

CENTRE DE RECHERCHE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES

UNIVERSITE D'AIX - MARSEILLE

Espace Urbain, Transports et modes de vie

**DETERMINANTS SOCIAUX DES PRATIQUES
DE DEPLACEMENT DES TRAVAILLEURS MARSEILLAIS
LE CAS DES OUVRIERS DU PORT**

P. BOUFFARTIGUE
A. DONZEL

Compte - rendu scientifique de fin de
contrat.

D.G.R.S.T. N° 77/7.1687.

A.T.P. Socio-économie des transports

Recherche réalisée sous la direction scientifique
de D. BLEITRACH et A. CHENU.

AIX-EN-PROVENCE 1980



SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

MODES D'URBANISATION ET POLITIQUE DES TRANSPORTS URBAINS

SECTION I. LE RESEAU DE TRAMWAYS AU COEUR DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET DE LA VIE POPULAIRE	17
Chap. I. LA FORMATION DE L'ESPACE URBAIN, LA MONTEE DU SOCIALISME MARSEILLAIS ET LA MISE EN PLACE DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	19
Chap. II. LA CRISE DU RESEAU, REVELATRICE DE LA CRISE URBAINE ET DE LA CRISE HEGEMONIQUE DANS L'ENTRE-DEUX GUERRES	41
Chap. III. LE RESEAU DANS L'IMMEDIAT APRES-GUERRE : UN DES ENJEUX D'UNE TENTATIVE CONTRE HEGEMONIQUE DE LA CLASSE OUVRIERE	67
SECTION II. SEGREGATION URBAINE ET PRATIQUES DE DEPLACEMENTS DANS LA PERIODE CONTEMPORAINE	79
Chap. I. UNE NOUVELLE DIVISION FONCTIONNELLE ET SOCIALE DE L'ESPACE MARSEILLAIS	83
I.1. Dès 1933, le plan Greber fixe les orientations ultérieures de la politique urbaine et de la ségrégation spatiale	83
I.2. Les effets spatiaux de la désindustrialisation de l'agglomération	94
I.3. Les transformations de l'espace résidentiel	105
I.4. La transformation des rapports emploi-résidence	115
Chap. II. LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT	121
II.1. Les déplacements domicile-travail	121
II.2. Les autres déplacements	136
SECTION III. LA PRIORITE A L'AUTOMOBILE ELEMENT DU NOUVEAU MODE DE DEVELOPPEMENT URBAIN	143
Chap. I. L'AFFIRMATION PROGRESSIVE DE LA PRIORITE AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS	145
I.1. Le plan directeur d'urbanisme dans la continuité du plan Greber	145
I.2. L'adaptation du réseau de voirie au trafic automobile	149
Chap. II. LA DEGRADATION DE LA SITUATION DU RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS	157
II.1. Principaux traits de l'évolution de la situation des réseaux de transports collectifs avant l'infléchissement de 1973	158
II.2. Une dégradation en deux temps	165
II.2.1. Jusqu'en 1965 : dégradation simultanée de l'offre et de l'usage du réseau	166
II.2.2. De 1965 à 1971-72 : légère amélioration de l'offre et stagnation de l'usage	175
II.3. Un révélateur de cette politique : la municipalité face aux revendications des traminots en 1956	179

SECTION IV. L'INFLECHISSEMENT DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET LA MISE EN PLACE DU METRO : UNE DES TENTATIVES DE REGULATION DE LA CRISE URBAINE	183
Chap. I. Les infléchissements récents de la politique de voirie	185
Chap. II. Le redressement du réseau de surface	191
Chap. III. Le réseau en 1975	197
Chap. IV. La mise en place et l'impact du métro	205
Chap. V. Limites et contradictions d'un infléchissement : l'abandon partiel du plan de restructuration du réseau	245
Conclusion de la première partie	247

SECONDE PARTIE

LE CAS DES OUVRIERS DU PORT

SECTION I. LES DOCKERS	269
Chap. I. L'histoire d'une démarginalisation difficile	271
Chap. II. Le développement d'un modèle de contre-hégémonie à partir et sur les conditions d'emploi	281
Chap. III. Les incidences directes du développement de l'intervention ouvrière : protection salariale et stabilisation de la main-d'oeuvre	305
Chap. IV. Action collective et contre-hégémonie	313
Chap. V. Les pratiques de consommation	327
Chap. VI. Les pratiques de déplacement : une auto-mobilisation massive ...	339
ANNEXE A LA SECTION I. INTERVIEW D'UN DOCKER	343
SECTION II. LES TRAVAILLEURS DE LA REPARATION NAVALE	369
Chap. I. Les développements de l'autonomie professionnelle	371
Chap. II. Renforcements de la communauté domestique	383
Chap. III. Les pratiques de déplacements : le primat de l'automobile	395
Conclusion	405
ANNEXE A LA SECTION II. INTERVIEW D'UN OUVRIER DE LA REPARATION NAVALE	407
CONCLUSION	425
BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE	437

INTRODUCTION

Cette recherche constitue le prolongement de nos études antérieures sur la région marseillaise et prend notamment la suite d'une recherche relative aux pratiques de déplacement domicile-travail des ouvriers des zones industrielles de Fos et de Vitrolles (1). Au cours de ce dernier travail, nous avons centré nos observations sur la partie Ouest de l'aire métropolitaine, siège de transformations intenses en liaison avec l'aménagement du complexe industrialo-portuaire de Fos, délaissant ainsi relativement l'agglomération marseillaise elle-même. Nous avons alors mis en évidence trois grands types de modes de vie ouvriers, c'est à dire de constellations de pratiques donnant leur sens aux pratiques de déplacement : ouvriers de métiers, ouvriers marginalisés, ouvriers fordien.

Dans la plupart des cas, la question du déplacement quotidien était très sensible, sans pour autant apparaître ni au niveau du discours individuel ni au niveau des luttes

(1) D. Bleitrach, A. Chenu, P. Bouffartigue, J. Broda, Y. Ronchi, Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement. Les modes de vie des ouvriers des zones industrielles de Fos et de Vitrolles, C.R.E.T., Aix-en-Provence, 1977.

sociales comme une question autonome. Elle était au contraire fortement associée à l'ensemble des autres manifestations du "mal vivre" lesquelles se cristallisaient au travers de la paupérisation par le temps, quelle que soit par ailleurs la diversité de ces manifestations selon l'ampleur et la nature des changements qui affectent les travailleurs dans leur vie quotidienne.

La prééminence absolue de deux moyens de transports domicile-travail, le ramassage par l'employeur et l'automobile particulière, à l'exclusion des transports collectifs publics, renforçait la difficulté d'une expression propre de mouvements sociaux "urbains" autour de l'enjeu transport : l'entreprise demeurait le lieu privilégié d'expression de revendications en matière de prime ou de moyens de transports.

La volonté de prolonger cette recherche sur le terrain de l'agglomération marseillaise et de manière prioritaire en direction des ouvriers de métier correspondait à une série de préoccupations, nées des acquis de la première phase de notre réflexion. La grande ville métropolitaine subit, elle aussi de manière spécifique, les processus liés à la pénétration puis au redéploiement du capital monopoliste dans la région, en l'occurrence la restructuration d'un espace (industriel et urbain) de type prémonopoliste. Dans un tel espace, où "le poids de l'ancien" demeure considérable, les rapports capital-travail ont été historiquement marqués par le rôle du port dans l'organisation de la mobilité de la main d'oeuvre et l'absence de contrôle immédiat des entreprises sur leurs salariés ; la mise en place des "conditions générales de mobilisation de la force de travail" communes aux employeurs sous forme d'un grand réseau de transports collectifs a très tôt constitué une condition essentielle du fonctionnement du marché de la force de travail, et, par là même, un enjeu important des luttes sociales. Les ouvriers de métier, dont nous avons pu voir qu'ils entretenaient une relation privilégiée au milieu urbain et qu'ils formaient

la base principale des organisations ouvrières auxquelles ils transmettaient pour une part importante leur "ethos" de classe, leur univers culturel, allaient être concernés au premier chef par la réorganisation des systèmes de transport. De quelle manière allaient-ils subir et/ou jouer un rôle dans cette réorganisation ? Le choix des ouvriers des industries portuaires (manutention et réparation navale) comme population cible s'imposait dès lors, ce secteur d'activité ayant constitué historiquement à la fois la base du mode d'urbanisation marseillais, le pôle structurant dans l'organisation de la mobilité de la main d'oeuvre, et le lieu de rencontre et d'unification relative des grands types de qualification et de tradition ouvrières marseillaises.

La population cible ayant ainsi été précédemment définie, à la différence de la recherche précédente, nous avons pu commencer l'enquête auprès des travailleurs simultanément à l'étude des politiques de transports urbains. Or, cette enquête a très tôt mis en évidence que la question du déplacement quotidien était nettement moins sensible et moins immédiatement révélatrice des changements qui affectent les modes de vie. Elle acquérait plus difficilement la pertinence sociologique qu'elle revêtait dans le cas des salariés marseillais dont l'emploi avait été "desserré" à Vitrolles ou dans le cas des ouvriers de Fos logés le plus souvent à plusieurs dizaines de kilomètres de leur entreprise. L'enquête montrait par contre, l'importance de l'histoire des luttes revendicatives et du rôle des syndicats dans les transformations des conditions d'emploi et de vie, ainsi que les modifications intervenues dans les pratiques de déplacement : jusque dans l'immédiat après-guerre, le réseau de tramways disposait d'un quasi-monopole dans l'organisation des déplacements, les problèmes liés à sa désorganisation et à sa tarification ayant même joué le rôle de catalyseur d'une immense protestation populaire fin 1947. Par la suite, et surtout dans les années

soixante, l'automobile se substitue rapidement au transport collectif et à la marche à pied, et les travailleurs du port sont fort peu touchés par le regain d'intérêt qu'on observe à partir du début des années soixante dix pour les transports en commun en général et le métro en particulier.

Si, lors de la recherche antérieure sur l'aire métropolitaine, l'absence de système de transports collectifs interurbains semblait contribuer à priver la classe ouvrière de possibilité d'intervention collective sur l'organisation de ses déplacements, le cas de Marseille apparaissait rapidement comme devant aboutir au même résultat : l'existence d'un réseau de transports en commun ne suffisait pas à favoriser une telle intervention, car en une trentaine d'années, sa signification fonctionnelle et sociale avait radicalement changé, excluant de manière sans doute plus rapide et achevée qu'ailleurs les travailleurs de l'industrie de son usage quotidien.

C'est pourquoi nous avons accordé une grande place à l'étude des transformations des transports urbains marseillais qui fait l'objet de la première partie de l'étude, afin de comprendre les raisons de la "marginalisation" relative de la question du déplacement quotidien dans les modes de vie des ouvriers du port, lesquels sont analysés dans la seconde partie de ce rapport de manière relativement autonome.

En novembre 1947, le réseau de tramways marseillais est l'enjeu, apparemment central, d'affrontements sociaux d'ampleur inégalée. Trente années plus tard, la mise en place du métro concerne idéologiquement et pratiquement des couches sociales non ouvrières. L'élucidation de cette mutation constitue notre objet central. Elle est tentée à partir d'une double approche. Dans un premier temps, nous appréhendons l'évolution du rôle du réseau de transports en commun en mettant celle-ci en relation avec les transformations de l'espace et avec

celles du système local d'hégémonie. Dans un second temps, nous étudions comment les modes de vie des ouvriers de port assignent, malgré une rupture relative de l'unité emploi-résidence, une place périphérique au transport domicile-travail au sein des pratiques revendicatives.

On peut périodiser l'histoire des systèmes de transports à Marseille, selon trois grands types de relations entre ces systèmes, les modes de vie des classes populaires et les modes d'hégémonie dominant localement, ou encore plus simplement selon deux types ayant chacun leur phase d'essor puis de crise.

Le premier type s'établit à la fin du XIXe siècle et se prolonge jusqu'aux lendemains de la seconde guerre mondiale : il se caractérise par le quasi-monopole du réseau de transports en commun (tramways principalement) comme instrument de mobilisation de la force de travail, indispensable à l'actualisation des rapports capital-travail propres à une grande ville en expansion, nourrie par les vagues successives de l'immigration qui fournissent une main d'oeuvre abondante et mobile, ville quasiment dépourvue d'espaces-corons où les entreprises contrôlent leurs ouvriers. Il correspond en même temps à la capacité du socialisme marseillais à prendre en compte certaines aspirations populaires : l'instauration du tarif unique à 10 centimes en 1900 constituera pratiquement la seule mesure sociale d'importance de la municipalité Flaissières et contribuera grandement à sa popularité pendant de longues années.

La phase d'essor peut être située de 1890 à la première guerre mondiale : c'est en effet une période où l'expansion démographique et urbaine est rapide tandis que le réseau de tramways se développe de manière ininterrompue, comme réponse et instrument actif de l'urbanisation (notamment pavillonnaire) périphérique. C'est aussi "l'âge d'or" du socialisme marseillais, dont la base ouvrière et populaire

est alors incontestable, et pour qui la mise en place du réseau de transports collectifs constitue non seulement la grande réalisation sociale, mais aussi la seule intervention d'importance dans le développement urbain.

La phase de crise couvre l'essentiel de l'entre-deux guerres : la double désorganisation, urbaine et politique trouve un reflet très net dans la stagnation puis la régression du service et de l'usage du réseau de tramways.

Novembre 1947 marque la fin de cette époque : c'est la dernière fois que la question des transports prend une telle place dans les luttes sociales, tandis que la classe ouvrière voit sa représentation politique quitter la direction des affaires municipales, assurée au début du siècle par les socialistes, et à la suite de la libération par les communistes.

Le second type se caractérise par la marginalisation des transports en commun au bénéfice de l'automobile en tant qu'instrument de la mobilisation de la force de travail et en tant qu'élément du développement urbain ; la priorité à la voirie et à l'automobile correspond à l'adaptation du système de circulation à un mode d'urbanisation particulièrement ségrégatif, qui tend à spécialiser le centre et le sud de la ville dans la fonction "tertiaire" en expulsant les activités industrielles en dehors de l'agglomération et à rejeter l'habitat populaire dans les périphéries Nord et Est. Un nouveau système local d'hégémonie encadre ces transformations, le defferisme, système d'alliance entre les diverses couches de la bourgeoisie locale qui s'appuie sur la redistribution des "fruits de la croissance" aux nouvelles couches urbaines de salariés et qui écarte définitivement la classe ouvrière de sa base sociale.

Sa politique urbaine s'inscrit dans les orientations étatiques centrales qui aboutissent à la désindustrialisation et à la tertiarisation de l'agglomération, orientations qui seront précisées au milieu des années soixante

autour du thème de Marseille - métropole du Sud-Est, la ville devant notamment accueillir les sièges sociaux des grandes firmes dont l'implantation est prévue à Fos sur Mer.

