



LES TRANSPORTS EN PROVENCE VOYAGES DANS LE PASSÉ



PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

« La modernité, une œuvre inachevée »...

Jürgen HABERMAS



PRÉFACE

Chers lecteurs,

C'est avec un très grand plaisir que l'Observatoire Régional des Transports apporte, dans ce numéro spécial du Journal des Transports, une contribution en marge de Marseille-Provence 2013, Capitale Européenne de la Culture.

En effet, ce territoire privilégié, remarquable par sa géographie, toute de mer, de fleuve, de plaine et de reliefs à la fois, est depuis la plus haute antiquité le carrefour des déplacements de personnes et marchandises et donc vecteur de culture.

Les découvertes archéologiques très riches montrent que la logistique n'est pas une invention récente, en témoignent par exemple les techniques de stockage des amphores dans les navires ou sur terre et également la richesse des échanges avec des pays souvent très lointains ou difficiles d'accès pour l'époque. L'amélioration constante des voies de communication par la mer, le fleuve, le Rhône, et la route – la Via Aurelia – façonne déjà les grands axes cardinaux que nous connaissons.

Nous avons choisi de privilégier la période féconde qui chevauche la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, et qui a contribué à l'entrée dans la modernité d'une aire géographique très spécifique qui offrait déjà la potentialité de ces multiples atouts.

Dans cette démarche culturelle en phase avec l'événement, il s'agit de rendre hommage à tous ceux qui, poursuivant l'œuvre de leurs prédécesseurs et grâce à l'essor rapide des techniques, ingénieurs, capitaines d'industries, armateurs et ouvriers, ont pu innover, inventer, être astucieux et courageux à la fois dans leurs choix techniques et leurs investissements financiers. Cette effervescence touche tous les modes de transports que nous connaissons aujourd'hui dans une forme aboutie.

Nous ferons également mémoire de façon non négligeable aux industries qui ont sous-tendu cette activité, navale, aéronautique, automobile, ferroviaire dont quelques-unes survivent encore.

Nous devons la plupart de ces contributions et de ces illustrations à des passionnés de toutes origines professionnelles et nous les remercions de leur enthousiasme et de leurs conseils dans la réalisation de ce numéro.

Jean-Louis AMATO
Président de l'ORT

« À l'époque de Mouhot, le découvreur des temples d'Angkor, en l'année soixante de l'autre siècle - l'année où Pasteur entame son grand combat contre la génération spontanée et gagne, depuis Chamonix, la mer de Glace pour y effectuer ses relevés d'air pur -, c'était encore, pour atteindre l'Asie, le long détour par le cap de Bonne-Espérance. Trois mois de mer à la voile. Trente ans plus tard, le premier voyage de Yersin à bord de l'Oxus s'était effectué à la vapeur et par le canal de Suez, et ça n'était plus que trente jours. En ce printemps quarante, en avion c'est huit jours. En l'espace d'une vie d'homme, la citrouille est devenue melon puis mandarine. »

Patrick DEVILLE
Peste et Choléra



INTRODUCTION

Comment associer culture et transports ?

La réussite de Marseille-Provence 2013 Capitale Européenne de la Culture a consisté à mettre en scène les divers aspects de la vie des hommes ou des sociétés, de trouver les liens entre eux et de créer des lieux significatifs et compréhensibles aux yeux de tous.

Tel est le fil conducteur de ce numéro spécial du Journal des Transports qui considère le transport et ses moyens comme un vecteur reliant les populations et les villes, abolit les distances, comprime le temps, facilite la création des richesses, favorise les échanges et modifie aussi parfois profondément l'aspect des territoires qu'il traverse. À ce sujet, artistes et écrivains sont capables de jouer le rôle important de témoins, comme nous le verrons plus loin.

Une des périodes les plus démonstratives de ce secteur d'activités sur le territoire provençal semble se situer entre la deuxième moitié du XIX^e siècle et la première moitié du XX^e. On y voit en effet se développer des modes de transports. Le chemin de fer, les gares, les ports maritimes et fluviaux, les infrastructures routières et même les débuts de l'aéronautique donnent une configuration nouvelle aux paysages urbains et même aux campagnes. La diligence de Beaucaire laisse la place au car ou aux lignes ferroviaires qui irriguent l'arrière-pays; les attelages urbains et leur impériale sont remplacés par le tramway; le coche d'eau ne remonte plus le Rhône, la clientèle préférant peu à peu le train. Le port s'agrandit démesurément; on envisage, à Marseille, de créer un aéroport entre le Roucas Blanc et la Pointe Rouge...

Le lecteur découvrira au fil de ces pages que ces développements importants sont le fruit d'un cercle vertueux créé par les richesses cumulées par les armateurs locaux et les « capitaines d'industries »

nationaux ou locaux. On s'aperçoit que l'industriel « *ne doit pas seulement inscrire sa stratégie dans un espace, il doit aussi gérer celui-ci et parfois même le construire. Il convient en effet de distinguer les opérations de création d'espaces économiques de celles relevant de la gestion d'ensembles préalablement structurés et déjà opérationnels. La réussite d'un projet industriel ou commercial et son inscription dans la durée découlent fondamentalement de la capacité des entrepreneurs à combiner, dans le même temps, la mise en place de dynamiques internes à l'activité économique et la maîtrise des contraintes de l'environnement, liées à la conjoncture ou aux cadres mêmes de l'activité* ». ¹

D'un même mouvement, écrivains et artistes enrichissent leurs œuvres d'un champ d'appréciation renouvelé. Les écrivains célèbrent les bruits et le mouvement des trains, des tramways, des automobiles, des bateaux, renouvelant les anciens récits que donnaient Madame de Sévigné ou Madame de Scudéry des déplacements vers le Sud au gré des cahots de la Chaise de poste ou du Rhône si dangereux.

Les peintres ne sont pas de reste, les récentes expositions du Grand Atelier du Midi sont éloquentes à ce sujet. De Van Gogh à Bonnard et de Cézanne à Matisse, nombreuses sont les toiles évoquant un Vieux Port de Marseille, successivement hérissé de mâtures, puis peu à peu laissant la place aux « vapeurs ». En témoignent plusieurs toiles, par exemple Le Port de Marseille de Paul Signac de 1918 et celui d'Albert Marquet datant de la même époque. Dans le domaine ferroviaire, Pissaro, Cézanne, Monet n'hésitent pas à introduire ponts, viaducs et locomotives dans leurs toiles, au milieu des volumes nouveaux, des usines et des transformations rapides de l'urbanisme des « villes tentaculaires ».

La démarche est proche des industriels de leurs temps, et Van Gogh est sans doute le maître en la matière, au point que dans l'analyse d'une page illustrée de sa correspondance, on a pu écrire: « *deux vues urbaines sont juxtaposées. Non seulement ces images occupent toute la page, mais elles se poursuivent hors champ, murs, ponts et passerelles n'étant vus que comme des détails. Ce qui les domine et les unit, c'est l'importance accordée par Van Gogh, dans les deux cas, au travail perspectif. L'imbrication des lignes de fuite se combine avec un jeu de dessous-dessus complexe, entretenu par les divers éléments architecturaux (...) C'est bien la modernité urbaine, signifiée par les ponts, réverbères, ligne de chemin de fer, qui est ici choisie par l'artiste comme support à l'organisation géométrique complexe de l'espace bidimensionnel du dessin. Il n'est pas indifférent que Van Gogh ait évoqué Monet, et l'ait fait à propos de composition. Sur des sujets communs – trains et ponts – il démontre ici une véritable maîtrise des questions de perspectives et de composition* ». ²

Nous laissons donc au lecteur, à partir de ces quelques idées, le plaisir de découvrir dans cet ouvrage, à travers des textes de passionnés, cette rencontre entre l'idée de « culture » et la réalité des « transports ».

¹ Gérard Chastagnaret et Olivier Raveux (voir bibliographie)

² Claire Barbillon (voir Bibliographie)





DOMINIQUE ROVETTA

LE CHEMIN DE FER

UN FORMIDABLE OUTIL DE DÉVELOPPEMENTS



Le réseau ferré en France a vu le jour grâce à des industriels ayant besoin de se développer, puis il s'est organisé autour d'un vrai réseau, tant au service des marchandises que des voyageurs. Le train a redessiné la carte des déplacements en France. L'Histoire débutée en 1827, continue de s'écrire de nos jours, avec la création de nouvelles lignes et toujours plus de trains pour assurer le déplacement des personnes. Cependant, le rail, peu entretenu et délaissé au profit de la route, a failli disparaître, entre la fin des années cinquante et le début des années quatre-vingt. La création de lignes nouvelles avec la circulation de trains à grande vitesse et l'attribution de la compétence transports régionaux aux Régions administratives ont donné un nouveau souffle à ce mode de transport.

Notre territoire provençal a connu la même évolution et dans le même calendrier. Il se construit dès 1833 avec la ligne Paris-Lyon à la Méditerranée et très vite suivent les lignes vers Aix-en-Provence, Aubagne-Toulon, Valdonne puis la Côte Bleue. 1982 sera l'année de l'arrivée du TGV en Provence, 1996 la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur expérimente « la régionalisation », 2001 la ligne nouvelle à grande vitesse touche Marseille.

Cette histoire est à découvrir ou redécouvrir dans les pages qui suivent...

LE CHEMIN DE FER UN FORMIDABLE OUTIL DE DÉVELOPPEMENTS

07-1830 : Premier
train français avec des
voyageurs

LE TRAIN RÉINVENTE LES DÉPLACEMENTS EN FRANCE

1827 | La première voie ferrée de France: 21 km en traction à cheval

Le 5 mai 1821, le gouvernement français reçoit une demande de concession pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Saint-Étienne à Andrézieux, soit 21 km. Terminée en juillet 1827, elle permet le transport du charbon entre les mines de Saint-Étienne et les rives de la Loire. Les trains, composés de 3 wagonnets, descendent sur des rails par simple gravité. Ils sont remontés par des chevaux jusqu'en 1844. En juillet 1830, le premier train français avec des voyageurs circule entre Givors et Rives de Giers. Ceux-ci prennent place dans des wagons servant au transport du charbon, tirés par des chevaux.

1837 | Paris-Saint-Germain: la première ligne voyageurs

En 1837, la première ligne de chemin de fer construite spécifiquement pour le transport de voyageurs est longue de 19 km. Elle relie la capitale au Pecq, près de Saint-Germain-en-Laye. Elle connaît un énorme succès: 18 000 voyageurs sont transportés le premier jour d'exploitation, soit vingt fois plus que la route parallèle. Émile Péreire investit six millions de francs pour construire la ligne et gère la concession « à ses risques et périls »!

1842 | L'Étoile Legrand: enfin un vrai réseau de chemin de fer

En 15 ans, 569 km de lignes sont construits en France, au gré des demandes de concessions. Baptiste Alexis Victor Legrand, directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines, pressant l'intérêt exceptionnel que peut jouer le rail dans le développement de l'économie nationale, propose au gouvernement un plan d'ensemble, constituant un réseau de chemin de fer national. L'Étoile de Legrand propose un réseau à cinq branches au départ de Paris pour rejoindre les frontières du Nord-Est, la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée. Il définit ainsi cinq lignes à construire: Paris à Lille, Paris à Strasbourg, Paris au Havre, Paris-Lyon-Marseille et Paris-Bordeaux-Hendaye.

1846-1898 | Des gares monumentales à Paris et en province

À leur création, les grandes compagnies entreprennent la construction de gares monumentales à Paris: la gare de Lyon: (gare primitive 1849), l'actuelle date de 1901,



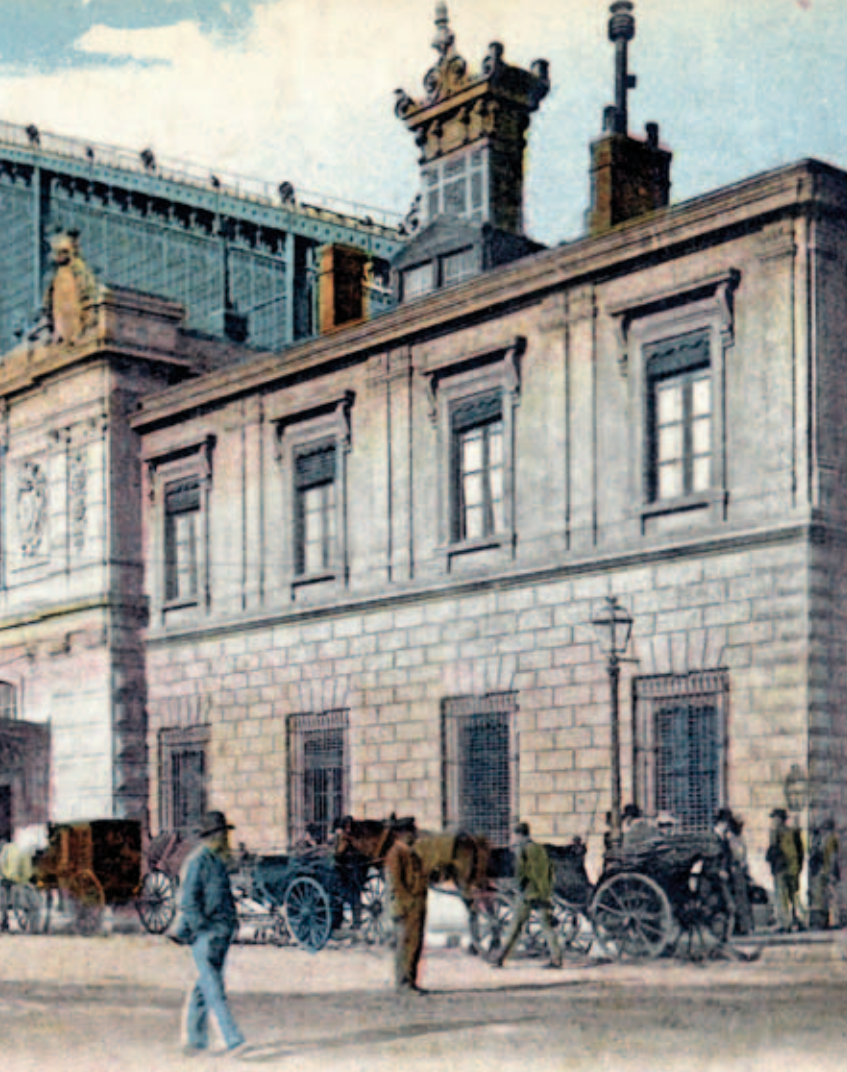
MARSEILLE LA GARE SAINT-CHARLES

la gare de l'Est (1849), la gare du Nord (1846), elle est démolie vers 1860, le bâtiment actuel date de 1864, la gare Montparnasse: (1852, embarcadère du Maine), la gare actuelle sera construite en 1969, la gare Saint-Lazare: (1867), la gare d'Austerlitz (1869), la gare d'Orsay (1898) devenue le musée d'Orsay.

En province, les gares sont plus modestes: Marseille-Saint-Charles est mise en service en 1848, celle de Nice-Ville débutera son exploitation en 1867; en 1898, une voie la raccorde à la gare du Sud.

1900 | « La boîte à sel »: première locomotive électrique

En 1898, la gare d'Austerlitz est très éloignée du cœur de la capitale. La compagnie Paris-Orléans décide de prolonger sa ligne de 3,8 km vers le centre et de construire une



gare, Paris-Orsay. Cette section ne peut être établie qu'en souterrain. Les trains à vapeur sont écartés en raison des problèmes d'évacuation des fumées. Les ingénieurs y feront circuler des trains électriques. Les locomotives, équipées de frotteurs captent le courant par l'intermédiaire d'un troisième rail d'alimentation latéral. Elles sont surnommées *boîtes à sel* à cause de leur physionomie, une cabine de conduite centrale et deux capots moteurs inclinés de part et d'autre.

1922 | Premier plan d'électrification

Après la Première Guerre Mondiale, le ministère des Travaux Publics engage un plan, d'intérêt général, d'électrification des réseaux de chemin de fer. Ils devront s'équiper en courant 1 500 volts continus. Toulouse - Dax, 150 km, est la première ligne aménagée, entre 1922 et 1923.

1934 | Le code « Verlant »: uniformisation de la signalisation

Une commission présidée par Eugène Verlant, directeur de l'exploitation de la Cie Paris-Lyon et à la Méditerranée (*PLM*), élabore un projet de remaniement complet de la signalisation, afin d'unifier les signaux des différentes compagnies de chemins de fer. Le code « Verlant », mis en place en 1934, prévoit que chaque signal mécanique aura sa silhouette: carré, disque, triangle ou rectangle. Il impose les couleurs en fonction de l'indication à donner: le vert indique la voie libre, le jaune un avertissement ou un ralentissement, le rouge l'arrêt. Il créera également une signalisation de chantier.

1937 | L'unification des réseaux

Cent dix ans après l'ouverture de la première ligne de chemin de fer en France, le train permet d'assurer le développement économique du pays. Cependant, depuis les années 1920, les compagnies sont déficitaires. Leur dette globale s'élève à 37 milliards de francs en 1936. Le 31 août 1937, une convention approuvée par un décret-loi prévoit la création de la Société Nationale des Chemins de fer Français (*SNCF*). Les cinq grandes compagnies fusionnent en un réseau unique sous la responsabilité de l'État, pour une durée de 45 ans.

1938 | Naissance de la SNCF

La SNCF est officiellement créée le 1^{er} janvier 1938. C'est une société anonyme d'économie mixte, dont l'État possède 51 % du capital, les autres parts appartenant à des actionnaires privés comme le groupe Rothschild. La SNCF doit être gérée de façon industrielle et assurer des obligations de service public. Elle est organisée en 5 régions correspondant partiellement au réseau existant avant 1937: Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est. Le réseau français s'appuie alors sur 515 000 cheminots et dispose de 42 700 km de voies dont 8 % sont électrifiées.

1946 | Plan de modernisation d'après guerre

En 1946 est créé un Commissariat au Plan dans le cadre de la reconstruction d'après guerre. Le transport ferroviaire est considéré comme prioritaire pour le développement économique. Ce plan, couvrant la période de 1947 à 1953, inclut la modernisation de l'axe Paris-Lyon avec son électrification en 1 500 volts continus. Louis Armand fait entreprendre les premiers essais, sur la ligne de Savoie, d'un courant industriel monophasé, plus économique et performant.



LA BOÎTE À SEL. PREMIÈRE LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE (1900)

LE CHEMIN DE FER UN FORMIDABLE OUTIL DE DÉVELOPPEMENTS

1842 : 569 km de lignes
construites en 15 ans

1896 | LA CIOTAT : VAPEUR LÉGENDAIRE ET TERRIFIANTE

La traction vapeur est immortalisée en 1895 par la caméra des frères Lumière dans « L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat », « Ce court-métrage a eu un impact particulièrement durable, il a provoqué la crainte, la terreur, et même la panique, le public courant à l'arrière de la salle... ». Cette histoire a été rapportée un grand nombre de fois dans de nombreuses publications et par le bouche-à-oreille.

UN TRAIN SPÉCIALEMENT AMÉNAGÉ A CHAQUE DÉPLACEMENT DE CHEF D'ÉTAT

Très vite, les chefs d'États utilisent le train pour leur déplacement, ainsi le fit Napoléon III, pour se rendre dans l'Ouest. Les voitures du train spécial étaient aménagées en fonction du motif du déplacement et du nombre de participants. Elles répondaient aux besoins d'un petit palais présidentiel : une plateforme d'honneur, un salon d'honneur, une salle à manger, un cabinet de travail, une chambre à coucher, cabinet de toilettes avec douche... Le Général de Gaulle dispose d'un salon présidentiel recouvert d'une peinture laquée « bleu Méditerranée » avec un bandeau doré recouvert de feuilles d'or. Un blason « présidence de la République » coulé en bronze, par les ateliers SNCF d'Arles, orne chaque face de la voiture.



SALON D'HONNEUR PRÉSIDENTIEL

1848 : Mise en service de la gare Saint-Charles à Marseille

1967-1974 | Des grands noms pour des trains de prestige

Le train *Mistral*, fleuron de la compagnie, porte le numéro 1 et circule entre Paris et Nice. Il reçoit 122 nouvelles voitures *Mistral 69*, livrées entre 1968 et 1974; elles sont équipées d'un secrétariat, d'un salon de coiffure, sans oublier les voitures-restaurants, bar et la restauration à la place.

Avec les performances de deux locomotives ayant atteint 250 km/h, la SNCF décide d'en faire profiter le « Capitole », train reliant Paris-Austerlitz à Toulouse. Les 200 km/h en vitesse commerciale sont atteints sur une section de 70 km, marquant ainsi le coup d'envoi de la grande vitesse.

1981 | La Ligne Nouvelle TGV Sud-Est préfigure un nouveau réseau ferré

Le 27 septembre 1981, le premier TGV commercial part de Paris pour Lyon Perrache. 300 voyageurs vont circuler pour la première fois à 260 km/h sur rail. La LGV Sud-Est, s'étend sur 409 km et relie les environs de Paris (Combs-la-Ville) à Lyon-Sathonay. Sa mise en service a marqué le renouveau du transport ferroviaire de voyageurs et ouvert le chapitre de la grande vitesse ferroviaire en France.

Ont suivi, les LGV : Atlantique en 1989; Nord en 1993 permettant la connexion au tunnel sous la Manche; Rhône-Alpes et interconnexion Est en 1994; de Lille à la frontière Belge en 1997; Méditerranée en 2001; Est-Européenne en 2007; Perpignan-Figuières en 2010; Rhin-Rhône en 2011. La France totalise ainsi 2 037 km de LGV. Bordeaux-Toulouse, projet à horizon 2030, prolongera le réseau de 200 km.

1983 | Création de l'ÉPIC SNCF

Le 31 décembre 1982, la convention de 1937 arrive à expiration. SNCF devient un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (ÉPIC) le 1^{er} janvier 1983. L'État devient l'unique actionnaire de l'entreprise, lui garantissant ainsi une autonomie de fonctionnement.

1987 | TER: un label de qualité pour les dessertes régionales

En 1984 débute la décentralisation du transport au niveau régional, ainsi que les premières négociations entre la SNCF et les nouvelles régions administratives. L'objectif: signer des conventions pour les dessertes régionales. En 1987, la SNCF lance la marque TER – Transport Express Régional - accompagnée d'une charte. Elle souhaite apporter aux « omnibus » un label de qualité, moderniser les transports régionaux, développer le trafic et valoriser le partenariat Régions/SNCF. Avec la dénomination TER va disparaître l'appellation *Micheline* utilisée dans le langage populaire des voyageurs.

1997 | Création de l'ÉPIC Réseau Ferré de France

Le 1^{er} janvier 1997 est créé un Nouvel Établissement Public à caractère Industriel et Commercial: le Réseau Ferré National. Son objet: la gestion, l'aménagement, le développement et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. Sa consistance et ses caractéristiques principales sont fixées par l'État.

La gestion du trafic et des circulations, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau, sont assurées par la SNCF pour le compte et selon les règles définies par Réseau Ferré National.

Les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'État et gérés par la SNCF sont apportés en pleine propriété à Réseau Ferré National, appelé par la suite Réseau Ferré de France.

2013 | Vers un projet de rapprochement des ÉPIC Ferroviaires

Après des Assises du Ferroviaire en 2011, le constat est dressé que le système français porte des dysfonctionnements durables et répétés qui dégradent la qualité de service offert à tous les utilisateurs, et notamment aux usagers des trains du quotidien. Les coûts du ferroviaire ne sont pas maîtrisés et conduisent à une dérive des équilibres économiques. Le cadre social est éclaté depuis l'arrivée des entreprises privées de fret. Le système ferroviaire doit être prêt pour les futures évolutions communautaires.

Un projet de réforme, initié par le gouvernement, vise à mieux coordonner les deux ÉPIC, pour un meilleur fonctionnement. Il devrait aboutir à un horizon 2014/15. Cette réforme a pour objectif d'assurer la pérennité économique du système ferroviaire, de la structurer dans le cadre de l'ouverture du marché domestique voyageur à la concurrence en 2019 et d'en faire un fleuron de l'industrie ferroviaire (Fer de France).



LE CHEMIN DE FER UN FORMIDABLE OUTIL DE DÉVELOPPEMENTS

1923 : Première ligne
électrifiée entre Toulouse
et Dax





LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU FERRÉ PROVENÇAL

L'arrivée du train à Marseille

En 1833 le Conseil Général des Bouches-du-Rhône demande que la ligne ferroviaire entre Lyon et Marseille soit créée. L'activité des ports se développe et il apparaît nécessaire d'assurer le transit rapide des marchandises du port de Marseille, sous peine de voir le trafic détourné vers Le Havre.

En 1843, Paulin Talabot, polytechnicien et ingénieur des Arts et Métiers, est en compétition pour obtenir la concession de chemin de fer, Avignon-Marseille. Son projet est motivé par son exploitation de houille dans le Gard. Pour lui, le tracé via Arles, permettant une liaison avec le Languedoc, s'impose. Il obtient, avec ses associés, la concession de la ligne Avignon-Marseille pour 33 ans. L'État subventionne à hauteur de 32 millions de francs, cède les terrains, en contrepartie, les concessionnaires s'engagent à construire la ligne en 5 ans, convoier le courrier gouvernemental et transporter les condamnés.

Le projet se révéla plus coûteux que prévu, 82 millions de francs, dû notamment à la réalisation de grands ouvrages d'arts pour franchir le Rhône, la Durance, les traversées d'Arles et Tarascon et le percement du tunnel de la Nerthe. Ce dernier est le plus long de France avec ses 4,62 km et le restera jusqu'au percement du tunnel LGV de Marseille (7,834 km) mis en service en 2001.

En 1852, la Cie trop endettée, doit fusionner avec celle de Lyon-Avignon.

Ce n'est qu'en 1962 que la ligne sera électrifiée en courant continu 1500 volts jusqu'à Marseille.

1848 | Inauguration de la ligne Avignon Marseille

Le 8 janvier 1848, Monseigneur de Mazonod inaugure les locomotives commandées à un ingénieur anglais, Robert Stephenson, inventeur de la fameuse « Rocket », surnommée la fusée. Après la messe, une douzaine de locomotives sont bénites. Des noms très imagés, légers comme l'Hirondelle ou l'Alouette, déchaînés comme le Mistral, la Trombe, la Tarasque, ou sortis de l'enfer avec Asmodée, leur sont donnés. Cependant à cause de son appellation satanique, Lucifer est restée à l'écart de la cérémonie chrétienne.

Le lendemain, le maire de Marseille, Élysée Reynard et le Président de la Cie, Wulfran Puget inaugurent la ligne Avignon à Marseille, longue de 122 km, en présence de 600 personnes. Paulin Talabot conduit lui-même les 2 locomotives Hippogriffe qui amèneront les officiels en Arles, dans un train spécial composé de 21 wagons.

Les passagers ne sont pas rassurés; la médecine, il y a encore peu de temps promettait pleurésies, maladies cardiaques et nerveuses aux adeptes du chemin de fer.



LE CHEMIN DE FER UN FORMIDABLE OUTIL DE DÉVELOPPEMENTS

27-09-1981 :
Premier TGV
commercial



L'HISTOIRE DES GARES DE MARSEILLE

1848 | MARSEILLE SAINT-CHARLES: LA PREMIÈRE

Terminus de la section Avignon-Marseille, la gare de Marseille-Saint-Charles débute sa mise en service en janvier 1848. De nombreuses constructions l'ont fait évoluer depuis: 1856, la halle marchandises coté Guibal; 1880, l'hôtel Terminus (détruit à la fin des années 1980); 1891/93 le bâtiment frontal fermant au sud l'espace de gare et le rehaussement de la façade; 1923/27 l'escalier monumental.

1945/46 les installations messageries, vétustes et endommagées sont reconstruites côté ville (hangars A et B actuels) et les voies de débords d'Abeilles sont créées; 1948 il est décidé d'augmenter le faisceau voyageur au-delà de la marquise, au nord, par 5 voies supplémentaires à quai, complétées de 3 voies à quai PTT.

1954 un PRS (Poste tout Relais à transit Souple) remplace les anciens postes mécaniques, il sera lui-même mis à la retraite en 2001, par l'actuel PRCI, nécessaire pour recevoir le TGV Méditerranée.

1974, la gare est complétée par la station de métro Saint-Charles. La «boîte métro», ouvrage commun SNCF/Société du Métro de Marseille est composé de 8 niveaux.

1974/1976 la nouvelle direction régionale SNCF est construite, sur une partie des voies de la gare, suivant une architecture moderne, toute en rondour. Au premier étage, le poste de commandement régional et le central sous station y sont installés.

2007, la halle Honnorat est ouverte aux marseillais avec 64 colonnes monumentales et un mail piétonnier intérieur. 2013 la réhabilitation du square Navik permet la création d'un espace événementiel à l'occasion de Marseille-Provence Capitale Européenne de la Culture.

La forte croissance du trafic, depuis les années 2000, impose à nouveau de réfléchir à l'extension du plateau Saint-Charles. Ingénieurs et élus prévoient la création d'une gare souterraine en complément de l'actuelle, à horizon 2030, qui s'inscrit dans le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur.

1860 | JOLIETTE-LES-DOCKS

En 1854 la Cie des docks obtient la concession des terrains du Lazaret et rachète à la Cie *PLM* les voies de Joliette, la gare de douane, ne laissant que 2 voies à Cie *PLM* entre Joliette et L'Estaque.

1896 | ARENC ET CANET: DES GARES MARCHANDISES

La Cie du Midi désireuse d'établir une liaison Sète-Marseille obtient la concession de cette ligne, au dépens de la Cie *PLM*, à laquelle était reproché son manque d'ambition face au développement du port de Marseille.

La gare d'Arenc fut ouverte en 1896 mais s'avéra très vite insuffisante, malgré plusieurs agrandissements. Elle a été complétée en 1934 par la construction de la gare du Canet qui avait pour objectif de desservir les embranchements particuliers. Fin 2013 une halte voyageur sera créée à Arenc, pour desservir les nouvelles zones d'emplois de Marseille.

1872 | PRADO ET VIEUX-PORT: DES GARES RELIÉES À NICE

La Cie *PLM*, sous la menace de la Cie du Midi et pour contenter l'opinion publique, s'est engagée à faire du Prado la tête de ligne des voies conduisant à Nice et servir de point de départ à l'embranchement du Vieux-Port, quai de Rive-Neuve. Ce dernier fut construit en souterrain en 1878.

1920 | BLANCARDE: CRÉATION D'UN DÉPÔT

L'embranchement du Prado et du Vieux-Port se raccorde à la ligne de Nice à la Blancarde. Cette station connaît une mutation brutale en 1919, lors de l'ouverture du raccord des Chartreux, qui permet de relier directement Miramas à Vintimille. Un dépôt de machines est construit pour assurer leur relais, sans avoir recours à celui de Saint-Charles.

1926 | MOUREPIANE ET PORT-JOLIETTE: DES GARES PORTUAIRES

L'implantation du site de Mourepiane pour augmenter la capacité des installations portuaires a été guidée par les services maritimes pour sa connexion à Arenc et au Rove.

Port-Joliette a débuté son exploitation en 1933. Les «trains-paquebots» stationnaient sur une des voies de rive et le transit était réalisé sur le 1^{er} étage d'un hangar, avec un système de passerelles mobiles.

1984 : Début de la décentralisation des transports régionaux

Plus effrayant encore, le franchissement du tunnel de la Nerthe, en 8 minutes. Pour éclairer ce souterrain, des porteurs de torches étaient postés de loin en loin. 3 heures après son départ et 2 arrêts techniques pour refaire le plein en eau à Pas des Lanciers et Saint-Chamas, le convoi arrive à Arles. Le trajet a été effectué deux fois plus vite qu'en diligence.

Dès la première année, cette ligne connaît un grand succès, plus de 600 000 voyageurs l'empruntent.

LA CÔTE BLEUE: CHEF-D'ŒUVRE DU GÉNIE CIVIL FRANÇAIS

Au début du XX^e siècle, la chambre de commerce de Marseille réclame une liaison ferrée avec Port-de-Bouc et Miramas, pour faciliter les activités du Port. Un ancien projet de 1835 est repris. La Cie *PLM* y voit une possibilité de détournement, en cas d'incident sous la Nerthe, ainsi elle rachète le vieux réseau entre Miramas et Port-de-Bouc et double la voie. Ces travaux sont terminés en 1913.

La Cie *PLM*, en prolongement, construit une ligne nouvelle jusqu'à L'Estaque, dite voie littorale. Le tracé, à flanc de collines et surplombant la mer, nécessite de nombreux ouvrages d'art. Il représente un chef-d'œuvre du génie civil français. On compte 5 km de tunnels ou galeries souterraines ajourées, dont 22 sur les 15 km entre L'Estaque et Carry-le-Rouet, 73 tranchées qui totalisent 13 km de longueur, 14 viaducs entre Carry et L'Estaque dont les piliers sont souvent solidement ancrés dans l'eau et pour lesquels il a fallu construire des échafaudages de près de 20 mètres de hauteur. Le profil de la ligne comporte plus de 50 % de ligne droite, des rayons de courbures minimum de 500 mètres et des déclivités inférieures au 5 millièmes. Son coût s'éleva à 1,35 million de francs/or. Mise en exploitation en 1915, la ligne connut très vite un fort succès.

Viaduc de Caronte

L'un des ouvrages les plus coûteux et des plus spectaculaires est le viaduc de Caronte. Terminé en 1915, il permet aux trains le franchissement du chenal qui ouvre la voie à l'Étang de Berre pour des bateaux de 9 mètres de tirant d'eau. Long de plus de 940 mètres, le pont de Caronte repose sur 11 piles, dont une qui supporte la travée tournante de 114 mètres, nécessaire pour laisser passer les navires. Le système de rotation et sa travée, pesaient à l'origine 1130 tonnes et faisaient de ce pont le plus lourd au monde. Huit minutes étaient nécessaires pour sa manœuvre. Détruite pendant la guerre, la travée a été remplacée provisoirement par un tablier métallique à voie unique. En 1954, Michel Peyron, meilleur apprenti de la région méditerranéenne, coupera le ruban inaugural du nouveau système, beaucoup plus performant, permettant une rotation de 90 degrés en 90 secondes.

La gare maritime de Caronte

En 1927, la Cie *PLM* ouvre la gare maritime de Caronte-la-Galette, reliée par une voie unique de 2 km à Port-de-Bouc. Cette nouvelle installation dessert le quai public de Caronte, qui autorise le transbordement de charbon de 3 navires à la fois vers des wagons à quai sur 6 voies de 435 m de long.



VIADUC DE CARONTE



LE CHEMIN DE FER: UN FORMIDABLE OUTIL DE DÉVELOPPEMENTS



Viaduc des eaux salées

L'autre ouvrage prestigieux est celui qui enjambe un vallon imprégné de sources chargées en sulfate alcalin entre Carry-le-Rouet et Ensues-la-Redonne. L'idée novatrice de l'ingénieur Paul Sejourné, pour construire le « viaduc des eaux salées », réside en la construction d'une seule arche en plein cintre de 50 mètres d'ouverture, avec un tablier de 115 m reposant sur 10 petites arches de hauteur inégale et bâties sur l'arche principale. Le transport des matériaux était réalisé grâce à des wagonnets suspendus à des câbles aériens entre les pylônes.

« (...) Comme je devais l'apprendre plus tard, cette auberge était une ancienne cantine et l'étage avait servi de dortoir aux carriers et aux mineurs qui avaient travaillé à la construction de la voie ferrée dont un viaduc tout neuf enjambait La Redonne.(...) »

« (...) Et comme je m'ébattais dans cette conque parfaite qu'est La Redonne, un cercle d'eau bleue comme le lac intérieur d'un atoll, je vis passer sur le viaduc un train lancé à toute vapeur et se composant exclusivement de fourgons longs comme des wagons-lits, le train du courrier bi-hebdomadaire, la malle des Indes ... »

« (...) J'avais adopté l'endroit. Ce train à la Jules Verne m'avait conquis et il est bon, quand on vit dans la solitude pour travailler à un livre, de se fixer à proximité d'une voie ferrée et de voir par sa fenêtre passer les trains. Ce trafic marque le temps et crée un lien entre la marche silencieuse de la pensée et l'activité bruyante du monde. Et l'on comprend que l'on écrit pour les hommes . »

*Blaise CENDRARS L'Homme foudroyé, Le Vieux Port
La Côte Bleue - l'auberge de La Redonne*



LES ATELIERS D'ARLES: DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE À LA CULTURE

Pour complément du tracé Talabot pour la ligne Avignon-Marseille, Arles a été choisie pour la construction d'un Atelier général et d'un grand Dépôt de Machines pour le nouveau Réseau. L'emplacement prévu se situait en grande partie sur les terrains d'une nécropole antique: les Alyscamps. Cette dernière, d'origine païenne, puis chrétienne au Moyen Âge, était renommée et sa démolition donna lieu à d'importantes discussions.

Commencés pendant l'hiver 1844, les Ateliers sont terminés en 1856 et comprennent 3 ateliers: Machines (fabrication, réparation), Voitures et Wagons et un Dépôt de Machines. En 1870, Napoléon III approuve le projet de création de l'atelier des Forges. Il est exécuté en 1872. Ensuite, en 1883 un vaste projet d'agrandissement général des Ateliers d'Arles prévoit le départ à Avignon du dépôt des Machines et à Oullins de l'Atelier des Voitures. Parmi les locomotives de prestige construites aux Ateliers d'Arles se trouvent les « Crampton ».

En 1933, avec la crise économique, il est décidé de ne plus réparer de locomotives à vapeur aux Ateliers d'Arles.

L'effectif des Ateliers varia dans cette période de 1200 en 1872 à 1000 en 1933, en passant par un maximum de 1800 en 1920.

Pendant la guerre, 1939/40, la partie Ouest des Ateliers d'Arles est cédée à l'Armement.

