de la façade littorale entre l'Estaque et Corbières avec « circulation publique en front de mer ». Y seraient créés un « Centre de conservation et d'étude des mobiliers issus d'opérations archéologiques sous-marines », ainsi qu'un grand aquarium.

Ainsi, entre 2013 et 2016, la ville a avancé d'un cran vers la mer.

Mais souvent de façon aérienne, sans laisser de trace au sol, dont l'usage reste réservé au port : lorsqu'on pénètre dans le J1, le Silo ou Les Terrasses du Port, on entre profondément dans le domaine portuaire sans en gêner l'activité, on est en balcon sur le large, en lévitation au-dessus des quais. Exemple parfait, selon Nicolas Memain, d'un « *urbanisme védutiste* », où la vue, « *la veduta* » en italien, vaut aussi cher que les mètres carrés ... Car le patrimoine premier du Marseillais, c'est, sans nul doute, le panorama gratuit, infini, en permanence renouvelé, que la ville offre sur le large, la rade, les quais et les bateaux. Ce patrimoine, Marseille Provence 2013 l'a restitué aux habitants de la cité, en créant de multiples belvédères en front de

mer : chemin de ronde et tour du fort Saint-Jean enfin rendu à la vie, passerelles audacieuses du Mucem, salles panoramiques de la Villa Méditerranée ou du musée Regards de Provence... À la portée de tout un chacun, le bonheur de regarder va de pair, selon l'architecte et urbaniste Corinne Vezzoni, avec un nouveau rapport à la marche, dans une ville dont le climat est assez clément pour qu'elle soit appréhendée à pied. L'architecte, candidate au réaménagement du Vieux-Port en 2013, avait d'ailleurs proposé dans son projet de rendre aussi la rive sud aux promeneurs : elle y envisageait la création d'une « *promenade piétonne continue à fleur d'eau, depuis la place des Catalans jusqu'au bassin de carénage remodelé* » permettant « *de conforter le statut balnéaire du littoral sud, dont les pratiques et le paysage s'opposent depuis le XIX^e à ceux des infrastructures portuaires du nord* »⁴.

Ainsi Marseille, grâce à l'année capitale européenne de la culture, a su se saisir de ses nouveaux équipements et en faire une forme de spectacle pour les Marseillais eux-mêmes.

En effet, que disent ces flots de promeneurs éblouis arpentant le littoral au coucher de soleil, si ce n'est que, pour la première fois depuis bien longtemps, l'espace public a réussi à mettre en scène le rapport de la ville à sa rade, à son port et à la mer ?

1 - *Louis Braquier*
« Et l'au-delà de Suez »
titre du recueil de poésie
publié en 1922.

2 - *René Borruey*
« Réapprendre à voir le port. Retour sur une histoire urbaine
et architecturale du port de Marseille »
Article publié dans « Une Aventure portuaire.
Les archives du Service maritime des Bouches-du-Rhône,
aménagement des ports de Marseille, 19^e-20^e siècles »,
Marseille, Archives départementales des Bouches-du-Rhône,
Images en Manoeuvre Éditions, 2008

3 - *Robert Dagary*.
« La Muette d'Arenc »
Editions Le Fioupélan, 2011

4 - *Vezzoni & Associés*
« Projet de réaménagement du Vieux-Port », 2012