Cela ne veut pas dire que la classe ouvrière soit entièrement exclue du bénéfice des "retombées de la croissance" : on observe à Marseille, comme au plan national, les processus fort pertinemment élucidés par Michel Verret(1), ("la conquête de l'ordinaire"), qui ont permis à cette classe, en quelques dizaines d'années, d'améliorer sensiblement ses conditions de vie quotidienne, sans que cette amélioration réduise de manière significative la situation spécifique de cette classe, "la reproduction de la différence de classe". Au plan des conditions de déplacement domicile-travail, les ouvriers marseillais ont même bénéficié sans doute autant (voire plus), bien que plus tardivement que d'autres catégories de salariés, des progrès de la motorisation et de la voirie : sans habiter nécessairement plus près de leur lieu d'emploi, les ouvriers échappent plus fréquemment que les employés aux processus de concentration des lieux de travail dans les quartiers du centre et du Sud de la ville.

Le fait que la dégradation des conditions de circulation touche prioritairement les autres couches de salariés (2) n'est sans doute pas étranger au renouveau de l'intérêt exprimé par la municipalité au milieu des années soixante pour d'autres solutions que le "tout automobile". Cette période est aussi celle des débuts de la mobilisation politique de certaines couches de salariés sur les problèmes de "cadre de vie".

En 1963-64, un tournant s'amorce, qui marque à son tour les débuts d'une crise simultanée du mode de développement urbain et du mode d'hégémonie defferriste. Cette crise sera

(1) M. VERRET, L'ouvrier français. L'espace ouvrier, A. Colin, Paris, 1979.

(2) Dans la période 1965-1975, la croissance de l'emploi féminin accompagnée de la lenteur de la bi-motorisation des ménages populaires intensifie sans doute les besoins en transports collectifs dans les couches d'employés.

encore un temps masquée, au plan économique et au plan urbain ; c'est encore l'euphorie de la croissance forte et un optimisme quelque peu démesuré vis à vis de la mise en oeuvre des grands projets gouvernementaux pour la région ; au plan politique, il faut attendre les élections présidentielles de 1969 pour que G. Defferre réalise la détérioration potentielle de l'efficacité du système d'alliances sur lequel il s'appuie. C'est pourtant bien dès le milieu des années soixante que les limites d'un développement tout entier appuyé sur l'automobile apparaissent, avec la mise à l'étude d'un projet de "réseau de transports collectifs en site propre", et l'arrêt de la régression de l'offre de service du réseau de surface (dont un signe est constitué par la mise en place d'un premier couloir réservé en 1965). C'est aussi les tout débuts de la montée d'une sensibilité écologiste dans certaines couches de salariés, sensibilité traduite par une association comme "Opération 2000" qui se veut apolitique (elle jouera pourtant un rôle de tremplin aux tentatives locales d'implantation des partis de droite), et dont la qualité du cadre de vie constitue le principal thème d'activité.

Jusqu'au début des années soixante dix, les thèmes écologistes et de revalorisation des transports en commun demeurant marginaux dans les discours politiques dominants, et les mesures proposées restent pour l'essentiel à l'état de projet.

Aussi, quand par la suite, certaines réalisations en faveur des transports en commun commencent à intervenir - revalorisation sensible de l'offre du réseau de surface, puis mise en service de la première ligne de métro - on peut considérer que "le mal est fait" car l'ensemble de la structure urbaine et des modes de vie sont conditionnés par le primat automobile. Ces réalisations apparaissent à la fois trop tardives et trop timides pour remettre en cause fondamentalement la répartition modale des déplacements et pour fournir une issue durable à la crise des transports.

La réapparition du même thème, celui des transports collectifs urbains, sur la scène politique locale ne doit pas faire illusion : les enjeux se sont déplacés comme se sont modifiées les forces sociales qui en sont porteuses. La diminution et la déconcentration spatiale de l'emploi industriel et la motorisation rapide des ménages ouvriers ont abouti à l'abandon des transports collectif, à une clientèle "captive", composée de femmes, majoritairement employées dans le secteur tertiaire du centre-ville et de scolaires.

Le métro de Marseille correspond à la fois à la transformation des fonctions sociales du centre urbain et à une "mobilisation" de certaines couches moyennes autour des problèmes d'environnement. Ce ne sont pas les systèmes de transport en eux-mêmes qui sont modifiés mais l'ensemble des rapports entre l'espace, les classes sociales et les modes de vie dans l'agglomération métropolitaine.

A ce premier plan d'analyse, qui vise les répercussions des mutations régionales quant à la place assignée aux systèmes de transport de personnes dans l'agglomération marseillaise, succèdera un second plan d'analyse, visant cette fois les pratiques ouvrières, une des trois hypothèses centrales étant que "la crise peut se lire dans la vie quotidienne".

"La crise peut se lire dans la vie quotidienne" : comment vont se manifester, dans les pratiques et les modes de vie des travailleurs, les contradictions sociales et urbaines que le premier plan d'analyse nous aura permis de saisir au travail au sein des politiques de transports urbains ? Comment ces travailleurs vont-ils vivre les modifications de leurs conditions d'emploi et de vie, l'évolution de l'espace de leur vie quotidienne ? En quoi les pratiques liées au trajet quotidien domicile-travail vont-elles révéler des changements dans les modes de vie ?

A la succession des deux plans d'analyse correspondra nécessairement un changement des méthodes de recueil

des données utilisées : pour la première partie, nous avons utilisé essentiellement les sources bibliographiques disponibles et les données statistiques concernant l'agglomération marseillaise ; pour la seconde, nous avons réalisé une enquête auprès des responsables patronaux et syndicaux et une exploitation des données ainsi réunies sur les caractéristiques de la main-d'oeuvre, à la suite de quoi a pu être construit l'échantillon des ouvriers auprès desquels ont été réalisés les entretiens.

PREMIÈRE PARTIE
MODES D'URBANISATION
ET POLITIQUE DES TRANSPORTS URBAINS

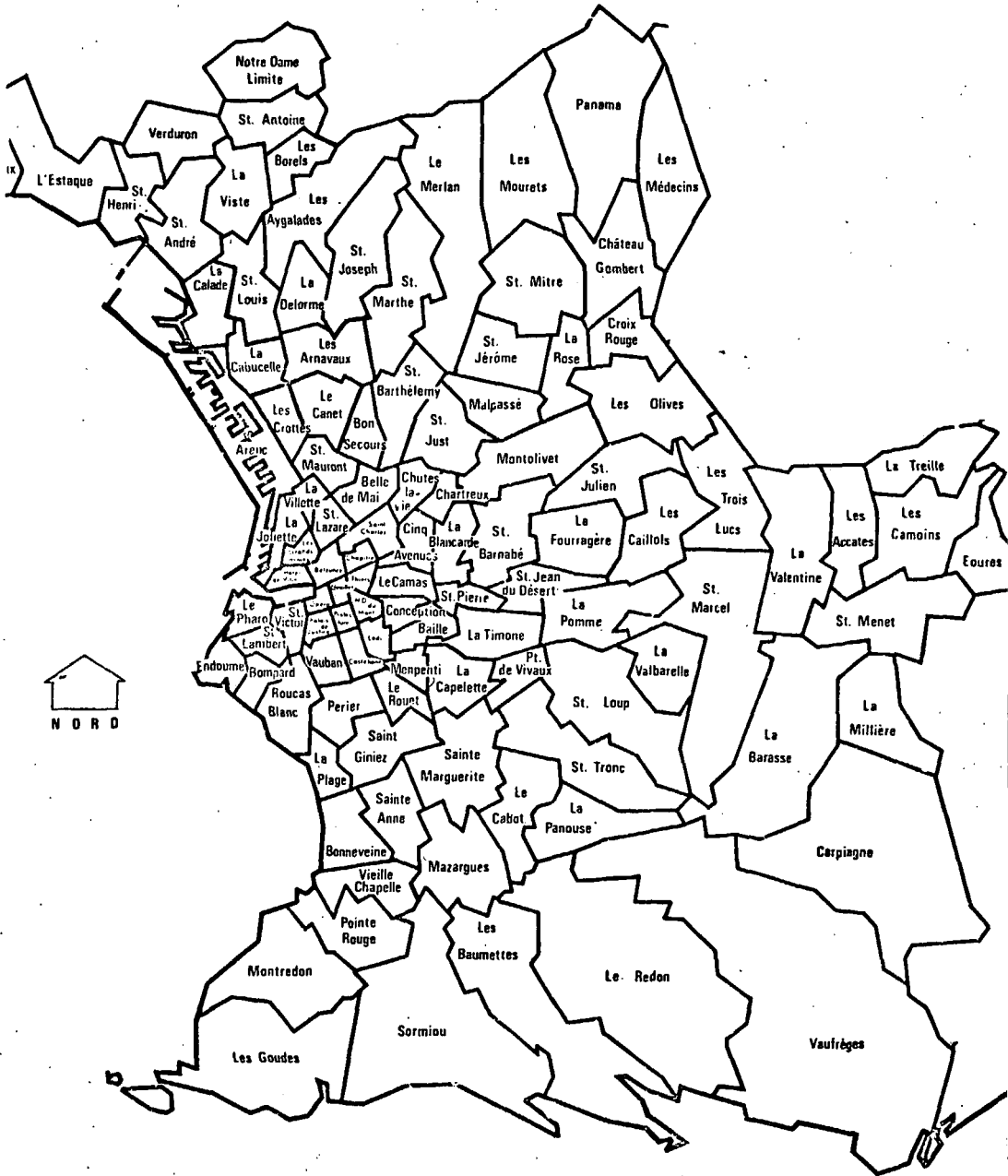
SECTION I

LE RESEAU DE TRAMWAYS

AU COEUR DU DEVELOPPEMENT URBAIN

ET DE LA VIE POPULAIRE (1871-1947)

COMMUNE DE MARSEILLE : PLAN DES QUARTIERS



CHAPITRE I

LES TRANSFORMATIONS DE L'ESPACE URBAIN,
LA MONTEE DU SOCIALISME ET LA MISE EN PLACE
DU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN
 (1871-1914)

L'importance du rôle joué par le réseau de tramways à Marseille, dans les domaines de l'urbanisation comme dans celui des luttes populaires, ne peut se comprendre qu'en regard des traits spécifiques qui marquent la formation de l'espace urbain et des rapports de classe dans cette ville tout au long de la seconde moitié du XIXe siècle.

Au cours de cette période, l'organisme urbain éclate sous la poussée industrielle et démographique, tandis que ne se constituent qu'exceptionnellement des espaces de type coron où le capital contrôle et stabilise une fraction significative de la force de travail. Les échanges quotidiens s'intensifient entre les divers quartiers peu spécialisés du point de vue de l'activité et de l'habitat.

L'organisation des déplacements devient alors une question sensible à la masse de la population dans le même temps où la montée du mouvement ouvrier amène à la direction de la municipalité des élus radicaux ou socialistes sensibles aux aspirations ouvrières.

Au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle, la croissance démographique et urbaine est directement liée aux progrès de l'industrialisation de la fonction portuaire de Marseille, même si des décalages se produisent entre les deux processus.

C'est le type même d'industrialisation et de rapport des établissements productifs à l'espace qui est à la base du mode d'urbanisation marseillais. Marseille devient à cette époque un grand port colonial. Ce sont essentiellement des produits d'outre-mer qui sont transformés et réexpédiés. Le développement industriel reste marqué par la logique du négoce, la concentration technique et financière du capital demeure faible dans l'ensemble, la bourgeoisie locale est davantage préoccupée par les gains commerciaux que par la gestion de ses usines et de sa main d'oeuvre, laquelle afflue de manière abondante par vagues successives d'immigration. Le travail en usine reste longtemps très minoritaire (1).

(1) Une enquête parlementaire effectuée en 1848 recense 4 185 ouvriers d'usine pour une population de 185 000 habitants. Les ouvriers se répartissent ainsi :

	Nombre de firmes	Nombre d'ouvriers
Savonneries	40	600
Huilleries	13	500
Industrie chimique	6	500
Raffineries de sucre	6	1 000
Industrie mécanique	6	1 050
Verreries	3	150
Usine à gaz	1	100
Tuyaux de plomb	1	200
Tuyaux de fer	1	85
Total	77	4 185

1.1. Les transformations de l'espace urbain (1)

Les nouvelles implantations industrielles se localisent d'abord à proximité des nouveaux bassins de La Joliette (2) le développement des installations portuaires au Nord de l'agglomération accentue ainsi le clivage (très ancien) entre la partie Sud, "bourgeoise", de la ville et la partie Nord, populaire - puis dans les directions Nord-Est et Est au long des cours d'eau du Jarret et de l'Huveaune. Ces trois axes sont réunis par une couronne péri-centrale de faubourgs où se juxtaposent usines et habitat ouvrier. Les grandes concentrations industrielles de type classique, qu'elles soient liées au terroir et établies dans des banlieues éloignées (comme les Tuileries de Saint Henri) ou plus proches du centre (comme les industries métallurgiques des quartiers Sud : Ateliers Taylor, F.C.M. et, plus tard, les Aciéries du Nord) demeurent très minoritaires : le tissu industriel marseillais est dominé par une constellation d'établissements de petite taille, qu'il s'agisse de l'alimentaire (meuneries, savonneries, huileries, raffineries de sucre) ou du travail des métaux (fonderies, chaudronnerie, construction mécanique, principalement liés à la construction et à la réparation navales).

L'urbanisation se développe donc jusqu'à la fin du XIXe siècle, surtout sous la forme de faubourgs combinant emploi industriel et résidence ouvrière, puis par le peuplement des banlieues. Elle se réalise autour des grands axes de communication (voies d'eau, routes, puis lignes de tramways), et définit donc au début du XXe siècle, avec la vieille ville, trois grands types d'habitat ouvrier : le centre-ville antique

(1) Nous nous appuyons largement ici, de même que pour l'ensemble des aspects historiques de l'urbanisation et du mouvement ouvrier marseillais, sur les travaux d'A. Chenu et D. Bleitrach, en partie non encore publiés.

(2) Pour la localisation des quartiers cités, voir carte p. 18.

et médiéval, les faubourgs, la banlieue qui s'est développée sur le "terroir" de la commune à partir de ses noyaux villageois. Dans tous les cas, la principale originalité de cet habitat, c'est l'absence de grandes cités ouvrières d'inspiration patronale.

Examinons de manière plus précise ce contexte urbain dans lequel se développe le réseau de tramways à la fin du XIXe et au début du XXe siècle.

La vieille ville a été profondément remaniée sous le Second Empire sous le double effet d'un début de rénovation et de la poussée démographique à l'extérieur, elle voit son poids relatif diminuer au sein de l'agglomération (1). Cependant, elle continue d'abriter une population mixte, où coexistent Marseillais de souche travaillant sur le port, artisans et aristocratie ouvrière (portefaix, emballateurs, tonneliers, pêcheurs) en voie de prolétarianisation avec les immigrants (italiens pour l'essentiel). Ces derniers affluent en nombre dans le vieux Marseille, qui commence alors à jouer le rôle de sas qu'il a conservé jusqu'à aujourd'hui, c'est à dire de lieu de transit et d'adaptation à la vie urbaine, le départ vers d'autres quartiers s'effectuant généralement à la génération suivante (2).