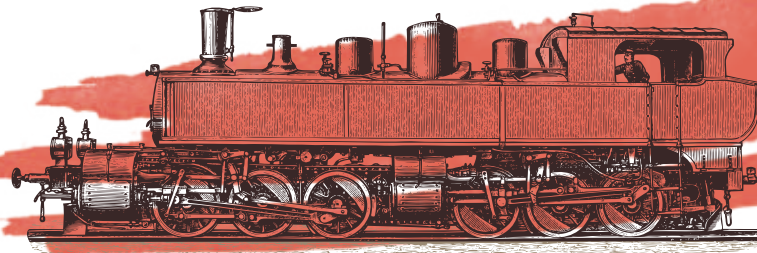
Malgré un regain d'activité après la deuxième Guerre mondiale, la chute des effectifs se poursuit. On n'investit plus dans ces ateliers vétustes, construits pour la vapeur et inadaptés à la production de locomotives modernes diesels ou électriques. Les Ateliers d'Arles ferment leurs portes le 31 décembre 1984.

Depuis 2000 l'école de réputation internationale Supinfocom, constitue une pièce importante du pôle universitaire réalisé dans la partie est du site des anciens ateliers.

L'établissement s'inscrit dans la dynamique locale de développement des industries culturelles et numériques. Son bâtiment, dont la conception s'inspire de l'environnement historique et topographique, représente pour Arles une des premières réalisations architecturales d'envergure du XXI^e siècle.

La grande halle est le plus vaste édifice sur le site des anciens ateliers. Véritable « cathédrale industrielle », elle a entamé sa métamorphose. Tout en conservant les qualités architecturales du bâti, les architectes l'ont transformé en « bâtiment à quatre visages ». Ouverte au public en octobre 2007, avec ses proportions hors-norme et ses éclairages sophistiqués, elle est toute désignée pour devenir le phare d'un futur pôle d'excellence organisé autour de l'image, du numérique et de la culture.

À terme, un nouveau quartier occupera la vaste friche industrielle, entre le centre-ville et les quartiers Sud-Est de l'agglomération.



LE CHEMIN DE FER UN FORMIDABLE OUTIL DE DÉVELOPPEMENTS

L'ARRIVÉE DU TRAIN À AIX-EN-PROVENCE

« Lundi dernier, un long panache de fumée, qui se déroulait au couchant et se rapprochait peu à peu de notre ville, a annoncé la venue de la première locomotive sur notre gare. Cette machine d'essai portait dans un wagon M. Audibert, directeur de l'exploitation du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée; M. Desplaces, ingénieur, et M. Philippon qui avaient fait le voyage de Rognac à Aix pour inspecter l'embranchement sur toute la ligne. Ils ont paru satisfaits des travaux dont la solidité ne laisse rien à désirer. Ces messieurs étaient arrivés à onze heures et sont repartis à une heure sur le même wagon qui les avait amenés. Cet événement a fait sensation et la date du 14 juillet 1856 sera conservée, car elle marque le jour où notre ville s'est trouvée reliée pour la première fois avec le grand mouvement de notre époque. (On a commencé la double voie entre Aix et Les Milles. Les baraques pour servir de bureau provisoire sont construites, et tout nous fait présumer une exploitation prochaine de la ligne. »

Le Mémorial d'Aix - 20 juillet 1856

LE TERMINAL D'AIX-EN-PROVENCE.
ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER



AIX-EN-PROVENCE: PREMIÈRE LIAISON AVEC L'ÉTANG DE BERRE

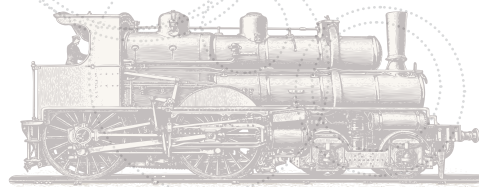
En 1836, la municipalité d'Aix-en-Provence exprime son refus de voir une voie ferrée traverser son territoire. Le tracé Talabot longe l'Étang de Berre, passe par Arles, de manière à desservir le port fluvial, car la navigation sur le Rhône reste privilégiée pour les marchandises. Ni Aix, ni Salon-de-Provence ne seront desservis.

En 1845, un embranchement est décidé depuis l'Étang de Berre, sur *PLM* vers le bassin minier de Gardanne et Fuveau, par la vallée de l'Arc et Aix-en-Provence.

La ligne Rognac à Aix sera ouverte en 1856 et sera la première ligne de chemin de fer à desservir la ville du Roy René. La ligne directe Aix-Marseille, section terminale de la « ligne des Alpes », sera inaugurée en 1877. La première gare d'Aix est construite à proximité immédiate du centre-ville, près de la place de la Rotonde. L'achèvement de la ligne des Alpes nécessita la construction d'une nouvelle gare de transit, un peu plus au sud, où elle se situe toujours. L'ancienne gare terminus devient gare de marchandises. Un siècle plus tard, avec un trafic marchandises en déclin, cette dernière est rasée et remplacée par une gare routière devenue depuis un parking.



FUVEAU, LA GARE ARRIVÉE DU TRAIN



LA VOIE DE VALDONNE: AU SERVICE DU CHARBON DU BASSIN DE PROVENCE

Dès 1832 un ingénieur des mines demande, sans succès, à ce que la future ligne *PLM* passe par Aix et la vallée de l'Huveaune. En effet, le charbon extrait entre la Sainte Baume et la Sainte Victoire était acheminé vers ses lieux de consommation, par la route, à dos de mulets et d'ânes et rendait la commercialisation du minerai peu concurrentielle. Après la construction de la ligne Marseille-Aubagne en 1858, les propriétaires des concessions minières font pression pour obtenir un embranchement à Aubagne. En 1861, la ligne Aubagne-Valdonne est concédée à la Cie *PLM*, les travaux débutent en 1863 pour une mise en exploitation en décembre 1868. Les embranchements particuliers sont réalisés, vers les principaux sites miniers (Fuveau, Valdonne, Peypin, Auriol, la Bouilladisse...), à la charge des propriétaires. Ils exploitaient des carrières de lignite, roche composée majoritairement de charbon, utilisée par la suite dans les nombreuses usines de savon et de soude de Marseille. Outre ce matériau, ciment, plâtre, câpres de Roquevaire étaient transportés... ainsi que des voyageurs!

Le bénéfice de cette voie amène les industriels et élus locaux à vouloir son prolongement vers Aix. Deux écoles s'opposent: les partisans d'une jonction à la Barque et ceux qui militent pour Gardanne. En 1904, la première solution est retenue.

En 1939 la « ligne voyageur », qui effectuait 4 allers-retours par jour, est fermée en raison d'une trop forte concurrence des autobus entre la Bouilladisse et Marseille apparue dès 1925. Le temps pour rejoindre Marseille était de 45 minutes par la route contre 3 heures en train. En 1945 un service voyageur est remis en place entre Aubagne et Cadolive pour les ouvriers mineurs. Les fermetures des puits ont mené en 1987 à l'abandon de la Voie de Valdonne. Aujourd'hui les élus locaux militent pour la création d'un tram-train sur ce même tracé.

MAI 1982: LE TGV EN PROVENCE

Dès mai 1982, profitant de la création très récente (1981) de la Ligne Nouvelle (LN) Paris-Lyon, 4 relations TGV relient Marseille à Paris en 5 h 40, contre 8 heures nécessaires auparavant avec le Mistral. La vitesse maximale commerciale des TGV est de 260 km/h. En 1983, 9 relations relient la capitale à la méditerranée, les TGV desservent aussi Toulon et la Côte d'Azur. En 1993, avec l'ouverture de la LN Nord, la Méditerranée est reliée directement au nord de l'Europe. Avec la mise en service de la LN entre Lyon et Valence en 1994 Marseille n'est plus qu'à 4 h 40 de Paris.

En juin 2001, la LN, reliant Valence au nord de Marseille, rapproche encore la cité Phocéenne de la capitale: 3 h 00 à une vitesse commerciale de 300 km/h.

Les 217 km de la LGV Méditerranée vont modifier plus de 70 relations TGV exploitées par la SNCF.

En 2011, la LN Rhin-Rhône, longue de 140 km permet des relations directes à grande vitesse, 320 km/h, entre l'Allemagne et les régions de l'Est vers le Sud de la France, sans passer par Paris. ●



AUTORAIL BUGATTI

LES RECORDS SUR RAIL EN FRANCE

Octobre 1934: une Bugatti arrive à une vitesse de 192 km/h

Mars 1955: la CC7107 et la BB9004 montent chacune séparément à la vitesse de 331 km/h, sur la ligne des Landes.

Février 1981: TGV N° 16 parvient à 380 km/h à Moulins-en-Tonnerrois.

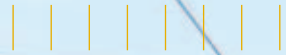
Mai 1990: TGV 325 roule à 515,3 km/h, près de Vendôme.

Mai 2001: à l'occasion de la création de la Ligne Nouvelle Valence-Marseille, le record mondial d'endurance est franchi entre Calais et Marseille: 1067,2 km parcourus en 3 h 29, à la vitesse moyenne de 306,67 km/h.

Avril 2007: TGV V150 atteint les 574,8 km/h dans la Marne, et détient alors le record du monde de vitesse sur rail.

DOMINIQUE ROVETTA

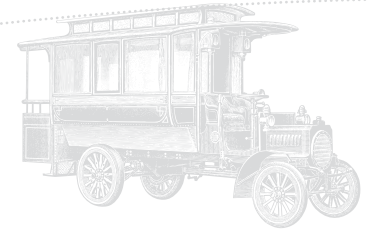
RESPONSABLE SYNERGIE/PROJETS PROVENCE ALPES/ÉCOMOBILITÉ SNCF - DIRECTION RÉGIONALE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR DIRECTION AUX AFFAIRES TERRITORIALES.





PIERRE ÉCHINARD

LE TRAMWAY À MARSEILLE



Ressuscité depuis 2007, d'abord conduit par des cochers puis par les fameux « wattmen », le tramway fut longtemps une image familière du paysage urbain marseillais, nous vous retraçons ici les grandes étapes de l'évolution de ce mode de transport populaire dans la cité phocéenne. Cet historique rapide synthétise quatre articles parus dans le numéro 216 de la revue Marseille « Marseille sur rail » (mars 2007) : « Sous le signe du cheval, de l'Omnibus au tramway », « Soixante ans de tramway électrique (1900-1960) » par Pierre Échinard, « De la patache au tram électrique » par Constant Vautravers et « Trois lignes à longue distance : Marseille-Aix, Allauch et Aubagne » par J-B Luppi (président de la Société historique Allauch/Plan de Cuques).



LE TRAMWAY À MARSEILLE

21-01-1876
Inauguration du premier "tramway
américain" de Marseille sur la ligne
Chartreux-Joliette

DES OMNIBUS AU TRAMWAY HIPPOMOBILE

Le 21 janvier 1876, le premier « tramway américain » de Marseille est inauguré sur la ligne Chartreux-Joliette. Deux jours plus tard la ligne est ouverte au public et prise d'assaut. Au printemps, c'est au tour du Castellane-Prado-Bonneveine, qui parcourt la distance à une « vitesse prodigieuse » : 59 minutes!

Il se compose d'une voiture sur rails comportant 16 places assises et 8 debout sur la plate-forme, tractée par deux chevaux, plus un troisième en renfort pour les trop fortes pentes. La « Compagnie Générale Française des Tramways » étend rapidement son réseau et ses installations, notamment deux ensembles d'écuries de 500 chevaux aux Chartreux et à Bonneveine.

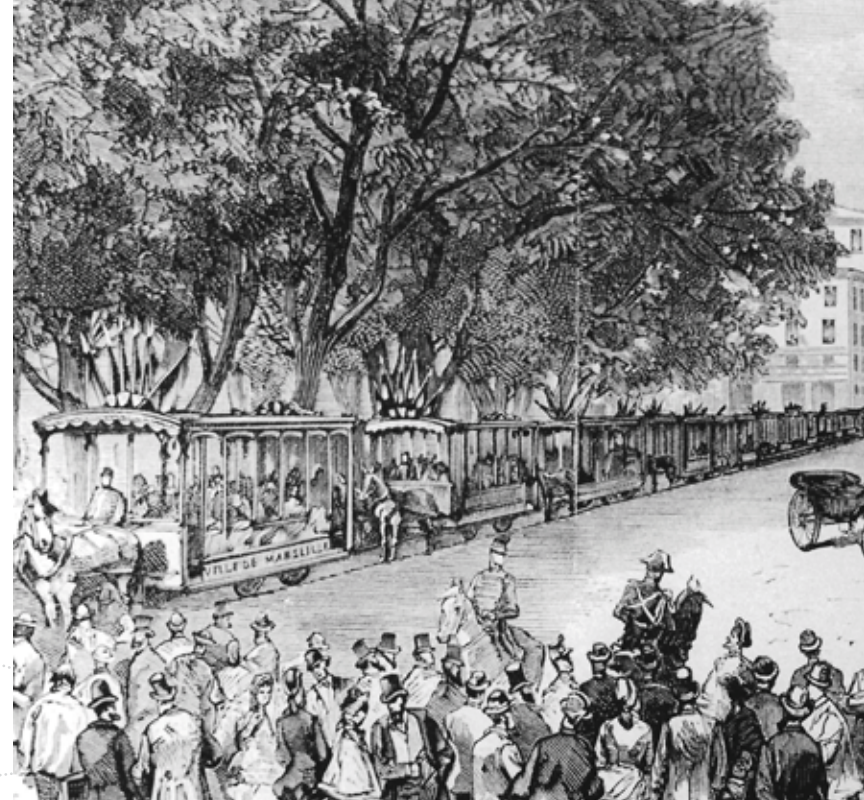
Ce nouveau système va progressivement remplacer les omnibus, plus onéreux et sur lesquels, dans la rue d'Aix ou la montée de la Viste, les voyageurs doivent descendre de voiture pour aider le cocher à la faire avancer. Les omnibus de la « Compagnie Lyonnaise » disparaîtront en 1879, suivis peu à peu par ceux des petites compagnies qui desservaient la grande banlieue.

Dire que tout se passe sans incidents pour les nouveaux tramways serait exagéré : les voitures sont prises d'assaut aux terminus, les services sont perturbés par la multiplication des arrêts à la demande des clients (il n'y a pas d'arrêt fixe hormis les terminus) et les embarras du centre-ville où s'enchevêtrent les tramways roulant à gauche et les autres véhicules qui tiennent leur droite. Pourtant le tramway fait rapidement la conquête des Marseillais : de 7 millions de passagers en 1876, on passe au double en 1890.

DES CHEVAUX À LA TRACTION MÉCANIQUE

Dès l'origine, la traction hippomobile n'était considérée que comme une solution d'attente avant l'adoption de « moteurs mécaniques ». En effet, les performances des chevaux, en vitesse comme en endurance, limitent les ambitions de la CGFT, et l'entretien et le renouvellement d'une cavalerie de 1 000 têtes coûtent fort cher.

Les premiers essais de traction à vapeur avec une « machine Rowan » se révèlent peu concluants : la machine dégage une fumée et des odeurs désagréables, elle tombe fréquemment en panne ; de plus, la trompe bruyante qui signale son arrivée fait sursauter les gens et effrayer les chevaux.



INAUGURATION DU TRAMWAY À MARSEILLE

Le 10 septembre 1892 on met en service des locomotives ferroviaires tirant à bonne allure deux remorques à voyageurs sur la ligne Joliette-L'Estaque. Malgré quelques déraillements causant plus de peur que de mal, ce mode de traction est mis en œuvre vers la Madrague, Mazargues et Saint-Marcel (prémices de la future ligne d'Aubagne).

La traction à vapeur selon le système Lamm et Francq, sans cheminée, ni charbon, s'applique à partir de décembre 1893 à la ligne de l'Est, Noailles-Saint-Pierre (future 68) qui emprunte un tunnel de 630 mètres de long (toujours en service) sous la Plaine Saint-Michel.

Un an et demi plus tôt, la CGFT, qui s'est très tôt intéressée à la traction électrique, a fait figure de pionnier en inaugurant le 22 mai 1892 le tramway électrique sur la ligne Saint-Louis-Cours Belsunce. Devant le succès de l'expérience, la CGFT propose à la municipalité de généraliser la traction électrique à tout le territoire marseillais. Une convention est signée en 1898 avec la Mairie : en contrepartie des économies que va faire la compagnie en personnel (400 licenciements) et en frais d'entretien des chevaux, le Maire Flaissières lui impose d'appliquer sur le futur réseau un tarif unique fixé à 2 sous (10 centimes) le voyage, ce qui peut représenter une économie de 80 % pour les usagers de banlieue.



Près de 15 millions de passagers en 1890, 42 millions en 1900

L'électrification totale du réseau nécessite la construction d'une usine électrique beaucoup plus puissante que celle édifée au Lazaret sur la ligne de Saint-Louis. En effet, les besoins sont d'autant plus importants que la plupart des lignes marseillaises ont au moins 10 kilomètres de long, sinon plus pour celles de L'Estaque et de la Madrague-Montredon. L'usine centrale, située à Saint-Giniez, est construite en 14 mois et la pose des fils aériens se poursuit jusqu'en 1900. Quant au matériel roulant, ce ne sont pas moins de 150 motrices qui sont disponibles dès la fin 1899.

1900 - 1914 | UNE VILLE À L'HEURE DU TRAMWAY

Dans les premiers mois de 1900, il ne se passe pas une ou deux semaines sans qu'un tronçon de ligne soit électrifié et inauguré. Dès la fin juillet, le trafic des tramways électriques est considérable : 48 véhicules par heure à la descente de la rue Saint-Ferréol, 72 sur les allées de Meilhan.



À la fin de l'année ce sont 42 millions de passagers qui ont utilisé ce nouveau moyen de transport.

Le développement du réseau ainsi que le ticket à 2 sous, vont progressivement accélérer le processus, déjà engagé mais limité par les difficultés de transport, de migration des



LES HOMMES DU TRAMWAY

Képi enfoncé jusqu'aux yeux, épaisses lunettes, mains gantées et couvert de sapelisse en peau de bique, le wattman est devenu, au même titre que l'agent de police, le militaire ou la poissonnière, l'un des personnages emblématiques de la vie quotidienne des Marseillais.

Mais au-delà de la carte postale, les métiers du tramway prennent une place importante dans la montée du syndicalisme ouvrier.

À la suite de la grève de mars 1901 en solidarité avec les ouvriers du port, un mouvement syndical est créé et progresse rapidement chez les traminots. En 1906 sur les 2 300 salariés de l'entreprise, 1700 sont syndiqués. Fin mai 1914, une grève, qui intervient en pleine campagne électorale, mobilise 2 000 grévistes et entraîne des interventions de l'armée, de la gendarmerie à pied et à cheval et de la police. Mais bientôt les bruits annonciateurs du premier conflit mondial se font entendre...

22-05-1892 :
Premier tramway à
traction électrique

À la fin du XIX^e siècle,
15 motrices circulent sur
le réseau

Un tram toutes les deux
minutes pour desservir l'expo-
sition coloniale de **1906**



LES TRAMWAYS « LONGUE DISTANCE »

Assez tôt le tramway s'aventure au-delà de Marseille. Trois lignes sont successivement créées, vers Aix-en-Provence en 1903, vers Aubagne en 1905 et vers Allauch en 1908.

MARSEILLE-AIX

Une liaison Marseille-Aix est mise à l'étude dès 1894 pour aboutir à un projet complet en 1898. Les premiers trams circulent le 28 juin 1903. Comme le dit le directeur de la CGFT dans son discours d'inauguration: « le cours Mirabeau est devenu le prolongement du cours Belsunce! »

La ligne offre 16 allers-retours par jour sur un trajet où la vitesse est limitée à 20 km/h.

En plus des voyageurs, le tramway transporte aussi des colis et, devant le succès rencontré, un service spécifique aux marchandises d'un train par jour et par sens est mis en place.

Mais les tramways sont de plus en plus concurrencés, d'abord par le train, plus rapide, puis par les autocars SATAP et Mattei. Ils sont finalement remplacés par des trolleybus en 1948.

MARSEILLE-AUBAGNE

Tout débute en 1893 avec une ligne reliant la « gare de l'Est » (aujourd'hui station Noailles) et le cimetière Saint-Pierre et utilisant des motrices à vapeur.

Électrifiée en 1904, elle est prolongée jusqu'à Aubagne en 1905 ce qui porte sa longueur à 17 km.

Le service offre un départ toutes les 25 minutes.

À partir de novembre 1950, la ligne est exploitée sous un régime mixte tramways et autobus, et finalement les tramways disparaissent le 23 juin 1958.

MARSEILLE-ALLAUCH

Des premiers essais avec un trolley omnibus se révèlent peu concluants. Un chroniqueur parle de « ce trolley de comique mémoire, dans lequel, montés à la Croix-Rouge à 8 heures du matin, nous faillîmes ne pas arriver à 11 heures du soir ».

La ligne de tramway est mise en service en août 1908, d'abord avec une correspondance à la Croix-Rouge puis de bout en bout à partir de 1911.

L'exploitation se poursuit jusqu'en 1957 pour être ensuite assurée par des autobus.

« D'autres fois, l'après-midi je prenais un tramway et j'allais du côté de la Pomme, ou de Château-Gombert, ou des Trois-Lucs, ou d'Allauch, la Valentine, la Treille (...) »

Jean Giono, Noé.

19-10-1930 :
Disparition du dernier
omnibus hippomobile

populations modestes vers les quartiers périphériques où les loyers sont moins chers que dans le centre.

Dès novembre 1900, la Mairie et la Compagnie signent une nouvelle convention qui dessine un deuxième réseau et, cinq ans plus tard, une soixantaine de lignes desservent Marseille et même ses environs puisque, entre 1902 et 1908, le tram arrive à Plan-de-Cuques, Allauch, Aix-en-Provence et Aubagne.

Le tramway se doit de répondre à tous les besoins de la population: ainsi des « remorques à poisson » sont attelées en fin de convoi sur la ligne de L'Estaque, les « tramways ouvriers » roulent dès cinq heures du matin pour desservir les usines et le « tramway du théâtre » assure un service à 0h30. Il faut aussi savoir répondre à des demandes exceptionnelles: ainsi, d'avril à novembre 1906, 25 trains assurent toutes les deux minutes une liaison entre le cours Saint-Louis et le rond-point du Prado où se tient l'Exposition coloniale.

LES DÉBUTS DES AUTOBUS

Pendant la guerre le manque de personnel - près de 60 % des salariés ont été mobilisés - l'absence d'entretien, la surutilisation d'un matériel non renouvelé ont détraqué le beau mécanisme mis en place par la CGFT. Au début des années 1920, le bilan est inquiétant: déficit, dettes, travaux de remise en ordre du matériel roulant et du réseau, gestion difficile du personnel... Par une nouvelle convention signée en 1922, la municipalité vient en aide à la CGFT. Auparavant, il a fallu renoncer au ticket à 2 sous, et pour beaucoup de Marseillais, le tramway redevient cher.

La deuxième exposition coloniale, en 1922, sert de prétexte à la création d'un service municipal d'une quinzaine d'autobus. Bruyants, fragiles, inconfortables et gourmands en essence, ils sont rapidement revendus au réseau qui les utilise d'abord comme transport d'appoint. Mais ils vont rapidement devenir concurrents des vieux omnibus à chevaux dans les liaisons périurbaines et le 19 octobre 1930, le dernier omnibus de Marseille, le Sainte-Marguerite/Saint-Tronc, disparaît.

En 1930, 22 autobus circulent à Marseille, contre plus de 450 motrices de tramway. Le matériel roulant est modernisé - certaines rames circuleront jusqu'en 1960 - mais la défiance s'installe progressivement vis-à-vis d'un tramway qui participe largement aux embarras d'une circulation où les voitures sont de plus en plus nombreuses. Les autobus, plus « modernes », vont passer progressivement du rôle de complément à celui de remplaçant. Mais la Seconde Guerre Mondiale va momentanément arrêter ce processus.



LES DÉBUTS DES AUTOBUS



DES OMNIBUS AU TRAMWAY HIPPOMOBILE

En 1930, 450 tramways
et 22 autobus circulent
à Marseille

1942 : Record de
fréquentation avec
217 millions de passagers

06-1950 :
Naissance de
la RATVM

LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Dès le 2 septembre 1939, tous les autobus sont réquisitionnés par l'armée. Ils seront remplacés entre 1942 et 1944, par quelques dizaines de trolleybus. Dans le même temps, côté tramway, des rames sont modernisées et le réseau atteint en 1942 la fréquentation record de 217 millions de passagers. Ce chiffre retombe ensuite du fait du délabrement progressif du matériel aggravé par les réquisitions des Allemands à partir de l'invasion de la zone sud en novembre 1942. Le 24 février 1943, les autorités françaises réquisitionnent une vingtaine de rames à deux remorques pour évacuer les vingt mille personnes chassées des quartiers nord du Vieux-Port qui vont bientôt être rasés. Le réseau est à plusieurs reprises durement touché entre 1940 et 1944 par les bombardements et lorsqu'intervient la Libération les besoins matériels et financiers sont immenses.

LA FIN DU RÈGNE DES TRAMWAYS

Dès avril 1945, Gaston Defferre, président de la Délégation Municipale, trace dans *Le Provençal* l'avenir du réseau : « *Quand la ville aura été débarrassée des conventions qui la lient aux grandes sociétés concessionnaires... nous pourrons entreprendre l'organisation d'un service de transport en commun rationnel, rapide et souple, en abandonnant le système désuet des tramways pour le remplacer par des trolleybus, des autobus et, si tout va bien et si nous sommes ambitieux, par un métro.* »

En juin 1950, la concession de la CGFT, qui aura duré 75 ans, est résiliée : place à la Régie Autonome des Transports de la Ville de Marseille, la RATVM.

De profondes mutations urbanistiques, démographiques et techniques bouleversent le visage de la ville qui se met à l'heure de l'automobile : autoroute nord (1947), autoroute est (1962), couverture du Jarret (1955-1968), élargissement de la Corniche (1957-1968), tunnel sous le Vieux-Port (1967) Face à ces bouleversements des équipements et des pratiques, le tramway, prisonnier de ses rails et ne bénéficiant d'aucun aménagement pour faciliter sa marche, apparaît surtout comme une cause d'embouteillage et de ralentissement. Les années 1950 aboutissent à son effacement complet. À l'exception de la ligne 68, sauvée par le tunnel qui lui permet d'accéder au centre-ville, ce sont plus de 150 km de rails qui disparaissent entre 1953 et 1958.

Dans un premier temps ce sont essentiellement les trolleybus qui prennent la relève, mais on leur reproche vite les mêmes défauts qu'aux tramways et ils seront progressivement remplacés par des autobus. Il faudra attendre novembre 2000 pour que la décision soit prise d'un retour du tramway à Marseille. ●



UN TRAMWAY PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

150 km de rails disparaissent
entre 1953 et 1958

À la fin des années cinquante, seule
subsiste la ligne 68



« Maintenant que j'étais dégagé des grands arbres, arrivé sur les dernières pentes d'une sorte de terre presque nu, avec seulement quelques amandiers, je voyais la nuit admirable. Les étoiles étaient dans le ciel comme l'avoine dans la mesure. J'étais dans la pleine campagne, je revenais de beaucoup plus loin que la pleine campagne ; je revenais d'un lieu que je me refusais à croire géographiquement localisé. Cependant, à côté de moi, le clocher d'une église d'Endoume sonna dix heures et, au-dessous de moi, le dernier tramway se mit à parcourir la rue Paradis. Il était à peine à deux cents mètres plus bas que cette colline où j'étais couché dans le thym. Je voyais les étincelles bleues qui éclataient sous la roulette de la perche chaque fois qu'elle passait sur un embranchement ; j'entendais le roulement de la lourde voiture dans le couloir sonore de la rue déserte. Le tramway s'éloigna du côté de Saint-Giniez. À d'autres endroits de l'énorme ville sans lumière qui était couchée à mes pieds, d'autres derniers tramways s'éloignèrent, dans des avenues si désertes, si sonores que, malgré la distance, je pouvais entendre le ronflement de l'accélération et le gémissement des rails dans les courbes. »

Jean Giono, *Noé*



PIERRE ÉCHINARD

DIRECTEUR DE LA REVUE MARSEILLE DEPUIS 1994.

HISTORIEN, SPÉCIALISTE DE L'IMMIGRATION, AUTEUR DE NOMBREUX OUVRAGES SUR L'HISTOIRE DE MARSEILLE AUX XIX^e ET XX^e SIÈCLES.

SYNTHÈSE D'ARTICLES DE LA REVUE MARSEILLE RÉALISÉE PAR MICHEL MARTIN.

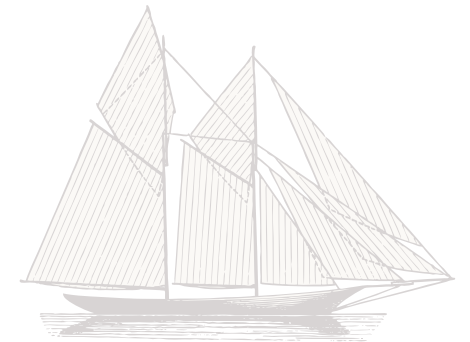




RENÉ BORRUEY

LA CALANQUE, LA RADE ET LE GOLFE UNE BRÈVE HISTOIRE DU PORT DE MARSEILLE

S'il fallait résumer en quelques traits l'histoire de l'appareil portuaire de Marseille, il faudrait retenir le chiffre "3" et se munir d'une carte de la région marseillaise (et non pas de Marseille seulement). Trois, parce que cette histoire se divise en trois âges, de durées très inégales puisque l'origine du premier se confond avec celle de la cité, le deuxième ne commence qu'autour de 1850 et le troisième un siècle plus tard, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale. Trois âges de l'appareil portuaire qui ont cette originalité d'être d'une parfaite lisibilité sur la carte régionale car ils correspondent précisément à trois sites distincts de la géographie littorale: une calanque, une rade, un golfe. Trois échelles d'espaces d'envergure croissante où se lisent trois modèles successifs de « forme portuaire », trois états historiques de la relation entre le port et la ville, et trois caractères de patrimoine immobilier.



LA CALANQUE, LA RADE ET LE GOLFE

UNE BRÈVE HISTOIRE DU PORT DE MARSEILLE



Le premier âge, que nous appellerons *le port archaïque*, fut celui du Vieux-Port, organisé durant plus de deux millénaires autour de la calanque naturelle du Lacydon. Même si l'implantation éphémère d'un arsenal royal¹ disputa un temps son espace au commerce, c'était essentiellement un port secrété et dirigé par une logique locale : celle des négociants et armateurs marseillais, importateurs, entrepositaires et ré-exportateurs de denrées chères. Tout, dans la configuration spatiale du système parlait du système : ville et port confondus, les navires pénétrant au centre même de la cité, les quais étroits se prolongeant par les rues jusqu'aux étages des domaines, ces gros immeubles à usage d'entrepôts disséminés et intriqués dans le parcellaire urbain. C'est bien entendu d'incapacité totale à offrir rationalité, célérité et économie, au sens « industriel » que prirent ces notions au XIX^e siècle, que cette vieille configuration finit par se pétrifier.

Le deuxième âge portuaire de Marseille, qui commence en 1850² et que nous appellerons *le port moderne*, devait être celui d'un vaste ensemble de bassins extérieurs soudés au rivage-nord de la rade, les uns à la suite des autres, sans interruption durant un siècle, jusqu'à épuisement des capacités d'accueil du site. « Extérieur », ce vaste établissement ne le fut pas seulement par sa logique d'équipement moderne, autonomisant son espace « à côté » de celui de la ville pour mieux le rationaliser et l'étendre, mais aussi parce que, désormais, les forces qui présidaient à sa destinée n'étaient plus exclusivement locales. Plus encore que le vieux négoce, les courants d'échanges nés de la grande industrie alliée au chemin de fer et à la navigation à vapeur réclamaient eux aussi ces bassins modernes. Ce deuxième port de Marseille se construisit ainsi « à côté » de Marseille, car investi de cette vocation nouvelle et fondamentalement moderne de port de transit international, c'est-à-dire de point de rupture de charge sur la chaîne générale des transports rapides. Rien d'étonnant à ce qu'un Paulin Talabot, homme du rail *PLM*, allié de l'État capitaliste de Napoléon III³, fut le premier artisan de cette modernisation portuaire. Mais les Marseillais, tout de même, outrés par cette logique arrogante du passage sans escale, devaient parvenir à ressaisir une part des trafics en développant dans la ville, pour quelques décennies, leur propre appareil industriel⁴.



VIEUX PORT À MARSEILLE, PORT ARCHAÏQUE - ÂGE 1

Le patrimoine immobilier produit au cours de cet âge fut très riche : la Grande jetée du large, référence historique d'ingénierie hydraulique, neuf bassins alignés, évoluant sans cesse dans leurs procédés de construction, d'innombrables machines de transbordement constamment renouvelées et perfectionnées, des dizaines de kilomètres de voies ferrées et de réseaux divers, et une variété d'édifices fonctionnels, magasins, hangars, silos, etc., les plus spectaculaires restant incontestablement ceux du Dock-Talabot (avec notamment son Grand-entrepôt de 1864 et ses silos à grains de 1927-1931⁵).



LE VIEUX PORT ET LA RADE À MARSEILLE, PORT MODERNE - ÂGE 2



LA RADE À MARSEILLE, PORT TERRITORIAL - ÂGE 3

Enfin, le troisième cycle portuaire, le cycle actuel, que nous appellerons *le port territorial*, a pris forme clairement au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale avec la création d'un complexe industriel-portuaire géant dans le golfe de Fos-sur-Mer. Impulsée dès le début du siècle par la recherche de nouveaux espaces et l'attrait du grand axe rhodanien, la nouvelle logique fut celle d'une dilatation phénoménale de l'appareil portuaire devenant un réseau d'équipements déployé à l'échelle régionale. La déconnexion spatiale et la rupture d'échelle entre le nouveau complexe et la ville-mère, furent l'image même de la situation où se trouva alors plongée Marseille:

« (...) La circulation sur le boulevard Maritime était très compliquée du fait de l'entrelacement des voies de tramways. Le tracé très ancien datait de l'époque où tout le charroi des quais se faisait avec des charrettes à chevaux. Maintenant et surtout à cette heure, les citernes d'essence roulant sur douze roues descendaient de la place du Lazaret, prenaient le détour de la rue Achard au ras du trottoir, écrasant les ruisseaux; les énormes camions des minoteries lancés droits, depuis les quais d'Arenc, buttaient violemment de leurs gros mufles plats dans tous les ressauts du pavage; les plates-formes chargées de tuiles, les bacs des huileries, les déchargements des docks aux vins, les cages étagées pleines de moutons d'Afrique, les camionnettes d'oranges, d'ananas, de bananes, de melons, les longues autos noires, souples comme des couleuvres portant des capitaines d'un bout à l'autre du port, venant de la rue de Clary; obliquaient vers la rue de Forbin, allaient à la rue Mazenod, tournaient lentement dans le pâteux embourbement au confluent du boulevard de la Major, suintaient enfin, les uns entre les autres, goutte à goutte, à coups de klaxon vers la place de l'Esplanade. Au-dessus de tous ces chargements, ces capotes en tôles luisantes, ce passage incessant de camionneurs aux torses nus, l'impériale des tramways couronnés de réclames d'apéritifs à l'anis avançait par soubresauts, à force de longs coups d'avertisseurs à pompe, de timbres à pied, de tremblements de vitres et de ferrailles. De temps en temps, dans le hurlement des chaînes de freins, tout s'arrêtait. Un taxi vert continuait à glisser doucement au bord de la chaussée. Puis tout repartait: les camionneurs lâchaient les leviers, tournaient les volants, criaient avec de grandes bouches muettes, et le trolley du tramway arrachait aux fils électriques de longues étincelles violettes que le bleu pur du ciel blanchissait (...) »

Jean Giono - *L'eau vive - Description de Marseille en 1939*

1. Cf. Zysberg (A.), *Marseille au temps des galères*, Marseille, Rivages, 1983.
2. 1850 est la date d'achèvement du bassin de la Joliette, le premier des ouvrages édifiés dans la rade; cf. Bonillo (J.-L.), Borruey (R.), Espinas (J.-D.), Picon (A.), *Marseille ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1992.
3. Cf. Gille (B.), « Paulin Talbot: recherche pour une biographie », dans *Revue de l'histoire des Mines et de la métallurgie*, Genève, Droz, 1970, p. 49-99.
4. Cf. Roncayolo (M.), *L'Imaginaire de Marseille*, Marseille, C.C.I.M.P., 1990.
5. Cf. l'inventaire de l'appareil portuaire réalisé en 1987 à l'École d'Architecture de Marseille par Bonillo (J.-L.) et Borruey (R.) (Cellule du Patrimoine industriel - Laboratoire Inama), ou sa synthèse: Borruey (R.) *Le Port moderne de Marseille*, C.C.I.M.P., 1994.

LA CALANQUE, LA RADE ET LE GOLFE

UNE BRÈVE HISTOIRE DU PORT DE MARSEILLE

1835 : Chantier Louis Benet - Naissance du site de la Ciotat

1841 : Le Phocéen II - bâtiment à vapeur

1847 : Le Philippe Auguste, 1^{er} bateau muni d'une coque en fer

« J'ai ouï dire que le problème de la circulation empêchait souvent de dormir M. le préfet de police de Paris. C'est un souci qui n'empêche pas les autorités marseillaises de ronfler ! Elles ont peut-être raison. Pour la ville, c'est une curiosité. Cela doit attirer des visiteurs. On peut, en effet, se déranger pour voir une chose pareille ! Ni droite, ni gauche. Permission d'enjamber les refuges, d'entamer les trottoirs. La circulation à Marseille est régie par une loi unique : *Toute voiture doit, par tous les moyens, dépasser la voiture qui la précède.* On se croirait au temps des cochers verts et des cochers bleus de Constantinople. C'est une course de chars. Qui arrivera premier et déclenchera l'enthousiasme populaire ? le camion bouscule la voiture d'un coup d'épaule. Le taxi souffle sur la bicyclette. Le camionneur à trois chevaux se gare du camionneur à essence, mais il saute à la gorge de la calèche de place. Parfois, le gros tramway les met tous d'accord. Il les cogne, l'un après l'autre avec sa baladeuse. C'est le grand pugilat des véhicules ! »

Albert LONDRES
Marseille, porte du Sud - 1927



dépeuplée de son industrie urbaine alors moribonde et dirigée par des édiles voyant dans l'essor de l'Étang de Berre une fâcheuse concurrence, la ville perdait presque toute prise sur sa dynamique portuaire qui passait sous tutelle étatique⁶, sur une industrie régionale nouvelle mais étrangère aux intérêts locaux, et sur des logiques internationales du transport. Au début du XXI^e siècle, les liens économiques entre le port et son arrière-port renaîtront sur d'autres logiques et, surtout, à l'échelle non plus seulement de Marseille, mais de l'ensemble quasi départemental que forme ici le territoire métropolitain.