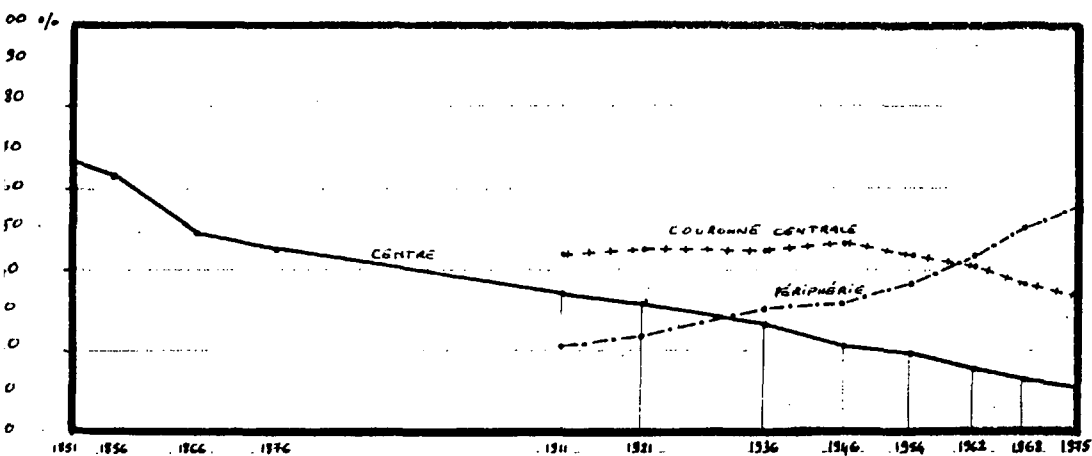
Si le centre a été, sous le Second Empire le lieu privilégié des grandes opérations spéculatives de type haussmanien (avec notamment le creusement d'une gigantesque saignée - la rue Impériale devenue rue de la République allant du Lacydon, qui devient le Vieux Port, aux nouveaux bassins en construction de la Joliette), l'habitat s'est déjà développé en périphérie.

L'urbanisation de type faubourg a absorbé l'essentiel de la poussée démographique sous le Second Empire : il s'agit

(1) Cf. graphe, p. 23.

(2) J.-A. CARENO, A. HAYOT, *Immigration, centralité et rénovation urbaine à Marseille, Sociologie du Sud-Est*, n° 2-3, oct. 1974.

EVOLUTION DE LA REPARTITION DE LA POPULATION MARSEILLAISE PAR
 GRANDES ZONES URBAINES DE 1851 à 1975 (%)



: Définition des zones (d'après les délimitations cantonales de 1911)

CENTRE : 1er, 2ème, 3ème, 4ème cantons

COURONNE : 5ème, 6ème, 8ème, 9ème, 11ème cantons

PERIPHERIE : 7ème, 10ème, 12ème cantons

. Source : Recensements de la population.

de maisons à deux étages, construites à la hâte par des spéculateurs avisés, ou de baraques bricolées par leurs occupants.

La Belle de Mai, qui est le premier foyer d'organisation ouvrière socialiste constitue un bon exemple de ce type d'urbanisation. Son mode de constitution est aux antipodes du coron : l'espace de résidence est le lieu de brassage entre des catégories ouvrières travaillant dans des entreprises diverses localisées les unes dans le quartier même, les autres dans son voisinage, éventuellement à bonne distance. Il y a sur place des huileries, où sont employés des Piémontais mal payés, qui travaillent chaque jour deux heures de plus que les Français et forment un prolétariat soumis et docile. Il y a, non loin de là, des raffineries de sucre.

"Il faut pénétrer dans ces enfers qu'on nomme raffineries pour voir jusqu'où l'exigence des chefs est poussée. Des hommes, pour 2,50 F par jour, font le travail qu'on n'oserait donner à des forçats, la plupart complètement nus sont tenus de transporter sur leurs épaules des matières brûlantes, de passer dans des appartements où règnent 60 à 70° de chaleur" (1) ; mais si ces forçats sont des travailleurs italiens, les contremaîtres, les chefs d'équipe, les peseurs, les pointeurs sont provençaux et un directeur de raffinerie constate que c'est "chez les ouvriers les mieux rétribués que se rencontrent les plus entrepreneurs meneurs de grève" (1).

Il y a, dans tout le voisinage de la route qui, de la Porte d'Aix, part vers le Nord, un nuage d'entreprises liées au transport routier, ateliers de charrons et de carrossiers. On trouve aussi à la Belle de Mai des travailleurs du port, des ouvriers des industries métallurgiques liées à la construction et à la réparation navales. En

(1) Cité par L. GAILLARD, La vie ouvrière et les mouvements ouvriers à Marseille de 1848 à 1879, Marseille, 1972, p. 558 et suiv.

bref, un tel quartier dont le type prédomine largement à Marseille, se caractérise à la fois par l'indépendance de l'habitat à l'égard de tout contrôle patronal direct, et par le mixage entre diverses catégories ouvrières relevant d'entreprises et de strates du prolétariat fort variées.

Il convient toutefois de relever l'existence d'un quartier original de par la concentration industrielle qu'il représente, celui de Menpenti (où sont installées notamment quelques grandes usines de mécanique et de fonderie) - et qui voit les ouvriers jouer un rôle de pointe dans les luttes revendicatives et politiques - ainsi que du seul quartier où s'est développé le paternalisme à cette époque : St Henri, où les ouvriers tuiliers sont très dépendants de leur employeur (1).

L'aventure et l'échec des cités ouvrières illustre l'absence d'hégémonie de la bourgeoisie marseillaise sur sa classe ouvrière : c'est ainsi que la seule cité construite sous le Second Empire est boudée par les ouvriers, on y loge surtout des militaires et des employés.

L'absence de politique patronale en matière de logement ouvrier exprime bien les caractéristiques générales du rapport capital-travail à Marseille. Tout d'abord, l'abondance de la main d'oeuvre immigrée qui forme un vaste vivier au sein duquel les employeurs peuvent puiser et rejeter les forces de travail en fonction de leurs besoins. Ensuite, l'esprit d'indépendance, voire d'individualisme propre à cette mentalité pionnière dont sont porteuses ces masses déracinées qui ont choisi l'exil. Enfin, la faible volonté hégémonique d'une bourgeoisie qui n'a guère d'espoir de contrôler idéologiquement et politiquement une classe laborieuse qui lui paraît d'abord dange-

(1) A. OLIVESI (L'évolution de l'opinion politique à Marseille sous le Second Empire (1852-1870), in Marseille sous le Second Empire, Paris, Plon, 1961), montre combien la population ouvrière de ce quartier est sous l'influence de la droite bonapartiste sous le Second Empire.

reuse (1).

Ainsi, et malgré le développement d'une grave crise du logement dès le Second Empire, le patronat ne va guère contrôler l'extension de l'habitat ouvrier : l'émigration massive vers les faubourgs puis les banlieues lointaines sera autant le produit de cette crise qui détermine des loyers ruineux dans la vieille ville que des nouvelles implantations industrielles.

Les banlieues enfin ne connaîtront leur véritable essor qu'à la fin du XIXe siècle et surtout au début du XXe (2), en liaison étroite avec l'extension et l'électrification du réseau de tramways : si certains quartiers, comme St Henri, se sont déjà formés autour de certaines industries et demeureront ainsi longtemps autonomes (tels de véritables villages ouvriers), la caractéristique de l'urbanisation de banlieue, c'est l'éloignement vis à vis des principaux pôles d'emploi industriel. Ainsi des agglomérations ouvrières seulement résidentielles commencent à s'étendre dans des zones encore rurales - St Barnabé, St Julien, Les Caillols attirent, par leurs loyers modérés beaucoup de familles, certaines deviennent même propriétaires. Les conditions quotidiennes de logement et de déplacement (3) de cette population sont fort précaires et l'on conçoit aisément l'importance du rôle des conditions de transport dans la vie de l'agglomération.

La sensibilité populaire aux problèmes des transports nous semble fondamentalement liée au type d'urbanisation

(1) Sauf peut-être quand les classes populaires peuvent fournir un appui à des régimes autoritaires, comme sous le Second Empire.

(2) Cf. graphe p. 23.

(3) "Mais cet avantage (le loyer modéré) compense mal les inconvénients d'un trajet long et quelquefois périlleux à cause "des myriades de manœuvres piémontais employés au terrassement du chemin de fer qui avaient établi leur tanière et maniaient volontiers le couteau" ; L. GAILLARD, op. cit.

qui s'est développé dès le Second Empire, lié lui-même à une industrialisation très éclatée (1) à la spéculation foncière et immobilière qui sévit, et aussi d'une pratique parallèle du patronat local et du monde ouvrier - pour des raisons bien différentes - de refus des politiques de logement impulsées par les entreprises.

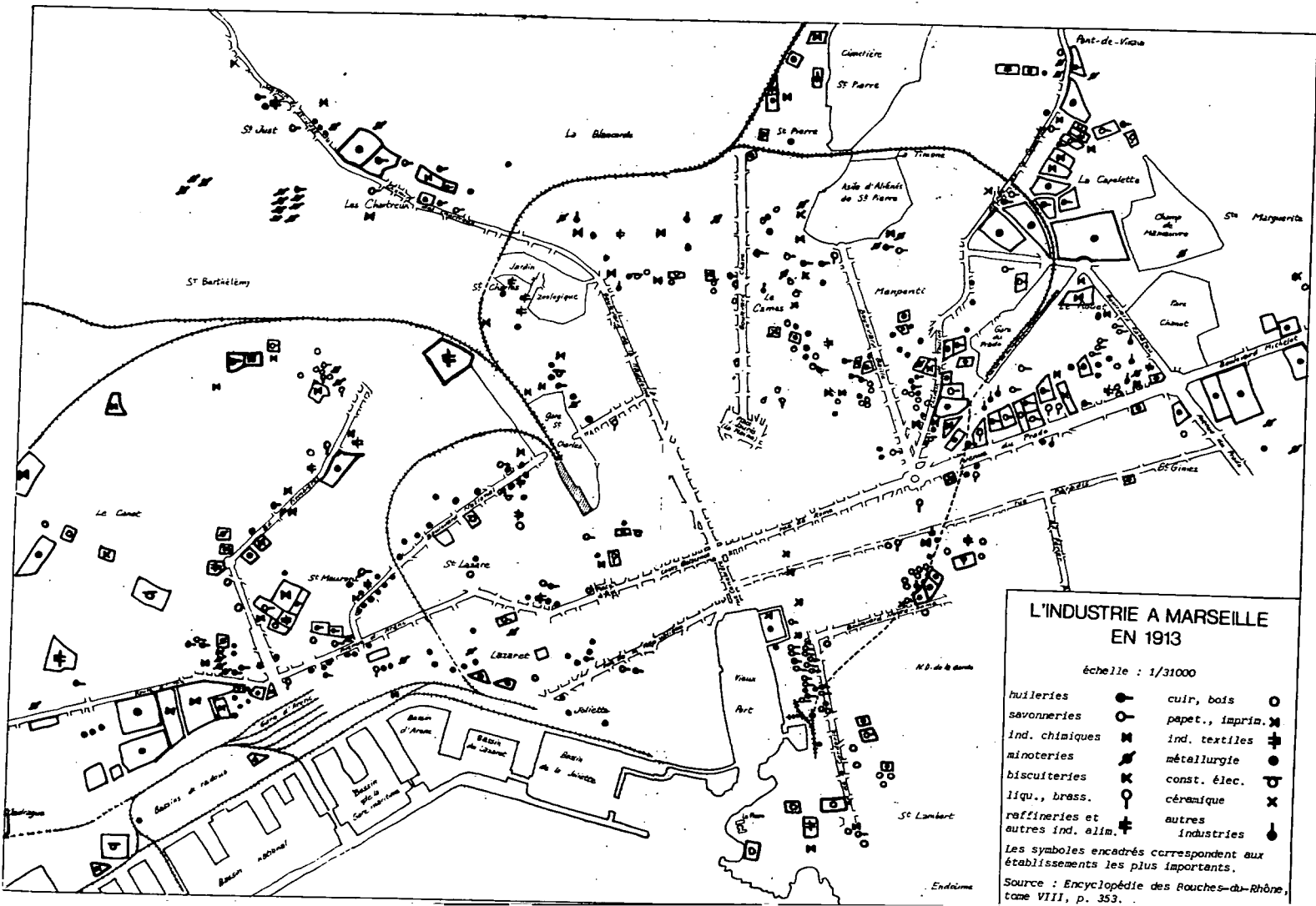
I.2. La montée du socialisme marseillais

La mise en place d'un réseau efficace de transports collectifs apparaît ainsi comme un élément décisif dans le développement de la forme d'urbanisation marseillaise telle que nous venons de l'évoquer. Mais la réalisation du réseau renvoie également à la capacité du socialisme marseillais à répondre à certaines aspirations populaires et donc à la forme d'alliance spécifique entre le prolétariat et les éléments radicaux de la petite bourgeoisie, représentée par le mouvement ouvrier naissant.

L'émergence politique progressive de la classe ouvrière marseillaise correspond d'abord à la formation de ce milieu urbain particulier, celui d'un grand port colonial où afflue sans cesse une masse d'immigrés, où le patronat dispose d'un très faible pouvoir de contrôle immédiat sur la main d'oeuvre. Elle correspond aussi à un processus d'homogénéisation relative des diverses composantes, notamment ethniques, du salariat marseillais.

A Marseille, plus peut-être que partout ailleurs, les clivages sont nombreux à l'intérieur du monde ouvrier : ils séparent les ethnies, les immigrants récents et les Marseillais de souche ou de deux générations, les ouvriers des grandes entreprises, et ceux des entreprises semi-artisanales. Les oppositions s'exaspèrent en période de crise économique, quand "l'armée de réserve" inquiète les

(1) Voir la carte de l'industrie en 1913, p. 28, qui illustre sa diffusion spatiale et la faible spécialisation des quartiers.



L'INDUSTRIE A MARSEILLE EN 1913

échelle : 1/31000

- | | | | |
|----------------------------------|---|-------------------|---|
| huileries | ○ | cuir, bois | ○ |
| savonneries | ● | papet., imprim. | ⊕ |
| ind. chimiques | ⊗ | ind. textiles | ⊕ |
| minoteries | ⊗ | métallurgie | ● |
| biscuiteries | ⊗ | const. élec. | ⊕ |
| liqu., brass. | ⊗ | céramique | ⊗ |
| raffineries et autres ind. alim. | ⊕ | autres industries | ● |

Les symboles encadrés correspondent aux établissements les plus importants.

Source : Encyclopédie des Rouches-du-Rhône, tome VIII, p. 353.

Endreima

travailleurs menacés dans leurs emplois, dans leur niveau de vie. Mais, d'une part, la bourgeoisie qui pourrait exploiter ces clivages mord peu sur la classe ouvrière et, d'autre part, à partir du Second Empire, les pratiques ouvrières subissent un véritable nivellement avec la transformation du travail portuaire et la "déportation" vers les quartiers périphériques d'une grande masse de travailleurs qui vivait dans les quartiers centraux.

Mieux, si pendant le Second Empire, une partie de la bourgeoisie locale s'allie au grand capital financier parisien et en retire d'importants avantages, toute une partie de la moyenne et petite bourgeoisie s'estime lésée et s'ouvre rapidement aux idées républicaines ou radicales.

Le Second Empire a vu la classe ouvrière marseillaise passer d'une attitude conservatrice voire royaliste à une attitude d'opposition franche au régime bonapartiste, même si les ouvriers des métiers ouverts apparaissent toujours nettement plus combattifs que ceux des métiers fermés ou des métiers non qualifiés (1) : les leaders de l'Internationale appartiennent d'ailleurs tous à ce "monde ouvrier" qui va de ville en ville, fréquente des cercles, y côtoie certains membres de la petite bourgeoisie.

Le mouvement ouvrier se développe alors de manière privilégiée en dehors des usines, notamment sous la forme des sociétés de secours mutuel non reconnues par le régime, lesquelles constituent un cadre de résistance et de solidarité où la classe ouvrière marseillaise manifeste déjà son goût pour les réalisations concrètes plutôt que pour les grands discours doctrinaux. Ce développement est favorisé par la déchristianisation massive qui touche une population déracinée. La section marseillaise de l'A.I.T. est dominée par les courants anarchistes puis fédéralistes, lesquels sont très vivaces dans le midi et traversent toutes

(1) W.-H. SEWELL, La classe ouvrière de Marseille sous la Seconde République, Structure sociale et comportement politique, Le mouvement social, n° 76, juil.-sept. 1971, pp. 48-61.

les couches sociales. Lors de la commune marseillaise, la petite bourgeoisie radicale apparaît nettement plus proche des couches populaires qu'à Paris, et alors que dans la capitale les militants ouvriers sortiront de cet épisode particulièrement aigu de la lutte des classes, convaincus de la nécessité de l'autonomisation politique du prolétariat, à Marseille, l'alliance entre les éléments socialistes et radicaux sortira renforcée de cette épreuve. Dès lors, la vie politique et sociale de la ville sera marquée par deux traits spécifiques : d'une part, une participation réelle des masses populaires à la vie politique et surtout syndicale, d'autre part, la tendance permanente à la délégation de pouvoir envers les élus appartenant à la petite bourgeoisie, cette tendance s'appuyant sur le clientélisme clanique propre aux régions méridionales (1).

Le mouvement ouvrier marseillais s'inscrit cependant dans le mouvement national : le congrès ouvrier qui se tient à Marseille en 1879 sanctionne le succès des thèses relatives à la nécessaire autonomisation politique de la classe ouvrière et des thèses collectivistes sur les thèses proudhoniennes et possibilistes. Ce succès est tout relatif, notamment à Marseille où il s'opère en alliance avec le réformisme proudhonien qui milite pour la réalisation par étape du socialisme au travers de la multiplication des réalisations concrètes "à la base" : coopératives, secours mutuel, conseils communaux. La dissolution des syndicats qui intervient entre 1889 et 1890 porte un coup à l'essor du syndicalisme mais n'interrompt pas la progression des idées socialistes. Aux municipales de 1892, une liste animée par les guesdistes (nantis récemment d'un programme municipal étoffé) l'emporte à la faveur de la division des modérés : Flaissières est élu maire : "il va

(1) Le clientélisme clanique connaîtra son apogée dans la contamination des moeurs politiques locales entre les deux guerres mondiales. Ce point est donc développé au chapitre II.

personnifier pendant 40 ans un collectivisme humanitaire, généreux et vague, fortement teinté d'anti-cléricalisme" (1).

La politique de la municipalité Flaissières va se caractériser pendant une première période (qui conduit jusqu'à la première guerre mondiale), outre une série d'interventions directes en faveur des couches populaires (2), par un effort d'équipement de la ville en matière de réseaux d'égoûts, de voirie, et surtout de transports collectifs. Si cette municipalité s'est attirée l'adhésion populaire, c'est notamment parce qu'elle a su mettre le tramway à portée de toutes les bourses. Une chanson populaire disait alors à peu près ceci : "Le dimanche, comme les riches, nous irons en tramways faire le tour de la Corniche!".

1.3. La mise en place du réseau de tramways

L'étude du rôle considérable joué par le réseau de tramways dans l'urbanisation marseillaise n'a pas simplement un intérêt historique : elle permet de mettre en lumière les relations qui s'établissent entre le mode d'urbanisation et les systèmes de transport, elle aide aussi à comprendre comment, d'une situation privilégiée eu égard aux autres grandes agglomérations françaises, le réseau des transports collectifs marseillais a été, plus encore que les autres, victime d'un certain type de développement urbain et d'une certaine conception du rôle des transports en commun, marquée par la prépondérance (jusqu'à la seconde guerre mondiale) puis par la persistance d'une logique de rentabilité.

Apparaissant tout d'abord comme une réponse, rendue techniquement possible par les progrès scientifiques, à la nécessité croissante d'assurer les déplacements quotidiens de la population dans une agglomération subissant une bru-

(1) A. OLIVESI, Contrastes sociaux et luttes politiques sous la troisième république, in E. BARATIER ed., Histoire de Marseille, Toulouse, Privat, 1973, p. 407.

(2) Notamment des mesures de soutien aux luttes ouvrières.

tale expansion démographique et géographique (1), la mise en place d'un réseau ferré d'omnibus, puis de tramways sera à Marseille sans doute plus qu'ailleurs, un puissant levier de l'expansion urbaine, essentiellement ici sous la forme de la multiplication des lotissements de banlieue ; cela est surtout vrai pour la période d'après 1900, c'est à dire après l'électrification complète du réseau.

Dès les lendemains du Second Empire (2), en 1872, la municipalité lance un concours pour l'édification d'un réseau de "chemin de fer américain" ; c'est un certain De La Hault qui l'emporte et forme une société, la "Compagnie Générale Française des Tramways", laquelle relève d'une société de taille nationale (on la retrouve à Lille, Le Havre, Nancy, Orléans et Tours) et disposera du monopole de la concession du réseau jusqu'en 1950 (3).

(1) Marseille compte 195 000 habitants en 1851 et 300 000 en 1866.

(2) Les données relatives à l'histoire du réseau de tramways marseillais sont issues des sources suivantes :

J. CAUPES, R. MARTIN, Les tramways de Marseille ont cent ans, 1978, édité par les auteurs ;

P. CASTELLI, Les transports en commun à Marseille, de 1873 à 1950, D.E.S. d'Histoire, Aix-en-Provence, 1967.

(3) Ce monopole n'est pas absolu puisque subsistent quelques concurrents. Mais ces derniers n'exploitent qu'une fraction marginale de l'ensemble du réseau, contrairement à ce qui se passe dans nombre d'autres villes (et d'abord à Paris et à Lyon) partagées entre différents réseaux. Cela permet à J. CAUPES et R. MARTIN d'écrire : "Pour nous, et jugeant avec le recul du temps et connaissant toutes les difficultés de Paris et de Lyon partagés entre différents réseaux, certains du grand avantage qu'a tiré notre ville de ne connaître qu'un seul concessionnaire, nous ne pouvons qu'approuver la décision du ministre", op. cit. p. 69. Effectivement, le réseau marseillais a bénéficié de l'absence de conflits importants entre compagnies concurrentes d'une part et entre autorités de concession d'autre part.

Selon J.-J. Chapoutot et J. Gagneur (Caractères économiques des transports urbains, U.E.R. Urbanisation et aménagement, Grenoble, 1973), la C.G.F.T. est fondée en 1875 par apport des sociétés concessionnaires du Havre, de Marseille et de Nancy. Elle interviendra plus tard également à Tours, Orléans, Gènes, St-Quentin et à Hanôl. Selon D. Lorrain (Le secteur para-municipal. Capital et collectivités locales : les transports urbains dans les agglomérations de province, Fondation des villes, 1978), elle relève des entreprises de la seconde génération, celles qui, fondées sur la base de l'exploitation des réseaux de transports urbains ont intégré "par l'amont", en l'occurrence ici une entreprise de l'électricité, Thomson.

Dans un premier temps, jusqu'en 1890, c'est "l'ère du cheval" et de l'omnibus. Le réseau ferré ne se met en place que lentement, il ne couvre, pour l'essentiel, que le centre-ville (1), des correspondances sont nécessaires pour les banlieues. Le trafic ne croît d'ailleurs que modérément, et l'on peut penser avec J.-J. Chapoutot et J. Gagneur que nous sommes encore "en présence dans les villes de province, d'une activité purement artisanale, dont le noyau d'action se limite à l'espace de la bourgeoisie possédante (la gare, les demeures bourgeoises du centre) dont l'étendue ne justifie nullement l'existence d'un réseau. Le seul trafic important, eu égard à la capacité des moyens existants, est concentré le dimanche sur les trajets qui conduisent les promeneurs aux espaces péri-urbains" (2).

Si Marseille possède une bonne dizaine d'années d'avance sur les autres grandes villes de province en matière de réseau de transports (réglementation, étendue, rôle, technologie) (3), il faut attendre l'apparition de la traction électrique pour que cette avance devienne socialement significative : la montée rapide de la fréquentation à partir de 1890 en témoigne.

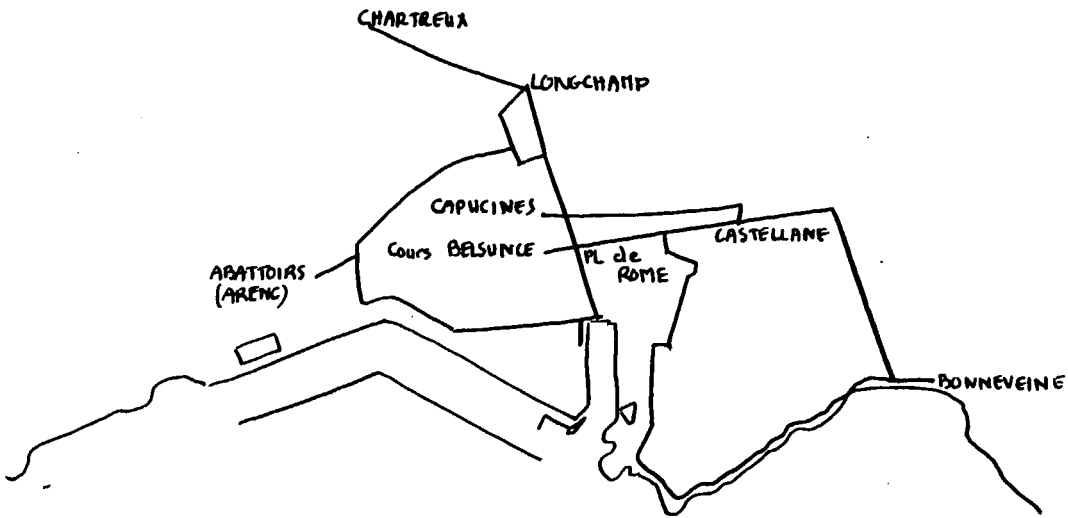
La nécessité de desservir les banlieues lointaines en pleine expansion impose les premiers essais d'électrification : la généralisation de ce mode de traction à l'ensemble du réseau intervient ensuite rapidement, puisqu'en 1900, la cavalerie est entièrement supprimée. A partir de cette date, on assiste à une seconde phase dans l'essor du réseau, plus rapide encore que la précédente, qui voit le kilométrage de lignes multiplié environ par

(1) Cf. carte p. 34.

(2) Caractères économiques des transports urbains, UER Urbanisation-aménagement, 1973, p. 66.

(3) Certains observateurs attribuent un rôle capital à la déclivité particulièrement forte des voies de circulation à Marseille dans cette avance technologique ; sans nier ce facteur, il convient de le relativiser eu égard aux caractéristiques propres de l'espace urbain et du système politique local, esquissées précédemment.

LE RESEAU EN 1877



Source : J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit

cing en moins de 15 ans (96 km en 1900, 494 km en 1913). Cette phase est celle où l'on observe le lien le plus immédiat entre le développement du réseau et celui des banlieues qui prennent, de ce fait, un caractère de "banlieues-tramways". Le trafic croît dans les mêmes proportions que le kilométrage de ligne : toutes les études réalisées sur l'histoire de l'agglomération et de son réseau convergent pour souligner l'importance du rôle des tramways dans l'urbanisation comme dans la vie quotidienne des marseillais.

"A partir des années 1900, le mouvement s'accélère et gagne l'ensemble du terroir. Grâce à l'établissement de transports rapides et à bon marché (tramways électriques), les campagnes marseillaises cèdent devant une vague de morcellement qui s'accroît encore au lendemain de la première guerre mondiale" (1).

"Ainsi, en peu d'années, le besoin de circuler avait cru parallèlement à celui des moyens de circulation ; c'est l'organe qui avait créé la fonction. D'autre part, le rôle social des tramways avait été énorme, ainsi que leur influence topographique. Ils avaient contribué grandement au peuplement de la banlieue et mis à la mode ces morcellements des grandes propriétés foncières" (2).

"Les tramways sont devenus indispensables pour tous, sur les "lignes de plaisir" comme sur les "lignes d'affaires" ou sur les lignes "ouvrières" (...) Désormais, il n'y eut plus grand concours de foule auquel les tramways ne soient mêlés (...) Si nous avons évoqué les inaugurations de lignes, c'est qu'en ces temps bénis, c'était un grand moment de la vie du quartier nouvellement desservi. Quel que soit le jour d'achèvement des travaux et d'autori-

(1) M. RONCAYOLO, Les grandes villes françaises, Marseille, La documentation française, 1963.

(2) G. RAMBERT, Les grands services urbains, Encyclopédie des Bouches-du-Rhône, 1933, p. 279.

sation officielle de mise en service, l'inauguration avait toujours lieu le dimanche : c'était une magnifique occasion de guirlandes, de fleurs, de danses et de discours, avec, comme de juste, un pantagruélique banquet (...) Tant de décorum n'était pas toujours du goût de l'administration centrale de la C.G.F.T. à Paris" (1).

L'année 1900 avait vu, en même temps que l'électrification totale du réseau, l'instauration d'un tarif unique relativement bas (0,10 F) pour la semaine. En 1905, ce tarif unique était étendu aux dimanches et jours de fête(2), il devait rester inchangé jusqu'en 1919.

Ce type de tarification conjugué avec l'amélioration de la couverture de l'agglomération aboutit ainsi à l'unification relative du marché du travail marseillais et renforce donc les caractéristiques initiales du rapport capital-travail, marquées par l'intensité de la concurrence et de la mobilité des ouvriers. L'extension du tarif unique aux jours de repos renforce le réseau dans sa dimension d'instrument du loisir ouvrier et ne peut que conforter l'adhésion populaire à la municipalité Flaissières.

A la veille de la première guerre mondiale, le réseau atteint un niveau de développement qu'il ne dépassera guère par la suite : en 1913, il représente 494 km de lignes et transporte 112 millions de voyageurs, soit environ 220 voyages annuels par habitant.(3).