À l'image des ports ultramodernes contemporains, le patrimoine immobilier légué par ce dernier chantier se perd dans l'immensité de ses proportions gigantesques, dans son inachèvement chronique aussi, qui rend incertaines les limites entre les zones aménagées et les marais encore sauvages de la Crau ; et, surtout, dans le minimalisme spectaculaire des installations qu'ont générées les procédés de transbordement les plus évolués, n'érigent plus que norias de conteneurs et portiques géants en bordure d'immenses plates-formes où se déversent les minerais, où s'alignent les boîtes nomades. Des vieux domaines du centre de la ville à ces terminaux ultramodernes battus par les vents de la Crau, se tiennent donc ainsi, dans les paysages d'ici, les formes matérielles construites qui nous « parlent » des âges successifs de l'identité maritime et portuaire de Marseille.

6. L'État fut le grand maître d'œuvre de l'opération de Fos (décrétée en 1964) ; il entendait faire de l'établissement phocéén l'un des cinq grands ports du territoire national, et se plaçait lui-même à ses commandes avec l'institution du Port Autonome de Marseille en 1966.

1850/51: Cie des
Services Maritimes des
Messageries Nationales

1853 : Compagnie des
Messageries Impériales



VIEUX-PORT MODERNE

LA CALANQUE, LA RADE ET LE GOLFE

UNE BRÈVE HISTOIRE DU PORT DE MARSEILLE

la Ciotat 1871 : Cie des
Messageries Maritimes

« C'est un port, l'un des plus beaux du bord des eaux. Il est illustre sur tous les parallèles. À tout instant du jour et de la nuit, des bateaux labourent pour lui au plus loin des mers. Il est l'un des grands seigneurs du large. Phare Français, il balaye de sa lumière les cinq parties de la terre. Il s'appelle le port de Marseille.

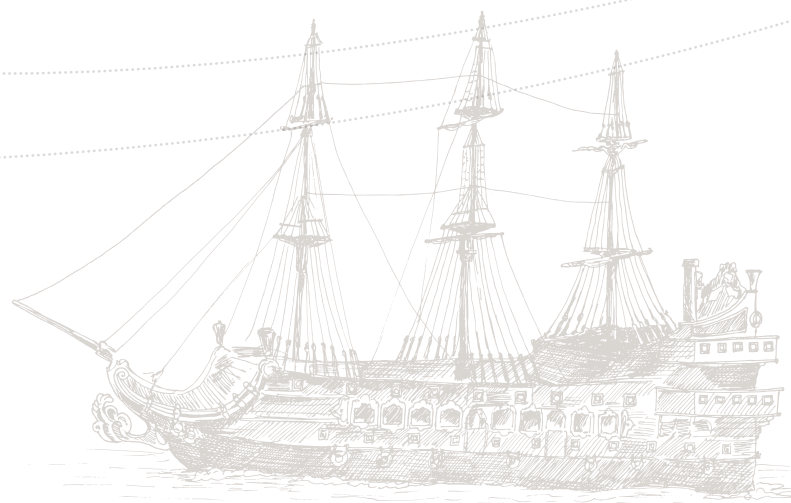
Il a plus de cinq kilomètres de long. Il n'en finit pas. Peut-être bien a-t-il six, ou même sept kilomètres. Môle A, Môle B, Môle C. Il va presque jusqu'au milieu de l'alphabet, le port de Marseille... C'est le marché offert à la France aux vendeurs du vaste monde. Les chameaux portant leurs faix vers les mahonnes d'au-delà nos mers, sans le savoir, marchent vers lui. Port de Marseille : cour d'honneur d'un imaginaire palais du commerce universel. »

Albert LONDRES - *Marseille, porte du Sud* - 1927

Cette manière même d'envisager la valeur mémorielle et identitaire que recèle ce patrimoine immobilier, valeur quelque peu à la mode mais que personne ne peut nier⁷, et derrière laquelle se tient pour nous l'idée de préservation, soulève immédiatement la question très problématique de la pérennité de ces formes portuaires, c'est-à-dire en clair, de leur durabilité après leur désaffectation fonctionnelle. Ainsi, si l'on note une grande persistance des structures les plus anciennes léguées par le premier âge au cœur de la ville, on est frappé par la situation d'extrême fragilité où se trouve le patrimoine moderne hérité des deux suivants. Même si c'est le reflet d'une situation assez générale, Marseille se distingue ici encore en forçant les traits du tableau...

Très lentement abandonnée par le commerce et vouée longtemps à la pêche, puis finalement à l'activité plaisancière, la calanque ancestrale du Lacydon sera toujours restée un espace vivant au cœur de la ville ; tout comme les domaines qui, en ateliers, logements, bureaux, restaurants, boutiques chics, se sont toujours prêtés à de nouvelles vies dans la mixité fonctionnelle du centre-ville. Parmi toutes les raisons qui expliquent cette forte résistance, il en est une qui paraît claire : c'est l'inclusion de ces formes portuaires dans l'espace et l'architecture de la ville, au cœur des processus complexes et pérennisant de la « sédimentation » urbaine. Or c'est précisément l'inverse qui caractérise le port moderne : l'exclusion de l'espace urbain, délibérément conçu comme un dispositif autonomisé. C'est là que s'enracine la fragilité intrinsèque de son patrimoine immobilier, dans le fait que le port moderne est un fief domanial sous l'empire d'une ingénierie n'ayant jamais eu pour principal souci que d'assurer l'efficacité de sa fonction, c'est-à-dire la gestion technique des flux de marchandises en rupture de charge. Autant dire que la notion de « patrimoine », au sens où nous l'entendons en ville, est étrangère à ce régime de gestion « patrimoniale » qui ne reconnaît comme valeur à ses propres formes construites que leur utilité. En clair, sauf à être incluse dans une « friche portuaire », c'est-à-dire un ensemble de terrains globalement désaffectés de leur usage maritime — un cas de figure qu'aura pour l'instant très peu connu Marseille — il est peu probable de voir survivre la moindre construction à sa désaffectation fonctionnelle.

7. À propos des débats actuels sur cette question, lire les actes des récents colloques *Le Patrimoine maritime et fluvial*, Paris, Direction du Patrimoine, 1993, et *Vivre et habiter la ville portuaire*, Paris, Plan Construction & Architecture, 1994.



« Voici du blé qui arrive droit du centre de la France. On l'expédie à Alexandrie d'Égypte. Mais regardez celui-là qui vient de Roumanie. Il descend des bateaux. On l'entasse. Il doit être pour le centre de la France ? On dit ensuite que le pain est cher ! Pour ceux qui connaissent le prix des voyages, même à fond de cale, le pain est pour rien. Qui n'expliquera jamais les mystères de la vie économique des nations ? »

Ce café vient de Moka. Du moins on le dit. Mais je vais vous dire ce que l'on dit ? On dit que si tout le café qui vient de Moka poussait à Moka, cela se saurait. On sait tout le contraire. Moka est en Arabie, sur la mer Rouge. Le café qui vient de Moka pousse au Brésil ! Suivez-moi bien. Plutôt, suivez ce café. Il pousse au Brésil. On l'embarque sur l'Atlantique Sud. L'Atlantique Nord le berce un moment. Il passe par Gibraltar et, doucement, il s'amène sur la Méditerranée. Marseille ! On le débarque. On va le boire ? Pas si vite. Rentez vos tasses dans le buffet. On le rembarque. Le voilà qui repart sur la Méditerranée, dans l'autre sens. Il longe les côtes de la Corse, il fend le détroit de Messine. Il se prélassa à l'abri de la Crète. À Port-Saïd, il retrouve sa chaleur natale. On le débarque. Qu'il soit sans crainte : ce n'est pas encore pour le brûler. On le rembarque. Sur un bateau khédivial, il va maintenant descendre jusqu'au bas de la Mer Rouge. Lui est toujours blanc. Enfin, Moka ! Après un tel voyage, il a mérité de changer de linge. On le change de sac. Comme il se sent légèrement fatigué, on lui ajoute des grains de Moka pour le remonter. Puis on le rembarque. Il est baptisé. Tête haute, il peut revenir à Marseille. Il est revenu. Le voici sur le quai. Maintenant, je sais tout, ce café est sacré pour moi(...) »



SCÈNE DE MANUTENTION SUR LE PORT DE MARSEILLE PAR ALPHONSE MOUTTE (1876)

LA CALANQUE, LA RADE ET LE GOLFE UNE BRÈVE HISTOIRE DU PORT DE MARSEILLE

1982 : Création de la Société
des Chantiers du Nord et de
la Méditerranée

La Ciotat 1987 :
Fermeture du site



LES ANCIENS DOMAINES DU COURS D'ESTIENNE
D'ORVES, ÉDIFIÉS AU XVII^e SIÈCLE SUR L'EMPRISE DE
L'ANCIEN ARSENAL (PHOTO ANNIE DE LA SOUCHÈRE)



Port-de-Bouc 1897 :
Société des Chantiers et
Ateliers de Provence

1899 : Naissance du Chantier
de Port-de-Bouc

**Port-de-Bouc
1972 :** Fermeture
du site



Ainsi le bilan marseillais est-il très lourd depuis les années 1960-1970, particulièrement pour les constructions les plus anciennes⁸ : effacement quasi total du Dock-Talabot (la survie du Grand-entrepôt n'étant due qu'à son statut privé et son inclusion dans l'espace urbain), de tous les élégants hangars métalliques construits à la fin du XIX^e siècle par la Chambre de commerce, de la grande digue du bassin National et de toutes les vieilles grues hydrauliques et électriques (seules trois grues subsistent miraculeusement sur les quais désaffectés de la digue du large). Même la grande digue, dans sa partie la plus ancienne, a pu se voir menacée par des projets d'agrandissement des bassins à destination des trafics de croisière. Reste le silo à céréales d'Arenc (son frère fut lui démolé en 1950), édifice sans conteste des plus mémorables de l'histoire du port de Marseille et des plus marquants de son paysage, qui a bien failli disparaître pour faire place nette sur un immense parking d'embarquement automobile ; c'est de haute lutte que la ville, (au sens large du terme) est parvenue à

convaincre l'administration portuaire et la direction d'Euroméditerranée d'en faire un équipement culturel...

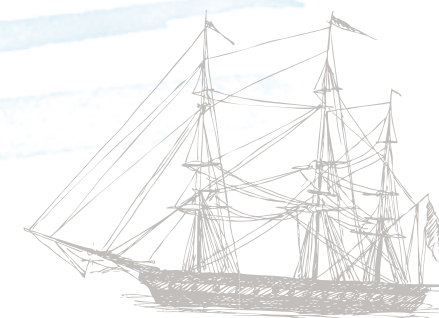
Il est toutefois intéressant de retenir la vraie raison de cette fragilité du patrimoine portuaire. Elle est face aux ingénieurs, qui somme toute sont dans leur rôle en se souciant de rendre performant un outil économique, la ville des Marseillais, qui longtemps ne brilla pas dans l'intelligence de reconnaître et de préserver son propre patrimoine urbain, a ignoré trop longtemps, tout autant qu'eux, en quoi ce bien maritime était porteur de valeurs collectives.

Reste qu'aujourd'hui, le port est toujours là, imposant dans le paysage puissant de cette ville. Les bâtiments portuaires disparus le sont aussi des consciences et l'on ne peut que se réjouir du fait que les équipements culturels apparus aux côtés du Fort Saint-Jean, sur l'ancien terre-plein portuaire devenu « esplanade du J4 », drainent les visiteurs là où, sur le port la vue est imprenable. ●

8. Il faut certes reconnaître que ce patrimoine fut très endommagé lors de la Deuxième Guerre Mondiale. Mais la « reconstruction » qui s'en suivit, hâtive et souvent au moindre coût, ne fut pas moins destructrice à son égard.

RENÉ BORRUEY

ARCHITECTE DIPLÔMÉ DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE ET D'UN DOCTORAT D'HISTOIRE DE L'EHESS. IL Y EXERCE SES ACTIVITÉS AU SEIN DU LABORATOIRE INAMA ÉGALEMENT ASSOCIÉ À TELEMME ET ENSEIGNE EN TANT QUE MAÎTRE-ASSISTANT EN HISTOIRE ET CULTURE ARCHITECTURALES SES ENSEIGNEMENTS PORTENT SUR L'HISTOIRE DE L'ARCHITECTURE DE LA VILLE DU VE AU XIX^e SIÈCLE, SUR L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES DU XVII^e AU XXI^e SIÈCLE ET SUR LES OUTILS ET MÉTHODES DE L'ANALYSE MORPHOGÉNÉTIQUE DES TERRITOIRES, À LA COMPRÉHENSION DES ESPACES HABITÉS ET CONSTRUITS ET DE LEUR ANALYSE.







JEAN-PIERRE GUYON-VEUILLET

LE FLEUVE

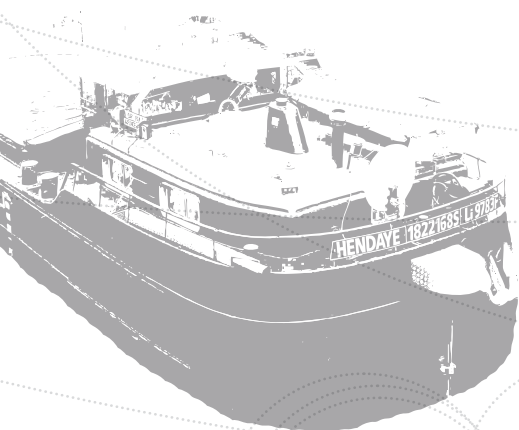
« Ouvre, double Arélas, ouvre tes ports, aimable hôtesse, Arélas, petite Borne des Gaules, voisine de Narbo Martius, et de Vienna qui doit sa puissance aux colons des Alpes. Le cours rapide du Rhône te divise en deux parts si égales, que le pont de bateaux qui réunit les deux rives forme une place au milieu de ton enceinte. Par ce fleuve, tu reçois le commerce du monde romain, et tu le transmets à d'autres, et tu enrichis les peuples et les cités que la Gaule, que l'Aquitaine enferme en son large sein. »

Ainsi Ausone, auteur romain (309-394) célèbre-t-il la ville d'Arles et le Rhône, montrant déjà l'importance de cet axe et de la navigation fluviale.



Antiquité jusqu'au XIX^e :
Essentiellement marchandises technique
du halage : Apogée 1800-1830

1826 : Mise au
point de la
chaudière tubulaire



HISTOIRE DE LA NAVIGATION SUR LE RHÔNE AU 19^e ET DÉBUT DU 20^e SIÈCLE

Prenant sa source au glacier de la Furka dans le Massif du Mont Saint-Gothard, en Suisse, le Rhône est le seul fleuve reliant l'Europe du Nord à la Méditerranée. Il a donc constitué depuis l'antiquité un axe stratégique de circulation des hommes et des marchandises. Sur les 520 km qu'il parcourt en France 310 km ont joué un rôle majeur pour la navigation en reliant Lyon aux villes portuaires du sud.

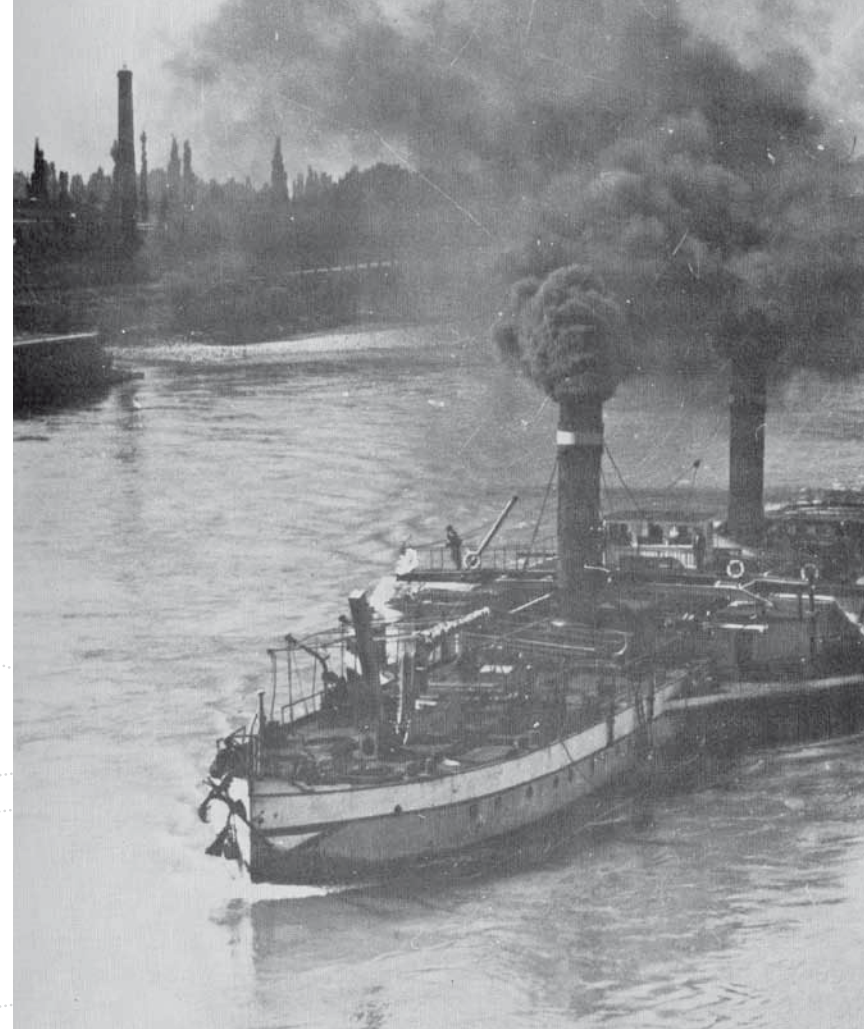
Ce fleuve a toujours été d'une navigation difficile d'abord du fait d'un important dénivellé qui génère un fort courant (4 km/h en moyenne, par eaux normales), et des seuils générant des rapides dans son tiers central, entre Drôme et Ardèche.

Son régime d'origine torrentielle se trouve tantôt régularisé tantôt renforcé par ses affluents. D'abord, au nord de Lyon, la Saône, dont un affluent, le Doubs, peut augmenter sensiblement le débit par ses fortes crues. Ensuite, en rive gauche, l'Isère et la Drôme, en provenance des Alpes du Nord, puis, à Avignon, la Durance descendant des Alpes du Sud avec un régime méditerranéen. Enfin, en rive gauche, des rivières sujettes à forte variation de débit en fonction des épisodes orageux, les « épisodes cévenols ».

Les « remontes » du Rhône ont longtemps été épuisantes et dangereuses du temps du halage et ont nécessité, du temps de la vapeur, des dispositifs aptes à surmonter sa puissance.

Périlleux à traverser, le Rhône a longtemps été une frontière, d'où les expressions utilisées par les mariniers pour désigner ses deux rives : « Empi » pour rive gauche, autrefois Saint Empire Romain Germanique, et « Reiaume » ou Royaume de France, rive droite.

Le fleuve étant orienté Nord/Sud, il a joué depuis l'antiquité un rôle prépondérant dans les échanges entre le bassin méditerranéen et les économies du Nord de l'Europe. Une intense activité commerciale s'y est développée au bénéfice des villes et villages situés

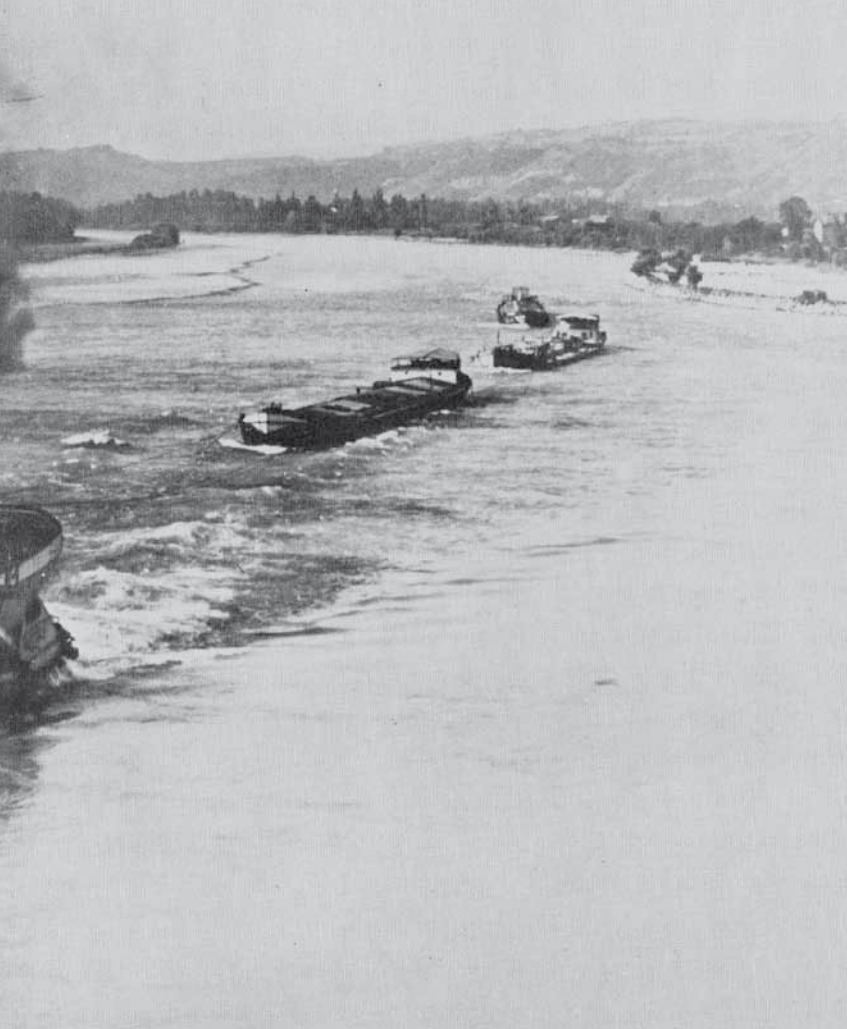


PASSAGE DU PROVENCE (REMOREUEUR À DEUX CHEMINÉES) ET SON CONVOI À VALENCE - EXT. DE MÉMOIRE DE RHODANIENS DE MICHEL ANDRÉ TRACOL

le long de son cours, faisant de Lyon et d'Arles de grands centres économiques.

À la fin du XVIII^e siècle descendaient bois, charbon, pierre, céréales, métaux, toiles et draps, tandis que du Sud remontaient le sel, le vin, l'eau-de-vie, l'huile et les denrées coloniales.

Au XIX^e siècle, il devient le lieu d'innombrables innovations et progrès techniques pour faire face à son impétuosité, sécuriser sa navigation et en faire une infrastructure capable d'assurer le transit des grosses unités sur une plus longue période de l'année. Reste que des interruptions de navigation intervenaient pour cause de crues, soit en début d'hiver en cas de pluies abondantes, soit au printemps en cas de fonte des neiges accélérée. De même, des « chômages des eaux », ou en basses eaux, se produisaient habituellement en automne. Et si une sécheresse exceptionnelle survenait, suivie souvent d'un hiver rigoureux avec prise de glaces, ces interruptions pouvaient représenter au total 4 mois d'arrêt.



1829 : Un des premiers bateaux à vapeur remonte d'Arles à Lyon

1830 : 1^{ère} compagnie de bateaux à passagers



L'ÉPOPÉE DU HALAGE JUSQU'À 1840

À la remonte, il était nécessaire de haler les embarcations, c'est-à-dire de les tirer depuis la berge à contre-courant à l'aide d'un filin. Citons L. Ménétrieux décrivant les équipages des « voituriers par eau » : « un gros câble de chanvre (la maille, d'un diamètre de 10 cm) reliait la première barque, la « capitaine » où se trouvait le Patron, à 24 chevaux, le « ça devant », organisés en six « coubles » de quatre. Derrière elle, reliée par une grosse corde, (la « calonne »), la barque « civardière » chargée de fourrage. Ensuite commençait le convoi des barques chargées du fret : un deuxième groupe de 3 coubles ou 12 chevaux, le « ça du milieu », était relié à la barque de mi-convoi. Enfin, la dernière barque était elle aussi reliée à un groupe de 4 coubles ou 16 chevaux « le ça d'arrière ». Ainsi « chaque équipage, qui transportait plus de 1 500 t, se composait de trente, cinquante et parfois quatre-vingts chevaux ou bœufs... une petite armée de quarante voire cinquante hommes vigoureux... était nécessaire pour chaque équipage

(cf. toile de Dubuisson) Ces chevaux vigoureux et bien nourris... étaient harnachés de carapaçons aux couleurs variées » parfaitement dressés au halage, ces chevaux avaient entre eux une hiérarchie. C'est le cheval de tête coté-fleuve qui portait le « charretier », chargé de la conduite du « ça ». L'ensemble des animaux de halage était sous la responsabilité d'un « patron de terre ». Outre ses charretiers, celui-ci commandait plusieurs « maréchaux » : « leur rôle était de s'occuper des mailles et cordages, des harnais, du ferrage des chevaux, de l'entretien des barques. De plus, ils étaient chargés de se porter en avant pour préparer logement et nourriture du soir. Il ne fallait pas être pris au dépourvu pour nourrir d'aussi riches appétits et loger une telle quantité d'hommes et de chevaux pour la nuit ».

Sur le fleuve, dans la barque capitaine, à côté du patron, son adjoint, le « provier » dont le rôle essentiel consistait à sonder à l'avant de l'embarcation la hauteur d'eau à l'aide d'une perche de saule marquée de repères et qui criait à plein poumon ses mesures. De même sur la barque capitaine se trouvait le « conducteur », le responsable administratif et comptable, économe du bord, et qui organisait également la répartition des marchandises transportées et deux cuisiniers, « les grands garçons » assistés de mousques ou « chats de cuisiniers » assuraient la nourriture des hommes de l'équipage chacune des barques avait son patron... « les ordres hurlés étaient repris par chaque barque et par les charretiers. Ils annonçaient l'arrivée du convoi à plus d'une lieue de là ». Les hommes intervenaient en permanence d'un bout à l'autre du convoi pour décoincer les mailles, abattre des branches d'arbres gênantes, déblayer les obstacles, réparer les cordages endommagés.

L'itinéraire du halage variait à chaque voyage en fonction des variations du niveau des eaux, des gravières et bancs de sable. Certains passages étaient dangereux : les confluences de rivières, telle la Durance au sud d'Avignon ; les défilés, tel celui de Donzère, ou les passages sous certains ponts dont les coulées des arches trop étroites accéléraient le courant. Il était parfois nécessaire de traverser d'une rive à l'autre en transportant les animaux de traits sur des barques. En fonction des difficultés rencontrées, la durée et le coût des voyages pouvaient varier. Ainsi de Beaucaire à Lyon,



LA REMONTE DU RHÔNE PAR CONVOI DE HALAGE - COPIE PAR RUEFF DE LA TOILE DE DUBUISSON 1843 - MUSÉE DES BEAUX ARTS DE LYON

1833 : Coque en fer

1840 : Déclin du halage

1840-1850 :
ère de la vapeur

une remonte pouvait varier de 30 à 40 jours, la distance moyenne parcourue n'excédant pas 10 km par journée. Certains équipages préféraient ne pas tenter la remonte et revendaient barques et matériel à Beaucaire, ville de négoce et de foires.

La descente (ou « décize ») pouvait être effectuée avec un équipage réduit, mais cependant au prix de beaucoup d'adresse des marinières pour diriger leur barque à l'aide de perches, de rames, de sondes et de gouvernails; elle ne durait en général que trois (longs) jours.

Le trafic augmente grandement au début du XIX^e siècle et le halage connaît son apogée entre 1800 et 1830. L'essentiel du trafic marchandise se faisait entre Arles et Lyon. Au-delà, le « Haut-Rhône » était difficilement navigable vu son « profil alpin » au-delà du lac d'Aix-les-Bains, en fait plutôt « flottable ». Aussi les « radeliers » en furent-ils les transporteurs les plus marquants, descendant des troncs d'arbres assemblés sur 35 m de long et 12 m de large à Lyon et au-delà jusqu'au Sud-Est, alimentant les charpentiers de la vallée.

Avant 1830, on comptait sur le Rhône plus de cent maîtres d'équipage, plus de 3000 barques et autant de marinières. Cette population vivait à l'écart des « gens d'à terre », avec ses quartiers, ses coutumes, ses fêtes, dont le « Pardon des Marinières » est demeuré une tradition



jusqu'à nos jours. Dans certains villages riverains, sont encore connus les patronymes des dynasties de marinières et de maîtres d'équipage.

Outre les « voituriers d'eau » la filière comprenait de nombreux métiers associés: les « fustiers » (constructeurs de bateaux), les « crocheteurs » (manutentionnaires des ports), les « muletiers » qui assuraient l'approche des chargements et la livraison des arrivages, les « maquignons » pourvoyeurs de chevaux de trait, et les « courtiers » en marchandises (donc en cargaisons) installés à proximité des quais avec leurs entrepôts.



1855 : Compagnie Générale de Navigation

1870 : Compagnie Bonnardel



De même, pour entretenir les chemins de halages, des « marinières de terre » coupant les arbres et dégageant les obstacles, des « compagnons de rivière » employés à l'année pour effectuer les travaux d'entretien et de garde des bateaux tout au long du fleuve.

Le « halage au col » était nécessaire dans les passages urbains et pour manœuvrer les barques dans les ports. Le recrutement et l'encadrement des « haleurs » incombaient à des intermédiaires spécialisés, les « brochiers » ou « broquiers ».

Cas particulier, Lyon. En effet la traversée de Lyon comportait des risques importants du fait de la confluence de la Saône dévalant à travers le défilé pierre-scize et du Rhône alpin. Aussi des spécialistes locaux, les « modères » organisés en coopérative, étaient seuls admis à haler. C'est que tout en déjouant les courants il leur fallait éviter les nombreux « établissements flottants » amarrés le long des quais (moulins, bateaux-lavoirs etc.) pour assurer la traversée sans dommages aux tiers.

Ainsi peut-on estimer à 10 000 les effectifs des métiers liés directement ou dérivés de la filière du transport fluvial par halage. Ces métiers étaient répartis le long de l'axe Rhodanien dans les villages et petites villes (Valence, Beaucaire) riveraines où transitaient les convois et en mobilisaient les ressources humaines et animales de ces territoires.

Au sud, entre Arles et la Méditerranée, ne naviguaient que les barques à voile latine, dont la coque à fond plat était adaptée aux hauts-fonds du delta et pouvaient franchir le « seuil de Terrin » par basses eaux. Elles assuraient la fonction « d'allège » entre Arles et Marseille.

Dès 1829, un des premiers bateaux à vapeur remonte d'Arles à Lyon en 95 heures, soit une semaine au lieu de 30 jours par halage. Cela signe la fin des « voituriers d'eau » et de la prospérité des villages riverains. De 6 000 en 1830, le nombre de chevaux de halage passe à 840 en 1843 et à 120 dix ans plus tard.

La grande inondation de 1840 accéléra cette disparition du fait des dégâts causés à l'infrastructure, aux matériels et des maladies qui déciment les chevaux. En 1851, le dernier équipage est mis en vente à Beaucaire.



Les principales embarcations de transport en usage sur le Rhône du temps du halage étaient les suivantes: Barques du Rhône: (cf. photo) embarcation à fond plat, longue de 5,80 m. Capacité: 70 tonnes. Utilisée au service du halage et à usages multiples.

Penelles: barques longues de 24 m sur 4,3 de large, aux extrémités relevées et percées pour le passage de deux avirons permettant à les diriger, notamment en dérive.

Capacité: 50 tonnes
Diligences d'eau: embarcation de transport à passagers pour voyages longs, à double cabine: descente de Lyon à Avignon en deux jours, entre dix à douze jours à la remonte.

Coches d'eau: embarcation de transport à passagers pour voyages à la journée: une pièce réunie pour les voyageurs et une autre pour les marchandises.

Barques à voiles latines: embarcation de transport à fond-plat, adaptée à la navigation en milieu peu profond dans le delta Rhodanien, entre Arles et la Méditerranée.

1876 : Compagnie
des Grappins

5 août 1879 :
Loi Freycinet



L'ÈRE DE LA VAPEUR (1840-1850)

À l'inverse du halage, la vapeur procédant de l'industrie, naîtra dans les centres urbains, Lyon et son hinterland industriel, la vallée de la Saône. Nécessitant la mobilisation d'un important capital financier, elle ne suscitera « dans la vallée » (expression Lyonnaise) que des pôles de réparation, notamment à Arles, terminal des lignes.

La première expérience d'une machine à vapeur embarquée par Jouffroy d'Abbans date du 15 juillet 1783, à Lyon avec le Pyroscaphe. Elle ne dura que 15 minutes. Il fallut attendre 1829 pour que débute une exploitation industrielle de ce procédé de traction : « Le Pionnier » fait un aller-retour complet Lyon-Arles-Lyon. La descente avait duré 14 h 30 et la remontée 88 heures, inaugurant ainsi un service régulier de voyages au départ de Lyon.

Deux inventions vont donner un coup d'accélérateur à l'essor de la vapeur :

- la **chaudière tubulaire**, mise au point en 1826 par Marc Seguin, laquelle, par sa puissance et sa fiabilité raccourcira de façon décisive les temps de remonte du Rhône.
- la **coque en fer**, plus résistante et aisée à réparer, en 1833, avec les premiers bateaux construits par les frères Bonnardel, à Lyon. Ce qui permettra d'agrandir les unités et d'augmenter leurs capacités de chargement.

La période de 1840 à 1850 marque l'apogée de la navigation à vapeur avec l'apparition de bateaux munis de machines françaises issues du Creusot (Saône et Loire). Ainsi devenu plus fiable par la réduction des risques d'explosion et d'incendie, ce nouveau mode de transport rencontre un succès rapide de la part des voyageurs et des affréteurs.

Dès 1830, une compagnie s'était constituée pour exploiter une flotte de bateaux à passagers entre Lyon et Valence (descente en 2 h 30 et remontée en 10 heures). Naissent ensuite de nombreuses compagnies qui se livrent à une véritable concurrence entre elles.

LA NÉCESSAIRE AMÉLIORATION DU COURS DU RHÔNE

Pour pouvoir tirer parti des nouvelles capacités de transport offertes par la vapeur, il est rapidement apparu nécessaire d'adapter les caractéristiques de la voie navigable :

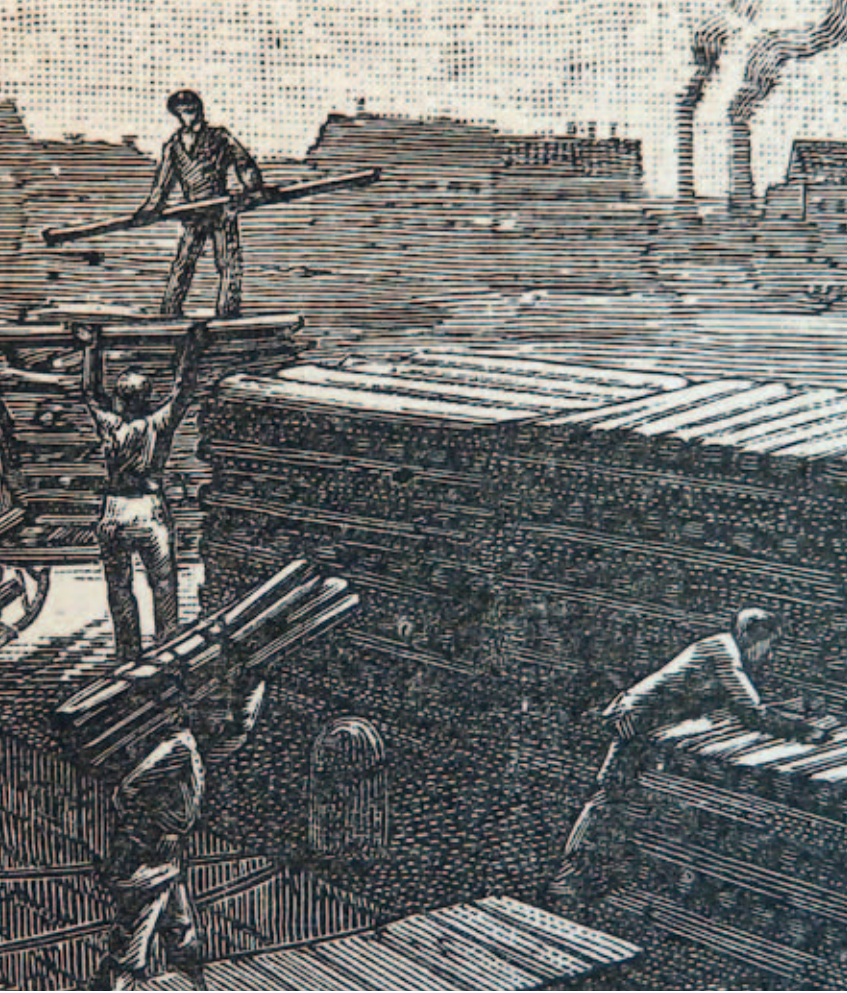
- en améliorant le tirant d'air des ponts impossibles à franchir en période de crues, causant ainsi de longues interruptions : cette campagne débute en 1840 avec celui de Serrières (07).
- en stabilisant et régularisant le chenal de navigation et en défendant les berges contre l'érosion. Les dégâts causés par les fortes crues de 1840 et 1856 imposent



des aménagements importants de la part de l'État pour protéger les riverains et la navigation en bénéficiera. De 1831 à 1859 on endigue les rives, ce qui resserrera le lit du fleuve. De 1860 à 1877 on programme la création d'un chenal navigable en s'attaquant aux obstacles de la navigation. Mais dès 1873, le rapport Krantz préconisant la construction d'un canal latéral, solution mise en œuvre le long de la Loire et de la Garonne, fait douter de l'utilité de ces travaux et les ralentit.

La loi Freycinet du 5 août 1879, ministre des Travaux publics de 1877 à 1879, préconisant de porter à 1,80 m l'enfoncement constant des voies navigables de catégories 1 (c.a.d d'importance nationale, telles que les canaux de liaison interbassins ou rivières et fleuves) impose la mise en œuvre d'un programme global d'aménagement du fleuve pour améliorer ses conditions de navigation.

Ce fut l'œuvre d'Henri Girardon (1844-1907), Ingénieur en chef du Service de la Navigation du Rhône.



1881 : Compagnie le
Havre-Paris-Lyon-Marseille

1911 : Compagnie
Lyonnaise de Navigation
et de Remorquage

« Car Maître Apian, lui, avait l'équipage le plus fameux de toute la rivière. Calfatées de flocons d'étope que retenaient les têtes des crampons, et de poix noire goudronnée en dehors, il possédait, pontées ou non pontées, sept bonnes barques construites en bois brut : le Caburle d'abord, avec sa cabine qui s'élevait en poupe, sous laquelle chacun la nuit dormait dans son hamac ; avec sa proue taillante, enorgueillie par l'éperon de son étrave forte ; puis la penelle ou barque civadière, qui portait la pâture des chevaux ; puis à la suite le bateau de carate, bâti comme les autres en varangues de rouvre ; puis une sisselande toute plate, convexe sur l'avant, carrée sur l'arrière ; deux grandes savoyardes à transporter les houilles de Givors et une sapine pour charger les châtaignes vivaraises. Sans compter deux coursiers ou chaloupes, amarrées sur les flancs de la flottille, pour embarquer les gros chevaux haleurs qui, sur la berge, au retour de Provence, gaillardement remontaient le convoi. Maître Apian avait pour la remonte quatre-vingts beaux chevaux à queue rognée qui n'avaient pas leur pareil sur le Rhône et qui, en remorquant la maille et la voiture, aux coups de fouet du baïle du halage et aux jurons des charretiers brutaux, faisaient trembler les bords du fleuve. »



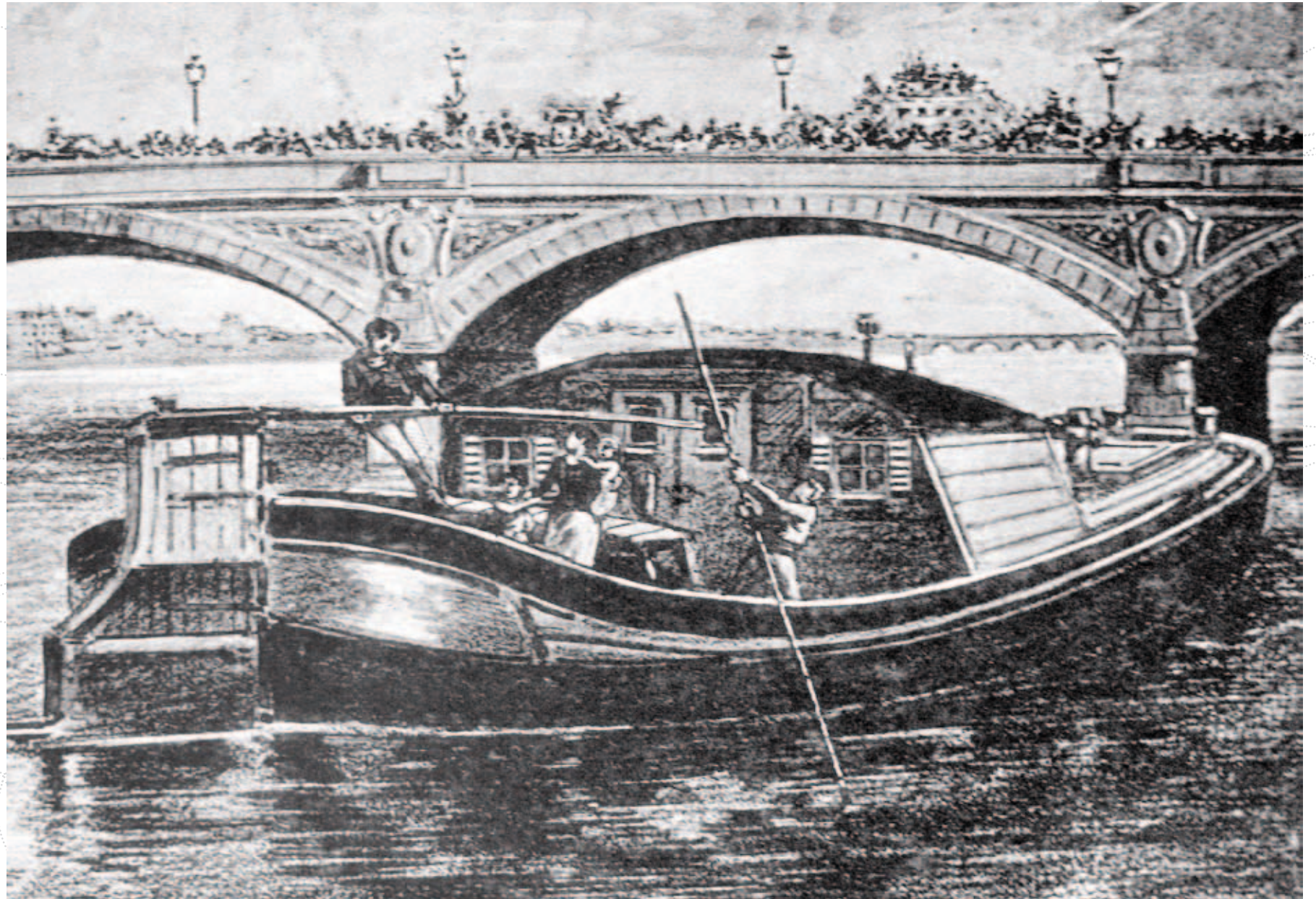
Les trois principaux volets en furent :

- de barrer les bras secondaires par des digues submersibles pour rassembler les eaux en période d'étiage (bas débits) dans le lit central, tout en leur permettant de s'épandre en cas de crues.
- de donner au fleuve des courbes stables en les endiguant par des digues submersibles longitudinales.
- d'implanter un réseau d'épis perpendiculaires aux rives pour resserrer le lit central et le creuser naturellement en accroissant la vitesse d'écoulement des eaux, la « chasse des eaux ».

Dès 1894, un tirant d'eau de 1,60 m minimum est garanti pendant 365 jours.

Parallèlement, à l'initiative des compagnies fluviales, diverses solutions mécaniques sont mises en œuvre pour surmonter la puissance du fleuve particulièrement dans les passages difficiles.

Frédéric MISTRAL : *Le Poème du Rhône* (1897) Chant I, V.



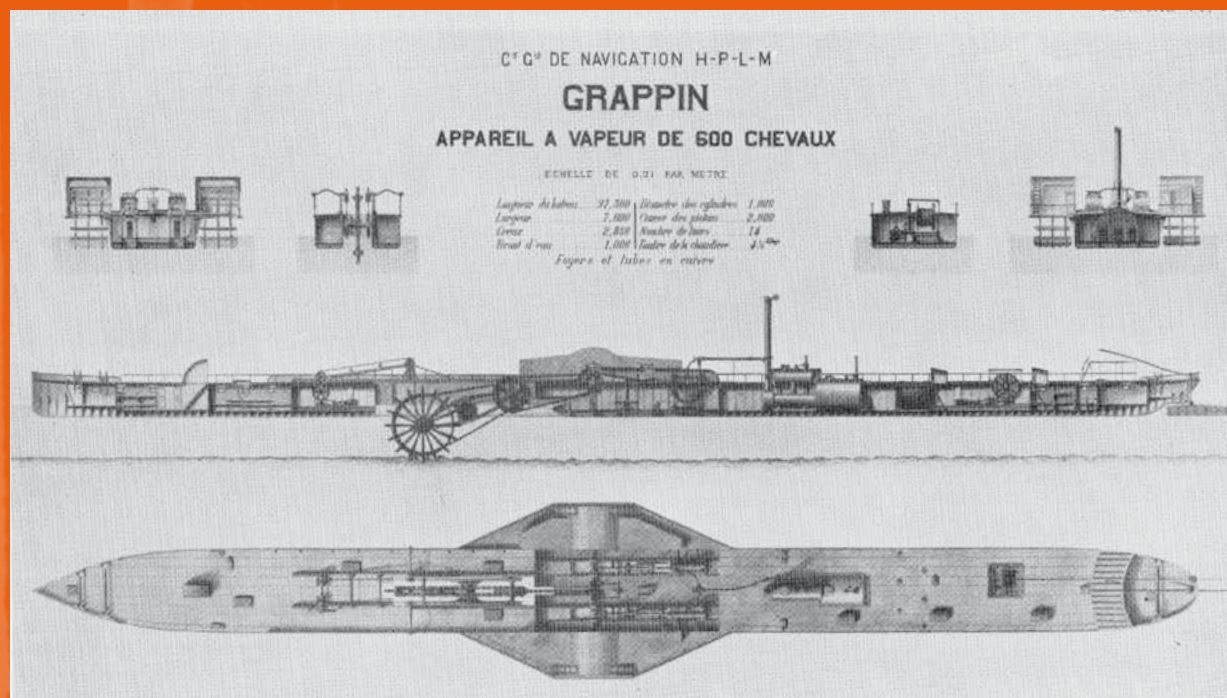
LES NOUVEAUX MATÉRIELS DE TRANSPORT

Pour tirer parti de la puissance de la vapeur, différentes solutions mécaniques sont inventées et une gamme variée d'unités de transport apparaît sur le fleuve par vagues successives. Nous n'en retiendrons que les plus marquantes et les plus durables. Les bateaux anguilles: automoteurs transportant voyageurs et marchandises, longs et étroits (157 x 6,50 m). La flexibilité de leur structure et de leur coque en acier leur permettait de franchir plus aisément les rapides du fleuve et les ponts. Pouvant desservir tous les ports à la différence des convois, ils assurèrent des lignes de messageries. Cependant leur longueur n'autorisait les demi-tours qu'aux terminaux: Arles et Lyon. D'où un manque de souplesse d'exploitation qui handicapa l'essor de ce type de bâtiment.

Les remorqueurs: puissantes unités motrices tractant à la remonte des « chalands ». À la « décize » ceux-ci étaient amarrés « à couple » du remorqueur.

Les remorqueurs Grappin: (cf. photo) Ils n'ont existé que sur le Rhône et en deux exemplaires. Mis au point en 1840 par les frères Verpillieux, ces bâtiments étaient équipés d'une puissante machine à vapeur entraînant à la fois des tambours latéraux et une grande roue centrale à dents s'appuyant sur le fond du lit du fleuve en s'adaptant à son profil. Lorsque la profondeur du lit empêchait la roue d'atteindre le fond, ces remorqueurs abandonnaient leur convoi qui s'amarrèrent et remontaient seuls en déroulant un câble. Après avoir retrouvé le contact ils halaient leur convoi au moyen d'un treuil, puis reprenaient leur marche. Leurs convois étaient composés de 3 à 5 barques de 350 à 500 t. À partir de 1894 le « Touage » les remplaça. Les Toueurs: il s'agissait de bateaux se déplaçant à l'aide d'un treuil mu par moteurs - à vapeur à cette époque - déroulant ou enroulant une chaîne posée au fond de l'eau. Par la puissance de traction de ce procédé, ils réussissaient à remonter deux barques de 300 à 500 t là où les remorqueurs s'avéraient insuffisants. En 1894,

la Compagnie Générale de Navigation instaura le « touage à relais », dans les rapides du tiers central. Le touage fut utilisé jusqu'à la fin de l'aménagement du Rhône (la construction de barrages de retenue assortis d'un canal de dérivation pour la navigation et d'une écluse) près d'un siècle plus tard. Les remorqueurs à deux cheminées: pour s'en affranchir, la compagnie C.L.N.R (1912), concurrente de la CGN, mit en service des remorqueurs puissants dotés d'une machine à vapeur à deux cylindres, d'une puissance de 1.000 CV avec possibilité de doublement pendant 2 heures. Ils purent tracter de bout en bout 4 barques de 600 t.



« Si j'avais été un économiste distingué... alors, si j'avais été cet économiste-là, je vous aurais parlé du port de Caronte et du tunnel du Rove - sept kilomètres percés dans le roc, du tunnel du Rove qui relie la Méditerranée à l'Étang de Berre et qui, faisant cela, relie Marseille au Rhône, c'est-à-dire à la Suisse, à l'Allemagne et, que sais-je ? Au Danemark, peut-être ? Si bien, tout en restant porte du Sud, Marseille est maintenant porte du Nord. »

Albert LONDRES, *Marseille, Porte du Sud (1927)*

LE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE

Dans ses instructions à ses services des Ponts et Chaussées, le Ministre leur demanda de procéder à une étude systématique des sites d'implantations de ports fluviaux tant en fonction des données hydrauliques que des sources de fret industriel à terre. Les côtes des unités modernes nécessitaient en effet des quais leur offrant un mouillage suffisant pour leur permettre de s'y accoster : sur plusieurs sites d'escale, les anciennes estacades en bois n'étaient plus adaptées. Il fallait donc y réaliser les mêmes types d'installations portuaires que dans les Ports maritimes. La puissance publique contribua au financement de ces nouvelles infrastructures, leur conception et leur construction faisant l'objet d'une ingénierie d'État conduite par les services des Ponts et Chaussées.

Ces quais durent progressivement être équipés de grues : là où l'on travaillait précédemment par l'emploi d'une équipe de manutentionnaires et par les moyens de manutention du bord (les bigues), il fallut implanter des grues plus puissantes à quai. Les chalands de 450 à 600 t ayant succédé aux barques du halage dix fois moins capacitaires, les tonnages à décharger par escales furent décuplés. Avec le développement des transports de vrac (le charbon de soutage et de chauffage, les minéraux et céréales) succédant aux sacs, un outillage adapté, les grues à bennes, s'imposait. Il importait en outre de réduire les « délais de planche » (temps de séjour au port pour déchargement ou chargement) par la rapidité des transbordements. En effet les nouvelles unités fluviales étaient d'un coût d'exploitation hors de proportion avec le mode d'exploitation artisanal du temps du halage.

Les outillages portuaires représentant un investissement important et long à amortir, et étant mis à disposition de l'industrie et du négoce, les différentes Chambres de Commerce locales apparurent comme ayant vocation à les financer et les exploiter. À cette fin furent mis en place des contrats de concession d'outillage public à leur bénéfice. Ainsi naquirent les Ports Publics Fluviaux.

Diverses Compagnies ferroviaires s'étant développées pour évacuer les productions minières, fut encouragé le développement des transbordements Fer-Eau comme solution à la pénurie de ponts ferroviaires, les gares d'eau. Citons dans le sud le cas du charbon du bassin d'Alès : il fut d'abord transbordé à l'Ardoise, puis à Beaucaire ensuite à Arles, avant qu'un pont ferroviaire franchissant le Rhône ne permette la desserte directe de Marseille par la voie ferrée.

ILLUSTRATION DU PETIT CHOSE D'ALPHONSE DAUDET, PAR ADRIEN BAGARRY, PARIS, LIBRAIRIE DE FRANCE (1930)





LE RÈGNE DES GRANDES COMPAGNIES: FIN DU 19^e SIÈCLE

La compagnie générale de navigation

Cette fin de siècle vit une succession de regroupements-fusions qui aboutirent à la création en octobre 1855 de la CGN (Cie Générale de Navigation) issue de quatre compagnies, rejointes fin novembre par deux autres: en fin d'année, la flotte des associés comprenait 38 unités. Deux autres compagnies les rejoignirent l'une en 1862 et l'autre en 1870, la compagnie Bonnardel, qui prit la direction du groupe jusqu'en 1924. En 1876 fut absorbée la Compagnie des Grappins, puis une société de bateaux de voyageurs, puis la Société de Touage du Rhône. La CGN fusionna fin 1893 avec la compagnie Le Havre-Paris-Lyon fondée en 1881, pour devenir la H.P.L.M. ou compagnie Le Havre-Paris-Lyon-Marseille.

Grâce à la diversité de ses unités et la répartition de ses agences, cette compagnie était en mesure de relier par ses propres moyens Marseille à Lyon: une petite flotte de remorqueurs de mer touait les barques de Marseille à Port-Saint-Louis, un autre remorqueur à hélice prenait le relais pour assurer la navette entre Port-Saint-Louis et Arles; quatre remorqueurs de rivière à aubes prenaient le relais jusqu'à Pont-Saint-Esprit tractant chacun trois chalands. Là, débutait la zone de touage, soit 82 km de rapides jusqu'à Tournon, divisée en sept sections de 8 à 13 km. Ce système plus lent que le remorquage fonctionnait toutefois par toutes eaux, les toueurs ne calant que 90 cm. Au-delà de Tournon, quatre remorqueurs à aubes de 800 à 1 000 CV convoiaient deux à trois unités chacun. Au total c'est une flotte de 138 barques et chalands métalliques de 400 à 600 t à faible tirant d'eau (1,40 m) qui était ainsi acheminée.

La compagnie Lyonnaise de navigation et de remorquage

Elle fut créée en 1911 pour assurer des navettes par convois directs d'Arles à Lyon, sur le modèle des compagnies du Rhin: chalands de 475 t à l'enfoncement de 1,40 m, 3 remorqueurs à roues de 1 500 CV (contre 800 à 1 000 CV à la CGN) pouvant tracter de 1 300 à 1 400 t utiles en trois chalands: remonte en cinq jours, descente en 36 heures (en belle saison). Pour passer les rapides du tiers-central, trois remorqueurs de 1 000 CV doublaient le dispositif de poussage en ligne, ils pouvaient être « boostés » à 1 800 CV par fortes eaux. À la veille de la Première Guerre Mondiale, elle exploitait 36 chalands. À la différence de sa rivale, cette compagnie s'installa à Port-Saint-Louis et reçut pour ce faire l'aide de l'État et de la Ville de Lyon pour l'aménagement d'une estacade au Quai d'Occident et y acheta de grands magasins pour l'entreposage des marchandises. La Première Guerre Mondiale handicapa le développement de la jeune compagnie pendant la première année du conflit mais elle put par la suite profiter de l'engorgement des voies ferrées pour se développer, malgré les difficultés à recruter du personnel qualifié et à disposer de combustible. En 1918, l'État aida la compagnie à se relancer en lui rendant du personnel et en lui facilitant l'approvisionnement en charbon. ●

JEAN PIERRE GUYON-VEUILLET

DIPLÔMÉ DE L'ESCAE MARSEILLE ET DE SCIENCES PO-PARIS, APRÈS 14 ANNÉES D'EXPÉRIENCE DANS DIVERSES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER REJOINT EN 1978 LA DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LYON DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (ALORS O.N.N.), SOIT 2 ANS AVANT LA FIN DE L'AMÉNAGEMENT À GRAND-GABARIT DU RHÔNE. CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL IL A PARTICIPÉ À LA MISE EN PLACE DES CONCESSIONS PORTUAIRES SUR LES PLATEFORMES AMÉNAGÉES PAR LA CIE NATIONALE DU RHÔNE. IL A ENSUITE MIS EN PLACE ET PARTICIPÉ AU LANCEMENT DE LA COOPÉRATIVE RHODANIE DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX, NAVISUDEST, QUI A PERMIS AUX ARTISANS TRANSPORTEURS D'ACCÉDER DIRECTEMENT AU MARCHÉ EN RETRAITE DEPUIS MI-2004.



LE CHAPITRE EST DÉDIÉ PARTICULIÈREMENT À **JEAN-PIERRE BREMOND**

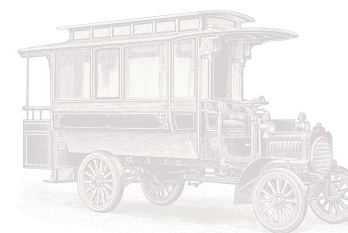
JEAN MANIÈRE

AUTOCARS INTERURBAINS

Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, la Compagnie des Tramways Électriques des Bouches-du-Rhône accuse un important déficit, la conduisant à la faillite et à l'arrêt du trafic à court terme. Le 15 mai 1920, le Conseil Général vote le principe du rachat, lequel sera validé par décret du 3 juin 1921.

Le 1^{er} juillet 1921 la Régie Départementale des Chemins de Fer des Bouches-du-Rhône se voit confier l'exploitation et l'entretien de la ligne. La situation n'est pas brillante, le 21 juillet, M. Tissot, son directeur, présente un état chiffré des actions à réaliser, pour un montant de deux millions de francs, soit environ la moitié du déficit de 1919. Se pose le problème du renouvellement du matériel roulant. La Régie suit avec intérêt la mise service des puissantes motrices 1200 de la CGFT.

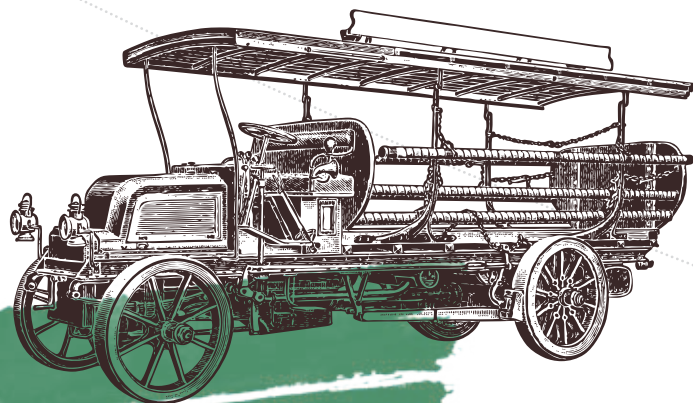
En 1926 son choix s'oriente vers des tramways de fabrication locale, de marque Jeumont. Mais ce matériel n'est guère adapté à la ligne, et le problème reste entier.



AUTOCARS INTERURBAINS

1928 : Début de la concurrence routière pour les tramways

Aix-Marseille : 1h45 en tramway, une heure en autocar



1928 | L'ARRIVÉE DE LA CONCURRENCE ROUTIÈRE

Dès 1929, dix motrices et remorques sont commandées aux établissements CEF à Lyon. Mises en service en 1930, elles apportent un réel changement sur le plan confort. Mais le tramway souffre d'un lourd handicap, le temps de parcours : en effet il relie Aix à Marseille en une heure quarante-cinq, alors que les autobus parcourent la même distance en une heure. Les deux concurrents SATAP et Mattéi peuvent ainsi multiplier les rotations et prendre sans difficulté des voyageurs à la Régie.

En 1939 SATAP et Mattéi transportent un million de voyageurs, pour une centaine de navettes quotidiennes. Il reste environ neuf cent cinquante mille passagers à la Régie, n'assurant qu'une vingtaine de navettes.

La Seconde Guerre Mondiale arrive, les restrictions aussi. Le manque de carburant va stopper la concurrence, le tramway reprend sa position. En 1943 il transporte un peu moins de deux millions de passagers. Mais le manque d'entretien, entraîne de nombreuses pannes provoquant l'annulation de plusieurs navettes chaque jour, les autres assurant la surcharge.

1942 | LE TROLLEYBUS À MARSEILLE

La Régie Départementale s'intéresse à la mise en circulation de trolleybus à Marseille. Dès 23 décembre 1942, elle demande à l'administration des ponts et chaussées de réaliser un avant-projet, qu'elle valide lors du conseil d'administration du 13 octobre 1943. Le Conseil Général dans sa séance du 22 mars 1946 vote la transformation de la ligne d'Aix, en trolleybus. Plusieurs conseillers défendent le projet, certains proposent de demander le monopole des transports en communs sur route entre Aix et Marseille, d'autres parlent de départementalisation. Dix-huit mois de travaux sont nécessaires, l'inauguration a lieu le 28 septembre 1948.

Pendant ce temps la concurrence se réorganise, SATAP et Mattéi reconstituent chacun leur flotte. Dès 1946 ils obtiennent des licences d'achats. Le premier s'équipe en



AIX-EN-PROVENCE, LA ROTONDE (1948)

autocars Isobloc et quelques Renault 215D, le second en Renault principalement des 215D.

La mise en service des trolleybus est un succès, la vitesse, le confort, attirent à nouveau les voyageurs vers la Régie Départementale.

En 1950, le trolleybus transporte autant de passagers que le tramway pendant les heures sombres de l'occupation. Nouveau matériel dit également réduction du temps de parcours, et augmentation du nombre des navettes. Ceci n'est pas du goût de la concurrence. Un accord intervient afin d'assurer à chacun un nombre de navettes défini. Mattéi vend ses droits à TLG, filiale de SATAP. Mais ces bons résultats cachent un déficit croissant. En effet l'entretien de l'infrastructure et du matériel roulant revient



1948 : Des trolleybus remplacent les tramways



1964 | VERS UNE NOUVELLE ÈRE

Trolleybus ou autocars, le second permet une économie de 320 000,00 francs. Le Conseil Général n'est pas difficile à convaincre bien qu'un emprunt d'un million de francs soit nécessaire à l'achat de quatorze autocars. Le 14 janvier 1964, le CG vote la substitution des trolleys par des autocars.

Juillet 1964, une commande de quatorze autocars Saviem, neuf S45 et cinq S53 est passée auprès des Établissements Barthélémy concessionnaire à Marseille.

L'année 1965 et la mise en service des autocars en janvier représentent un tournant pour Régie. Tout d'abord l'ouverture du nouveau local terminus à Aix-en-Provence, place Jeanne d'Arc, terminé la « cabane » comme la dénommaient les chauffeurs. Ce nouveau lieu amène confort et sécurité au personnel ainsi qu'aux usagers. Enfin, il améliore l'image de la Régie. Également le patronyme de la Régie change, se modernise, il devient Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône soit RDT 13. Même la tenue vestimentaire des agents est renouvelée. Financièrement, les efforts consentis depuis quatre ans portent leurs fruits, le déficit passe de 291 789 francs. En 1964 à 39 000,00 francs soit un coefficient d'exploitation de 1,10. Le nombre de départs entre Aix et Luynes augmente mais elle doit partager avec le groupement des concurrents, SATAP et TLG. À la rentrée de septembre, la Régie se voit confier un service scolaire supplémentaire par l'association des parents d'élèves de Bouc-Bel-Air.

1966 | L'ANNÉE DU REDRESSEMENT

La ligne d'Aix à Marseille devient bénéficiaire pour un montant de 207 724 francs, soit un coefficient d'exploitation de 0,90. Malgré tout la Régie reste vigilante car, bien que les tarifs aient augmenté de 8,16 %, les recettes n'ont pas atteint la valeur attendue.

1967, le 16 mai les liaisons par autoroute sont enfin autorisées. La Régie et la SATAP assurent chacun quarante-sept départs, désormais quarante-deux se feront par la RN8 et six par l'autoroute. Un autocar supplémentaire est acheté pour ce service. Un nouveau ramassage scolaire, de Cabriès vers Aix et les Milles débute en septembre.

cher, les modifications de voirie sont pénalisantes. Il y a aussi l'ouverture de la future autoroute nord en 1951, et la tentation de liaisons rapides, permettant de se soustraire à l'encombrement chronique de la RN8 dans Marseille.

Dès 1958, profitant d'une demande des transports Grenoblois, la Régie Départementale cède trois trolleybus. En contrepartie elle achète deux autocars de 150 CV pour les services de soirée.

Fin 1962 la question du déficit se pose encore, bien que les efforts de gestion consentis deviennent visibles.

De 321 650 francs* en 1961, il passe à 20 800 francs en 1962 et sera de 155 800 francs en 1963. Se pose le problème du renouvellement des trolleybus.

*À TITRE INDICATIF : 1 € = 6,55957 FF

AUTOCARS INTERURBAINS

1951 : Ouverture de l'autoroute Nord

14 janvier 1964 :
Décision de remplacer les trolleybus par des autocars



De 1968 à 1973, année du premier choc pétrolier, la situation reste stable. Le bénéfice annuel est néanmoins fluctuant, le coefficient d'exploitation, hormis en 1969 où il n'est que de 0,89 dépasse 0,95 pour atteindre 0,997 en 1972. Les signes avant coureurs de la crise sont bien présents, l'inflation rend chaque année les fournitures plus chères. La RDT et la SATAP demandent l'augmentation du nombre de navettes par l'autoroute de six à douze; il sera porté à dix-huit navettes par entreprise, la RN8 en conservant quarante. En effet, les voyageurs commencent à bouder l'itinéraire par la RN8, au bénéfice des liaisons par autoroute bien sûr, mais également par l'utilisation de la voiture individuelle. Les tarifs vont subir des hausses, ces dernières arrivant tardivement, les compagnies RDT et SATAP en sollicitent de nouvelles. Le parc routier passe à 26 autocars en 1971.

À partir de 1974 le déficit revient, en cause la hausse des produits pétroliers, l'inflation galopante, et des augmentations de tarifs inférieurs, quand il n'y a pas blocage des prix. À la suite de plusieurs demandes l'administration centrale accepte par décret du 30 novembre 1977 une augmentation des tarifs de vingt pour cent, à étaler.

Le passage par la RN8 devient de plus en plus déficitaire suite à la désaffection toujours plus grande des voyageurs. Les concurrents dans la même situation n'hésitent pas de pousser le service par l'autoroute. Le nombre de navettes est porté à 24. Le trafic augmente, mais les dépenses également.

De nouveaux services scolaires sont créés en 1978: la RDT est contrainte de louer quatre autocars au concessionnaire SAVIEM avant d'en acquérir cinq d'occasion.

1976 | L'ANNÉE VERS LA MODERNITÉ

1976, les travaux de construction du Métro de Marseille contraignent la RDT à déplacer son terminus de la place Gabriel Péri, vers le 8 rue de la République toute proche. Cette situation la met en correspondance directe avec le Métro. S'en suivra le regroupement de toutes les lignes à la gare routière jouxtant la gare Saint-Charles. Il en est de même à Aix où la mairie repousse les autocars hors de la place de la Rotonde, vers la rue



Lapierre. Dans les deux cas une longue période de « provisoire » s'installe, pour les transporteurs et les voyageurs.

Les autocars Saviem E7 font leur entrée dans le parc en 1979. Les versions onze et douze mètres sont achetés. Ils seront détrônés par des SETRA à partir de 1981. Les premiers sont d'occasion suite à un blocage. En effet, la demande d'achat a été transmise, mais une intervention auprès de la préfecture vient tout arrêter au motif: SETRA n'est pas une firme française. Or ces autocars étaient construits sur le sol national, la loi de décentralisation fera le reste.

Au milieu des années 90, des autocars Karoza, spécialement dédiés, sont achetés neufs pour les mouvements scolaires grandissants.

La ligne d'Aix-Marseille passe du service à la demi-heure au service cadencé à cinq et



1967 : Premières liaisons cars par autoroute

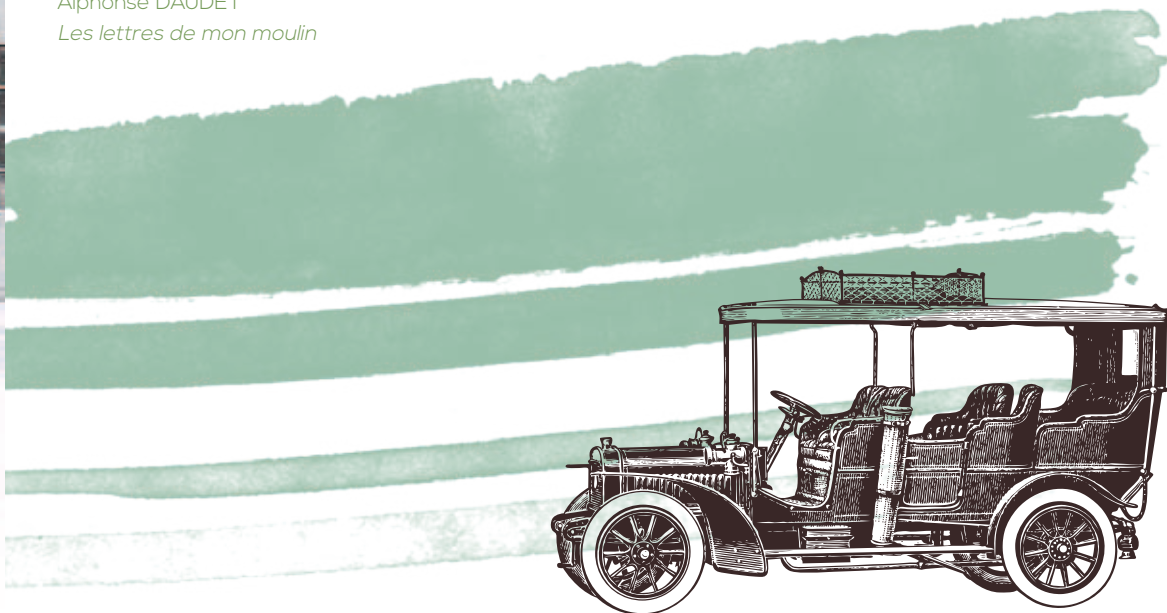
1976 : Toutes les lignes sont regroupées à la gare routière de Saint-Charles

2001 : Service cadencé à 5 et 10 minutes et disparition de la SATAP



« C'était le jour de mon arrivée ici. J'avais pris la diligence de Beaucaire, une bonne vieille patache qui n'a pas grand chemin à faire avant d'être rendue chez elle, mais qui flâne tout le long de la route, pour avoir l'air, le soir, d'arriver de très loin. Nous étions cinq sur l'impériale, sans compter le conducteur.

Alphonse DAUDET
Les lettres de mon moulin



dix minutes en 2001. Cette même année La RDT13 perd son concurrent de toujours. La SATAP disparaît.

À partir de 2003 des cars RVI de douze mètres entrent au parc de la RDT, il faudra attendre 2004 pour aligner des quinze mètres qui jusque-là n'étaient pas homologués en France. La liaison par autoroute est certifiée la même année « NF service », en première nationale certains autocars assurent un service PMR.

À l'aube du nouveau siècle, rien ne va plus, un déficit important conduit le Conseil Général à recapitaliser la RDT13, évidemment il impose sa feuille de route. Pratiquement quinze ans plus tard la bonne santé de la RDT13 prouve la justesse de cet investissement, la RDT13 devenant même un exemple. ●

JEAN MANIÈRE

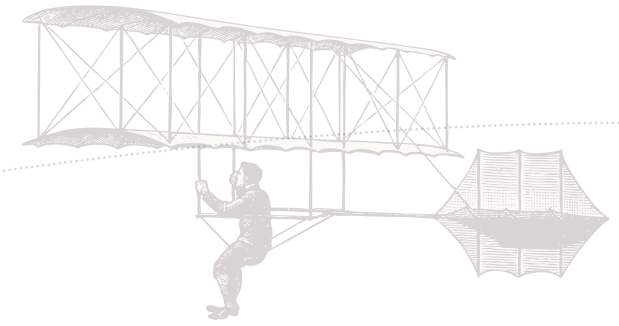
MEMBRE DE L'ASSOCIATION ARTM, AMIS DU RAIL ET DES TRANSPORTS, MARSEILLAIS, IL A EN CHARGE LA GESTION ET LA MISE EN VALEUR DU FOND DOCUMENTAIRE. CE FOND ÉTANT PRINCIPALEMENT ORIENTÉ URBAIN, MARSEILLE ET BOUCHES DU RHÔNE. IL EST ÉGALEMENT ADMINISTRATEUR DE L'ASSOCIATION ABDR AMIS DU BDR, QUI A EN CHARGE LA GESTION DU MUSÉE DE LA RDT13 EN ARLES.





HENRI CONAN

L'AVION EN PROVENCE



Les activités liées à l'aviation se sont développées très tôt dans la région marseillaise. Outre la construction aéronautique, dont il est question dans un chapitre spécifique, l'essor de l'aviation commerciale a soulevé dès les années vingt la question de l'aménagement d'un aéroport... Qui a bien failli être construit à l'emplacement des actuelles plages du Prado !

Le second volet de ce chapitre traite d'une activité peu connue et pourtant essentielle : celle du contrôle aérien, dont un des principaux centres européens est situé, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, à Aix-en-Provence.

1919 : Seulement 2 plateformes aériennes dans la région marseillaise : Miramas et Pas de Lanciers

L'AÉROPORT DE MARSEILLE À MARIGNANE OU AU PRADO ?

Avec 8 172 511 passagers en 2012 Marignane est le troisième aéroport de province français; si au début des années 2000 la fréquentation a été réduite à cause de l'ouverture de la ligne TGV. Le nombre de passagers a progressé de 13,1 % en un an grâce aux compagnies « low cost » et la création de nouvelles lignes par le groupe Air France. Marignane va bientôt être centenaire mais pendant ses premières années l'existence de l'aéroport a été très contestée par des acteurs économiques marseillais.

Après la Première Guerre Mondiale la création de lignes aériennes apparaît possible et prometteuse en matière de développement commercial; il faut dire qu'il y avait beaucoup d'aéronefs disponibles dans les stocks des armées! En août 1919 le Service de la navigation aérienne du ministère de la Guerre, dirigé par le colonel Saconney, avait indiqué aux acteurs politiques et aux chambres de commerce sa volonté d'organiser un réseau de routes aériennes, pour avions et dirigeables, permettant de relier grâce à des « aéro-places » les grandes villes aux pays voisins et de développer les liaisons inter-régionales.

Marseille au croisement de la route Paris-Marseille et Bordeaux-Nice, point de départ pour les liaisons vers l'Algérie et l'Orient possède une grande importance dans ce programme.