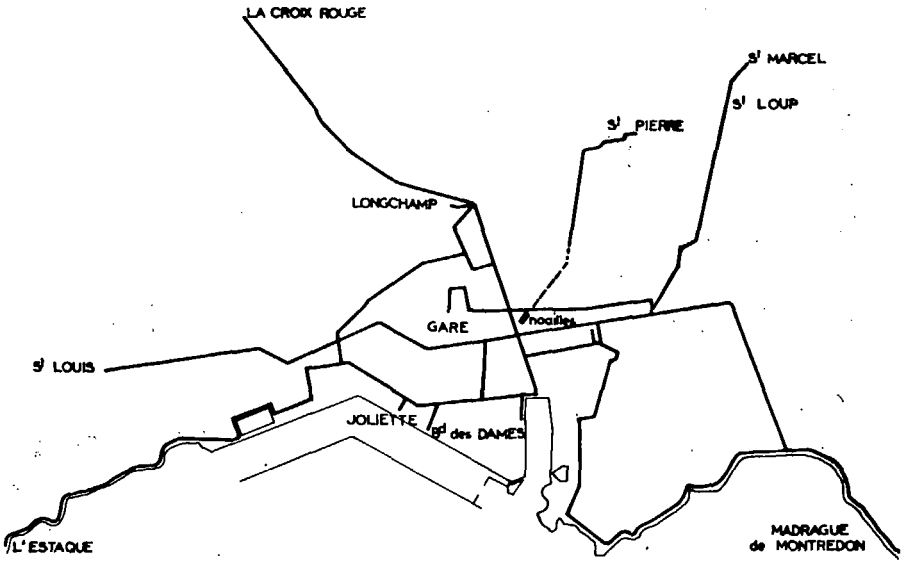
La guerre de 1914-1918 marque un premier tournant dans l'histoire du réseau : les projets d'extension mis au point avant le conflit seront pour l'essentiel abandonnés, la modernisation technologique et l'amélioration du niveau de service peu sensibles, la tarification progressivement mais profondément remaniée (retour au sectionnement et réévaluations régulières). A ces facteurs propres

(1) J. CAUPES, R. MARTIN, op. cit. p. 117.

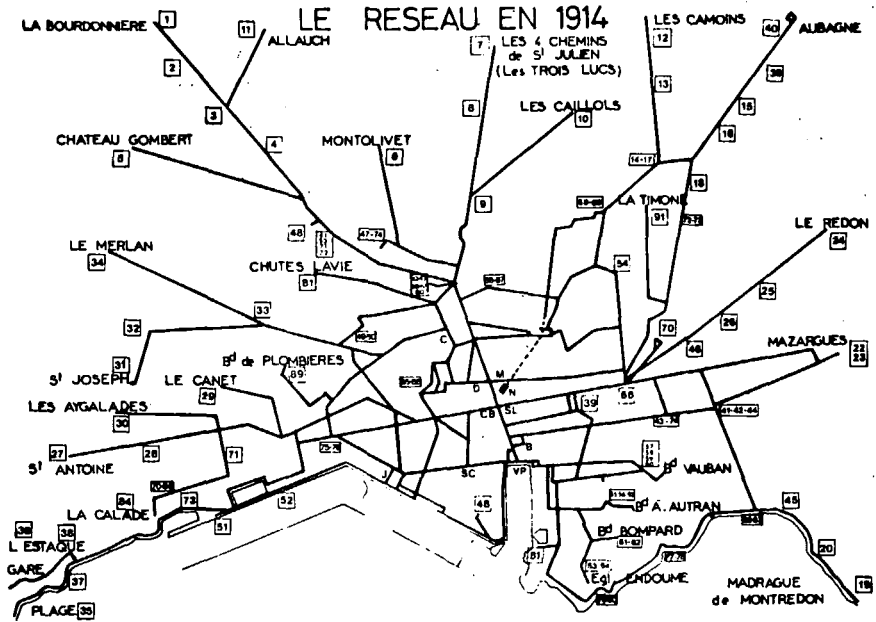
(2) Seules quelques lignes de banlieue et celle de la circulaire Prado-Corniche échappent à ce tarif unique.

(3) Cf. carte p. 37 et graphe p. 39.

LE RESEAU EN 1896



LE RESEAU EN 1914

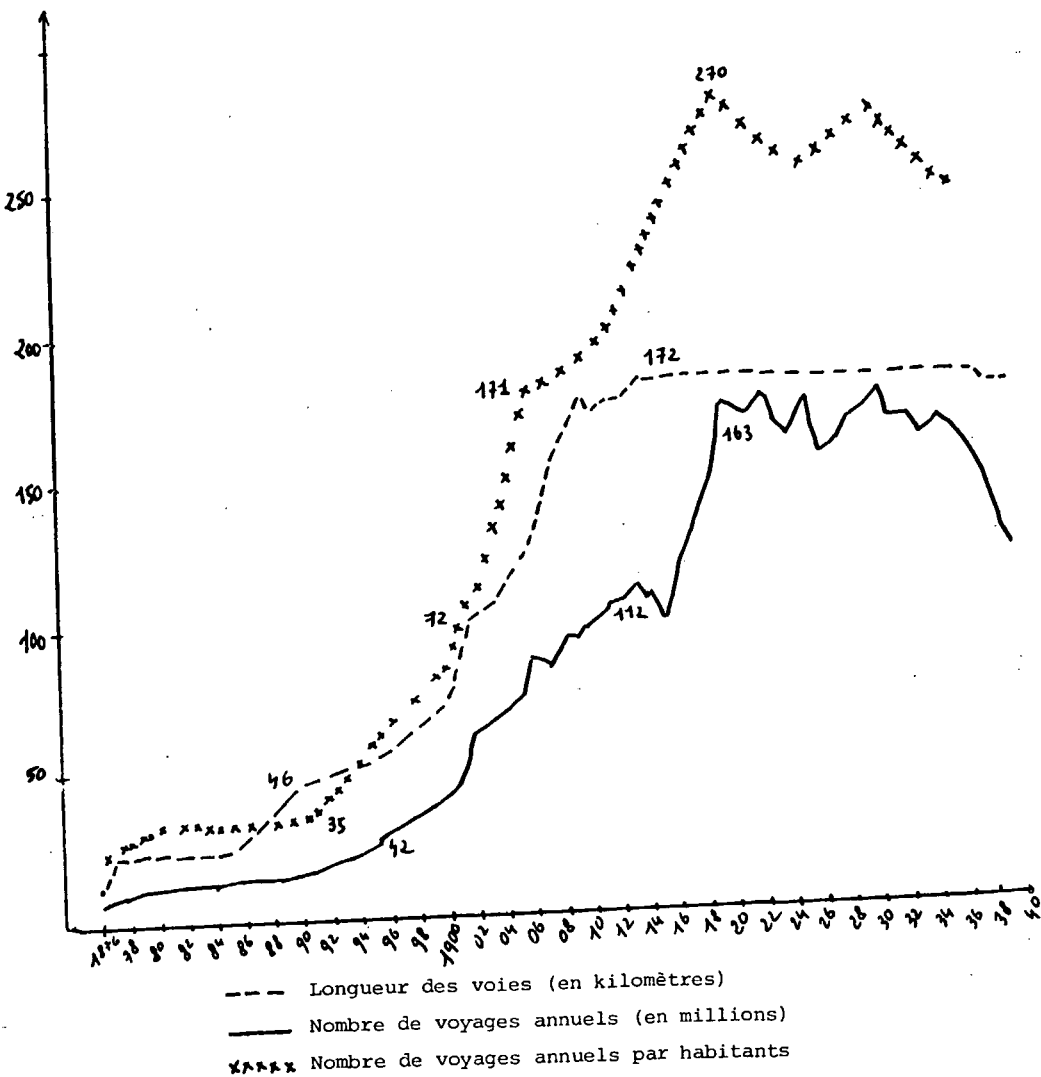


Source : J. CAUPES et R. MARTIN, *op. cit.*

à la politique de la compagnie concessionnaire et à la municipalité dans le domaine du réseau proprement dit, il convient d'ajouter les débuts de la concurrence de la traction routière -et plus fondamentalement la transformation des rapports entre les transports urbains et les industries de production des moyens de transports (1) - et les modifications des relations entre le réseau et le processus d'urbanisation, dans la crise de l'entre-deux guerres. Le blocage quasi total du développement du réseau est loin de ralentir l'urbanisation périphérique, celle-ci progresse jusqu'aux débuts des années trente, mettant en évidence le rôle actif du réseau dans l'expansion de l'agglomération. De même il faut attendre la fin de la guerre pour que la fréquentation se stabilise à un niveau nettement supérieur à l'avant-guerre, toujours sans que l'offre de service ait été sensiblement modifiée.

(1) Puisque, selon J.-J. Chapoutot et J. Gagneur, la nouvelle industrie "porteuse" des transports urbains, l'industrie automobile, place le transport collectif en position concurrente et seconde vis à vis de la voiture particulière.

EVOLUTION DU RESEAU DE TRAMWAYS 1876-1939



Source : Données statistiques fournies par J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit.

CHAPITRE II

LA CRISE DU RESEAU, REVELATRICE DE LA CRISE URBAINE ET DE LA CRISE HEGEMONIQUE DANS L'ENTRE DEUX GUERRES

Lors de la première guerre, le réseau de tramways est pour l'essentiel achevé : il ne connaîtra pas de progression sensible par la suite, ni au plan de la couverture de l'agglomération, ni même au plan technologique. A partir de 1920, sa tarification sera profondément remaniée, avec l'instauration du sectionnement, et sa fréquentation se stabilisera au niveau atteint en 1919. Il s'agit donc d'une rupture profonde vis à vis de la période antérieure, rupture d'autant plus remarquable que, dans d'autres grandes agglomérations et notamment à Paris, les réseaux de transports en commun continuent d'être développés (1). Les raisons de cette rupture sont à chercher dans trois directions : l'aiguinement de la crise urbaine et l'évolution des rapports entre le réseau et la croissance urbaine ; la crise du système d'alliance entre la classe ouvrière et

(1) Cf. La constitution des réseaux de transports urbains. Eléments pour une interprétation socio-politique (le cas de la région parisienne), S.E.R.E.S., 1977-78, A Paris, ce développement ne concerne pas seulement le métro, mais aussi les tramways, du moins jusqu'au début des années trente. Et selon D. Lorrain, (op. cité), il en est de même dans nombre de villes de province.

la petite bourgeoisie représentée par le socialisme marseillais ; et enfin, la politique propre du réseau menée par la municipalité et la compagnie des tramways.

II.1. L'aiguisement de la crise urbaine

Le réseau de tramways est d'abord victime des transformations de la structure urbaine qu'il a contribué, pour une part importante, à amplifier, notamment l'éclatement du tissu urbain sous la double forme de l'allongement des banlieues industrielles vers le Nord et l'Est et de la multiplication des lotissements pavillonnaires périphériques.

Jusqu'à la première guerre le réseau rattrape, accompagne et précède à la fois l'expansion de l'agglomération... mais la rapidité de son développement de 1900 à 1914 permet de penser que, lors de cette période, c'est l'aspect rattrapage et accompagnement qui domine. Tandis que, dans l'entre-deux guerres, du moins jusqu'au début des années trente (qui marquent une pause dans la croissance urbaine), le réseau stagne alors que l'agglomération continue de s'étendre. Il y a donc bien une modification dans les relations entretenues entre l'agglomération et son réseau de tramways : ce dernier ne suit plus l'évolution de l'urbanisation qu'il a contribué à produire, et qu'il continue sans doute à impulser. Ce blocage relève, pour une part, des contradictions urbaines, et pour une autre part, contribue au freinage de la croissance de la ville, qui intervient au début des années trente (même si la crise

économique et la stagnation démographique en sont les premières causes). Et la stagnation urbaine des années trente jouera de nouveau en retour sur l'activité du réseau qui connaîtra une véritable régression de fréquentation à partir de 1935.

Cette crise urbaine est d'abord l'expression de la crise du logement : la poussée démographique se poursuit et la construction ne suit pas. La démolition des quartiers de la Bourse a jeté à la rue environ 7 500 personnes, aggravant l'entassement dans les quartiers centraux comme le reflux en périphérie dans des logements de fortune : dans les années vingt, c'est surtout en banlieue que se développe l'habitat populaire, le long ou entre les axes industriels Nord (vers l'Estaque et Septèmes) et Est (vallée de l'Huveaune) : "Entre ces banlieues industrielles s'étendent des lotissements. Il serait difficile de trouver ici une organisation logique. Grâce à la souplesse des tramways, c'est le bassin entier qui est pénétré, le long des vieux chemins ruraux. Toutefois, les versants ont cédé plus aisément que les prairies des fonds devant la poussée spéculative et la zone la plus continue des lotissements s'étend, à l'Est, sur le plateau de Saint Julien au détriment des pinèdes et des propriétés de plaisance. Les vieilles unités rurales ou industrielles de la périphérie ont été submergées par cette prolifération de morcellements, sauf à l'extrémité Nord-Est (Château-Gombert, Allauch) et Sud-Est (Les Camoins). Il est difficile également de préciser la tonalité sociale de ces nouvelles banlieues : dans l'ensemble, le peuplement reste populaire ; les "banlieues-tramways" ont surtout abrité une partie du prolétariat,

des immigrés récents ou les habitants des vieux quartiers expropriés et détruits vers 1920. La bourgeoisie se contente d'y maintenir, dans les villes bastides secrètes, qui ont échappé à la fièvre des lotissements, des résidences secondaires. Seul le boulevard Michelet groupe, dans le prolongement du Prado, quelques villas luxueuses. Sur le plateau de St Julien, coexistent à la fois des morcellements peuplés par des employés et des commerçants, et de vastes étendues peuplées par des colonies d'Arméniens"(1).

(1) M. RONCAYOLO, op. cit., p. 44. Voici également comment un géographe décrit le développement des "banlieues-cabanons" dans les années vingt : "A mesure que la coutume vint de se déplacer plus facilement, cette vilégiature locale déclina rapidement ; elle n'a plus maintenant grand intérêt. Mais une des formes d'habitat qu'elle a créées, le cabanon, a connu, en se transformant en habitation permanente, une extraordinaire faveur. Après la guerre, en effet, une énorme population d'ouvriers, de petits employés, chassée de la ville par la crise du logement, a dû venir se fixer dans les banlieues. Elle a adopté un type d'habitation à bon marché, très voisin de l'ancien cabanon, avec un peu plus de confort seulement (...) Il est à signaler que l'occupant du cabanon est presque toujours propriétaire. Les habitations se dispersent dans la campagne, mais s'installent de préférence sur les hauteurs. Le terrain y est en effet moins cher que dans les bas-fonds irrigables (...) On le rencontre dans toutes les banlieues de Marseille, mais surtout dans celles qui occupent les positions les plus élevées : Saint-Antoine, Sainte-Marthe, Saint-Julien, Les Trois-Lucs, le Cabot, Mazargues (...), il ne faudrait pas oublier que son essor est dû, avant tout, à la crise de la construction immobilière après la guerre, et qu'il peut fort bien s'arrêter avec elle. L'engouement pour le cabanon semble baisser à mesure que l'on se rend mieux compte de ses désavantages : cherté des denrées alimentaires dans les banlieues, coût élevé du voyage journalier vers la ville. Toute cette population est, en effet, affectée par des mouvements de migration journalière, dont le principal objectif est l'agglomération marseillaise (...) dans l'ensemble, il n'y a pas de ségrégation très marquée. C'est le développement des lignes de tramways électriques auprès de Marseille et des services d'autobus autour d'Aubagne qui a permis ces larges déplacements". Y. MAZUREL, L'évolution contemporaine du bassin de Marseille, Bulletin de la société de géographie de Marseille, t. LI, 1930, 2ème semestre, pp. 177 à 181.