À l'époque il n'existait dans la région marseillaise que deux plateformes pouvant être utilisées par des avions: Miramas et Pas-de-Lanciers. Suites aux difficultés pour organiser une fête aérienne à Marseille en 1909 des membres de l'Aéro-Club de Provence avaient construit des installations pour le premier meeting d'aviation organisé en Provence (Pâques 1910) sur 200 hectares mis à disposition par la mairie de Miramas dans la plaine de la Crau avec une piste de 4 500 mètres mais balayée par le mistral.

Une autre fête aérienne aura lieu en juin 1910.

La tentative de créer une école d'aviation n'aboutissant pas le terrain de Miramas n'accueillera plus aucun appareil jusqu'à la guerre en étant utilisée par l'école d'aviation d'Istres.

Sur un ancien champ de manœuvres militaire aux Pas-des-Lanciers (Saint-Victoret) M. Jeansoulin, industriel marseillais, avait créé début 1912 une école d'aviation, fait



CHAMP DE MANŒUVRES DE MONTFURON (AU PREMIER PLAN LES PAVILLONS DE L'EXPOSITION NATIONALE COLONIALE SUR LE PARC CHANOT)

construire des hangars et baliser une piste en herbe. Pour l'ouverture du terrain les 18 et 19 mai 1912 un meeting avait eu lieu devant 6 000 personnes. Ces installations, considérées alors comme l'aérodrome de Marseille, fonctionneront jusque dans les années vingt. De 1910 à 1913 quatre meetings avaient eu lieu au Parc Borély avec des installations provisoires sur le champ de courses, seul terrain possible à Marseille mais de dimensions modestes, ce qui faisait courir des risques aux pilotes. Il sera utilisé également pour le Rallye Aérien de Monaco en avril 1914.

De juin 1917 à décembre 1918 la Marine Nationale mettra en place des hydravions au Cap Janet (Berre-l'Étang n'était pas encore créé).

En 1920, la Marine Nationale effectue des expropriations à Marignane pour y construire une base devant héberger deux dirigeables saisis aux Allemands (Le *Méditerranée* et le *Dixmude* qui en fait seront basés à Aubagne et à Cuers-Pierrefeu).



1922 : Inauguration de la « gare aérienne » de Marignane

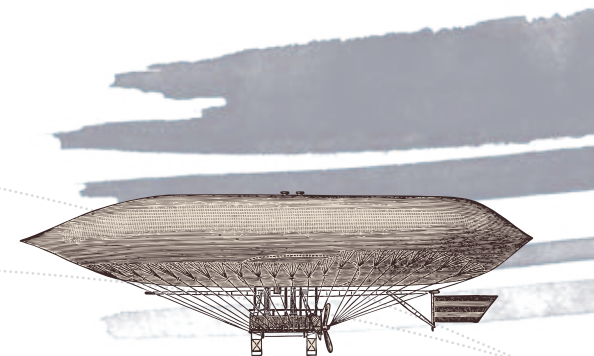
1923 : Projet de port aérien de Montfuron (quartier de la Capelette à Marseille)... abandonné en 1926



Opposés à la création de l'aéroport de Marignane, distant de Marseille de 25 km par une route étroite et encombrée, coupée par le passage à niveau de Saint Antoine, des membres de l'Aéro-Club de Provence et des industriels vont intervenir pour qu'une « halte de passagers » soit construite près de la ville.

M. Georges Oppermann, ancien pilote militaire et membre de la commission technique de l'Aéro-Club de Provence proposa, en juin 1923, de créer un port aérien à Montfuron (quartier de la Capelette) sur les 25 hectares de terrains de la ville, à 700 mètres de la gare du Prado, utilisés comme champ de manœuvre par les militaires. Au vu des nombreuses collines entourant Marseille, il n'y avait d'ailleurs que peu de solutions. La commission technique va rencontrer des ingénieurs, des aviateurs, des représentants des autorités civiles et militaires.

Un rapport, remis le 19 février 1925 mandate M. Georges Oppermann pour obtenir de la Chambre de Commerce que « soient mis à l'étude, à brefs délais, les projets de ports aériens à Montfuron et de l'anse de Saumaty » (pouvant être aménagée sans trop de frais pour les hydravions). Il était également demandé que les textes concernant les péages pour les ports maritimes soient étendus au transport aérien sous la gestion des chambres de commerce.



Cette même année, les pouvoirs publics mettront en avant l'utilisation de Miramas où dix hangars sont construits aussi le 16 avril 1920 les municipalités de Marignane, Châteauneuf-les-Martigues, Saint-Victoret et Vitrolles vont proposer d'acheter les terrains nécessaires pour qu'un port aérien soit construit à Marignane et « voir enfin quelque prospérité venir dans notre région très déshéritée au niveau industriel ». La Chambre de Commerce de Marseille participera pour un tiers aux dépenses.

Le 29 octobre 1922, la « gare aérienne » de Marignane (sur 200 hectares avec un terrain de 800 m sur 1000 m, un bâtiment et trois hangars) est inaugurée par un meeting aérien devant une foule nombreuse.

En 1923 une étude est faite pour compléter le port aérien de Marignane par une base civile d'hydravions; cependant pendant les premières années le trafic ne sera pas très actif (155 passagers en avril 1927).

Anse de Saumaty

Le Sous-secrétaire d'état chargé de l'aviation, Laurent Eynac, avait visité le site le 21 août 1924 et demandé des rapports complémentaires. Malgré des extensions foncières supplémentaires le terrain de Montfuron ne pouvait permettre la construction que d'une piste de 600 mètres par 1000 mètres; il fallait couvrir l'Huveaune et le Béal; les services officiels (S.N.Aé.*) exprimeront leur opposition à cause du relief et de la proximité d'usines; les compagnies aériennes indiqueront également en 1926 que ce terrain serait dangereux, aussi le 9 juillet 1926 le projet fut abandonné.

Marignane apparaît alors la seule solution possible à condition qu'on améliore les conditions d'accès (la construction d'une autostrade ou d'une voie ferrée souterraine). En septembre 1926 est créé le « Comité Aéronautique de la Presse Quotidienne Technique de Marseille » (*Agence Havas, Le Petit Marseillais, le Sémaphore, le Radical, le Sport de Provence, le Soleil de Provence*) qui veut agir pour la « réalisation d'un port aérien conforme à l'importance de notre port maritime ».

Pierre Georges Latécoère va indiquer qu'il souhaiterait la création d'une base aérienne commerciale dans l'anse de Saumaty. La commission technique de l'Aéro-Club de Provence (à laquelle participent des représentants de la Chambre de Commerce, du

* S.N.AÉ. : SERVICE DE NAVIGATION AÉRIENNE

1926 : Premiers projets d'aérodrome du Prado

Octobre 1928 : Projet d'aéroport Marseille plage

1929 : La campagne des opposants monte en puissance



PROJET BOIRON (1927)

Conseil Général et de la Ville de Marseille) va ensuite étudier les avantages et inconvénients de différents projets d'aérodrome près du Prado; il sera même envisagé de construire une digue depuis la Joliette jusqu'à l'île de Ratonneau pour créer deux bassins pour l'hydraviation, un aérodrome étant créé en aplanissant les îles du Frioul!

Quatorze réunions vont avoir lieu entre septembre 1926 et mai 1927, Charles Boiron, vice président de la Chambre de Commerce, va proposer de construire des installations en prolongeant le boulevard du Prado de 900 mètres et en remblayant la mer par destruction du Mont-Rose en prolongement de l'hippodrome Borély (dont les activités seraient transférées à Montfuron), une surface de 82 hectares aurait été alors disponible pour les avions; en construisant des digues à partir de la Pointe Rouge 120 hectares seraient disponibles pour les hydravions. Il était prévu que les travaux s'étaleraient sur 10 ans.

1927 | Projet Boiron

Du 25 juin au 25 juillet 1927, à l'initiative de l'Aéro-Club de Provence, de la Société Marseillaise de Navigation Aérienne et de la Société Provençale de Construction Aéronautique et grâce à des subventions de la ville de Marseille, du Conseil Général et de la Chambre de Commerce, un Salon

international de l'aviation de la navigation et de l'automobile est organisé au Parc Chanot, visité par 30 000 personnes; à cette occasion des baptêmes de l'air en hydravion auront lieu tous les jours à partir de la plage du Prado.

Le projet d'un aéroport « Marseille-Plage » est présenté les 5 et 6 juillet au cours du Congrès des ports aériens par M. Georges Oppermann. La Chambre de Commerce va alors mettre en place quatre commissions chargées d'étudier les projets d'aérodrome près du Prado, de construction d'autostrade ou de métropolitain vers Marignane ainsi que l'amélioration de la route existante. La Chambre de Commerce et la municipalité de Marseille attribuèrent en 1928 des crédits d'étude à la « Société d'équipement des voies ferrées et grands réseaux électriques » pour une évaluation technique et financière.

Tout au long de l'année le dossier « aéroport de Marseille-Plage » va faire l'objet d'un fort « lobbying » auprès des pouvoirs publics par la presse marseillaise, l'Aéro-Club de Provence, la Chambre de Commerce et des syndicats professionnels mais aussi par la revue spécialisée *les Ailes*.

Le conseil municipal de Marseille va voter, à la quasi-unanimité un vœu demandant la création d'un aéroport dans leur ville. En septembre 1928 M. Fernand Buisson, député des Bouches du Rhône et président de la Chambre des Députés, va accepter la présidence d'un « Comité économique de défense des intérêts aéronautiques de Marseille » dont le vice-président sera le docteur Flaissières, sénateur et maire de Marseille.

Le rapport de « l'aéroport de la plage » est remis au ministre de l'Air le 17 octobre 1928. Entre le Roucas Blanc et le rond-point du Prado un plan d'eau pour hydravions de 95 hectares devait être construit, complété par un terre-plein de 110 hectares gagné sur la mer pour les installations (hangars, ateliers, grues de levage, dock flottant et pylônes pour vols de nuit). Il était prévu la création d'un îlot d'embarquement relié à la terre ferme par tunnel sous-marin de 200 m.

Après quatre années d'exploitation, dans une 2nde phase, un aéroport de 110 hectares était prévu en comblant la mer du Parc Borély à la Pointe Rouge. Il était prévu qu'à terme trente avions et hydravions utiliseraient journellement ces installations. L'État (S.N.Aé.) ne s'opposera pas directement au projet d'aéroport Marseille-Plage; dès janvier 1928 l'accent est prioritairement mis sur le projet de concession de l'aérodrome de Marignane à la Chambre de Commerce de Marseille et un cahier des charges mis à l'étude. Par contre de fortes réserves sont formulées sur le projet « Marseille-Plage » dès le 30 janvier 1928 (neuf mois avant la remise du rapport); il était indiqué que les coûts étaient très importants, qu'ils devaient être financés localement sans participation de l'État car Marignane existait déjà.

En avril 1928 un article de presse reprend les déclarations de M. Cammermann, directeur du S.N.Aé. à M. Boiron: « *j'applaudis des deux mains au projet de l'Aéro-Club de Provence... Votre projet est magnifique, je suis enthousiasmé par votre audace... Le jour où vous nous présenterez un plan financier qui nous permettra d'accorder la gestion des ports à la Chambre de Commerce... L'aéroport de Marseille-Plage est une nécessité, il ne nuira nullement à celui de Marignane qui deviendra gare de transit* ».

En fait à partir du mois d'avril 1928 les subventions accordées par l'État ne concerneront que Marignane (déficit d'exploitation, travaux d'aménagement). Le retour de Laurent Eynac le 15 septembre 1928 comme ministre de tutelle de l'aéronautique va renforcer cette orientation.

Des oppositions se firent également entendre à partir de décembre 1928 et jusqu'à l'été 1929 dans une guerre de communiqués entre journaux concurrents. Une pétition fut

Janvier 1934 : Concession de l'aéroport de Marignane à la chambre de commerce

1939 : Première liaison aérienne entre les USA et la France

L'AÉROPORT DE MARSEILLE VA NAÎTRE

Comment fut préparée cette magnifique création

organisée, des pamphlets largement diffusés. À l'initiative de l'armateur Jean Fraissinet une brochure « *Étude sommaire du projet de création d'un aéroport dans la région marseillaise* » va être diffusée nationalement aux responsables politiques et à la presse présentant les difficultés techniques et les dérives potentielles financières du projet (ainsi que les risques de tirs ennemis sur la ville en cas de conflit!).

Remarque: bon nombre d'armateurs marseillais estimaient que les crédits envisagés pour Marseille-plage seraient mieux utilisés pour la construction du canal du Rhône prolongeant le canal souterrain du Rove reliant la Joliette à l'Étang de Berre.

La campagne des opposants au projet « Marseille-plage » va faire faiblir fin 1929 les communiqués de presse et interventions politiques; M. Boiron préparera en vain un projet alternatif. La Chambre de Commerce va alors privilégier des discussions concernant l'obtention de la concession de Marignane qui lui sera accordée par décret le 3 janvier 1934. À partir de 1934 le trafic se développera beaucoup à Marignane qui deviendra une des plus importantes plates-formes aéronautiques européennes; avec 34 355 passagers en 1938, elle était une des principales plateformes aériennes européennes, mais loin derrière Londres-Croydon (156 000 passagers en 1937), Paris-Le Bourget (127 713 passagers en 1937) et Amsterdam-Schipol.

La mixité de son hydrobase et de son terrain d'aviation la position stratégique entre l'Europe et le continent africain, la liaison vers l'Extrême Orient en faisait un élément primordial des transports aériens en France.

La première liaison aéronautique entre les USA et la France s'effectuera par un Boeing 314 de la Pan Am en mai 1939. Dans cette dynamique un projet d'« aéroport mondial » fut envisagé au nord de Berre entre 1941 et 1944; 900 hectares furent expropriés, et seront propriété de l'État pendant plus de 30 ans, afin d'aménager des pistes d'envol de 3 km de longueur et une hydrobase, mais c'est une autre histoire!



TITRES DE PRESSE EN SEPTEMBRE (1928)

MASSALIA NOVEMBRE (1928)

L'AMI DU PEUPLE (26 FÉVRIER 1929)

SUD MAGAZINE (1928)

1944 : La villa Mignet à Aix devient « centre de détection électromagnétique »

LE CENTRE DE CONTRÔLE AÉRIEN D'AIX-EN-PROVENCE

Pour le commun des mortels les avions sont dirigés par une tour de contrôle ; ce n'est qu'une vue très partielle de l'organisation des services de la navigation aérienne car une fois que les appareils ont quitté la « zone terminale d'approche », au départ ou à l'arrivée, ils sont pris en charge par des « centres de contrôle en route ».

Le contrôle aérien fournit un ensemble de services aux aéronefs afin d'aider à l'exécution sûre, rapide et efficace des vols, tels que :

- prévenir les collisions entre les aéronefs et le sol ou les véhicules d'une part, et les collisions en vol entre aéronefs d'autre part ;
- diriger et accélérer la circulation aérienne ;
- fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace du vol ;
- fournir un service d'alerte pour prévenir les organismes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de secours et de sauvetage.

Chaque jour, 27 000 vols contrôlés traversent le ciel européen qui compte 14 centres de contrôle en route et 240 aéroports, gérés par 27 systèmes nationaux.

Un organisme européen se charge de missions d'études, centralise les plans de vols et collecte les redevances pour les états membres ; il gère également le centre de contrôle en route de Maastricht (espace aérien du Bénélux et d'une partie de l'Allemagne).

La France, carrefour des vols aériens est le premier opérateur européen avec 28 millions de vols contrôlés en 2012 : 46 % sont des survols, 38 % des vols internationaux au départ ou à destination de la France et 16 % des vols intérieurs.

La Villa Mignet, Centre de contrôle d'Aix-en-Provence

Il existe cinq centres régionaux de la navigation aérienne en France : le CRNA Sud-Est d'Aix-en-Provence est le 2^e centre le plus important au niveau national et le 4^e centre en Europe.

Il est situé en pleine ville (entre la rue Jules Isaac et la rue Vincent Aurio). Cette localisation est due à la Kriegmarine allemande qui, en 1943, a installé dans un parc de 3,4 hectares, au sommet de la montée de Saint-Eutrope, l'Amirauté des côtes méditerranéennes, des émetteurs de radio, des moyens de détection d'avions et des casernements pour cinquante soldats.

En novembre 1944, l'armée de l'Air prendra possession de la Villa Mignet, l'utilisant comme « centre de détection électromagnétique » (Zone de défense 902).

À la Libération le contrôle aérien dans notre région sera d'abord assuré par la Royal Air Force,

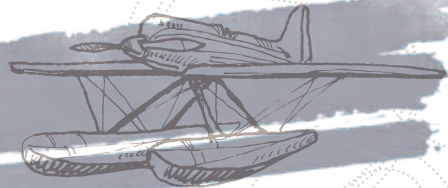


LE PREMIER CENTRE DE CONTRÔLE D'AIX EN PROVENCE CELUI-CI SURVEILLE L'ESPACE COMPRIS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE AIX LES THERMES-RODEZ-MONTLUÇON-BESANÇON ET AU SUD L'ALIGNEMENT BALÉARES-SARDAIGNE

basée à Istres, puis les militaires français mettront leurs moyens techniques au service de l'aviation civile à partir du centre d'Aix-en-Provence.

Les aéronefs de l'époque ne sont pas très bien équipés en moyen de navigation et ne dépassent guère 3000 mètres d'altitudes. Le matériel est disparate, récupéré le plus souvent auprès des armées américaines, anglaises ou allemandes. Il faut donc des hommes et des moyens au sol pour assurer le suivi et la sécurité des vols mais toute une infrastructure restait à faire !

En 1946-1947 l'administration chargée de l'aviation civile, rattachée au ministère des Travaux publics et des Transports, va tout recréer : rénovation des installations, recrutement, formation, et rédaction de textes réglementaires).





1947 : 100 aérodromes sont ouverts au trafic commercial

En 1957, le centre d'Aix contrôle 315 avions par jour.



Techniques de supervision des vols

Le centre de contrôle est alors composé d'une salle de contrôle (une quinzaine de contrôleurs et de messagistes), d'un bureau d'information aéronautique, d'un bureau de transmissions, d'un bureau météorologique et d'une antenne militaire de liaison. Les contacts directs entre les contrôleurs et les pilotes n'existent pas.

Le bureau de contrôle comprend une quinzaine d'agents recevant des messages des aérodromes par téléimprimeur ou téléphone, et effectuant des liaisons avec les avions en « Morse » en utilisant le « code Q » (langage international codifié en 3 lettres pour la radiotélégraphie).

Il transmet aussi les informations météo, des messages pour les compagnies et les télégrammes des passagers.

La salle de contrôle recueille des informations reçues du BCT sur des messages papier. Elle est tapissée de panneaux de verre sur lesquels on inscrit les plans de vol transmis téléphoniquement par les opérateurs radios de Marignane.

Pour suivre la progression des vols on utilise le « plotting » : représentation des avions par des jetons de couleur numérotés et déplacés sur une table représentant l'espace aérien au 1/250 000^e, le relief étant représenté par des courbes de couleurs. Cette procédure, issue du système de contrôle anglais, sera abandonnée en 1953.

À partir de 1949 des contacts directs s'établissent entre contrôleurs et pilotes par la radio « Marseille contrôle » en HF puis en UHF (une puis deux fréquences pour tout le centre pendant longtemps). L'effectif du centre d'Aix est alors de 30 contrôleurs (8 de jour et 2 de nuit) qui traitent 200 vols par jour.

Dans les années cinquante les routes aériennes sont balisées par des radiophares.

La séparation des aéronefs (espacement horaire entre les avions à des points de passage) respecte le contrôle de procédures telles que la vitesse, le niveau et le sens de progression.

La visualisation du trafic du secteur de contrôle s'effectue grâce à un ruban de papier (strip) informant du nom de l'aéronef, son type, sa vitesse, son point de départ, sa destination, les niveaux de vols utilisés et les heures de passage aux points de compte rendus, ce qui permet de détecter les conflits potentiels.

Un certain nombre de gonios (moyens de radionavigation) complètent l'Armée de l'air dont les radars sont alors peu performants.

En 1947, 100 aérodromes sont ouverts au trafic commercial et l'aviation civile s'organise en trois filières : le Service des ports aériens, le Service des télécommunications et de la signalisation et la Météorologie nationale.

Côte à côte existent une salle de contrôle militaire et une autre destinée aux avions civils. Des pilotes formés par les Alliés sont recrutés comme « agents de la circulation aérienne » et une dizaine de personnes de la région complètent le personnel d'Aix.

Fin des années 60 :
début du contrôle radar



Les strips sont toujours utilisés de nos jours mais sur des écrans digitaux

En 1957 un premier bâtiment de contrôle est construit à côté de la « villa Mignet ».

Jusqu'à la construction du centre de contrôle actuel, une partie du site reste militaire et sert à la coordination civile/militaire et à la sûreté de la défense).

De 1948 à 1958 le nombre de passagers transportés en France va quintupler mais comme la capacité des avions augmente la croissance annuelle du nombre de mouvements est de 20 %.

En 1957, le centre d'Aix contrôle 315 avions par jour, au lieu de 250 en 1951 et 43 contrôleurs y travaillent en équipes jour et nuit.

Le trafic double en dix ans avec l'arrivée des avions à réaction (Caravelle, Boeing 707, etc.). Il progressera moins ensuite.

Les contrôleurs aixois sont équipés pour le contrôle radar à la fin des années soixante.

En 1966, la construction d'un nouveau CRNA Sud-Est est engagée à côté de l'ancien.

La superficie de la salle de contrôle passe de 60 m² à 400 m² et une salle de contrôle supplémentaire est construite à la fin des années soixante-dix.

Des contrôles aériens sophistiqués

Les services de recherches de la Direction Générale de l'Aviation Civile poursuivent leurs travaux d'informatisation du traitement des données de vol, des moyens radios et téléphoniques. Les écrans radar sont remplacés par de grands écrans, pilotables avec une souris informatique permettant de nouvelles fonctionnalités de visualisation et de « dialogue » avec des secteurs de contrôle adjacents. Ces travaux seront coordonnés au niveau européen pour que la régulation du trafic aérien ne soit pas perturbée par des maillons faibles.

Il y a à peine 65 ans, le contrôle à Aix-en-Provence se faisait en poussant des plots sur des cartes représentant l'espace aérien; aujourd'hui, le contrôleur opère dans un environnement sophistiqué mettant en œuvre les techniques de pointe les plus élaborées en matière de radars, de calculateurs, de moyens de communication, de systèmes de visualisation.

Pour la prochaine décennie le progrès passera par l'utilisation des satellites. Certes, de nombreuses études envisagent le remplacement des contrôleurs par des ordinateurs, mais les hommes restent indispensables, notamment pour réguler le trafic aérien!

Aujourd'hui, 440 Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne sont en fonction au CRNA Sud Est, traitent entre 2 000 et 3 600 vols par jour. Le record établi le 31 août 2008, avec 4 023 avions, tient toujours. ●

HENRI CONAN

INGÉNIEUR DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, A TRAVAILLÉ VINGT ANS AU CENTRE RÉGIONAL DE CONTRÔLE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE D'AIX-EN-PROVENCE; RETRAITÉ DEPUIS L'ANNÉE 2000 IL S'EST PASSIONNÉ PAR L'HISTOIRE DE L'HYDRAVIATION, PARTICULIÈREMENT DANS NOTRE RÉGION.

Décembre 2000 : inauguration des installations actuelles qui traitent entre 2000 et 3500 vols par jour



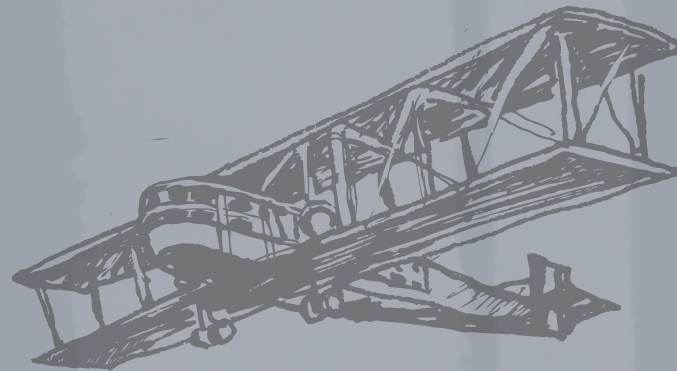
« (...) Les baies vitrées du Bourget donnent sur la piste où stationne sur ses roues un hydravion. Une petite baleine blanche et son ventre rond pour douze passagers. On pousse la passerelle contre la carlingue du côté gauche, parce que les premiers aviateurs, dont fut Yersin, étaient des cavaliers (...). On voit tourner les hélices au-dessus du cockpit à la croisée des ailes. Il traverse le tarmac. Les fuyards voudraient le pousser, l'obliger à courir. Tous sont assis à bord. On l'aide à emprunter l'échelle. C'est le dernier jour de mai quarante. La chaleur fait danser sur la piste le mirage d'une flaque. L'avion vibre et s'élance. Les fuyards s'épouventent le front. C'est le dernier vol de la compagnie Air France avant plusieurs années. On ne le sait pas encore. » p. 10.

« L'espace aérien n'est pas sûr, en ce dernier jour de mai quarante. Déjà dans l'après-midi, des Stukas plus rapides, et volant plus haut que la petite baleine blanche, sont venus parader en piqué et toutes sirènes hurlantes, avant d'aller faire demi-tour au-dessus de la Méditerranée pour regagner leur base (la petite baleine blanche décrit un arc avant de se poser sur l'Étang de Berre. Ses flotteurs rayent la surface de l'eau et lèvent une gerbe d'écume scintillante. L'habitacle oscille et puis se stabilise. On gagne le ponton. Les nouvelles ne sont pas bonnes. À Paris, l'aéroport est fermé. La Luftwaffe pilonne les routes et les ponts. L'équipage est inquiet. On parle des stalags. Certains navigants désertent en bout de ligne, les plus courageux deviendront pilotes de chasse, rejoindront des escadrilles à Alger ou Brazzaville. Après le plein de carburant, on décolle pour Corfou qui est la prochaine étape sur la route pour l'Asie. La petite baleine blanche survole le port de Marseille au couchant. Yersin voit sous ses ailes les navires à quai comme de longs poissons (...) » p. 43

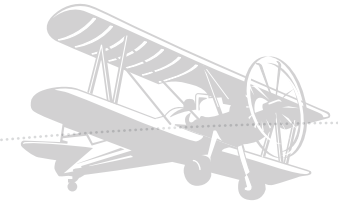
« Pendant que Clément Ader fait décoller le premier avion du monde et invente le mot, Yersin descend en gare Saint-Charles du train en provenance de Paris. Il a vingt-sept ans. Il marche sur la Canebière jusqu'au Vieux-Port et voit la mer pour la deuxième fois. Les eaux sont plus bleues qu'à Dieppe, les vagues plus molles. Il marche dans le port de Marseille et ça n'est pas rien, la porte du vaste monde. Quinze ans plus tôt, Conrad entame ici sa carrière de marin. Dix ans plus tôt, Rimbaud embarque pour la Mer Rouge et l'Arabie. Brazza est reparti pour le Congo quelques mois plus tôt. Un porteur à ses côtés pousse sur un diable la malle cabine en osier où sont serrés la trousse d'instruments et le microscope, les jumelles de marine et le matériel photographique. » p. 44.

« (...) Le vieillard de soixante-dix-sept ans, la barbe blanche et l'œil bleu, somnole dans l'avion qui survole la Méditerranée. Deux jours après, Le O H- 242 décolle de l'aérodrome d'Athènes. La petite baleine blanche vibre au milieu du grand bleu, laisse Chypre sous son aile gauche, dans le bourdonnement des quatre moteurs de nouveau modèle Gnôme & Rhône rassemblés en haut d'une cheminée aérodynamique en arrière du cockpit. » p. 61.

Patrick DEVILLE
Peste et Choléra (2012)







HENRI CONAN

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE DANS LA RÉGION MARSEILLAISE

Eurocopter, qui va bientôt s'appeler Airbus helicopters, est le plus grand fabricant mondial d'hélicoptères. La société fabrique 500 hélicoptères par an ; plus de 9800 hélicoptères de sa production sont actuellement en service chez environ 2800 clients dans 140 pays. L'usine de Marignane, principal employeur de notre région, emploie près de 12000 personnes (intérim compris) ; son savoir-faire, ses innovations technologiques renforcent toutes les compétences de notre industrie régionale car il faut y rajouter près du double d'emplois dans 200 PME spécialisées qui peuvent également compter sur la présence dans la région d'autres grands donneurs d'ordre du secteur comme Dassault Aviation, Snecma Moteurs et Thales Alenia Space. De la vis aux pièces de moteur sur mesure, l'ensemble représente un total annuel de 2,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires. À Vitrolles Eurocopter a investi 25 millions d'euros dans la construction d'un village de sous-traitants de 11000 mètres carrés qui doit accueillir à terme une vingtaine d'entreprises d'ingénierie employant de l'ordre de 500 spécialistes. Une centaine d'entreprises devraient également bientôt s'implanter dans un bâtiment de 17000 m² dans le futur village d'entreprises « Technocampus Henri-Fabre » dans la ZAC des Florides à Marignane (87 hectares ont été mis à disposition par la communauté urbaine Marseille Provence Métropole).

L'entreprise Daher, née à Marseille en 1863, fait partie des grands sous-traitants aéronautiques et nucléaires français depuis le rachat, en 1999, de Lhotelier Montrichard, puis, en 2009, de Socata qui construit des avions d'affaires, mais surtout des aérostructures pour Airbus.

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE DANS LA RÉGION MARSEILLAISE

1905 : L'appareil de
Barlatier et Blanc ne
parvient pas à décoller



ESSAI DE L'APPAREIL DE BAZIN SUR UNE COLLINE
PRÈS DE MARTIGUES

LE TEMPS DES PIONNIERS MARSEILLAIS

Au temps des pionniers de l'aviation, les Marseillais n'ont pas été inactifs!

On peut citer Albert Bazin, bien oublié! Fils d'un petit armateur, né à Marseille en 1854, il va se passionner pour essayer de reconstituer le vol plané des oiseaux et commence en 1888 des essais comparatifs de cerfs-volants de grandes dimensions et présenter à l'Académie des Sciences une théorie mécanique du vol à voile. Il construira ensuite plusieurs planeurs.

En 1907 il produit un appareil en bambou, fils d'acier et taffetas de 14 mètres d'envergure et 8 mètres de long; suspendu à un fil, il a des ailes battantes animées par un moteur de 12 CV. Des essais, infructueux, vont avoir lieu près de Martigues.

Mais Bazin est dépassé par l'évolution de la technique aéronautique entre 1908 et 1910 et restera toujours un opposant farouche de l'hélice « contraire au vol des oiseaux, et ne peut permettre à l'homme de l'imiter ». Il mourra dans la misère en 1923.

À Marseille toujours, plusieurs pionniers vont essayer de construire des avions au début du XX^e siècle. Henri Blanc, avocat, et son frère Maurice, vont s'associer avec Paul Barlatier, président de l'Automobile-Club de Marseille et Mompugos Livali (qui sera leur mécène). Comme Bazin, leur recherche est avant tout basée sur l'observation du vol des oiseaux (le modèle qu'ils retiennent est celui de la pie).

Les premiers travaux s'effectuent vers 1903 et 1904 puis Barlatier et Blanc construisent des cerfs-volants en 1905 afin d'étudier les réactions d'un plus lourd que l'air. Fin 1906 ils font construire par les Forges et Chantiers de la Méditerranée un avion de 14 m



HYDRAVION FABRE (1911)

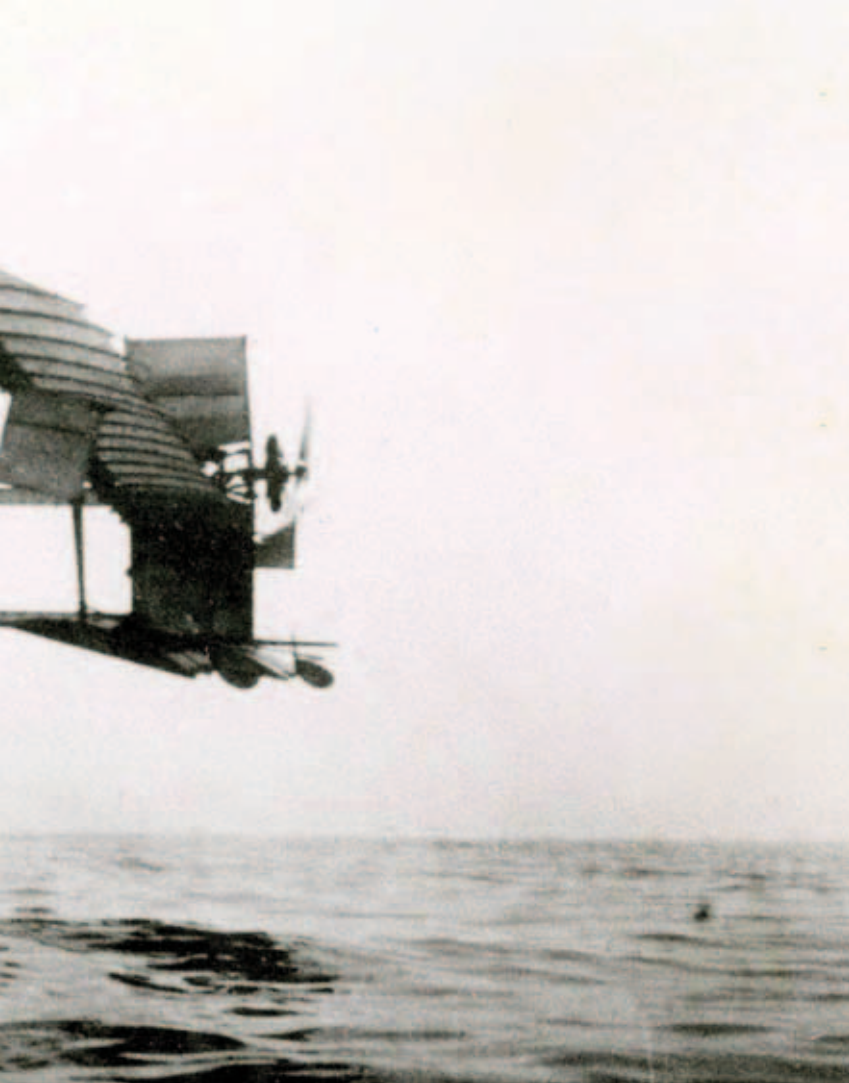
d'envergure muni d'un moteur Buchet 14 ch; l'appareil progressivement amélioré, ne parviendra cependant pas à décoller.

En 1908, construction d'un deuxième appareil, s'inspirant encore de la pie, mais dont les dimensions ont été revues, muni d'un moteur R.E.P de 30 ch.

Dès la fin du mois de mars 1908, les essais commencent mais l'avion ne parvient pas à décoller.

Le 20 août 1909, *Le Petit Marseillais* annonce qu'Henri Blanc est le premier provençal à avoir volé sur un engin de sa fabrication.

Le vol a été effectué sur le champ de manœuvre du Rouet (actuellement Parc Chanot). Le lendemain d'autres vols ont lieu à des hauteurs de 6 à 8 m, le pilote parcourant



20 août 1909 : Henri Blanc est le premier provençal à voler sur un engin de sa fabrication



Lanciers. Serraillet avait construit un biplan disposant d'un moteur Mercedes de 40 CV qui n'a pu voler lors du meeting de Miramas à Pâques 1910 car, en roulant au sol, il fausse une de ses roues.

Lors du meeting de Miramas de juin 1910 un mistral assez violent gênait les pilotes; Serraillet ne parviendra pas à décoller, se contentant de rouler longuement sur la piste. Un autre constructeur pilote marseillais, *Leyat*, qui avait construit un biplan ressemblant au Voisin ne pourra pas non plus décoller à Miramas. Les meeting de Miramas ayant montré que les appareils des constructeurs marseillais étaient inférieurs à ceux de la concurrence, plus aucun de leurs avions ne se présentera sur les champs d'aviation.

LES ATELIERS HENRI FABRE

Le premier Marseillais à avoir fabriqué des appareils en (petite) série est Henri Fabre, inventeur de l'hydroaéroplane. Après avoir obtenu un diplôme d'ingénieur en juin 1906 à l'École Supérieure d'Électricité à Paris, encouragé par son père qui lui avait donné 100 000 francs, Henri Fabre avait décidé de construire un « appareil marin » pouvant décoller et se poser sur l'eau.

Il avait acquis des connaissances scientifiques, comme la dynamique des fluides et ses applications pratiques.

Au début de 1907, Henri Fabre commence ses expériences sur l'Étang de Berre à bord d'un ancien remorqueur à vapeur, l'*Essor*. Après des essais infructueux d'un appareil à trois moteurs, il revoit la conception de son hydro aéroplane, achète un moteur Gnome, et conçoit avec l'aide de Léon Sebille, architecte naval marseillais, un appareil de type *Canard*. Les éléments de l'hydroaéroplane étaient construits à Marseille puis montés à Martigues.

Mis en chantier au début de l'année 1910, l'hydro aéroplane d'Henri Fabre est rapidement terminé. Le 28 mars 1910 l'appareil décolle de l'Étang de Berre et viendra s'y reposer. Henri Fabre n'avait jamais piloté, ni n'était monté dans un avion, auparavant! Il va mettre alors en chantier dans les deux ateliers qu'il avait à Marseille, six nouveaux appareils, du même type. Mais, l'hydravion ne connaîtra pas le succès, un seul sera vendu (à son collaborateur Édouard Badin) et plusieurs autres accidentés. Il fabriquera ensuite dans ses locaux marseillais des flotteurs pour d'autres constructeurs d'avions. Pendant la première Guerre mondiale, Henri Fabre ouvrira des ateliers à Saint Raphaël puis, suite à la commande en 1917 de 24 hydravions Tellier en sous-traitance, afin d'avoir la main-d'œuvre il transférera ses ateliers à Marseille, où, à la fin de la guerre, il aura 200 employés.

Le 1^{er} juin 1917 il avait loué 53 bd Sakakini un atelier de 1400 m² couverts (20 m sur 58 m de long) avec 20 machines à bois.

Il loue également d'autres menuiseries à proximité (bd Chave, rue Laforêt, 87 bd Sakakini).



CONSTRUCTION DU HANGAR FABRE

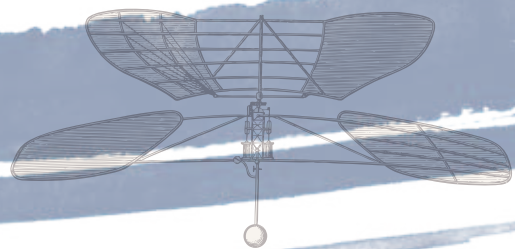
le champ par bonds de 20 à 30 m et réalisant même un vol d'une extrémité à l'autre. En 1910, lors du meeting de Miramas, Blanc confie son appareil à Galiban mais la désillusion est complète: l'aéroplane ne parvient à prendre l'air qu'une fois, parcourant à peine un tour de circuit; après avoir changé de moteur, il s'avère que l'appareil n'est pas compétitif; aussi tous les travaux sont arrêtés.

Edmond Astruc construit en 1908 un biplan sans queue, les ailes étant fortement décalées, disposant de deux moteurs de 7 CV. Les premiers essais eurent lieu à Calas, puis à l'aérodrome de Miramas en 1910 où au premier atterrissage, l'appareil fut cassé. Il construisit ensuite un monomoteur muni d'un moteur 40 CV sans queue et à plans décalés, avec lequel il réussit quelques vols en ligne droite à l'aérodrome de Pas-des-



4 RUE BONNEFOY MARSEILLE ACTUELLEMENT

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE DANS LA RÉGION MARSEILLAISE



Henri Fabre va construire en 1918 un hangar de 8 x 18 m en bordure du port du Roucas Blanc (plage du Prado à Marseille) afin de pouvoir faire les essais de ses hydravions.

En 1918, il essaiera de louer une partie du Grand Palais du Parc Chanot qui avait été construit pour l'Exposition coloniale de Marseille en 1906; puis il envisage la construction d'une usine dans la propriété familiale située entre le boulevard du Prado et l'Huveaune.

En mai 1919 il commence à construire un autre hangar d'essais (35 x 50 m) dans l'anse Saumaty, proche du nouveau port de commerce de la Joliette. Il voudra également construire un grand hangar à L'Estaque dans le Canal de Marseille au Rhône et y achète un terrain le 12 juin 1918.

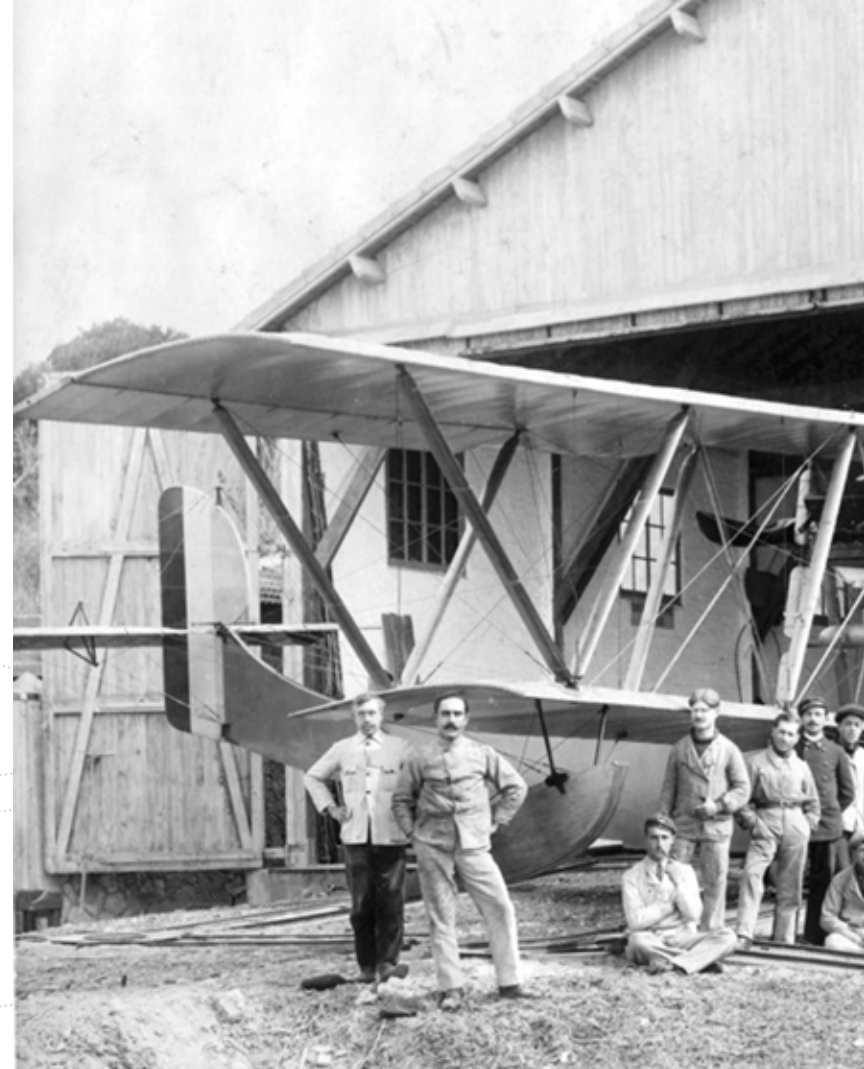
À partir de 1918 Henri Fabre effectue boulevard Sakakini des travaux annexes en menuiserie (commandes de fauteuils de bord par la Compagnie de Navigation Paquet, fourniture de mobilier de bureau pour des groupes scolaires). Mais la fin de la guerre entraîne l'arrêt de toute commande militaire d'hydravions et l'État fera des difficultés pour payer les hydravions.

Face à cette situation, il éprouve des difficultés pour assurer sa reconversion et doit réduire fortement les effectifs (28 seulement en mars 1920); la location de plusieurs locaux dont celui de la rue Bonnefoy est arrêtée en mai 1920.

Les locaux du 53 bd Sakakini achetés le 10 septembre 1919 sont loués avec leurs machines à compter du 1^{er} janvier 1923.

Comme le hangar du Roucas Blanc était construit sur le domaine public maritime, le môle sera occupé par les services aéronautiques après la guerre; un procès s'ensuivra, perdu par Henri Fabre en Conseil d'État en 1927. Les installations de Saumaty seront également réquisitionnées.

Il arrêtera toutes ses activités de fabrications aéronautiques en 1922 mais sera président puis membre du bureau de l'Aéro-Club de Provence.

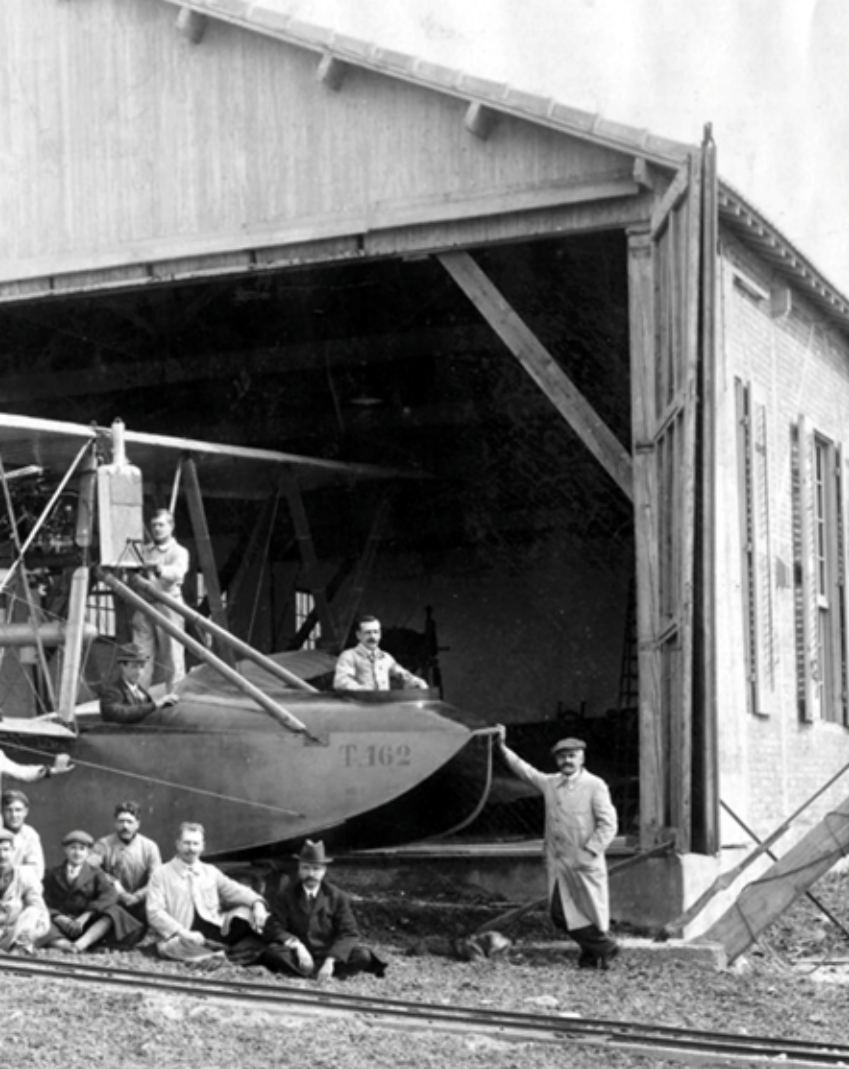


1925 | NAISSANCE DE LA SOCIÉTÉ PROVENÇALE DE CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

Après la Première Guerre des compagnies aériennes vont se créer, notamment sur le trajet Marseille – Alger, point de départ important du trafic maritime entre la métropole et les colonies d'Afrique; les amateurs veulent contrôler ces sociétés notamment à cause des recettes issues du fret postal.

En 1921 les Messageries Maritimes créèrent ainsi avec la Transat une Société d'Études pour la Navigation Aérienne. Les sociétés de transport maritimes avaient également développé une capacité industrielle en possédant des filiales de construction navale.

En 1925, naissance de la Société Provençale de Construction Aéronautique (siège social à Paris 8^e: 3 rue Montolivet puis 3 rue de la Baume) qui construira des avions et hydravions à Marseille et La Ciotat jusqu'en 1934.



TELLIER HANGAR FABRE AU ROUCAS BLANC (1919)

1925 : Naissance de la Société
Provençale de Construction
Aéronautique (SPCA)

La SPCA était issue de la Société Provençale de Constructions Navales, filiale de la Compagnie des Messageries Maritimes. Parmi les autres associés, il y avait la Société Marseillaise de Navigation Aérienne et le groupe de presse dirigé par Gustave Bourrageas (*Le Petit Marseillais*).

À la tête de la SPCA, Georges Philippar, détaché de la SPCN, deviendra, plus tard, administrateur de la Compagnie Air Orient.

En 1926, en moins d'un an, des ateliers modernes sont créés.

La société possède des locaux à Marseille 243, boulevard National (7,500 m²) et 87, rue de Lyon, au carrefour du boulevard Oddo (5,000 m²) ainsi qu'à La Ciotat (26,000 m²).

Les ateliers du boulevard National sont destinés à la réparation d'avions et d'hydravions ainsi qu'à la construction des cellules, des pièces ou sous-ensembles.

Il y a des forges et des ateliers de chaudronnerie dotés de marteaux-pilons, de laminoirs, de riveteuses pneumatiques et un pont roulant pouvant soulever 20 tonnes. Les ateliers destinés à la réparation des avions sont divisés en sections de démontage, lavage, menuiserie, chaudronnerie, entoilage et enduisage et comportent de vastes magasins.

La puissance électrique de l'atelier du boulevard National représentait plus de 100 chevaux-vapeur et alimentait près de 80 machines-outils, fours et autres.

Un immense hall était destiné au montage des avions. Après un premier assemblage, les avions étaient démontés (fuselages, ailes et empennages) pour être transportés soit à La Ciotat par les navires des Messageries Maritimes pour les hydravions, soit à Istres par camions pour les avions.

Les ateliers du boulevard National abritaient également de vastes bureaux pour les services techniques et les services comptables de fabrication.

Le personnel comptait environ 170 personnes; il y a des ouvrières dans les ateliers spécialisés dans les « grandes visites » (elles devaient désentoiler entièrement les cellules des avions).

Les ateliers de la rue de Lyon étaient destinés à la construction des prototypes et des avions et d'hydravions métalliques (ils pourraient construire 60 appareils de moyen tonnage et 150 appareils de faible tonnage par an). Il y avait des bureaux et des ateliers réservés à la métallisation, c'est-à-dire à la protection des pièces contre la corrosion marine.

L'usine contenait tout l'outillage nécessaire au travail des métaux particuliers à l'aviation (formage, traitement thermique, rivetage des éléments métalliques, alliage léger, acier, etc).

Cette usine employait environ 130 personnes.

Les ateliers de La Ciotat étaient outillés pour la réparation des hydravions et le montage des hydravions prototypes (il s'agissait avant tout de remonter les cellules des hydravions arrivés en éléments depuis Marseille); c'était également la base d'essais des hydravions.

L'atelier d'aviation de La Ciotat était aménagé avec des machines-outils; il était équipé en électricité, courant « force », conduites d'eau, de gaz et d'air comprimé. Le téléphone



USINE DU BOULEVARD NATIONAL



USINE DU BOULEVARD ODDO À MARSEILLE

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE DANS LA RÉGION MARSEILLAISE

Décembre 1926:
Débuts de la ligne
Marseille-Alger

était installé dans les bureaux et les magasins. Les ateliers de La Ciotat comprenaient un atelier de constructions aéronautiques, un hangar de montage des hydravions et un slip de mise à l'eau. De vastes terrains pouvaient permettre l'extension des ateliers de fabrication.

Le hangar de montage avait une superficie de près de 1 000 m², placé au bord du rivage maritime et permettait la mise à l'eau directe au moyen de grues.

La mise à sec des hydravions monomoteurs était également possible au moyen du slipway muni d'un treuil électrique de hissage.

En outre, les ateliers de La Ciotat étaient équipés pour la réparation de moteurs d'avions. Ils pouvaient réparer ou construire annuellement 60 hydravions et réparer 300 moteurs. Une voie ferrée va relier en 1927 le chemin vicinal à l'atelier d'aviation; une plate-forme d'essais pour hydravions est construite en même temps.

Au mois de juin 1929, un nouvel atelier spécial pour l'aviation s'élève dans l'enceinte des chantiers navals.

Le personnel de la SPCA à La Ciotat dénombrait au mois de mars 1927, 226 ouvriers; au mois de juillet suivant, le nombre n'est plus que de 150. Il se tiendra ensuite sous la barre de 100. Les chiffres redescendent ensuite régulièrement; au mois de janvier 1934, l'on ne compte plus que 30 ouvriers à La Ciotat, faute d'activités de réparation d'hydravions. À Istres, la SPCA avait un hangar où s'effectuaient le montage et les essais des avions construits ou réparés par les ateliers de Marseille.

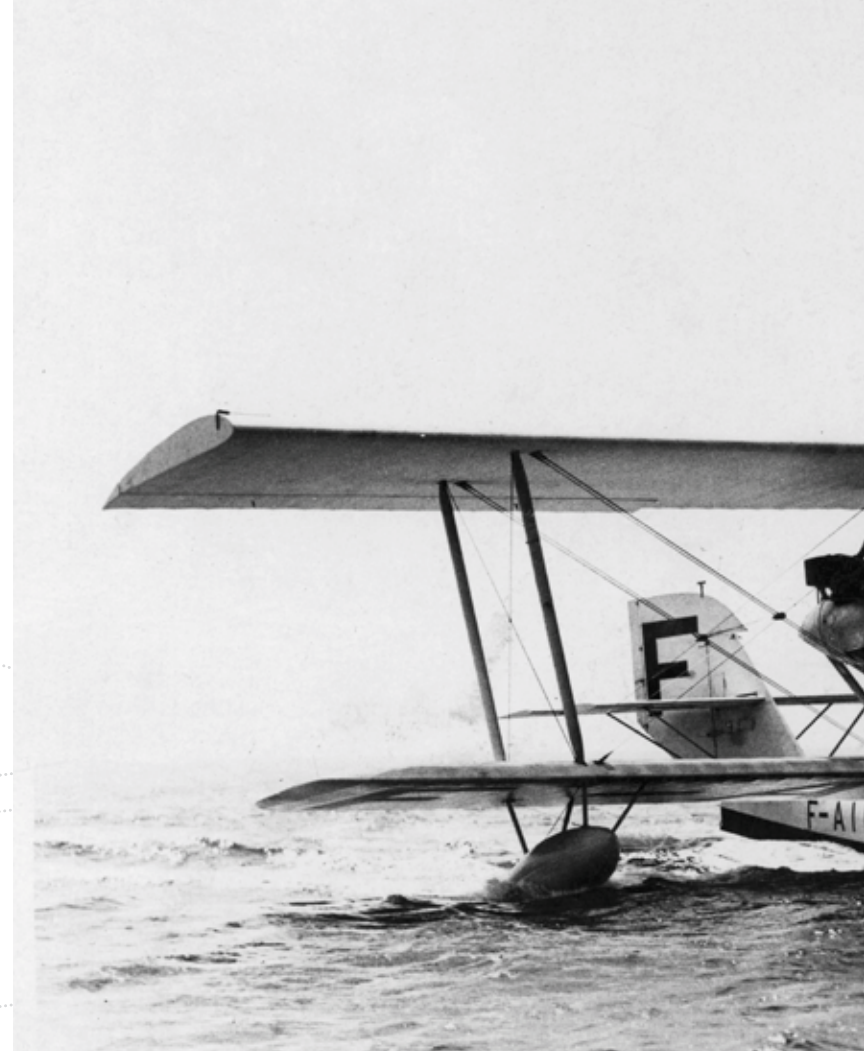
L'équipe d'ingénieurs engagés se structurait autour du tandem Louis Paulhan, pilote renommé, et Marcel Pillard, ingénieur des Arts et Métiers d'Aix-en-Provence.

À la fin de la Première Guerre Mondiale, ils conçoivent un hydravion construit dans les usines

Astra à Billancourt, dénommé Astra-Paulhan, et étudient la corrosion des métaux soumis à l'influence marine dans un atelier situé sur l'île du Frioul, pensant à une application pratique sur des coques métalliques d'hydravions. Louis Paulhan représentait en France le système américain de protection des métaux connu sous le nom de parkérisation.

Ernest Burri, en provenance de la CAMS, sera le chef-pilote chargé des essais et des réceptions avions-hydravions.

Un peu plus tard, René Cornemont sera chargé de la réception et des essais en vol des appareils de la SPCA sur le terrain d'aviation d'Istres.



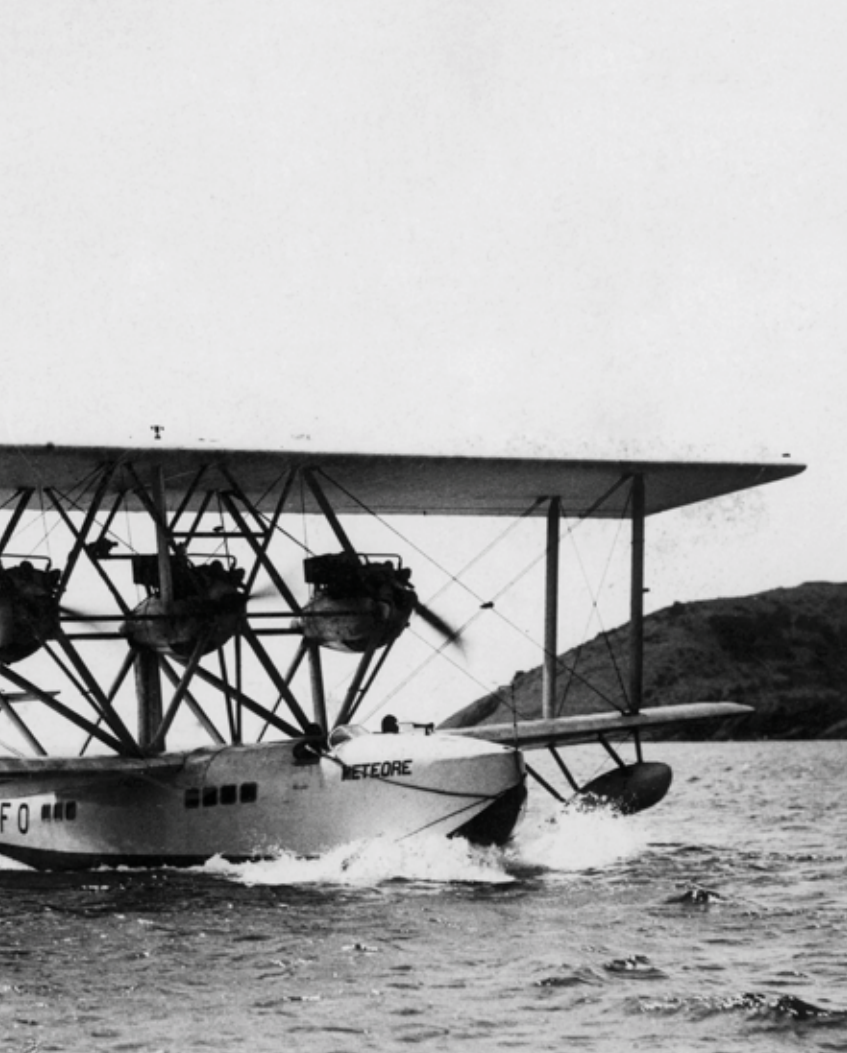
MÉTÉORE 63 N°2

Le 11 janvier 1927, la SPCA devient indépendante de la SPCN et le 7 février eut lieu l'inauguration officielle des ateliers du boulevard National où sont montés les premiers Breguet XIV destinés aux écoles de pilotage de la Marine Nationale.

LE MÉTÉORE, L'HYDRAVION RÉUSSI DE LA SPCA

Il était prévu dès l'origine que la spécificité de la SPCA devait consister en une construction métallique à une époque où le bois dominait encore très largement pour la construction des avions.

Initialement la SPCA acheta les droits de construction de l'hydravion *Météore 63* à la C.G.C.A. mais il ne fut fabriqué qu'à trois exemplaires (sans marché d'État).



Les deux premiers furent construits, par les Établissements aéronautiques Letord, à Meudon; envoyés démontés arrivent à La Ciotat le 2 juin 1925; ce seront les premiers avions assemblés dans les nouveaux hangars de la SPCA.

Le *Météore 63* était un biplan, de structure bois avec la voilure recouverte en toile. Il était motorisé par trois Hispano Suiza de 180 CV et pouvait transporter 4 ou 6 passagers et 2,35 m³ de bagages et de courrier.

Le *Météore n° 1* va effectuer son premier vol le 3 septembre 1925, le n° 2 deux jours après. Ils se présentent aussitôt au concours d'hydravion de Saint-Raphaël; ils ne pourront pas participer à la compétition mais feront une forte impression.

L'année suivante, lors du concours d'hydravions de Saint-Raphaël, le *Météore* se montra supérieur à son concurrent le *O H-15* pratiquement dans tous les domaines; lui seul obtiendra le certificat de navigabilité de transport public première catégorie, exigé pour les parcours maritimes supérieurs à 500 km; c'est donc un succès et l'appareil est acheté par l'État pour être mis à la disposition de la Société France-Algérie « pour réaliser, dans les meilleures conditions, la ligne de Marseille à Alger ».

Dix traversées vont avoir lieu d'octobre à décembre 1926; malheureusement le 2 mai 1927, l'hydravion est détruit à la suite d'un capotage à l'amerrissage à Alger entraînant la mort du pilote.

A.U.L.O (Air Union - Lignes d'Orient), voulant mettre en place une route aérienne depuis Marseille jusqu'à Beyrouth, Maurice Noguès va recommander l'achat du *Météore n° 2* (en fait seul hydravion disponible pour le transport aérien). Il sera livré le 25 juillet 1927. Les premiers vols de reconnaissance de la ligne seront accompagnés de nombreux déboires mais la compagnie achète néanmoins un autre appareil du même type.

Du 13 août au 19 décembre 1928, cet hydravion accomplit sept allers retours Marseille-Beyrouth, sans incident majeur.

En 1929, des hydravions *CAMS 53* vont être achetés par Air Union; les deux *Météore* seront déclassés et affectés au seul tronçon Corfou-Athènes, de la ligne Paris-Marseille-Beyrouth.

Le dernier *Météore* sera finalement réformé en 1931.

Ainsi se termine, près de sept années après son premier vol, la carrière de l'appareil le plus réussi de la SPCA! Le projet de construire dix autres *Météore* n'aboutira pas.

1925-1934 | DE PROTOTYPES EN ÉCHECS

De 1925 à 1934, la S.P.C.A. ne construit que huit hydravions et huit avions.

70 *Breguet 14 A-2*, les derniers commandés en France, seront également construits pour la Marine au boulevard National à Marseille et à La Ciotat; les essais de réception de ces appareils furent effectués de juillet 1927 au 12 mars 1930.

Après les *Météore* les autres appareils conçus par Paulan et Pillard, plus ou moins réussis, ne seront pas retenus par les pouvoirs publics.

L'hydravion trimoteur métallique (à ailes entoilées) *type 10* effectuera son premier vol le 4 avril 1928; malgré plusieurs modifications il sera jugé dangereux et une décision ministérielle du 18 décembre 1928 demandera l'arrêt immédiat des vols de cet appareil. Le 8 janvier 1929, lors d'un dernier vol, l'appareil se mit en piqué puis heurta l'eau, occasionnant la mort de l'ensemble des cinq membres de l'équipage.



MÉTÉORE 63 N° 1 - ATELIER À LA CIOTAT



TYPE 10 DANS LE PORT DE LA CIOTAT

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE DANS LA RÉGION MARSEILLAISE



LE TYPE 20 EN VOL

Vol d'essais avec Burri

Le SPCA *type 20*, hydravion bombardier va être construit en trois exemplaires. Le premier vol du prototype va avoir lieu le 22 juin 1928; le 1^{er} août 1928, suite à un mauvais calage du plan fixe l'appareil va percuter le plan d'eau peu après le décollage (un mort).

Le deuxième exemplaire effectue son premier vol le 14 janvier 1931; envoyé à Saint Raphaël, il n'est pas retenu par le service de la Marine, et il terminera une carrière « sans gloire ».

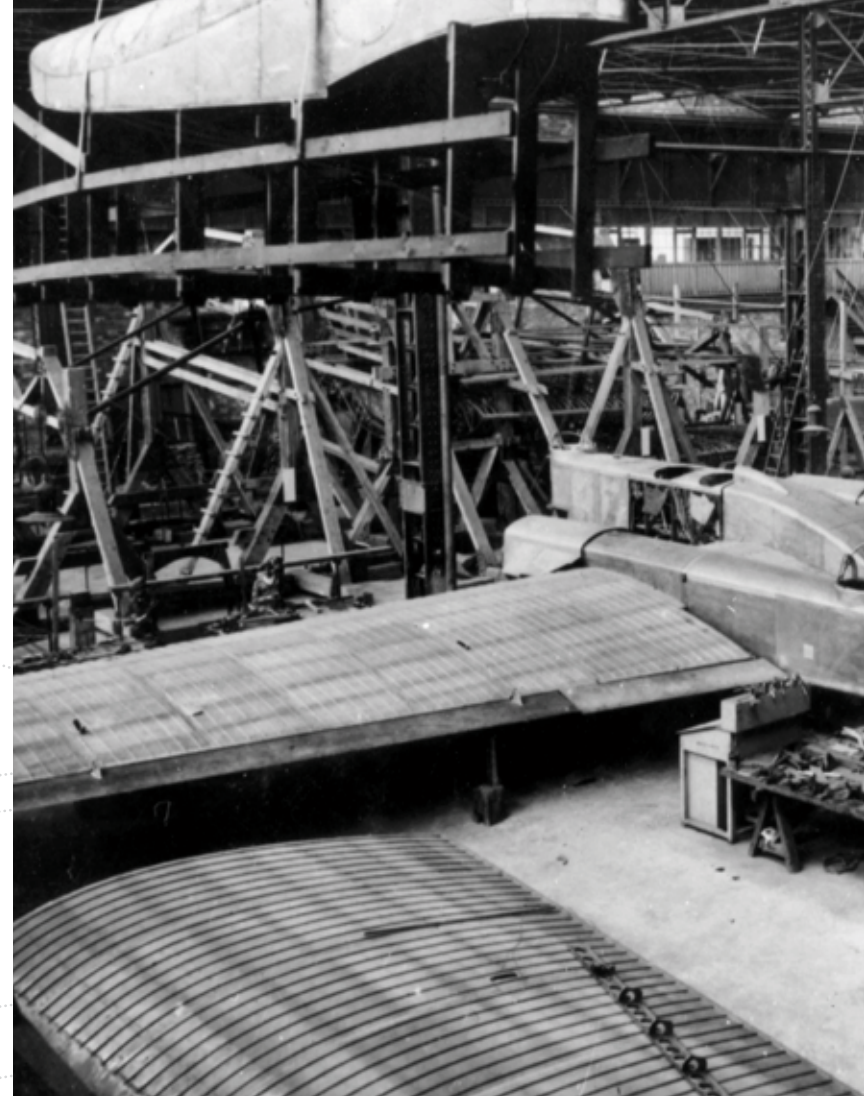
Le troisième exemplaire ne sera même pas accepté par la Marine.

L'hydravion *type 60* Hermès sera le dernier hydravion fabriqué par l'entreprise. Bimoteur destiné au transport civil, un seul exemplaire sera construit. Le premier vol a eu lieu le 1^{er} août 1932. Des anomalies étant constatées le projet sera abandonné après six vols pour un total de quatre heures 25 minutes.

L'hydravion *type 50* est étudié pour la Marine à partir du *type 60*. Sa construction est entreprise mais abandonnée avant la finition; seul le fuselage sera réalisé; après l'abandon du projet, il sera ferrailé. D'autres projets d'hydravions n'aboutiront pas.

Le troisième appareil étudié par le bureau d'études de la SPCA, le *type 30*, est un avion répondant au programme de 1928 émis par le Ministère de la Guerre. C'était un avion bipoutre entièrement métallique, deux prototypes sont prévus, terminés en 1930, pour le premier et 1932 pour le second. Lors d'essais à Villacoublay en août 1931, des vibrations entraînent une déchirure du revêtement métallique du fuselage du premier prototype. Réparé, malgré des modifications, l'appareil n'est pas jugé satisfaisant et effectuera son dernier vol le 25 juin 1932. Les poutres du deuxième prototype vont être renforcées, le premier vol aura lieu en mai 1933, mais l'appareil ne sera pas retenu par les services officiels.

Le SPCA *type 40t* est le quatrième appareil produit par la SPCA. Avion trimoteur, entièrement métallique, il était destiné au transport civil, postal ou sanitaire. Deux

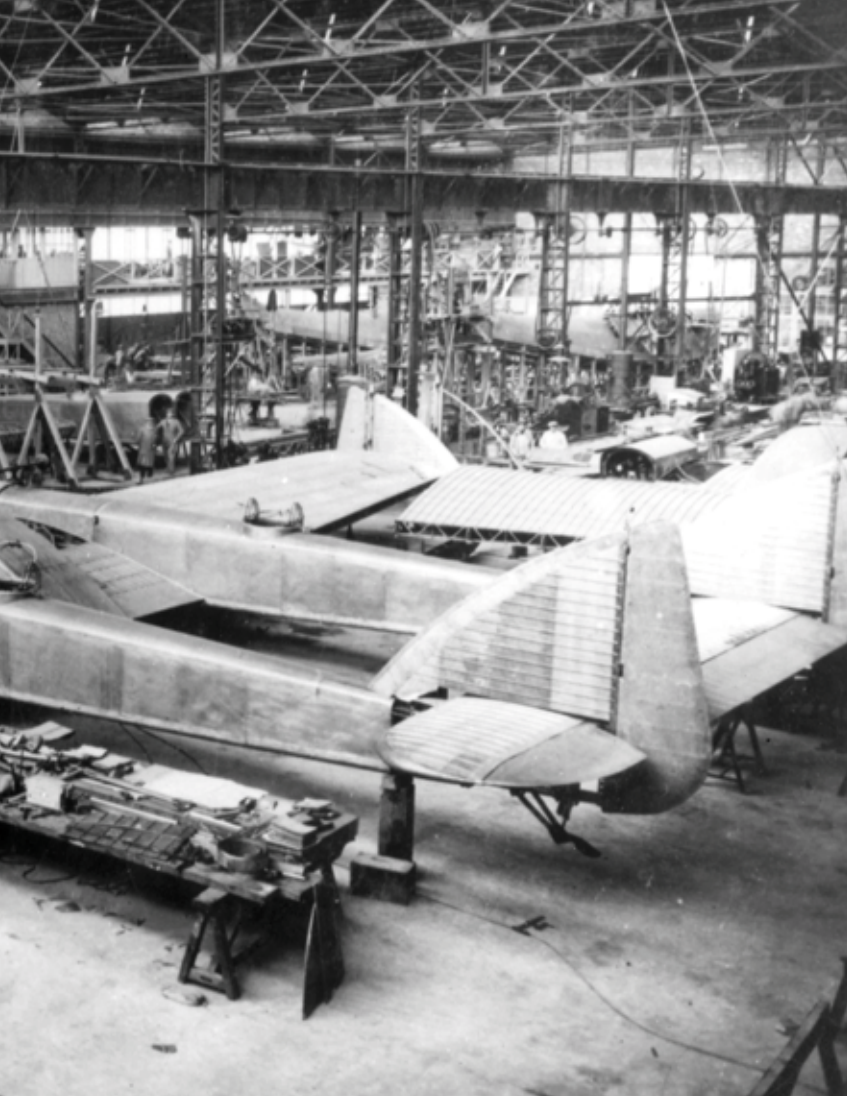


LES CELLULES DES DEUX TYPE 30 EN CONSTRUCTION À MARSEILLE

prototypes sont construits en 1929-1930. Présenté au Salon de l'aviation en 1930, il ne sera pas commandé par l'État.

Le monomoteur colonial SPCA *type 80* est le plus petit avion produit par la SPCA. Deux exemplaires seront construits; ils effectuent leur premier vol le 30 mars et le 25 avril 1932 à Istres. L'appareil sera présenté au Salon de l'aviation 1932 mais il n'y aura aucune commande de l'administration.

Le SPCA *type 90* était un avion trimoteur répondant au « programme d'avion colonial »; l'appareil devait pouvoir faire des missions de reconnaissance, de bombardement,



de liaisons et des évacuations sanitaires. Un prototype sera construit, il effectuera son premier vol à Istres le 8 décembre 1932. Il sortira premier du concours officiel mais ne sera pas commandé par l'État. Envoyé au Maroc, il va subir un accident. D'autres projets d'avions resteront sans suite. Les deux avions *type 40 t*, rachetés par l'État et remotorisés, vont reprendre du service sous l'appellation *type 218*. Un appareil participe, de janvier à avril 1933, à la mission Wauthier qui va explorer le Ténéré (Sahara).

En 1934, les deux *SPCA 218* participent à la liaison France-Madagascar; arrivés à Tananarive le 14 juillet 1934 ils sont mis à la disposition d'une compagnie aérienne pour assurer la liaison Tananarive-Mozambique jusqu'au début de la seconde guerre

mondiale, puis ils seront ferrailés. La SPCA espéra un moment recevoir la commande de quatre appareils de même type mais le marché ne sera pas conclu.

La grande activité industrielle de la SPCA consista en fait en travaux de révisions d'aéronefs pour l'armée: réparation d'environ 500 avions Farman (ex: grande visite de *Farman F-165*) et hydravions et révision de 400 moteurs de 180 et 300 CV Hispano Suiza.

Des Nieuport en grande visite à Marseille.

Fuselages de Farman en grande visite dans l'usine du boulevard National. Atelier de révision des moteurs d'aviation. Toute activité de construction ayant cessé en 1934 la SPCA sera intégrée dans la SNCASE début 1937.

Jusqu'en 1941 les bureaux de la direction de la société nationale seront installés boulevard National à Marseille puis transférés dans l'usine construite à Marignane. À la fin des années trente, Marcel Pillard et Louis Paulhan vont obtenir, dans le cadre d'une nouvelle société, un marché d'État de sous-traitance dans les usines de Marseille, pour construire des empennages et des bâtis-moteurs pour le chasseur *Dewoitine 520*. Les ensembles réalisés ne serviront pas, l'armistice stoppant les travaux.

Les ateliers du boulevard National ont été remplacés par des résidences et un jardin public. ●

HENRI CONAN

INGÉNIEUR DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE. A TRAVAILLÉ VINGT ANS AU CENTRE RÉGIONAL DE CONTRÔLE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE D'AIX-EN-PROVENCE. RETRAITÉ DEPUIS L'ANNÉE 2000 IL S'EST PASSIONNÉ PAR L'HISTOIRE DE L'HYDRAVIATION, PARTICULIÈREMENT DANS NOTRE RÉGION.





JEAN DOMENICHINO

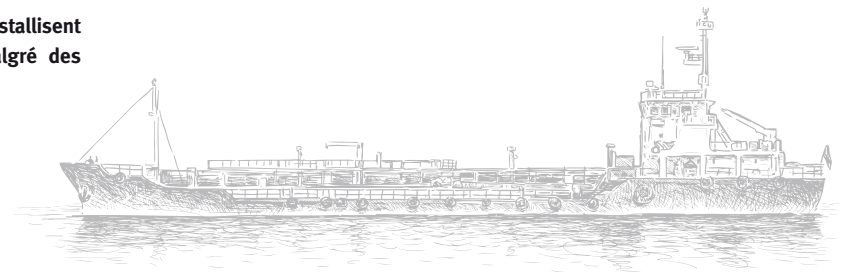
CONSTRUCTION NAVALE

LES SITES DE LA CIOTAT ET DE PORT-DE-BOUC

Malgré les clichés et les images véhiculés ci et là, le littoral provençal a été un territoire marqué par des activités industrielles conséquentes et variées.