La faible ségrégation fonctionnelle et sociale de cet espace urbain et sa faible densité favorisent la multiplication des déplacements tout en rendant leur organisation par un réseau de transports collectifs délicate.

"Telle est la structure urbaine, très compliquée dans le détail, où ni les oppositions de fonction, ni les oppositions de peuplement ne sont parfaitement dessinées, malgré la dissymétrie qui persiste entre le Nord et le Sud de l'agglomération (...) Marseille (...) n'est pas une ville en hauteur, ni une ville où s'accumulent de fortes densités. Les maisons de quatre étages et plus sont peu nombreuses par rapport à cette mer de petites maisons ouvrières, de villas modestes qui couvrent la plus large part des faubourgs et de la banlieue. Enfin, même si les vieilles bâtisses font encore le quart des immeubles marseillais, à la veille de la seconde guerre mondiale, Marseille est, du fait de ses faubourgs et de ses banlieues une ville moderne, et l'on peut s'en inquiéter en comparant le nombre des maisons construites depuis 1870 et la faiblesse des efforts d'urbanisme accomplis pendant cette période : deux opérations d'envergure seulement : d'abord, la création d'un réseau d'assainissement dans les années 1890. Le réseau assez remarquable, si l'on compare à la situation d'autres grandes villes françaises au même moment, fut rapidement dépassé par l'éclatement urbain des années 1900. Parmi les 400 lotissements autorisés entre les deux guerres mondiales, 11,5 % seulement seront assainis. La seconde opération, c'est à dire la reprise de la rénovation par la destruction des quartiers de la Bourse aboutit à l'échec que l'on sait" (2). On pourrait ajouter à ces insuffisances notoires de la politique ur-

(1) M. RONCAYOLO, op. cit., p. 44.

baine, la non résolution de la question du logement - malgré la construction de quelques HBM - et la dégradation du réseau de tramways sur laquelle nous reviendrons mais que M. Roncayolo semble sous-estimer quand il écrit : "Marseille a disposé très tôt d'un réseau de tramways. Mais ce réseau a été victime de son propre succès. Il a conduit à la dispersion des banlieues, à l'accroissement des unités de la périphérie et s'est essoufflé à suivre le rythme de l'expansion des banlieues entre les deux guerres. La multiplication des lignes et des distances ont grevé lourdement l'exploitation financière" (1). Outre, nous le verrons, qu'il nous paraît inexact de parler de poursuite (même avec essoufflement) de l'expansion des banlieues par le réseau lors de cette période, les difficultés financières de la compagnie des tramways nous semblent renvoyer à des déterminants plus complexes que la seule longueur des lignes. M. Roncayolo n'en résume pas moins assez bien les deux principaux traits qui condensent la crise urbaine à Marseille au début des années trente : "Une ville qui combine les inconvénients habituels des grandes cités : excès d'entassement dans les vieux quartiers en voie de dégradation ; excès d'étalement dans les banlieues démesurées et sans équipement. L'originalité de Marseille est de présenter ces contrastes à l'échelle d'une agglomération qui n'atteint pas 700 000 habitants et dans une même unité statistique et juridique, celle de la commune" (2).

Sans perdre de vue que le blocage du réseau renvoie à d'autres facteurs et qu'il joue un rôle propre dans l'aiguinement des contradictions spatiales et sociales, la désorganisation de la machine urbaine ainsi décrite a des

(1) M. RONCAYOLO, op. cit., p. 59.

(2) Ibid., p. 45.

incidences directes sur les transports en commun : le réseau couvre de plus en plus mal l'agglomération, et les lignes qui desservent les banlieues peu denses sont nécessairement sous-fréquentées, donc peu ou pas "rentables". Les fortes densités du centre urbain qui avaient un temps rendu les lignes centrales particulièrement efficaces et rentables deviennent un obstacle au fonctionnement du réseau, puisque les encombrements dûs aux débuts de la circulation automobile affectent d'abord le centre. Mais on voit alors combien sont superficielles les analyses en simples termes de congestion de voirie due à la naissance du trafic automobile ou de non rentabilité des lignes de banlieues.

M. Roncayolo esquisse une analyse plus pertinente quand il évoque ainsi la crise de l'urbanisation à cette époque : "L'organisme urbain éclate. Trop étendu dès la fin du XIXe siècle, il devient alors démesuré. L'accroissement urbain échappe à tout contrôle. Le rapport entre une population aux revenus assez modestes et une surface énorme à entretenir, assainir et équiper, s'amenuise et rend pratiquement impossible la gestion municipale" (1).

Mais, en faisant l'impasse sur le rôle propre de crise des modes locaux d'hégémonie qui avaient mieux su "encadrer" cette croissance urbaine au début du siècle, M. Roncayolo s'interdit là de pousser plus avant l'analyse : or, la désorganisation du système d'alliances de classes joue incontestablement un rôle propre dans la désorganisation de la machine urbaine et dans le blocage du développement du réseau de transports collectifs.

(1) Op. cit., p. 43.

11.2. La crise du mode local d'hégémonie

Nous avons vu, en étudiant la montée du mouvement ouvrier et du socialisme à Marseille, comment s'était constituée une forme originale d'alliance entre la classe ouvrière et la petite bourgeoisie qui avait triomphé au plan local dès la fin du XIXe siècle : la capacité du personnel politique de la petite bourgeoisie à répondre aux revendications ouvrières va progressivement s'affaiblir, et l'écart entre les couches populaires et les élus locaux va se creuser tout au long des années vingt, pour culminer au début des années trente au travers d'une des périodes les plus sombres de l'histoire marseillaise, où la corruption, l'affairisme et le gangstérisme gangrènent les moeurs politiques locales. L'incurie des municipalités successives en matière de réalisations sociales et urbaines va se manifester dans tous les grands domaines : voirie et réseaux de tout à l'égoût, logement, plans d'urbanisme, et, bien sûr, réseau des tramways. Aussi importe-t-il d'en élucider la genèse.

L'analyse de la vie politique marseillaise dans l'entre-deux guerres ne doit pas être séparée de la crise d'hégémonie qui se développe au niveau national. Si la corruption du système prend ici un relief saisissant, c'est parce que la crise du parlementarisme dans sa forme municipale, par exemple, se déroule dans le contexte d'un port colonial et dans celui d'un système politique profondément marqué par le clientélisme. Avec le clientélisme, nous avons un des trois "invariants" du système politique local, le premier étant un socialisme proche du radicalisme dominé par le poids politique de la petite bourgeoisie, le second la tendance à poser la résolution des problèmes en termes d'union sacrée autour des "intérêts marseillais".

Au plan national, la crise de l'hégémonie radicale et du parlementarisme se situe dans le contexte de la crise

économique de l'après guerre : crise monétaire inflationniste et changement d'échelle dans l'intervention de l'Etat dans l'économie favorisent le poids des groupes de pression dans les partis politiques. Au plan politique : "La crise se manifeste sur le plan pratique par la difficulté toujours croissante de former les gouvernements et par l'instabilité toujours croissante des gouvernements eux-mêmes : elle trouve son origine immédiate dans la multiplication des partis parlementaires et dans les crises permanentes à l'intérieur de chacun de ces partis (il se produit, autrement dit, à l'intérieur de chaque parti, ce qui se produit dans tout le parlement : difficulté de gouverner et instabilité de direction), les formes de ce phénomène sont aussi, dans une certaine mesure, des formes de corruption et de dissolution morale : chaque fraction de parti croit détenir la recette infaillible pour arrêter l'affaiblissement du parti tout entier et, pour en avoir la direction ou du moins pour participer à sa direction, elle a recours à tous les moyens, tout comme au parlement le parti croit être le seul à devoir former le gouvernement capable de sauver le pays ou du moins prétend, pour accorder son soutien au gouvernement, qu'il doit y participer dans la plus large mesure possible ; d'où des marchandages subtils et minutieux, qui ne peuvent éviter de faire intervenir des intérêts personnels jusqu'à en apparaître scandaleux, et qui sont souvent perfides et équivoques. Il est possible que la corruption personnelle soit en réalité moins importante qu'il n'y paraît parce que tout l'organisme politique est corrompu par l'effondrement de la fonction hégémonique" (1).

A Marseille, cette crise de l'hégémonie politique prend des formes particulièrement aiguës, parce que le monde du travail va se trouver soit exclu du jeu politique

(1) GRAMSCI, Cahiers de prison, Paris, Gallimard, 1978, p. 435.

local, soit servir de simple masse de manoeuvre électorale au travers du développement du clientélisme à base clanique.

La scission du mouvement ouvrier intervient, ici comme ailleurs, au terme d'une période de montée importantes des luttes ouvrières et de la syndicalisation, en 1919 et 1920. La masse des militants s'enthousiasme pour la révolution russe et choisit en grande majorité le PCF et même la CGTU, le secteur portuaire (marins et dockers) constituant cependant déjà une exception notable (1). Mais la quasi totalité des élus locaux reste fidèle à la vieille SFIO, ils utiliseront leur position dans l'appareil d'Etat pour préserver et développer leur clientèle. Et le PCF qui traverse successivement plusieurs crises graves et subit une hémorragie de militants (et même une scission au plan départemental) demeure groupusculaire, tandis que la CGTU se replie dans les bastions du syndicalisme révolutionnaire que constituent la métallurgie, les tuileries, les chemins de fer.

On retrouve donc à cette époque le décalage entre la combativité syndicale et l'hostilité aux jeux politiques et électoraux chez les ouvriers marseillais qualifiés. Et dans les contextes de reflux du mouvement ouvrier la plus grande partie des travailleurs non qualifiés, ceux du port au premier chef abandonnent même la lutte syndicale pour constituer une simple masse de manoeuvre électorale du personnel politique petit bourgeois de la droite (ou de l'extrême droite) comme des socialistes locaux.

(1) A Marseille, à l'inverse de ce qui se passe dans l'ensemble de la France, le courant syndical majoritaire est celui de l'adhésion à la IIIème Internationale. Au congrès d'Orléans, la délégation marseillaise est à une courte majorité (23 contre 20) pour cette affiliation alors que le congrès tranche contre.

La port est majoritairement contre l'adhésion puisque, outre le syndicat des marins, le courant réformiste regroupe 4 fédérations des ports et des docks sur 6, ainsi que le syndicat des douaniers. Dans un port, une politique internationaliste est souvent plus difficile qu'ailleurs à développer. Compte tenu des événements intervenant alors en Russie, ceux-ci se traduisent par une diminution sensible des échanges avec ce pays et par un ralentissement de l'activité portuaire.

Le clientélisme municipal à base clanique part du port, car c'est le lieu privilégié d'arrivée des masses déracinées d'origine méridionale. Le renouvellement quotidien de l'embauche par équipes entières exige l'insertion dans un réseau de relations dont le "clan" constitue la forme "naturelle". La base de l'esprit clanique, c'est la relation patron-client et l'affrontement des factions. Les hommes politiques apportent à leurs électeurs/clients services et passe-droits. Ce système s'élargit bien au delà des groupes ethniques méridionaux lorsque se généralisent des situations de détresse qui placent les individus en situation de dépendance totale vis à vis d'un patron ou d'un élu, et qu'une relation personnalisée et "volontaire" paraît infiniment plus efficace que l'action collective. On comprend, dans ces conditions, qu'un grand port colonial qui autorise par ailleurs les trafics de toutes sortes, ait constitué le point de départ de tous les phénomènes de clientélisme et de corruption qui culminent au début des années trente.

Les forces qui ont concouru en 1919 à la mise en place de la municipalité Flaissières affirment progressivement leurs différences puis se constituent comme trois systèmes contradictoires d'hégémonie en direction des classes populaires marseillaises : le socialisme, le communisme et le sabianisme, forme locale d'un fascisme fortement teinté de clientélisme et de gangstérisme.

En 1931, après la mort de Flaissières, c'est un radical qui devient maire, mais Sabiani est réélu premier adjoint, il a en fait la haute main sur la municipalité. Plus que jamais, ce sont les affrontements électoraux dominés par le clientélisme et le gangstérisme plus que le souci de réalisations municipales qui animent l'activité du personnel politique dirigeant.

La montée du PCF et la redéfinition des alliances qui marquent la période 34/37 n'aura pas d'incidences directes sur la gestion municipale : la municipalité élue grâce

à l'union des socialistes et des communistes connaît une issue peu glorieuse puisqu'un décret-loi du 20 mars 1939 supprime la fonction de maire et confie à titre provisoire la gestion de la ville et la réorganisation des services municipaux à un administrateur. Il faut attendre la libération pour que la classe ouvrière marseillaise, qui montre dès le Front populaire sa capacité à s'unir sur la base de réalisations concrètes (1), exerce un rôle direct à la direction des affaires municipales.

11.3. L'arrêt du développement du réseau et l'abandon des projets de métro

Bien qu'à l'issue de la guerre le réseau ait connu une nouvelle croissance de sa fréquentation (163 millions de voyageurs en 1919 contre 112 millions en 1913, soit un taux d'utilisation record par la population - environ 270 voyages annuels par habitant - qui ne sera plus atteint lors de l'entre deux guerres), la situation financière de la compagnie concessionnaire s'est brutalement dégradée.

Dans un contexte - nouveau - de poussée inflationniste généralisée, l'entreprise fait face à des revendications salariales des traminois qui s'appuient sur les concessions consenties au même moment à d'autres catégories de travailleurs, notamment dans la fonction publique.

Or, les conventions signées précédemment n'avaient jamais prévu de clauses d'augmentations possibles de tarifs : le coût du ticket était resté stable depuis 1900

(1) Comme le développement du mouvement mutualiste en fournit un des meilleurs exemples.

et, qui plus est, unique, sauf quelques lignes peu nombreuses. Ces conventions avaient d'ailleurs fait une place croissante aux exigences du type service public, puisque l'amélioration générale du service offert (desserte géographique de l'agglomération, horaires) (1) s'était réalisée au détriment de la "rentabilité" de tel segment particulier du réseau.

La compagnie n'obtenant pas de la municipalité l'accord pour augmenter les tarifs, c'est la préfecture qui fait établir la nécessité d'une première majoration, les dimanches et jours fériés seulement. Peu importante en apparence, mais venant après une période de près de vingt années de stabilité, cette première augmentation n'était pas négligeable sur un plan symbolique : "Le tramway à deux sous n'avait pas tout à fait disparu, mais peu s'en fallait" (2).

La situation se dégrade encore en 1919, le personnel menace de se mettre en grève, la compagnie réclame des majorations de tarifs que la ville refuse, les rapports se tendent fortement entre les deux partenaires. Le 3 juillet, la grève éclate et le préfet signe immédiatement la mise sous séquestre du réseau, qui dure près de deux ans, jusqu'en juin 1921.

Pendant cette période c'est en fait la municipalité (de nouveau dirigée par Flaissières) qui assure la gestion du réseau. Et si elle accorde satisfaction aux revendica-

(1) La convention de 1900 et l'avenant de 1906 avaient fixé de manière précise et contraignante pour la compagnie les horaires du service (pour l'avenant de 1906, 7h-23h l'hiver et 6h-24h l'été) dans le même temps où étaient créés des "services spéciaux matinaux" (dits "trains ouvriers") permettant d'arriver en temps voulu aux centres d'embauche du port". J. CAUPES, R. MARTIN, op. cit., p. 128. Cependant, l'appellation "trains ouvriers" tomba en désuétude du fait que le tarif était inchangé, elle reprit cours en 1920 avec l'instauration de tarifs spéciaux.

(2) J. CAUPES, R. MARTIN, op. cit., p. 135.

tions des traminois (1) elle s'engage immédiatement dans la politique de tarification réclamée par la compagnie : pour l'ensemble des lignes et des jours de semaine, le tarif est immédiatement majoré de 50 %. Il le sera de nouveau un an plus tard, mais tenant compte sans doute à la fois du mécontentement prévisible et d'une nouvelle baisse du trafic - baisse sensible dès la première majoration (2) - fut instauré un tarif "trains ouvriers" permettant une réduction de 40 % sur les trajets dont les départs s'effectuaient avant 7h30.

La gestion sous séquestre du réseau ne devait rien régler, bien au contraire. La fréquentation continuait à régresser légèrement, le déficit s'accroissait, le défaut d'expérience technique des nouveaux administrateurs et les débuts des encombrements liés à la circulation automobile ; tout concourait à reproduire les difficultés du réseau et à mettre à l'ordre du jour la fin du séquestre ainsi que l'étude de solutions techniques plus radicales. La compagnie put ainsi reprendre en main la gestion du réseau dans une position plus confortable, étayant son argumentation contre les partisans d'une gestion de type régie dont l'inefficacité venait d'être démontrée dans la pratique.

C'est dans ce contexte qu'apparurent les premiers projets sérieux de métro.

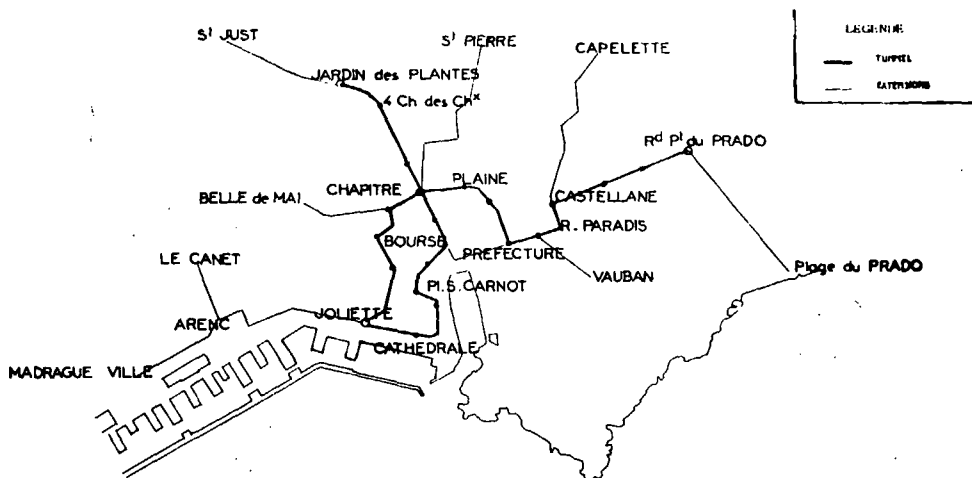
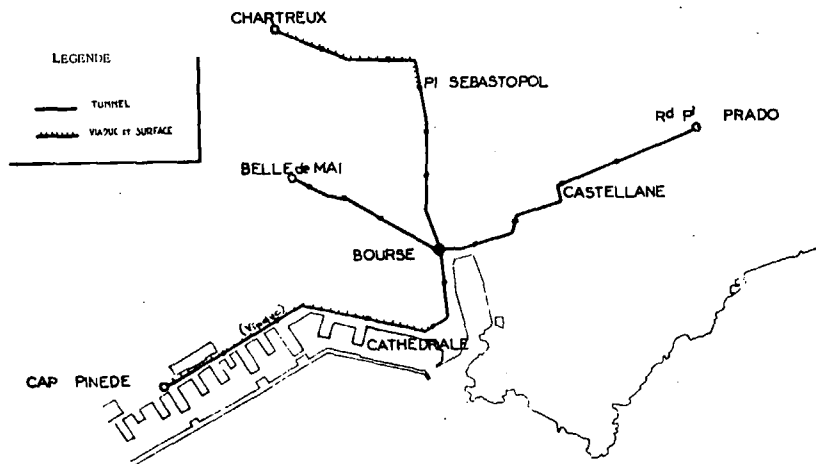
II.3.1. Les premiers projets de réseau métropolitain (3)

Le succès du métropolitain parisien avait déjà suscité un intérêt à Marseille et des articles de presse pré-

(1) Ce qui n'allait pas de soi au début du séquestre, puisqu'il fallut une grève de 10 jours en mai 1920, suivie, pour la première fois par la totalité du personnel, pour que les traminois obtiennent le relèvement de leurs salaires.

(2) L'année 1920 voit une régression de la fréquentation des voyageurs, pour la première fois depuis 1915.

(3) Cf. cartes p. 55.

PROJET DE LA C^{ie} G^{ie} D'ELECTRICITE 19192^{eme} PROJET MOGNIER VENTE 1920

conisant une telle solution apparaissent en 1910. Mais il faut attendre 1919 et les débuts de la crise multiforme des tramways avec une de ses manifestations les plus évidentes - les encombrements au centre ville (1) - pour que deux grands projets voient le jour concurremment.

Le premier émane, par l'intermédiaire d'une "Société d'études pour le métropolitain de Marseille, de la compagnie d'électricité de Marseille, filiale de la toute puissante compagnie générale d'électricité (C.G.E.), une des deux sociétés productrices d'électricité de la ville. Selon G. Rambert : "Le plan, à la vérité, se ressentait de la hâte avec laquelle il avait été bâti, mais il était entouré des plus solides garanties financières" (2).

Le second émane de la CGFT la compagnie des tramways elle-même tant "il était évident que si son projet (de la compagnie d'électricité) réussissait, le réseau des tramways serait le premier à souffrir de cette concurrence" (3). Immédiatement, les objections de type financier se multiplièrent devant ce projet, "Et puis, surtout, une violente campagne de presse, reprenant tous les arguments précédents avait été lancée et savamment orchestrée par celui qui se trouvait menacé au premier chef : le réseau des tramways de Marseille. Bien mieux, un contre-projet, rapidement élaboré par le réseau fut, sans plus tarder, présenté au public et aux assemblées locales" (4). C'est ainsi que l'administrateur séquestre

(1) Les historiens des transports collectifs marseillais se limitent d'ailleurs à cet aspect, sans évoquer le mode d'urbanisation lui-même : "Il fallait donc bien trouver autre chose pour décongestionner le centre de la ville ; il fallait supprimer les tramways ou bien les enterrer ; il fallait construire un métro", J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit., p. 139. Ou encore : "Lorsqu'en effet, dans une agglomération urbaine, les voies de surface ne suffisent plus à assurer la circulation, il n'y a plus qu'à les "doubler" en profondeur ou en hauteur. On envisagea donc de créer à Marseille un métropolitain", G. RAMBERT, op. cit., p. 279.

(2) Op. cit., p. 280.

(3) Ibid., p. 281.

(4) J. CAUPES, R. MARTIN, op. cit. p. 565.

Mounier fit effectuer, par l'ingénieur en chef de la compagnie, Vente, un second projet dont deux versions furent successivement publiées en 1919 et 1920. Ce projet était conçu en complément du réseau de tramways et en liaison avec les grands projets de rénovation du centre urbain déjà adopté par la ville.

Ce projet, sans doute plus rationnel que le premier, semblait aussi plus coûteux sans présenter les mêmes garanties. Aussi, selon G. Rambert : "En peu de temps, le projet de la société d'études pour le métropolitain de Marseille prévalut. Sans s'éterniser à comparer des tracés dont chacun pouvait avoir et avait en effet ses avantages et ses inconvénients, la municipalité Eugène Pierre (1) avait eu au moins le rare mérite de retenir un des deux projets et de se préparer à passer aux actes. Les travaux devaient commencer à la fin de 1919 et l'on espérait pouvoir inaugurer la ligne Joliette-Rond Point en même temps que l'exposition coloniale de 1922 qui allait précisément s'ouvrir, en avril de cette même année au Parc Chanot, c'est à dire en façade sur le rond point. Mais un nouveau changement dans la composition du conseil municipal allait tout remettre en question. Le docteur Flaissières, redevenu maire de Marseille, en décembre 1919, était personnellement et résolument hostile au métropolitain ; persuadé que son exécution entraînerait des dépenses hors de proportion avec les moyens financiers de la ville, il la fit ajourner indéfiniment, donnant ainsi aux deux projets un sort égal" (op. cit., p. 281).

Les projets de métropolitain ou de mise en souterrain totale ou partielle des lignes de tramways qui se succéderont n'auront pas plus de succès jusqu'en... 1973.

(1) Municipalité "modérée" qui dirige la ville en 1918 et 1919, jusqu'au 1er décembre où le socialiste "autonome" Flaissières est réélu maire.

Au-delà de l'orientation générale de la politique des transports en commun qui devait accompagner l'abandon des projets de métro à cette époque (1), il est possible que derrière la concurrence de deux projets émanant, l'un de la CGE, l'autre de la compagnie des tramways, ne résultent pas seulement des conflits d'intérêts économiques, mais aussi des clivages politiques : sans doute des liens existaient-ils entre la compagnie des tramways et la municipalité Flaissières, laquelle s'illustrera lors de tout l'entre-deux guerres par l'absence de politique d'équipement.

Cette absence de politique d'équipement peut apparaître comme la "rançon" immédiate de la période antérieure au cours de laquelle la municipalité Flaissières s'était vue reprocher son endettement financier par ses adversaires politiques. Mais, plus fondamentalement, elle correspond au mode de développement urbain marseillais (très peu ordonné et très peu densifié) qui renchérit particulièrement le coût des équipements ainsi qu'à la crise du système politique municipal.

11.3.2. La fin du séquestre et les conventions de 1921 et 1926

Non seulement la gestion sous séquestre n'avait pas permis le redressement financier du réseau, mais elle avait instauré le principe d'équilibrage des comptes par la tarification tout en permettant à la compagnie de reprendre la concession en position de force : cela explique le contenu des conventions qui lieront désormais la société à la ville et qui seront l'objet de tant de controverses, notamment lors de la période qui suit la seconde guerre

(1) Tout en sachant qu'à cette époque, ni en France, ni à l'étranger, aucune autre agglomération urbaine de 600 000 habitants, même plus dense que Marseille, ne se soit engagée dans une telle opération.

mondiale.

En juin 1921 est signée la convention "provisoire" de reprise d'exploitation : l'innovation essentielle vis à vis des conventions antérieures consiste dans le principe de financement du déficit par la ville. La convention "temporaire" de 1922 reprend ce principe tout en recommandant la recherche de l'équilibre budgétaire par le jeu de la tarification. Et les conventions "définitives" de 1926-1927 entérinent cette dernière recommandation. Ces conventions se caractérisent donc par une garantie financière apportée par la ville à la compagnie sans que cette garantie s'accompagne d'une réelle possibilité de contrôle dans la gestion du réseau (1) : "Avec le recul du temps, disons plutôt que la CGFT faisait payer fort cher à la municipalité son mouvement d'humeur de 1919" (2).

Dès lors, la compagnie allait progressivement s'installer dans une situation caractérisée par la stagnation (puis la régression à partir de 1930) du trafic et du service offert, par des majorations (puis par une restructuration avec, en 1926, le sectionnement) de la tarification, par des tentatives d'amélioration de la circulation au moyen de modifications de lignes (déplacement des terminus centraux des lignes vers la périphérie) et de substitution des autobus aux tramways, tentatives qui se solderont toutes par des échecs.

En 1922, le réseau a vieilli : "Et tout ce qui paraissait être l'avant garde du modernisme dans les années précédant 1914 était maintenant désuet et n'était plus apte à affronter la concurrence automobile ou simplement le charroi mécanisé qui déferlait à présent dans les rues" (3). Aussi sont décidés le renouvellement et la mo-

(1) Le même principe régit alors les relations entre la municipalité et la compagnie des eaux de Marseille.

(2) J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit., p. 141.

(3) Ibid., p. 146.

dernisation du matériel roulant desservant la banlieue, et de l'ensemble des motrices, mais sans que le léger accroissement du parc ainsi réalisé ne se traduise par une amélioration sensible du service offert (fréquence, rapidité, étendue desservie). Le déplacement des terminus en dehors de la zone centrale saturée (1) soulage le centre urbain d'une partie des encombrements. Enfin, quatre nouvelles lignes sont créées en 1924, ce qui met fin provisoirement à la réduction globale de la longueur des lignes intervenue depuis 1913. Mais l'ensemble de ces mesures ne suffit pas, loin de là, à assurer un redressement conséquent du réseau sur les plans de l'efficacité, de l'usage et de la rentabilité financière. L'expérience négative de substitution partielle des autobus aux tramways, tentée d'abord sous forme de régie municipale directe, (sous l'impulsion des conseillers municipaux partisans d'une telle formule pour tout le réseau), avait amené la ville à intégrer ce moyen de transport à la compagnie en le réservant à la desserte en correspondance avec le réseau de tramways des banlieues éloignées : ce moyen de transport était encore lent et coûteux comparé aux trams, et qui plus est, inadapté à une voirie encore largement inadéquate à la circulation automobile. Il faut attendre le milieu des années trente et une nouvelle détérioration de la situation des tramways pour que le choix de l'autobus revienne à l'ordre du jour.

Enfin, et surtout, est adoptée en 1926 une modification fondamentale de la tarification, avec le retour au sectionnement des trajets abandonné depuis... 1900. Chacune des lignes est fractionnée en deux ou trois sections. Aussi peut-être est-ce en cette année et non en 1930, comme le proposent J. CAUPES et R. MARTIN, qu'il convient de dater le "tournant pour le réseau", même si

(1) Puis, après 1930, la mise en service de trains réversibles contribuera aussi à réduire les encombrements liés aux manoeuvres terminales.

ce n'est que quatre années plus tard que commence la chute régulière de sa fréquentation.

III.3.3. A l'approche de la seconde guerre, une nouvelle dégradation

A partir de 1930, s'amorce une véritable dégradation du service des tramways, une régression quasi-ininterrompue de la fréquentation (qui s'accélère à l'approche des hostilités), et malgré une poursuite des majorations régulières des tarifs, une aggravation du déficit financier.

Le matériel roulant ne connaît plus d'amélioration et "si l'on excepte la ligne de St André (achèvement en 1933) aucune nouvelle ligne ne sera construite. Bien au contraire, sous l'impulsion de la municipalité, quelques lignes cesseront d'être exploitées par tramways et le petit réseau d'autobus de "complément" deviendra au fil des ans un réseau de "substitution" (1).