Mais au-delà de ce foisonnement, le secteur de la construction navale, avec ses exigences en matière d'espace et de main-d'œuvre, compte tenu aussi des spécificités et des caractéristiques de sa production, est celui qui s'est le plus inscrit dans les paysages urbains et les mentalités.

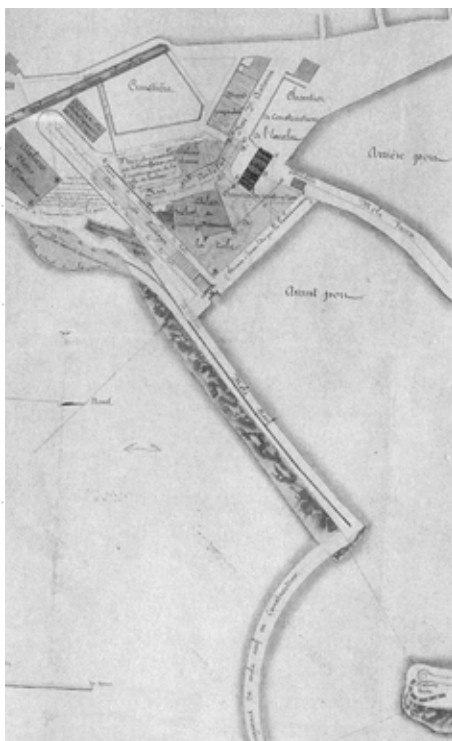
C'est singulièrement manifeste dans les cas de La Ciotat et de Port-de-Bouc qui cristallisent à eux seuls tous les particularismes de la construction navale française, malgré des évolutions quelque peu divergentes qui ont fini néanmoins par se confondre.



CONSTRUCTION NAVALE

LES SITES DE LA CIOTAT ET DE PORT-DE-BOUC

1835 : Chantier Louis Benet - Naissance du site de la Ciotat



PLAN DU CHANTIER LOUIS BENET

DES GENÈSES DIFFÉRENTES:

La Ciotat

C'est en 1835 que le site de La Ciotat prend corps. À cette date, Louis Benet, fils d'un riche armateur natif de la cité, reprend le petit chantier de construction de voiliers dirigé par le maître charpentier Joseph Vence, avec pour objectif de transformer cette modeste unité en une entreprise moderne, et ce sur le modèle de ce qu'il avait pu observer lors d'un voyage à Liverpool.

Fort de l'aide de ce même Joseph Vence et de Charles Evens, un technicien anglais venu des chantiers de La Seyne-sur-Mer – Louis Benet accepte la commande d'un navire à vapeur – une gageure pour l'époque – destiné à la ligne du Levant.

Ce sera *le Phocéen* – un navire en bois doublé de cuivre propulsé par deux roues à aubes reliées à une machinerie anglaise – lancé en avril 1836 qui assure au nouveau chantier une renommée qui dépasse de loin les limites régionales et lui procure de nouveaux appuis.

En 1838, James de Rothschild et les frères Talabot entrent dans le capital de l'entreprise. Ces apports permettent à Louis Benet de parfaire les équipements de son chantier et de franchir de nouvelles étapes. Ainsi, en 1841, il construit le *Phocéen II*, un bâtiment équipé d'une machine à vapeur réalisée entièrement dans les ateliers ciotadens. Ensuite, c'est le *Philippe-Auguste*, un navire à la coque entièrement en fer, puis le *Bonaparte*, le premier bateau muni d'une coque de fer et d'une hélice dépassant 150 tours minute produit en Europe continentale.

Lancé en 1847, ce dernier symbolise l'apogée du chantier ciotaden qui compte alors plus de 800 ouvriers, mais la crise des années 1848/1851 lui est fatale. Louis Benet qui, sur sa lancée, a continué à investir, est alors dans l'incapacité d'honorer ses échéances. Cerné par ses créanciers, lâché par la Banque de France qui lui suspend toute avance de trésorerie, il cède son entreprise à la Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales, qui prend en 1853 l'appellation – changement de régime oblige –, de Compagnie des Messageries Impériales, puis en 1871 de Compagnie des Messageries Maritimes. Dans le même temps, le chantier change lui aussi de nom...

On trouve là une constante qui est appelée à se répéter : à chaque arrivée d'un nouvel



LE PHOCÉEN

actionnaire majoritaire, le chantier se trouve pourvu d'une nouvelle dénomination. Ainsi, en 1916, après l'effacement des Messageries Maritimes, le chantier devient chantier de la Société Provençale de Constructions Navales (SPCN), puis, en 1940, après la faillite de cette société et son rachat par Jean-Marie Terrin, – le principal entrepreneur de la réparation navale marseillaise – Chantiers Navals de la Ciotat, (CNC) et ce jusqu'en 1982, date à laquelle l'État pousse à une nouvelle restructuration de la construction navale française.

Les CNC, les chantiers de Dunkerque et ceux de La Seyne-sur-Mer sont réunis dans une même société, la Société des Chantiers du Nord et de la Méditerranée, dite la NORMED.



1841 : La Ciotat - Le Phocéen II - bâtiment à vapeur

BATEAUX LES PLUS SYMBOLIQUES DES DEUX CHANTIERS

POUR LA CIOTAT, IL S'AGIT :

- du *Phocéen*, (1836), le premier navire à vapeur,
- du *Bonaparte*, (1845) avec son hélice et sa coque en fer,
- du *Périclès*, (1852), le premier bateau lancé sous l'égide des Messageries,
- de *l'Eridan* (1928) mû par des moteurs Diesel et qui inaugure la fin du règne de la vapeur,
- de *La Marseillaise*, à l'origine coque 161 remise en cale le 2 décembre 1940 sous le nom de Maréchal Pétain lancé le 10 juin 1944 sous ce nom, livré après bien des avatars le 26 juin 1949,
- des *Djemila*, *Biblos* et *Ninive*, commandés en 1951, en fait les premiers pétroliers construits sur le site,
- du *Butagaz*, (1955), spécialisé dans le transport du butane et du propane,
- de *L'Atlantique-Lognac*, (1969), le premier porte-conteneurs,
- du (1976), qui, avec ses 328000 tonnes, reste le plus gros pétrolier construit ici,
- de *l'Esso-Westernport*, (1977), et ses 100000 m³, le plus gros méthanier alors construit dans le monde,
- du *Monterrey*, le dernier bateau construit, qui quitte La Ciotat le 14 juillet 1989, après bien des avatars.

POUR PORT-DE-BOUC, IL FAUT CITER

- le *Marc Fraissinet II*, le premier navire construit sur le site, lancé en 1901,
- le *Germania* (1902) condamné à être rebaptisé Britannia du fait de la conjoncture internationale,
- *l'Espagne*, (1909), le plus gros paquebot construit alors avec ses 13600 tjb,
- le *Ville d'Alger*, (1949), un cargo mixte coulé en 1944 par les armées allemandes, renfloué et entièrement refondu à la Libération, alors que l'entreprise est réquisitionnée par son personnel, et qui symbolise la renaissance du chantier après la Seconde Guerre Mondiale.
- le *Gallieni*, (1953), un cargo-mixte construit pour les Messageries Maritimes et qui est en fin de compte utilisé par Paul-Émile Victor pour ses explorations,
- le *Fort Caroline*, (1953), le premier d'une longue série de bananiers tous appelés Fort, armés par la Compagnie Générale Transatlantique,
- le *Vosges*, (1960), de sinistre mémoire à cause de l'accident qui s'est produit durant sa construction et qui a coûté la vie à trois jeunes ouvriers, suite à une explosion provoquée par un chalumeau défectueux,
- le *Provence*, (1966), le dernier bateau sorti du site, armé ensuite à La Ciotat où il est débaptisé pour devenir le Comté de Nice...

Port-de-Bouc

La genèse du chantier de Port-de-Bouc est d'une autre nature.

À l'origine de l'aménagement du site, se trouve la société des Chantiers et Ateliers de Provence (CAP) née officiellement le 25 février 1899, mais dont la conception remonte à la fin du premier trimestre 1897. L'opération a été entièrement conduite par Alfred Fraissinet, pour l'heure directeur de la Compagnie française de navigation, (appelée plus communément Compagnie Fraissinet) et membre de nombreux conseils d'administration dont celui de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille. Héritier d'une grande famille du négoce marseillais, son assise sociale et financière lui permet de réunir des capitaux exclusivement marseillais de l'armement et de la

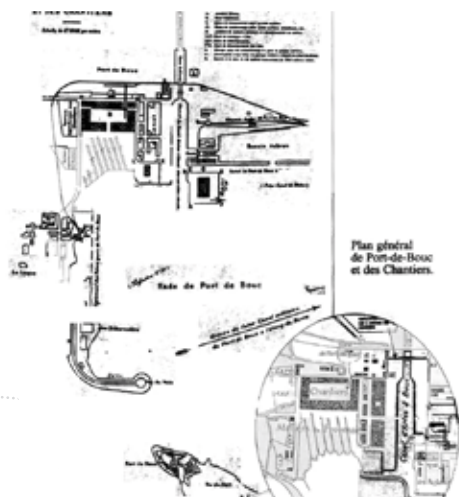
banque. La déclinaison des premiers membres du conseil d'administration des CAP est éloquent à ce sujet. S'y retrouvent Henri Estier, vice-président de la Compagnie des vapeurs de charge française; Paul-Cyprien Fabre, héritier de la compagnie du même nom, Édouard Gouin, directeur de la Société des transports maritimes à vapeur; Nicolas Paquet; président de la Société Paquet.

Sans être exhaustive, cette énumération montre que les CAP constituent l'exemple type d'une entreprise industrielle régionale, prise au sens noble du terme, conçue et financée en dehors de toute intervention décisive située hors de sa sphère géographique. Cette caractéristique, assez rare pour un établissement d'une telle envergure – surtout dans la région –, mérite d'être relevée, d'autant plus que l'aventure port-de-boucaïne

CONSTRUCTION NAVALE

LES SITES DE LA CIOTAT ET DE PORT-DE-BOUC

1847 : Le Philippe Auguste, 1er bateau muni d'une coque en fer



PLAN DU SITE DES CHANTIERS DE PORT-DE-BOUC

marque bien la première tentative sérieuse de la grande bourgeoisie phocéenne de prendre possession de l'Ouest marseillais qui l'avait souvent subjugué, et ce d'une manière significative.

Malgré tout, la date de la création des Chantiers et Ateliers de Provence a de quoi surprendre. À ce moment, tous les grands chantiers français de l'Atlantique ou de la Méditerranée produisent depuis longtemps: Saint-Nazaire-Penhoët fonctionne depuis 1862, la Seyne-sur-Mer depuis 1852, Dunkerque depuis 1898. Quant à La Ciotat, nous savons ce qu'il en est. Comme leur capacité de production est alors suffisante pour répondre aux besoins des armateurs nationaux, il est difficile de comprendre l'implantation d'un nouveau site en Méditerranée.

Certes, Fraissinet trouve là le moyen de maintenir l'activité de ses « Ateliers » situés chemin de La Madrague, spécialisés entre autres dans la production de chaudières tubulaires performantes et qui connaissent depuis 1895 des difficultés pour élargir leur marché. Ce faisant, la création des chantiers de Port-de-Bouc permet au groupe Fraissinet de se doter du maillon manquant entre la fabrication de la machinerie qu'il maîtrise parfaitement et le secteur de l'armement qui constitue l'essentiel de son activité et de finaliser une parfaite concentration verticale dans le domaine de l'armement. Mais l'essentiel n'est pas là.

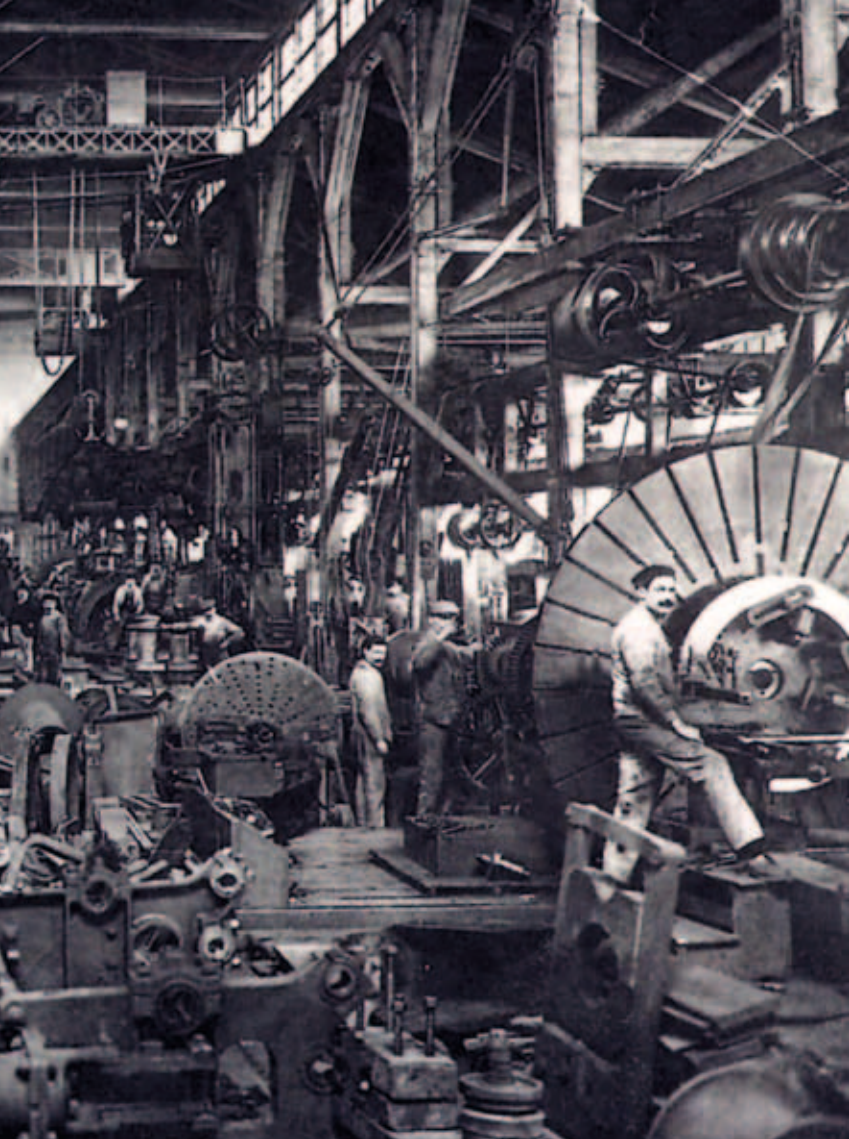
En fait, Fraissinet anticipe les années de reprise économique qui marquent la fin du cycle dépressionnaire amorcé dans les années 1870. Il pressent que le commerce maritime est appelé à se développer, et ce d'autant plus que la France organise de manière plus rationnelle l'exploitation de son empire colonial. Dans cette optique, la façade méditerranéenne se trouve admirablement bien placée. À cela il faut ajouter que la création tardive des CAP leur permet de bénéficier des progrès technologiques qui se précipitent alors et surtout d'une conception de l'organisation des espaces de travail qui autorise l'accélération des processus de construction et l'augmentation des capacités des navires.

L'organisation du chantier port-de-boucain se nourrit en effet des dernières réflexions urbanistiques en matière d'espace industriel. L'ensemble de 110 500 m² est structuré autour de six cales de 125 à 160 mètres – largement au-dessus des moyennes habituelles. Sa cohérence permet une bonne division entre les différents secteurs et ateliers du site – bureau d'études, salle de traçage, ateliers de tôlerie, de menuiserie pour ne citer que les principaux – et surtout une circulation logique et rationnelle des matériaux entre les ateliers et les cales. Ce nouvel urbanisme industriel est d'autant



LES ATELIERS FRAISSINET DE LA MADRAGUE

plus facile à mettre en œuvre que le site choisi – l'anse Aubran et l'anse des Fourmis prolongeant le golfe de Fos et au confluent des canaux fluviaux d'Arles à Bouc et de Caronte – est vierge de toute occupation depuis 1865, date de la fin du chantier de construction de bateaux en bois des frères Pastré qui a occupé le site pendant 10 ans. Mais encore faut-il, pour que l'opération se justifie, que la rentabilité des capitaux mobilisés dans ce secteur industriel classique fournisse un taux de profit supérieur à celui obtenu dans le secteur classique de l'armement et du négoce, et c'est là que les dispositions législatives qui régissent l'industrie de la navale sont déterminantes. En simplifiant, il faut savoir que, du fait de la liberté de pavillon et de la modération des droits de douane et d'immatriculation des navires achetés à l'étranger,



1850/51 : Cie des Services
Maritimes des Messageries
Nationales



chantiers de Port-de-Bouc sont en gestation, il est fortement envisagé de réserver au seul secteur de la construction les subventions qui seraient alors renforcées. Et c'est cette nouvelle perspective qui, in fine, décide le groupe Fraissinet à tenter l'aventure industrielle de la construction navale, et ce jusqu'en 1960, date à laquelle il se retire de ce champ d'activité économique.

DES PRODUCTIONS IMPORTANTES ET DIFFÉRENCIÉES

Le poids des deux chantiers qui encadrent l'agglomération marseillaise est loin d'être négligeable. Aux termes de leur existence, ils ont construit plus de 470 bâtiments dont 337 pour le seul site de La Ciotat; le reste pour Port-de-Bouc, dont 17 navires de guerre. Exprimée en tonneaux de jauge brute (tjb), leur production représente près de 40 % de la production française. À cela il faut ajouter plus de 60 navires réparés ou transformés à La Ciotat, surtout à partir des années 1980.

L'importance des deux sites peut être largement mesurée à l'aube de l'année 1959. À cette date, en prenant comme référence le volume des livraisons exprimé en tjb, La Ciotat est le troisième chantier français avec une production de 96 000 tonneaux de jauge brute (tjb); Port-de-Bouc le sixième avec 35 000 tjb. Ensemble, ils emploient directement près de 8 000 personnes sur les 37 000 que compte alors la construction navale française, génèrent près de 16 000 emplois localement en comptabilisant la sous-traitance et les secteurs induits, 3 fois plus si on prend en compte l'ensemble de la chaîne générée par le secteur.

Ils ont construit des navires de toutes tailles, de tous tonnages, de toutes spécialités, (paquebots, vraquiers, cargos, moutonniers, bananiers, pinardiers, minéraliers, porte-conteneurs, pétroliers, méthaniers), sans oublier les bâtiments livrés à la Royale, surtout des avisos coloniaux, des ravitailleurs, des dragueurs de mines...

Cela témoigne admirablement des savoir-faire accumulés et sans cesse renouvelés des personnels des deux chantiers, des ingénieurs aux ouvriers les moins qualifiés afin de maintenir, en France méridionale, une construction navale adaptée aux besoins des armements.

Mais, au-delà, les deux chantiers ont forgé des espaces et des mentalités bien spécifiques, bien au-delà de l'espace étroit de l'entreprise.



PORT-DE-BOUC : CONSTRUCTION DES CALES (1900)

l'armement a la faculté de faire appel aux chantiers étrangers plus compétitifs – pour l'heure aux chantiers anglo-saxons – qui, depuis la généralisation des coques en fer et des machineries à vapeur, sont les plus avantageux du fait de leurs avancées technologiques et parce qu'ils bénéficient du coût relativement bas des produits de leur sidérurgie nationale.

Aussi, l'État français s'est-il toujours évertué à sauvegarder le secteur de construction jugé nécessaire à l'indépendance nationale en instituant un arsenal complexe de primes et d'aides indirectes versé tantôt aux armateurs, tantôt aux constructeurs et destiné à combler peu ou prou les écarts entre les prix nationaux et internationaux: c'est tout le sens des lois de 1866, 1881, 1893. Or, à partir de 1896, c'est-à-dire au moment où les

1853 : Compagnie
des Messageries
Impériales

1871 : Cie des
Messageries
Maritimes

PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA LOI DEFFERRE

Pour prétendre être aidés, les constructeurs doivent limiter leurs effectifs, parfaire leur méthode de comptabilité et surtout réduire le montant de leurs bénéfices puisque la loi stipule que l'État prélèverait 50 % des bénéfices dépassant 3 % du chiffre d'affaires et 50 % de ceux dépassant 6 % du chiffre d'affaires. Au-delà de l'aspect financier, ces dispositions visent à inciter les entrepreneurs à se poser le problème de la productivité de la main-d'œuvre qu'ils emploient et à mieux gérer leurs entreprises. Elles les poussent aussi à moderniser leurs installations par autofinancement s'ils veulent échapper à la surtaxe sur les bénéfices. La loi Defferre est donc d'importance. Elle pose pour principe que l'État ne peut financer des entreprises à capitaux privés sans intervenir dans leur gestion et leur devenir. En s'inscrivant dans la durée, la loi de 1951 cherche en définitive à changer les mentalités et les pratiques des constructeurs, et ce dans un contexte économique marqué par une internationalisation de plus en plus grande des échanges commerciaux.

LE « LIVRE BLANC »

Son objectif est de mettre à la disposition des entrepreneurs et salariés de la navale l'ensemble des documents élaborés tout au long de l'année 1959, en particulier celui produit par une commission interministérielle créée le 19 mars 1959 par décision du Ministre des transports Robert Buron et placée sous la responsabilité d'un conseiller-maître à la Cour des Comptes, Monsieur Merveilleux du Vignaux. Ce document est fondamental car c'est lui qui donne le ton de la réflexion, en liant le maintien des aides étatiques à la nécessité d'adapter la capacité de production de l'industrie navale française aux besoins prévisibles de l'économie nationale.

Selon le rapport de la commission, cette adaptation est rendue inévitable pour deux raisons.

La première tient au montant des aides étatiques qui devient trop important – 131 milliards de francs 1959 pour la période 1960/1963 – du fait de l'augmentation de la production et surtout de l'incapacité des constructeurs à se rapprocher des coûts internationaux. Notons aussi que le principe de cette aide est de plus en plus contesté par la Commission de la C.E.E. qui fait une lecture très restrictive du traité de Rome qui, dans son article 92-3-C énonce que « les aides à la construction navale existant à la date du 1^{er} janvier 1957, pour autant qu'elles ne correspondent qu'à l'absence d'une protection douanière, sont progressivement réduites dans les mêmes conditions que celles applicables à l'élimination des droits de douane... »

La deuxième raison concerne les capacités de production de la construction nationale française qui sont alors de 700 000 tjb et qui se situent bien au-delà des besoins du marché national et international.

Aussi, logique avec elle-même, la commission propose-t-elle de ramener les capacités de la production française à 400 000 tjb et de réduire le montant des subventions. De 131 milliards, le montant passe immédiatement à 97,2 milliards et il est en outre appelé à diminuer d'année en année: 28,2 milliards pour 1960 et 19,2 pour 1963. Ces décisions marquent un changement radical de l'attitude de l'État. Pour la première fois, il envisage de réduire les capacités de production de la construction navale. En plus, en décidant de fixer le montant des aides a priori, sans tenir compte du volume réel de production, il s'autorise à déterminer les bénéficiaires de ses subventions et donc de déterminer les chantiers à maintenir, en fait ceux « dont la situation est particulièrement bonne pour qu'ils aient toute chance de pouvoir tenir tête à la concurrence internationale ». Il est vrai que dans le même temps, s'affirme la nécessité d'aider les chantiers qui s'engagent « à créer des activités nouvelles différentes de la construction navale afin de reclasser les effectifs particulièrement qualifiés qui devront être affectés à d'autres tâches », et ce pour atténuer les effets d'une réduction inévitable de la main-d'œuvre employée à construire les bateaux, celle-ci devant passer de 36 000 unités à 28 000 en deux ans.



LES CITÉES OUVRIÈRES DE PORT-DE-BOUC

LA CONSTRUCTION NAVALE ET SA FONCTION STRUCTURANTE DES ESPACES ET DES MENTALITÉS

À la base du processus, la topographie des sites concernés

Dans les deux cas, et c'est particulièrement vrai pour La Ciotat, le relief s'organise en forme d'amphithéâtre dont la scène est occupée par l'espace usinier. C'est donc autour de cet espace que la ville s'est organisée, structurée et construite. Ici, le centre-ville est le chantier, un aimant puissant qui capte tous les ressorts de la cité, et ce d'autant plus que le patronat a construit à proximité des cités ouvrières qui font que les différenciations entre l'espace privé – l'espace clos de l'entreprise – et l'espace public – l'espace ouvert de la cité, s'estompe, au profit du premier: les villes deviennent « chantiers ».

C'est ensuite la fonction peuplante de la construction navale

En effet, celle-ci nécessite une main-d'œuvre abondante. Dès 1900, le chantier de La Ciotat compte plus de 2500 salariés, celui de Port-de-Bouc, 1100. Aussi, les bassins d'emploi locaux sont incapables de répondre aux besoins des entreprises concernées.

L'exemple le plus probant est celui de Port-de-Bouc. Lorsque les CAP s'installent, la cité ne compte que 1400 habitants. Or, ce sont 1100 ouvriers qui sont rapidement embauchés. Nécessairement, la main-d'œuvre a été recherchée ailleurs: d'abord dans le département, puis dans les vallées alpines, en Bretagne pour certaines tâches comme le rivetage, mais surtout à l'étranger, essentiellement en Italie. C'est ainsi que jusqu'en 1930, plus de 50 % des nouveaux ouvriers recrutés annuellement aux CAP sont des Italiens.

Pour ces étrangers, l'entreprise est souvent le premier lien qui les attache à leur nouvelle patrie car beaucoup vont demander leur naturalisation à partir des années 1932. Ils entretiennent donc avec les chantiers des liens privilégiés.

Il en est de même pour les autres, pour ceux qui sont nés sur place, car on entre aux chantiers le plus souvent par filiation, parce que le père ou un membre de la famille y travaille déjà. Aussi, ces garçons – car il y a peu de filles qui sont employées alors dans la construction navale – sont déjà imprégnés de la culture de l'entreprise qui leur a été transmise au quotidien. Leur adhésion à cette culture d'entreprise est d'autant plus forte qu'ils entrent très jeunes dans le monde du travail. Et ces jeunes adolescents sont très vite considérés comme des adultes car, avant les années 1960, surtout dans les milieux ouvriers, on passe très vite du monde de l'enfance au monde du travail.

Mais c'est surtout les caractéristiques de l'objet de production, à savoir le bateau, qui organise l'ensemble et amplifie les processus engagés

D'abord à cause des bruits qui deviennent de plus en plus conséquents avec la généralisation des coques en fer. Ils ont des origines diverses : bruits des façonneurs, bruits des engins de levage, bruits des riveurs... Ils envahissent tout et symbolisent pour tous l'activité industrielle qui fait vivre la ville. Aussi, ils ne sont pas vécus comme des nuisances, comme des agressions, bien au contraire. Ils rassurent car ils témoignent que « tout va bien », que l'entreprise a des commandes ou n'est agitée par aucun conflit social. Ils constituent les éléments essentiels de l'environnement familial de chacun et leur absence sera toujours douloureusement ressentie, au point d'en marquer définitivement les mémoires.

Ces bruits sont d'autant plus perceptibles par l'ensemble des habitants parce que, jusqu'aux années 1950 à La Ciotat, jusqu'en 1966 à Port-de-Bouc, tout le montage du bateau se fait à l'air libre, sur les cales, et ce depuis la pose de la première tôle, au centre du bâtiment, jusqu'au lancement avec les avancées de la quille, l'élévation des membrures et des ponts, la mise sur le berceau, juste avant le lancement.

En outre, à cause de sa masse, le bateau en construction dépasse rapidement l'espace de l'entreprise. Aussi, l'acte de travail devient un acte public, visible de tous. Progressivement donc, à mesure de l'avancée des travaux, l'activité de production



LA CORPORATION DES MENUISIERS III



1^{re} PLAQUE DE TÔLE DU BATEAU

CONSTRUCTION NAVALE

LES SITES DE LA CIOTAT ET DE PORT-DE-BOUC

1982 : Société des Chantiers du Nord et de la Méditerranée

1987 : Fermeture du site de la Ciotat



LA BÉNÉDICTION

devient une pièce importante du décor du quotidien pour se transformer, à l'occasion, en véritable spectacle pour tous ceux qui ont loisir d'attarder leurs regards. La visibilité des gestes de travail rappelle, toutes proportions gardées, celle qui prévalait dans les échoppes médiévales. Elle est une des composantes de l'osmose entre les chantiers et les villes, d'autant plus que la durée de construction d'un bateau - jamais moins d'un an - permet à chaque habitant de s'intéresser à la bonne marche des travaux, d'en suivre la progression, même s'il n'a aucune attache affective avec l'entreprise. Ainsi, la présence du bateau

s'impose d'elle-même, sans qu'elle soit délibérément recherchée, une présence qui se termine en un spectacle unique, le plus popularisé du secteur, à savoir le lancement « à l'ancienne », lorsque le bateau a été construit sur les cales, et non dans les formes de radoub comme actuellement.



PORT-DE-BOUC MEMBRURES CALES ET PONTS (1955)

Il est significatif que l'on ne parle plus alors de lancement, mais de mise à l'eau, ce qui n'a rien enlevé à la popularité de l'événement.

Le lancement de bateau ne constitue pas un ensemble homogène : il voit se superposer plusieurs séquences qui autorisent plusieurs lectures, ce qui fait l'importance de son retentissement.

À l'intérieur du chantier, le lancement est, pour les ouvriers, une séquence technique continue depuis le moment où le bateau a été dépouillé de ses épontilles, jusqu'au moment où il entre dans l'eau

À l'intérieur, toujours, le lancement est pour les « officiels » une cérémonie très codifiée avec le prêtre, la marraine, la bouteille de champagne, et la collation qui s'en suit.

Mais l'essentiel n'est pas là. Il se situe à l'extérieur du chantier où, pour le plus grand nombre, le lancement est un spectacle, spectacle du bateau qui rentre dans l'eau, spectacle de la vague qui en résulte, même si elle peut provoquer des dégâts comme à La Ciotat, compte tenu de la proximité des quais.

Si le lancement est un spectacle, c'est aussi une fête, une fête pleine où certains participants se transforment en acteurs et se mettent eux-mêmes, à des degrés divers, en représentation.

C'est le cas par exemple des barreaux des petites embarcations qui envahissent le plan d'eau et vont au plus près du bateau lancé. C'est aussi le cas des jeunes garçons de la cité qui, par jeu mais aussi pour « épater les filles », se retirent au dernier moment alors que la vague frappe les quais, au risque de se faire éclabousser.

1897 : Société des Chantiers et Ateliers de
Provence - Port-de-Bouc

1899 : Naissance du
Chantier - Port-de-Bouc

1972 : Fermeture du site
Port-de-Bouc

Ce n'est pas un hasard si la cérémonie du lancement a mobilisé depuis toujours les « producteurs d'images ». Ainsi, les premières cartes postales consacrées aux villes concernées représentent toutes, à quelques exceptions près, des lancements de bateaux. Il ne faut pas oublier les Actualités Pathé projetées dans les salles de cinéma avant le grand film, les actualités télévisées régionales qui ont consacré de nombreux reportages sur ce sujet. Et sans compter les photographies prises par l'entreprise, par le commun des mortels et qui sont légion...

Ajoutons que le lancement de bateau, au moins jusqu'aux années 1960, a une valeur initiatique, pour les enfants qui s'y rendent accompagnés de leurs instituteurs, pour les garçons qui aspirent à rejoindre l'entreprise.

Cependant, cette valeur initiatique tend à s'estomper à partir des années 1960-1970. En effet, la démocratisation réelle du système scolaire fait que les familles ouvrières, en premier lieu celles des contremaîtres, des ouvriers qualifiés, et aussi celles des militants politiques et syndicaux -, ont d'autres ambitions pour leurs enfants. Si l'embauche aux chantiers reste majoritairement synonyme de réussite sociale pour les garçons nés avant les années 1950-1955, il n'en est plus de même ensuite et, à ce moment, le discours des familles s'inverse. Au « travaille bien à l'école, tu rentreras au chantier et tu auras une bonne place » se substitue le « si tu ne travailles pas bien, tu iras au chantier comme ton père ».

Malgré tout, le lancement de bateau demeure, dans l'esprit de tous et dans les mémoires des villes, un événement consensuel qui a réuni, dans une même ferveur et un même élan, toutes les strates de l'entreprise et de la population, et même si certains ne manquent pas de rappeler que, dans des circonstances particulières, le bateau a été occupé par une partie du personnel pour empêcher sa mise à l'eau.

Mais in fine, le lancement reste bien le symbole exaltant de la concorde sociale, malgré les conflits sociaux qui ont sans cesse jalonné la vie des deux chantiers, comme la grève de 1949 à Port-de-Bouc qui s'est traduite par la fermeture du site pendant près de 9 mois, ou comme tout ce qui s'est déroulé à La Ciotat lors du processus de fermeture du site et ont contribué, quels que soient les jugements des uns et des autres, à renforcer l'osmose entre chantiers et villes.

Et pourtant, tout cela va s'effondrer.

LES FERMETURES DES SITES

Elles sont étalées dans le temps, mais participent du même processus.

En simplifiant, notons qu'après la deuxième guerre mondiale, la nécessité de recourir à l'aide de l'État pour sauver « la navale » ressurgit au début de l'année 1950. À cette date, les chantiers en terminent avec les commandes du ministère de la Marine marchande passées au titre des réparations de guerre. Ils perdent ainsi un marché qui leur était réservé et se retrouvent subitement confrontés à la concurrence étrangère, en particulier à la concurrence britannique qui offre sur le marché international des bâtiments 20 à 30 % moins chers que ceux construits en France. Les tractations entre armateurs, constructeurs et gouvernement aboutissent le 24 mai 1951 à l'adoption d'une nouvelle loi d'aide à la construction navale, dite loi Defferre. Or, et c'est ce qu'il faut retenir ici, cette loi marque un changement de l'attitude de l'État. Certes, ce dernier se propose toujours d'accorder



LA CIOTAT VAGUE DÉVASTATRICE DU MONGE (17 MAI 1976)



PORT-DE-BOUC LE
BATEAU SALUE LA MER



LANCEMENT DU PAQUEBOT OXUS À LA CIOTAT LE 27 AVRIL 1879

Article du "Journal Illustré", n° 19 du 11 mai 1879, pages 147 et 150

« Le lancement du nouveau paquebot des Messageries Maritimes l'Oxus a eu lieu le 27 avril, à midi moins dix minutes, au milieu d'une grande affluence, venue malgré une forte pluie, des environs de La Ciotat, et surtout de Marseille. Pendant toute la matinée, les trains n'avaient cessé d'amener de nombreux curieux.

Dès huit heures du matin, des ouvriers charpentiers étaient occupés à mettre de l'huile aux anguillères des couettes 1, à mouiller les trinqués et les saisines 2, pendant que d'autres coinçaient le berceau et enlevaient les petites et grandes épontilles 3.

Chacun est à son poste: M. Juclier, ingénieur chargé des constructions navales, dirigeant l'Oxus est à l'estrade qui lui est réservée sur l'avant, ayant ses hommes de service de chaque côté; à bâbord comme à tribord du navire se trouvent un chef d'atelier, les contre-mâîtres ainsi qu'une cinquantaine d'hommes qui exécutent les ordres donnés par l'ingénieur. Le premier roulement de tambour ordonne d'enlever les épontilles intermédiaires (les petites et les grandes ayant été enlevées dans la matinée). Le mouvement s'exécute ensemble en se guidant aux signaux des porte-drapeaux.

C'est alors que l'émotion est à son comble: l'Oxus, débarrassé de tous ses soutiens, n'est plus retenu que par les saisines, qui sont coupées immédiatement. Les charpentiers et les hommes d'équipage sont déjà aux leviers, et l'ordre est donné de les forcer sitôt les saisines coupées, l'on voit cette grande masse imposante s'avancer sensiblement, puis s'élançer majestueusement dans les flots, aux accompagnements de la musique et aux applaudissements frénétiques des spectateurs, réellement enthousiasmés.

À midi, tout était terminé.

1-trinqués et saisines: cordages solides habituellement utilisés pour le remorquage des navires

2-couettes ou anguilles: pièces de bois qui font partie de l'appareil qui fait glisser le navire dans l'eau

3-épontille: barres verticales en bois supportant les éléments de structure du navire pendant sa construction »

« (...) Yersin monte à bord de l'Oxus en partance pour l'Extrême-Orient. On lui remet le Règlement des bords. Sur chaque paquebot des Messageries Maritimes, la consultation médicale journalière est annoncée par une cloche. Le médecin ne reçoit d'ordre que du capitaine et prend ses repas à sa table. Il gère la pharmacie du bord qu'il reconstitue à chaque escale. Il lui revient aussi de vérifier la propreté des cuisines et la fraîcheur des denrées. Un infirmier est à son service, qui lui ouvre sa cabine de première classe, cuivre et bois verni, lui remet son uniforme blanc aux cinq galons dorés dont il ajuste les plis devant un miroir le navire embarque plusieurs centaines de passagers, cette fois à fond de cale une troupe de soldats vers leur garnison du Tonkin, protectorat français depuis sept ans. En seconde des moines bénédictins et des sœurs de la Charité que Dieu appelle en Chine. Le lot habituel, en aller simple, de têtes brûlées, d'escrocs, d'investisseurs ruinés, de maquereaux et de fils de bonne famille, qui s'en vont voir si leur vie ne serait pas plus supportable aux colonies. (Sur le quai à nouveau, Yersin met une main en visière sur son front et prend la mesure du mastodonte à contre-jour. Autre chose qu'un chalutier normand. La haute muraille de fer maintenue à quai par les haussières, cent vingt-cinq mètres de long. Les chauffeurs allument les chaudières et font monter la pression. Les officiers descendus à terre pour la dernière soirée s'installent aux terrasses ensoleillées. (...) »

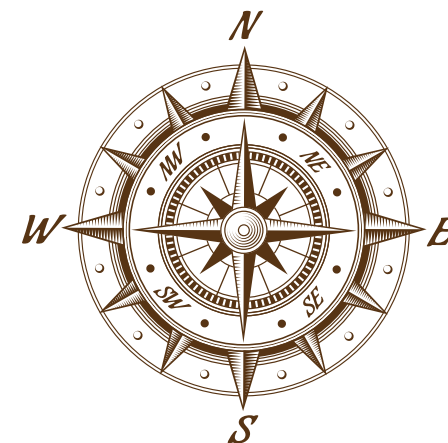
Patrick DEVILLE
Peste et Choléra
À Marseille

des subventions publiques aux armateurs réservant leurs commandes aux chantiers français, mais il assortit son aide d'une série d'obligations imposées aux constructeurs. In fine, la loi Defferre a bien permis un développement des chantiers français, mais ceux-ci sont restés dans l'incapacité d'équilibrer durablement leur bilan sans les aides publiques, ce qui engendre la parution le 31 décembre 1959 d'un rapport intitulé « *L'industrie française de la construction navale* » qui deviendra pour tous « *le Livre blanc de la construction navale* ».

À sa lecture, les chantiers de La Ciotat et Port-de-Bouc ne sont pas directement menacés. Compte tenu de leur taille, ils peuvent espérer être parmi les « quatre chantiers, peut-être cinq, voués à la construction de navires de commerce » qui constitueraient la « structure à la fois puissante et économiquement saine de notre industrie de construction navale ». Certes, ils présentent des « défauts » qu'ils doivent corriger aux risques de se voir écartés des aides de l'État. Le chantier de La Ciotat n'a pas assez diversifié son activité puisque le secteur construction représente 95 % de sa production et qu'il n'a pas, pour l'heure, de département de réparation navale. Quant à celui de Port-de-Bouc, il a peu modernisé son outillage depuis les années 1950, mais il possède un carnet de commandes plein jusqu'en 1964.

Cependant, les conclusions du « Livre blanc » concernant tel ou tel chantier sont assez vagues pour permettre toutes les évolutions possibles, dans le cadre bien sûr des objectifs généraux qui sont alors fixés. Pour les responsables des chantiers, la situation est d'autant plus complexe que circule sous le manteau l'idée que seuls trois sites seraient à long terme maintenus, à savoir Dunkerque, Saint-Nazaire et La Ciotat.

Face aux nouvelles orientations étatiques préconisées par le « Livre blanc », les directions des chantiers de la région réagissent de manière différente, voire totalement opposée.



CONSTRUCTION NAVALE

LES SITES DE LA CIOTAT ET DE PORT-DE-BOUC

Port-de-Bouc

À Port-de-Bouc, la famille Fraissinet décide de se retirer des Chantiers et Ateliers de Provence qu'elle avait contribué à fonder et dont elle était encore le principal actionnaire. Dès 1960, elle met en vente les quelque 28 000 actions des CAP qu'elle possède. Celles-ci sont rachetées par un groupe de financiers marseillais organisé autour de la famille Zarifi, qui se retrouve alors détenir 80 % du capital des CAP.

En fait, cette transaction prend tout son sens lorsque l'on sait que le banquier Zarifi est allié à Jean-Marie Terrin, alors actionnaire principal aux chantiers navals de La Ciotat et président de la Société Provençale des Ateliers Terrin. Le rachat des actions Fraissinet marque, de manière déguisée, la prise du contrôle du chantier de Port-de-Bouc par celui de La Ciotat qui détient en propre 52 000 actions sur les 139 734 déposées à l'assemblée générale des actionnaires de 1963.

Très vite, la société des Chantiers et Ateliers CAP est restructurée avec pour objectif d'isoler le secteur « constructions navales » des autres activités du groupe. Dans le même temps, le service commercial est démantelé et une seule commande est enregistrée en 1964, ce qui condamne à très court terme l'activité de construction navale. Ce sera chose faite dès 1965 avec l'annonce du dépôt de bilan. Le 7 mars 1966, le *Provence*, le dernier bateau construit à Port-de-Bouc, est remorqué jusqu'à La Ciotat pour être armé. Il sera alors rebaptisé *Comté de Nice*.

En 1972, le site sera définitivement fermé, les entreprises fondées en 1962 et 1964 et qui avaient réemployé quelque 500 salariés de l'ancienne construction navale cessant toute activité.





La Ciotat

À La Ciotat, la direction a une attitude totalement différente qui s'inscrit résolument dans la nouvelle philosophie prônée par l'État.

Elle participe activement au mouvement de concentration des sites. Elle a racheté Port-de-Bouc en 1960. En 1966, elle rentre dans le capital du chantier du Trait situé en Basse-Seine. Son arrivée se traduit ici par un effacement progressif du secteur construction navale au profit des activités de grosse métallurgie. L'aboutissement de cette stratégie trouve son épilogue en 1971 avec la disparition de la société du chantier naval du Trait. En fait, la direction de La Ciotat réitère la même opération que celle menée à Port-de-Bouc à partir de 1964.

Dans le même temps, elle s'attache à parfaire les équipements du site afin de mieux répondre aux évolutions en passe de révolutionner le secteur de l'armement. Ainsi, en février 1969, est inaugurée une grande forme (une des plus grandes du monde) de 360 m de long, 60 de large, dotée d'un portique de 500 tonnes, ce qui permet à La Ciotat de livrer, en 1977, à la Compagnie Exxon et Esso Corporation le plus gros méthanier alors construit dans le monde entier, l'*Esso-Westernport*, d'une capacité de 100 000 m³.

Malgré cela, malgré le développement du secteur de la réparation et de la transformation des navires qui prend de plus en plus d'importance, les difficultés s'amoncellent à partir des années 1980. La suite est bien connue.

Le 21 décembre 1982, le chantier de La Ciotat est regroupé avec celui de La Seyne-sur-Mer et de Dunkerque pour former le « Chantier du Nord et de la Méditerranée » appelé plus simplement « NORMED ». C'est le début d'un long processus de reconversion d'une majeure partie des personnels et des sites, une reconversion financée à la fois par le gouvernement français et la Communauté Européenne. Vidés de leur substance, les chantiers connaissent des difficultés croissantes, accentuées par la crise économique qui raréfie le volume des commandes et provoque un déséquilibre croissant entre les capacités de production de la construction navale en France (250 000 tjb) et le volume des commandes (190 000 tjb). Comme en 1960, le gouvernement issu de la majorité élue en 1986, par la voix de son ministre de l'Industrie, M. Alain Madelin, annonce qu'il prend la décision de ne plus soutenir une industrie qui a reçu de l'État 13 milliards de francs depuis 1983. Aussi, le 30 juin 1986, la Normed, privée de l'aide étatique, procède-t-elle à son dépôt de bilan. Le 19 décembre 1987, est lancé le *Monterrey* qui quitte définitivement le site le 14 juillet 1989.

C'est le dernier bateau construit à La Ciotat, et avec lui, se referme définitivement la page de la construction navale lourde en Provence. La logique et les prévisions qui prévalaient en 1960 se trouvent alors largement dépassées... ●

JEAN DOMENICHINO

HISTORIEN, MAÎTRE DE CONFÉRENCES HONORAIRE
CHERCHEUR À L'UMR-TELEMME, AMU, CNRS, SPÉCIALISTE DU
MONDE DU TRAVAIL ET DES ENTREPRISES.





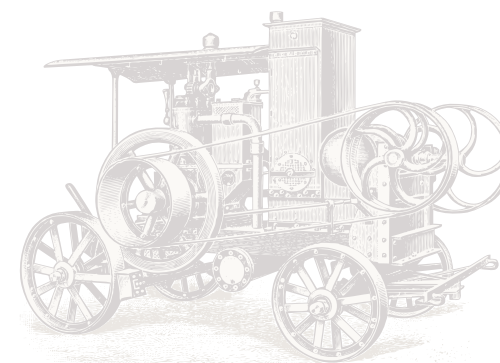
PATRICK BOULANGER

TURCAT-MÉRY

UNE MARQUE MARSEILLAISE D'AUTOMOBILE

Si ce n'est les fanatiques de l'automobile ancienne, qui se souvient de Turcat-Méry, l'une des grandes firmes françaises du début du XX^e siècle et, qui plus est, marseillaise d'origine? La marque Turcat-Méry est née de la passion commune de deux cousins dans les années 1895.

La famille de l'un, Simon Méry frais émoulu de l'École d'Ingénieurs de Marseille, venait d'acquérir une Panhard-Levassor, réplique de la voiture victorieuse de la course Paris-Bordeaux-Paris. L'autre, Léon Turcat sortant de l'École Supérieure de Commerce de Marseille, se préparait à prendre la succession de son père dans la maison Turcat & Gombert, 8, place de la Bourse, spécialisée dans le négoce des graines oléagineuses. Passionnés par la nouvelle locomotion automobile, ils envisagèrent rapidement divers perfectionnements mécaniques à apporter à la Panhard-Levassor. Après elle, ils s'attachèrent à améliorer les performances d'une Peugeot. Mettant à profit leurs qualités de techniciens et leur esprit d'entreprise, ils décidèrent de réaliser leur propre véhicule.



TURCAT-MÉRY

UNE MARQUE MARSEILLAISE D'AUTOMOBILE

1895 :
Naissance d'une
passion

1899 : Naissance de
la Firme TURCAT-MÉRY
à Marseille

1901 : Moteur quatre
cylindres de 16 CV,
boîte de 5 vitesses.

MARSEILLE LA PIONNIÈRE

Déjà avant Simon Méry et Léon Turcat, d'autres Marseillais s'étaient intéressés à la locomotion mécanique. Dès 1872, Daniel Stapfer avait construit un tricycle à vapeur qui circulait à la vitesse d'un cheval au trot, mais la chaudière était insuffisante et le feu difficile à entretenir, même à l'arrêt, avec du charbon de bois ou du coke.

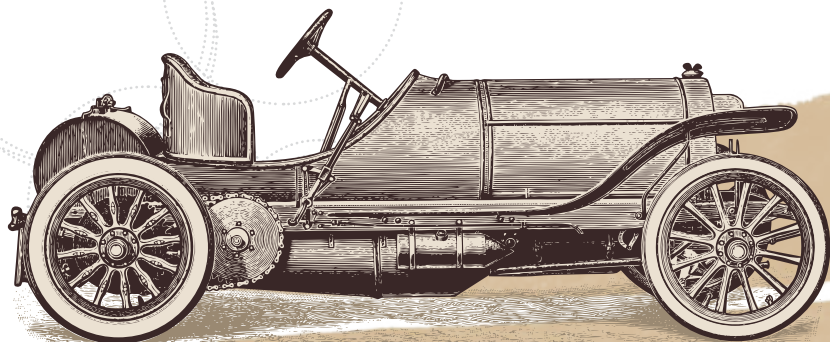
À partir de 1897, l'ingénieur Georges Latil avait imaginé un « avant-train » pouvant s'appliquer à des véhicules hippomobiles et qu'il adapta à une voiture biplace à moteur De Dion-Bouton. D'une puissance de 7,5 CV, capable d'une vitesse de 38 km/h, ce fut la première voiture à traction avant commercialisée dans le monde, l'ancêtre de tous les dispositifs semblables qui s'en inspirèrent ultérieurement. En 1901, Latil décida de se dédier aux constructions de châssis pour camions, autobus, véhicules commerciaux et utilitaires, avant de transférer siège social et usine sous d'autres cieux, à Suresnes.

De leur côté, les Ripert, carrossiers de métier devenus constructeurs automobiles, fabriquèrent de 1898 à 1901, avenue du Prado, des voitures de 7, 10 et 13 CV munies d'un moteur à pétrole de leur invention à deux cylindres montés à l'avant côte à côte, quatre vitesses avant et une marche arrière. Leur 30 CV pouvait atteindre les 100 km à l'heure. On leur devait déjà le *car-Ripert* construit vers 1896, qui fut l'un des premiers véhicules automobiles de transport en commun.

À la suite de ces constructeurs locaux, Léon Turcat et Simon Méry s'associent pour construire leurs propres voitures. Ils mettent d'abord au point un prototype à moteur quatre cylindres horizontaux à l'avant avec allumage électrique. Leurs débuts se révèlent des plus artisanaux : les pièces sont coulées chez un fabricant de pompes industrielles, usinées dans un atelier de matériel de minoterie, avant d'être assemblées à l'abri d'une propriété familiale dans le quartier de la Blancarde. Leur deuxième voiture mise en chantier est équipée d'un moteur de quatre cylindres verticaux ; sa boîte de vitesses comprend cinq rapports en marche avant et deux en marche arrière. Après des essais satisfaisants, ils sont bientôt fiers de comptabiliser huit commandes.

LA SAGA TURCAT-MÉRY

Au mois de mai 1899, la firme Turcat-Méry & Cie, transformée en société en commandite au capital de 350 000 francs, est officiellement créée. Un atelier de montage est installé au 2 du boulevard Michelet à Marseille (Rond-point du Prado). Il ne compte alors que 700 m² de surfaces couvertes, mais qui vont bientôt se multiplier. En 1901, dans les locaux, apparaît un nouveau modèle, avec moteur quatre cylindres de 16 CV et boîte de cinq vitesses, d'une étonnante légèreté pour l'époque : le châssis-moteur ne pèse que 750 kg.





L'année suivante, la visite intéressée du baron Adrien de Turckheim, administrateur de la société De Dietrich, lance définitivement l'affaire des deux Marseillais. L'industriel alsacien était en effet à la recherche d'une licence à acheter pour construire des véhicules automobiles dans ses usines de Lunéville.

Enthousiasmé par ses essais, le baron de Turckheim traite immédiatement, versant 30 000 francs d'acompte à valoir sur les licences, et s'en retourne dans l'Est de la France au volant d'une Turcat-Méry, modèle des futures Lorraine-Dietrich à venir. Leur collaboration qui allait déboucher sur une association devait durer jusqu'en 1911.

Au Salon de l'Automobile de 1906, Turcat-Méry présente une « six roues », à quatre rangées de sièges et une suspension originale permettant son utilisation tout terrain, avant que De Dietrich en assure la commercialisation.

En 1906, les ateliers marseillais occupent 125 personnes, notamment de nombreux ingénieurs et techniciens chargés de la conception des châssis-moteurs destinés à équiper les Lorraine-Dietrich, « sœurs de lait » des Turcat-Méry pour reprendre l'expression publiée dans la revue Omnia en 1907. Ces véhicules sont parmi les premiers à posséder un châssis en tôle d'acier emboutie, un radiateur à nid d'abeilles et ventilateur, une magnéto.

À partir de 1910 et jusqu'en 1914, une gamme étendue de voitures de 12 à 35 CV déclinées sous forme « ville », « tourisme » ou « sport », au radiateur orné des deux initiales entrelacées T et M, symbole de la marque, est livrée à des clients toujours plus nombreux. Le maréchal Lyautey se compte parmi eux, de même que le peintre Francis Picabia ou, après la Grande Guerre, Cécile Sorel, Raimu et le prince de Galles.

TURCAT-MÉRY

UNE MARQUE MARSEILLAISE D'AUTOMOBILE



1908 - 25 CV

Voulant se situer à la pointe du progrès technique, restés les seuls constructeurs automobiles de Marseille, Turcat-Méry équipe le biplan Odier-Vendôme d'un moteur de 18 CV de série, avant de créer l'année suivante son propre engin volant. D'une longueur de 12 m, d'une envergure de 8 m, la surface portante de cet aéroplane est de 35 m² et son poids à vide de 500 kg. En raison des investissements élevés et des pertes enregistrées, l'expérience aéronautique fut abandonnée.

La diversification se complète par la mise au point de pompes automobiles anti-incendie système Drouville débitant 90 000 litres d'eau par heure. Deux exemplaires sont acquis en 1909-1910 par la Chambre de Commerce de Marseille afin d'assurer la protection des quais, des docks et hangars du port dont elle a la responsabilité.

LES VICTOIRES SPORTIVES

Parallèlement, les Turcat-Méry sont engagées dans des compétitions sportives. Conduites notamment par le pilote Henri Rougier, elles confortent l'image de la marque en glanant de nombreux succès. Après ses participations remarquées dans les courses du Paris-Madrid de 1903, du Mont-Ventoux, dans la Coupe Gordon-Bennett de 1904 et dans de grands raids, Turcat-Méry inscrit son nom dans les annales du sport automobile en remportant la première édition du Rallye international de Monte Carlo, en 1911.

Au volant de sa propre limousine de 25 CV, accompagné d'un mécanicien, mais aussi de sa femme et d'un ami, Rougier couvrit la route partiellement enneigée de Paris à Monaco en 28 heures, à une moyenne de 36 km/h. Pour son classement, le jury avait à tenir compte de la vitesse, de la distance parcourue, de l'état de la voiture, de son confort et du nombre de voyageurs à bord !

D'autres constructeurs marseillais, tels Bérard & Cie, 165, avenue du Prado, qui fabriqua une vingtaine de voitures à pétrole avec moteur à deux cylindres de son invention, Meynadier, 60, rue de la République, et ses moteurs Gyptis ou les voitures Régence, 17, cours Lieutaud, eurent un destin éphémère.

1906 : Salon de l'Auto-mobilité : présentation d'un « six-roues »

1909 : Équipe d'un moteur de 18 CV de série un avion biplan Odier-Vendôme



AFFICHE DE CHARLES BEAUVAIS, POUR AUTO MOTO OIL (VERS 1910)

1910 : Création d'un
aéroplane, sans suites

1911 : Gagne le premier
Rallye international de
Monte-Carlo



Après la prestigieuse victoire de 1911, des Turcat-Méry à moteur quatre cylindres monoblocs et soupapes latérales, avec refroidissement par thermosiphon, allumage par magnéto, boîtes à quatre vitesses et transmission à pignon conique, sortent de l'usine marseillaise. Outre les progrès permis par l'expérience des épreuves routières, la réputation de ces automobiles vient également de la robustesse de la mécanique les équipant et de leur faible coût d'entretien.

ASCENSION ET RÉCESSION

La valeur totale de la production automobile Turcat-Méry estimée par la Chambre de Commerce de Marseille était passée de 500 000 francs en 1909 à 1 400 000 francs en 1911, puis à 2 200 000 francs en 1913. Ces chiffres ne tiennent pas compte des carrosseries et des accessoires.

Lorsqu'éclate le Premier conflit mondial, Turcat-Méry doit se reconvertir : à la demande du ministère de la Guerre, on exécute des instruments de précision (télémètres, appareils de visée, vérificateurs), des fusées d'obus, ainsi que des ambulances légères et des camions militaires conçus pour le tout-terrain. Plus de 2 500 personnes, essentiellement des femmes, travaillent quotidiennement dans les ateliers agrandis des Établissements mécaniques Turcat-Méry, nouvelle dénomination de la société.

Avec le retour de la paix, Turcat-Méry relance sa fabrication d'automobiles destinées à des particuliers, concentrant ses efforts sur un moteur classique de 15 CV de trois litres. Chaque année qui passe voit la présentation de deux ou trois nouveaux modèles, tous équipés de radiateurs à la forme élégante en léger coupe-vent.

De spacieux ateliers sont construits au 17 du boulevard Michelet sur un immense terrain de six hectares. Leurs chaînes de montage produisent alors cinq châssis-moteurs par jour, dont les essais ont lieu non loin de là, sur le plateau rocailleux de la Gineste. L'entreprise se lance également dans la fabrication des carrosseries qu'elle avait jusqu'ici délaissée.



1910

TURCAT-MÉRY UNE MARQUE MARSEILLAISE D'AUTOMOBILE

1914-1918 : Effort de guerre : diversification. Matériels de visées, fusées d'obus, ambulances légères, camions militaires

1918 : Fabrication d'automobiles à destination des particuliers

Au circuit de Corse de 1921 qui marque la reprise du sport automobile, Turcat-Méry engage quatre de ses 24 hp et Rougier enlève la seconde place. Malgré ce succès, le constructeur marseillais qui traverse une grave crise de trésorerie est repris par un nouveau groupe de décideurs.

Les propriétaires des débuts perdent son contrôle, mais la fabrication continue au sein d'une société devenue anonyme où l'on trouve la Banque Marseillaise de Crédit. La marque est représentée à l'étranger par des agents à Londres, Anvers, Bruxelles, Barcelone, Porto, Genève et même Sydney.

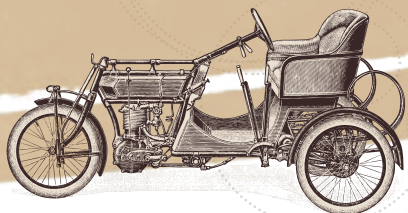
Rien n'y fait pourtant... Les difficultés financières continuant, une nouvelle réorganisation s'opère en 1924 avec l'arrivée d'un agent de la maison Berliet. L'année suivante voit la présentation d'un 12 CV de 2,4 litres avec arbre à cames en tête, livrable en versions tourisme et sport.

Au XX^e Salon de l'Automobile et du Cycle qui se tient à Paris au mois d'octobre 1926, Turcat-Méry représente seule l'industrie mécanique de la région provençale, l'autre marque marseillaise Léon-Paulet venant d'arrêter sa production de grosses automobiles équipées d'un moteur six cylindres de 3,9 litres.

Spécialiste des moteurs industriels électriques et à explosion dans l'Après-Guerre, ce constructeur installé lui aussi boulevard Michelet avait pu ainsi donner libre cours l'espace de quelques années à sa passion, sortant de ses ateliers des voitures de luxe ressemblant aux Hispano-Suiza, équipées d'un moteur mis au point par l'ingénieur Arthur Michelat auparavant chez Delage.

Lors de sa présentation au Salon de 1921, la Léon-Paulet Six avait été appréciée pour sa mécanique de conception moderne: moteur à arbres à cames en tête par arbre vertical et pignons, double allumage par deux delcos et deux bougies par cylindre, embrayage multi-disques, éclairage et démarrage électriques, ainsi que pour son châssis admirablement réussi.

L'un des nouveaux modèles Turcat-Méry remporte alors un franc succès: il s'agit du châssis-moteur VD 8 CV. Il gagne « la faveur de ceux qui envisagent l'automobile, non seulement comme un sport ou un engin de tourisme, mais encore l'auxiliaire indispensable de leur travail » écrit un journaliste du Sémaphore de Marseille, l'un des grands quotidiens de l'époque, et de rajouter, dithyrambique: « *En torpédo ou en conduite intérieure, la Turcat-Méry est une vraie merveille. Rien n'a été négligé en effet pour la doter de toutes les caractéristiques d'une véritable voiture. Elle a quatre cylindres à soupapes en tête (64 x 93), quatre vitesses et marche arrière, freins sur les quatre roues. Tout a été déterminé avec mesure et guidé par la logique.* »



LA MEILLEURE VOITURE

est celle qui, sans truquage d'aucune sorte, avec un châssis d'un type livré journellement aux clients et une carrosserie exceptionnellement confortable se classe

**PREMIÈRE DANS LA PLUS GRANDE
EPREUVE de TOURISME de L'ANNEE**

Cette voiture est celle que pilotait Henri Rougier dans le Raid International de Paris Monte-Carlo, c'est

La Voiture

Turcat-Méry

La Voici :



1924 : Réorganisation de l'entreprise

1926 : XX^e salon de l'Automobile-Turcat-Méry seul constructeur provençal.

1929 : Disparition de l'entreprise

Cependant malgré ce nouveau modèle, malgré une gamme connue pour le fini de sa fabrication, rien ne peut sauver la marque étranglée par des problèmes financiers. Turcat-Méry disparaît en 1929, incapable de procéder aux investissements nécessaires pour la production en grande série et de résister un tant soit peu à la concurrence d'industriels qui s'appellent déjà Citroën, Peugeot, Renault, Fiat ou Ford...

UN PATRIMOINE MARSEILLAIS

Au mois de juin 1988, l'une des dernières Turcat-Méry existantes s'en est revenue à Marseille. Un exemplaire du modèle VD salué au Salon de l'Automobile de Paris de 1926 venait d'être acquis, d'un particulier niçois, pour les collections de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence soucieuse de sauvegarder des éléments du passé économique de son territoire et de les présenter au public.

Toute pétaradante, la torpédo gravit sans élan, au second essai il est vrai, le pont de bois spécialement construit pour lui permettre de franchir les marches du parvis du Palais de la Bourse. Déjà, à son arrivée sur la Canebière, les curieux se pressaient autour d'elle, lui faisant une cour admirative. Les questions fusaient... « Allez-vous tourner un remake de Borsalino ? demanda-t-on à son chauffeur. « Quès aco ce tacot ? On est loin de ma 2 CV Citroën » se permit même un quidam, casquette vissée sur le front, qui revenait du Vieux-Port...

La Turcat-Méry 1927 avait été localisée, acquise et transportée avec la judicieuse complicité de l'un des vice-présidents honoraires de la CCIMP, M. Jean Guichet, vainqueur des 24 heures du Mans sur Ferrari en 1964.

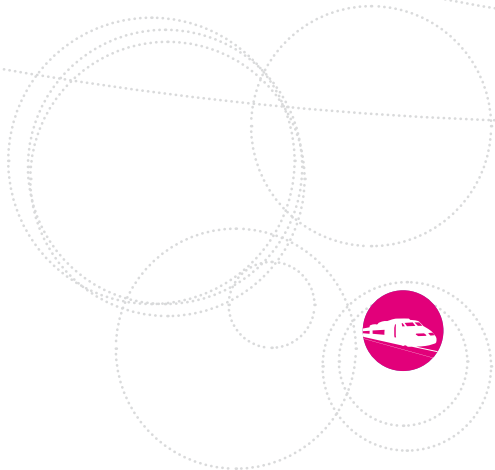
Sorti des ateliers marseillais le 21 septembre 1927, le châssis-moteur du modèle VD conservé avait été carrossé en torpédo par G. Teillard & Cie, dans le quartier d'Arenc, au 4, boulevard de Magallon. À cette époque, et pour peu de temps encore, nombre de constructeurs se bornaient à livrer un châssis nu, parfois démuné de pneus. Aux clients incombait le soin de faire établir la caisse et de se procurer les accessoires. Ils s'adressaient pour cela au carrossier de leur choix.

Le premier propriétaire de cette Turcat-Méry, parmi la cinquantaine de professionnels marseillais spécialisés dans cette activité, opta pour Teillard dont le slogan publicitaire était « La ligne en carrosserie » ! Nul doute qu'il n'ait été enthousiasmé, en le recevant, par l'allure générale du noir torpédo. Par-delà les années, cette voiture rappelle à sa façon que Marseille fut l'un des centres de la construction et du progrès automobiles. ●



PATRICK BOULANGER

CONSERVATEUR DU PATRIMOINE CULTUREL DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE PROVENCE (ARCHIVES, IMPRIMÉS, ICONOGRAPHIES REMONTANT AU XVI^e SIÈCLE) ET DU MUSÉE DE LA MARINE ET DE L'ÉCONOMIE DE MARSEILLE, CHEVALIER DES ARTS ET LETTRES, HISTORIEN DE FORMATION AUTEUR DE PLUSIEURS LIVRES CONSACRÉS À DES ARBRES OU DES PRODUCTIONS AGROALIMENTAIRES DE LA MÉDITERRANÉE (L'OLIVIER, L'AMANDIER, LES HUILES D'OLIVE, LES SAVONS), SPÉCIALISTE DES AFFICHES ET DES PUBLICITÉS ANCIENNES, A APPORTÉ SA CONTRIBUTION À UNE TRENTAINE D'OUVRAGES UNIVERSITAIRES COLLECTIFS NOTAMMENT SUR DES THÉMATIQUES COMMERCIALES ET MARITIMES TOUCHANT SOUVENT AU TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE, AINSI QU'À LA RÉDACTION DE NOMBREUX CATALOGUES D'EXPOSITIONS TANT EN FRANCE QU'À L'ÉTRANGER.



REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux qui, à des titres divers, ont contribué à la mise en œuvre, à l'intérêt et à la qualité de ce numéro et en premier lieu les auteurs et rédacteurs :

Dominique ROVETTA, René BORRUEY, Patrick BOULANGER, Henri CONAN, Jean DOMENICHINO, Pierre ECHINARD, Jean-Pierre GUYON-VEUILLET, Jean-Baptiste LUPPI, Jean MANIERE, Michel MARTIN, Constant VAUTRAVERS.

Merci également aux membres du Comité du Vieux Marseille pour leur accueil et en particulier Monsieur Daniel AUGEROLLE qui nous a guidé et conseillé sur le choix des précieuses illustrations.

Un grand merci à ceux qui nous ont apporté conseil et mis sur des pistes, notamment par leur abondante documentation : Madame Frédérique GILLES (VNF Beaucaire), MM. Paul SILLOU et Jack NYCOLLIN (RDT 13), Jacques MOSNIER (DSAC), Olivier DOMENACH, Régis BERTRAND, Jean-Louis AMATO, Philippe FOURNIER.

Merci au personnel du Centre National des Archives Historiques SNCF du Mans et en particulier Chérifa BENIKEN, Christophe BERTHOUD ainsi qu'à Danièle et Guy RICHIER, pour leur aide précieuse.

Et également au Président et aux Membres du Bureau et du Conseil d'Administration de l'ORT qui ont approuvé et soutenu ce projet.

Enfin nos remerciements vont à l'équipe de Sept Lieux qui n'a pas ménagé ses efforts, son sens de l'innovation et son sens artistique ni sa patience dans une entreprise nouvelle pour elle comme pour nous : Jérôme MONNIOT, Marie-Jeanne TRENTO, Emilie VAUZELLE, Maryline VIRY, Patrick ZOCCOLA.

BIBLIOGRAPHIE

INTRODUCTION

CHASTAGNARET Gérard et RAVEUX Olivier : Espace et stratégies industrielles aux XVIII^e et XIX^e siècle: exploiter le laboratoire méditerranéens. UMR TELEMME, Aix-en-Provence. 2001.
BARBILLON Claire : Quand Van Gogh dessinait en écrivant, lettres illustrées de Vincent Van Gogh(1888-1890) tome 3; ed. Textuel, 2003.

CONSTRUCTION NAVALE

Nous n'avons retenu ici que les ouvrages publiés se rapportant directement à notre problématique.

Historique de la Compagnie Fraissinet ; deux siècles d'activités maritimes et commerciales, Marseille, 1976.

DOMENICHINO Jean, Des Bateaux et des Hommes. Recueil de photographies, Port-de-Bouc, 1987.

DOMENICHINO Jean, Une ville en Chantiers. La construction navale à Port-de-Bouc. Préfaces d'Emile Temime et de Madeleine Rebérioux, Edisud, Aix-en-Provence, 1989.

ROYON Guy, La fin de la Normed ou la reconversion de 12000 salariés. L'Harmattan, Paris, 1990.

JEANSOULIN Louis, Histoires de La Ciotat, Editions PEC-Marseille, Noir sur Blanc-La Ciotat, 1995.

La construction navale et sa mémoire. Archives et patrimoine, Actes des journées d'études de 28 et 29 novembre 2002, Département de Seine Maritime et Archives de France, Rouen, 2003.

CRETINON Charles, STROZZI Robert, PORT-de-BOUC, Des origines à nos jours, Edisud, Aix-en-Provence, 2004.

AMERICI Laurence, DAUMALIN Xavier, Les dynasties marseillaises de la Révolution à nos jours, Perrin, 2010.

NEULET Gaston et alii, Notre histoire de la construction navale à La Ciotat. De 1851 à 2010, Association Joseph Edouard Vence, La Ciotat, 2011.

LAGET Yves et alii, Notre histoire de la construction navale à La Ciotat. Des origines à 1855, Association Joseph Edouard Vence, La Ciotat, 2012.

TRANSPORT FLUVIAL

LE SUEUR Bernard : Navigations intérieures, Histoire de la batellerie de la préhistoire à demain. Glénat Livres, 2012.

TRANSPORT MARITIME

BORRUEY René : Le port moderne de Marseille du dock au conteneur (1844-1974) Chambre De Commerce et d'Industrie Marseille-Provence 1994.

BORRUEY René : Marseille, ville et port Jean-Denis Espinas, Antoine Picon, Parenthèses ed.1992.

BERTRAND Régis : Le Vieux Port de Marseille, Marseille, Jeanne Lafitte, 1998.

Archives départementales des Bouches du Rhône : Sur les quais, une histoire portuaire des Bouches du Rhône XIX^e-XX^e siècle, 2006.

Archives départementales des Bouches du Rhône : Une Aventure portuaire, les archives du service maritime des Bouches du Rhône, aménageur des ports XIX^e-XX^e siècles.2008.

BOULANGER Patrick : Marines de Provence, Les navires des origines à nos jours, Equinoxe, Impressions du Sud, mai 2012.

RIGAUD Joseph : L'Ingénieur François Zola, Aix en Provence 1957, notamment p.9-13 sur ses projets de port à Marseille.



TRANSPORT AÉRIEN

50 ans -1946-1996- au Service des bases aériennes. SSBA, numéro hors série, 1996.

60 ans de contrôle aérien « en route », revue Aviation civile, hors série, mai 2007.

Du morse à la souris, 60 ans de contrôle « en route », coll. Mémoire de l'aviation civile, 2007.

INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

CONAN Henri : Association Mémoires de l'Hydraviation

Expositions et conférences :

- Roland Garros, Marseille 2013
- Les hydravions à Vitrolles, de CAMS à la SNCASE, Vitrolles, 2013.
- François Denhaut, Paris, 2012

INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

BOULANGER Patrick : Automobiles marseillaises de jadis, Turcat-Méry, CCIMP, 2008.

TRANSPORT FERROVIAIRE

MAY Mathieu-Georges, «L'histoire du chemin de fer de Paris à Marseille», revue de géographie alpine, vol. 19, n°2, 1934, p.473-493

VILAIN Lucien Maurice, L'évolution du matériel moteur et roulant de la Cie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) : des origines (1857) à la SNCF (1938), Paris, VINCENT Dominique, 1973, 2e éd. (1^{re} éd. 1971), 576 p.

CHARENTREAU Jean, CUYNAT Jean et MATHIEU Georges, Les Chemins de fer PLM, Paris / Chanac, La Vie du Rail / La Régordane, coll. «grands réseaux», 1993.

Le Train, le PLM de 1857 à 1868, hors série tome 1, 2008.

TRANSPORT URBAIN

Marseille sur rail, Revue Marseille, n° 216, mars 2007. La synthèse sur le chapitre tramway résulte d'articles publiés dans cette revue.

Archives de Marseille : exposition de l'Omnibus au métro, petit voyage dans les transports marseillais, 2006.

ÉCHINARD Pierre : Marseille en mouvement, deux siècles de transports collectifs urbains, Éditions EMP, 2000, 135 p

TRANSPORT ROUTIER

DOMENACH Olivier : Histoire d'une profession, transporteur : La saga de 4 entreprises familiales de Vaucluse, 1989

RDT 13 100 ans L'avenir vous transporte

BIBLIOGRAPHIE DU CÔTÉ DES AUTEURS

Écrit au fil du rail, Les cahiers de Marseille, n° 35, supplément au n° 216, de la revue Marseille, mars 2007. Avec des textes de Thyde Monnier, Marcel Pagnol, Lucien Grimaud, Louis Bertrand, Albert Londres, André Suares, Henri Verneuil, Christian Harrel-Courtes,

Jean Giono, Yves Sarles.

Blaise Cendrars : L'Homme foudroyé, Livre de poche.

Alphonse Daudet : Lettres de mon moulin, Livre de poche ; Le Petit Chose, Livre de poche ; Premier voyage, premier mensonge, Paris, Flammarion, 1900

Patrick Deville : Peste et Choléra, Seuil 2012

Jean Giono : Noé, Livre de poche ; Description de Marseille en 1939, dans le recueil : L'Eau vive, Gallimard ed.

Albert Londres : Marseille, porte du Sud, (1927), Arlea éditeur, 2012

Madame de Sévigné : Correspondance

Madame de Scudéry : Lettres

Martine et Pierre-Jean CHABERT : Aix-en-Provence au XIX^e siècle, Chroniques et faits divers du Mémorial d'Aix de 1837 à 1871. Aix-en-Provence, EDISUD, 1983.

Pour ce qui est des représentations dans l'art, voir le Catalogue des expositions :

Le Grand Atelier du Midi, Réunion des musées nationaux, Ville de Marseille, CPA, Juin 2013.

Frédéric Mistral : Le Poème du Rhône

CRÉDITS

TRANSPORT FERROVIAIRE : LE CHEMIN DE FER, UN FORMIDABLE OUTIL DE DÉVELOPPEMENT

SNCF/Centre national des archives historiques, anciennes revues de presse et Danièle Richier (journal PLM 1929 à 1936)

TRANSPORT URBAIN : LE TRAMWAY À MARSEILLE

RTM / Collection Vieux Marseille / Collection M et P-J Chabert

TRANSPORT MARITIME : LA CALANQUE, LA RADE ET LE GOLFE; UNE BRÈVE HISTOIRE DU PORT DE MARSEILLE

Collection Vieux Marseille / ORT / Collection privée

TRANSPORT FLUVIAL

ORT / VNF Beaucaire / Collection privée

TRANSPORT URBAIN : AUTOCARS INTERURBAINS

CGFT / RTM

TRANSPORT AÉRIEN : L'AVION EN PROVENCE

DGAC / Collection Conan / Collection Mémoires hydraviation

INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE : LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE DANS LA RÉGION MARSEILLAISE

Collection Conan

CONSTRUCTION NAVALE : LES SITES DE LA CIOTAT ET DE PORT-DE-BOUC

Monaco Marine / Collection privée / ORT

INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE : TURCAT-MÉRY, UNE MARQUE MARSEILLAISE D'AUTOMOBILE

CCIMP / ORT

ILLUSTRATIONS

Thinkstocks



Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur
16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03
Tél. 04 86 94 68 46/04 86 94 68 47/04 86 94 68 45 - Site : www.ort-paca.fr
Directeur de la publication : **Jean-Louis Amato**, Président de l'ORT
Conception et réalisation : SeptLieux.com
ISSN 2262-3272





Observatoire Régional
des Transports

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