C'est bien en effet la municipalité qui contraint la compagnie des tramways, hostile à cette politique, à ré-expérimenter l'autobus sur des lignes où le matériel de tramways est particulièrement usagé, et en 1935 à étudier une transformation partielle du mode de traction (2) : face au coût d'une telle entreprise, la ville s'oriente vers la limitation de cette substitution au centre urbain, quand la menace de guerre amène à réhabiliter le trolleybus (3) (l'électricité étant une énergie d'origine natio-

(1) J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit., p. 165.

(2) Toujours selon J. CAUPES et R. MARTIN, en 1932 et pendant six mois environ, s'était développée une campagne en faveur d'un réseau d'autobus concurrent aux tramways, cette campagne étant animée par une ancienne société d'omnibus, qui trouvait un soutien dans la population modeste, notamment les Arméniens de St Loup, Beaumont, St Julien et St Jérôme, nouveaux lotissements éloignés et non desservis par les tramways.

(3) Qui fonctionnait déjà sur des lignes départementales interurbaines depuis 1926-1927, l'autobus assurant cependant la plus grande de ce trafic.

nale), et à étudier des projets mixtes bus-trolley. Ces projets sont différés au fur et à mesure que se précisent les menaces et, en 1937-1938, le trafic en autobus ne représente toujours que 16 % environ du trafic de l'ensemble du réseau. En août 1939, le parc autobus comportait 84 véhicules, soit le sixième du parc moteur du réseau.

La guerre ne devait donc que différer cette orientation telle qu'on la retrouvera dans les années cinquante.

S'interrogeant sur les raisons d'une telle orientation dès les années trente J. CAUPES et R. MARTIN constatent qu'aux U.S.A. se poursuivait alors un effort de modernisation des tramways, dont les derniers modèles seront importés dans certains pays européens après-guerre, tandis "qu'en France, dès 1930, le tramway était considéré comme moribond : en 1929, le conseil municipal de Paris avait décidé la suppression du réseau intra-muros (...). Il n'est pas étonnant, dans cette atmosphère très "défaitiste", que le réseau n'ait pu que parer au plus pressé"(1). Encore convient-il d'ajouter que Paris disposait d'un réseau métropolitain, lequel continuait d'être développé lors de l'entre-deux guerres (2). Alors que Marseille ne possédait aucun autre réseau de transports collectifs urbains en site propre (3) : en aboutissant à noyer les bus et les trolleys dans le flot croissant des voitures individuelles, la suppression des tramways devait contribuer à l'inefficacité grandissante des transports en commun.

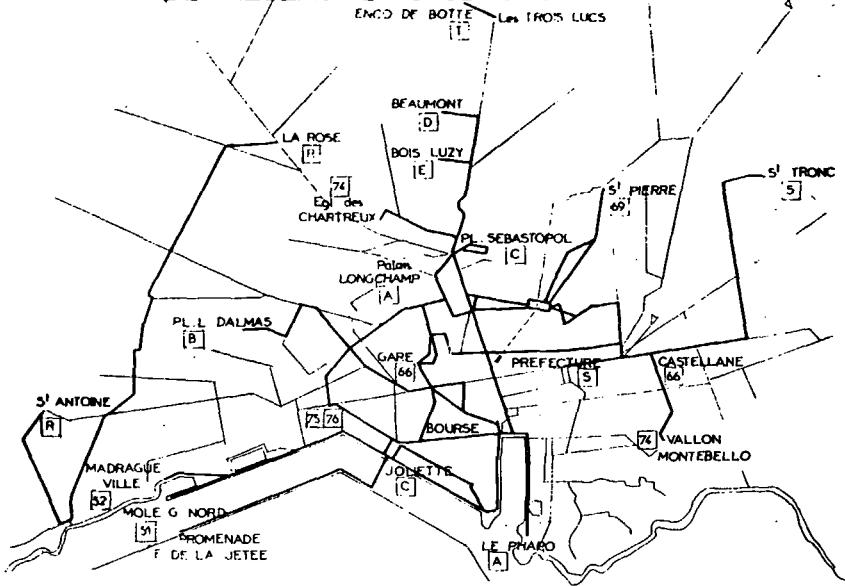
En 1930, la fréquentation du réseau avait atteint un palier de 169 millions de voyageurs, mais rapportée à la population, elle traduisait un usage moyen moins fréquent que lors du début des années vingt. Dès lors, la diminution

(1) J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit., p. 166.

(2) Voir à ce sujet, SERES, op. cité et E. CHERKI, D. MEHL, Crise des transports, politique de l'Etat et mouvements d'usagers en région parisienne, C.E.M.S., Paris, 1977.

(3) Excepté le réseau ferré, qui ne desservait qu'un nombre limité d'axes et de stations de banlieues éloignées.

LE RESEAU D'AUTOBUS EN 1938-39



Source : J. CAUPES et R. MARTIN, *op. cit.*

fut assez régulière et s'accéléra à partir de 1936, du fait des grèves d'abord puis de la mobilisation. Le réseau est désormais installé à l'intérieur du cercle vicieux devenu par la suite classique, celui où le recul de la fréquentation accompagne la dégradation du service, la majoration de son coût et l'accroissement du déficit , autant d'éléments qu'il s'agit d'apprécier en regard de la réorganisation progressive d'ensemble de la structure urbaine et des systèmes de transports.

"Mais, si les vices constatés depuis 1921 ne se sont point aggravés, il est manifeste que les expédients employés n'ont pu les combattre. Malgré une prodigieuse croissance de la circulation et la pléthore de grandes artères urbaines, les transports en commun demeurent insuffisants. Tout d'abord, les tramways ont vu leur rôle décroître dans de sensibles proportions. Le report des têtes de lignes de banlieue hors du centre urbain, la raréfaction de certains services, la lenteur relative des voyages causée par l'encombrement des rues à une époque où la vitesse devient une nécessité, enfin et surtout la majoration très sérieuse des tarifs, ont fini par entraîner une véritable désaffection. Devant la montée des dépenses afférentes au courant, au matériel, fort peu payé avant la guerre, la compagnie des tramways a dû élever progressivement ses tarifs, qui atteignent aujourd'hui le coefficient 6,5 en semaine. Il a fallu de plus renoncer à cette unification du prix si chère à la population marseillaise, revenir au système des sections et appliquer le dimanche et les jours fériés un tarif majoré qui porte le coefficient à 7,5. Aussi les tramways ont-ils perdu une partie de leur clientèle, perte que les statistiques accusent inexorablement : en 1926, le nombre de voyageurs s'abaisse à 153 millions pour 652 000 habi-

tants et le nombre de voyages annuels d'un habitant glisse à 235 contre 267 en 1921 ; en 1932, le nombre total de voyageurs remonte légèrement à 159 millions, mais pour une population de 803 000 individus, et l'indice annuel ne ressort plus qu'à 199 (1). Le problème de la circulation se présente donc finalement aujourd'hui avec autant de rigueur qu'à la fin de la guerre" (2).

Ainsi, dans l'entre deux guerres, crise urbaine, crise hégémonique et politique laxiste en matière de réseau de tramways s'articulent et se combinent pour compromettre de manière durable les atouts des transports collectifs face au "boom" automobile qui va suivre la seconde guerre mondiale. Loin de freiner cette tendance, le defferrisme, en tant que nouveau dispositif hégémonique, s'appuyant sur les couches moyennes salariées en développement, va l'entériner, pour aboutir à la fin des années soixante à la transformation complète du rôle du réseau : d'instrument privilégié de la mobilisation de la force de travail ouvrière, celui-ci va devenir le support d'une partie des déplacements des employés, des ménagères et des scolaires.

(1) Rappelons que les données démographiques sur Marseille à cette époque sont sujettes à caution. Mais, en admettant que la population n'ait pas autant crû entre 1926 et 1932, la chute de l'indice de fréquentation du réseau n'en demeure pas moins. En fait, 600 000 habitants environ après correction des estimations de l'époque, fort contestées par les démographes.

(2) G. RAMBERT, op. cit., pp. 282 à 284.

CHAPITRE III

LE RESEAU DANS L'IMMEDIAT APRES-GUERRE : UN DES ENJEUX D'UNE TENTATIVE CONTRE-HEGEMONIQUE DE LA CLASSE OUVRIERE

Le mois de novembre 1947 voit le réseau de transports en commun marseillais jouer un rôle sans précédent dans son histoire : celui de révélateur et de catalyseur de grands mouvements sociaux aux allures parfois insurrectionnelles. Plus largement, au cours des années qui suivent la libération, la question de la désorganisation et de la tarification du réseau tient une toute première place sur la scène politique locale, constituant manifestement un enjeu important autour duquel s'affrontent les forces sociales. Pour comprendre cette situation, il est nécessaire, d'une part de conserver en mémoire l'importance (et l'inadaptation relative) de ce mode de transport vis à vis de la structure urbaine héritée de la période précédente et vis à vis de la vie quotidienne des couches populaires dans une telle agglomération et, d'autre part, de prendre en compte les modifications considérables intervenues au sein du système hégémonique dominant localement.

La structure urbaine n'a pas sensiblement changé depuis le début des années trente, même si le "contre-courant

qui ramène les immeubles et les hommes vers la ville proprement dite s'était déjà amorcé avant guerre" (1), et qu'il s'accroît quelque peu avec la reconstruction des destructions de guerre et l'utilisation de terrains centraux libérés par les premières fermetures d'usines. L'heure est à la reconstruction, à la remise en état des routes et des bâtiments publics et, semble-t-il, pas aux plans d'urbanisme ou à la redéfinition d'une politique de transports en commun.

III.1. Un contexte social et politique marqué par l'initiative populaire

Au plan politique, la montée spectaculaire du parti communiste (dont les scores électoraux dépassent 47 % en 1946), directement liée à son rôle dans la résistance et dans la libération, conduit au plan local (comme au plan national) à une redéfinition des alliances, et le parti socialiste s'inscrit momentanément dans une alliance où il n'a plus le rôle dirigeant : pendant une courte période (septembre 1945 à octobre 1947), la direction des affaires municipales est exercée par les communistes, ce qui n'est que l'aspect le plus visible d'un épisode où la classe ouvrière est hégémonique localement, cette hégémonie se traduisant dans tous les aspects de la vie sociale, le plus net étant sans doute celui de la gestion des usines réquisitionnées.

Cette expérience de gestion ouvrière témoigne bien, dans un contexte certes éminemment plus favorable qu'auparavant, de la capacité du mouvement ouvrier à faire la

(1) M. Roncayolo, op. cit., p. 45.

démonstration pratique de son aptitude à modifier les conditions de travail et de vie, à mettre en oeuvre des options qui correspondent à un contenu de classe sans que, pour autant, la ligne politique qui guide ces expériences soit nécessairement claire. Cet épisode est également significatif d'avancées, puis de reculs, particulièrement forts du mouvement ouvrier, de sa force et de ses faiblesses telles que l'histoire antérieure permettait déjà de les déceler.

Les quinze entreprises marseillaises réquisitionnées représentent 10 000 salariés, elles répondent, soit à un intérêt stratégique dans la poursuite de la guerre, soit à la sanction d'une collaboration manifeste des propriétaires avec l'occupant. Ces entreprises n'emploient que 12 % environ des salariés de l'industrie et des transports à Marseille, mais les trois premières concentrations industrielles de la ville (les ADN, la SPCN, CODER), figurent parmi elles, ainsi que la majeure partie de la manutention portuaire. Il convient également de prendre en compte les modifications des rapports de travail qui interviennent au cours de la même période dans les entreprises nationalisées. Toutes ces entreprises constitueront un véritable vivier pour la formation des militants qui dirigeront la CGT et le PCF, alors même qu'à partir de 1948, la répression anti-ouvrière s'abat d'abord dans ces secteurs.

Au glissement du sens et de la portée politique des réquisitions et de la gestion ouvrières des établissements réquisitionnés - d'un souci à dominante de défense patriotique et de condamnation d'un patronat collaborateur à une expérience autogestionnaire - a correspondu une évolution de l'attitude de l'Etat et du patronat vers une hostilité croissante allant jusqu'à la restitution des entreprises aux anciens propriétaires. Cette expérience n'a pas seulement une diversité de sens selon le moment où elle se situe, son contenu de classe est également variable d'une entre-

prise à l'autre : allant très loin dans la remise en cause des rapports hiérarchiques aux aciéries du Nord, ou se confinant dans une forme d'association capital-travail comme chez Coder, mais reproduisant toujours les mécanismes déléгатifs dans le fonctionnement le plus démocratique : délégation de pouvoir double, des dirigés aux dirigeants syndicaux, de la direction syndicale à la direction technique.

Au plan des formes de la gestion, les réquisitions jouent ainsi le rôle de révélateur des capacités et des contradictions du mouvement ouvrier. Les rapports de production qui s'organisent dans les entreprises réquisitionnées se caractérisent tout à la fois par une mise en cause effective (dans la majorité des cas) de la logique du profit et par des limites aux tentatives autogestionnaires qui prennent corps dans les entreprises. La gestion qui est pratiquée ne donne lieu à aucune mise en cause de l'idéologie de délégation de pouvoir ; ces limites sont tout à la fois des négations et des conditions de l'autogestion : c'est parce qu'il y a une confiance totale dans l'organisation collective et dans les dirigeants syndicaux et politiques que cette expérience peut avoir lieu.

Les capacités et les contradictions du mouvement ouvrier marseillais trouvent également leur reflet sur la scène politique locale. En avril 1947 une liste unique socialiste-communiste formée sur la base des rapports de forces existant avant la guerre entre les deux partis est élue en entier, et Gaston Defferre élu président. Mais les élections cantonales de septembre révèlent l'ampleur du renversement du rapport des forces en faveur du PCF (qui recueille 47,4 % des suffrages). G. Defferre cède la place au communiste J. Cristofol. Ce succès communiste accélère le processus de retournement des alliances au sein duquel le PCF va se trouver de plus en plus isolé. En décembre 1946, lors de municipales partielles, ce der-

nier confirme son audience et parvient à entraîner les socialistes dans une participation minoritaire, mais les rapports continuent de se dégrader entre les deux partis. Tout au long de l'année 1947, dans un contexte caractérisé par la montée des luttes revendicatives, l'émergence de la question coloniale et l'amorce de la formation des blocs, l'influence du PCF se restreint, cela se concrétisant au plan national par l'éviction des ministres communistes du gouvernement et au plan local par la perte de la majorité au sein du conseil municipal au mois d'octobre. Le représentant du RPF M. Carlini est élu maire à la majorité relative. Une des premières mesures décidées par le nouveau conseil municipal est d'augmenter le tarif des tramways. Certes, il est difficile d'imaginer mesure plus impopulaire dans cette ville très étendue, où le recours aux transports en commun est une nécessité pour la majorité de la population (1). Mais l'impact de cette décision dans le développement des mouvements sociaux ne peut se comprendre qu'à la lumière du processus qui vient d'être esquissé : celui où une classe ouvrière solidement unifiée autour de ses organisations (syndicale et politique) se voit brutalement frustrée de ses conquêtes au sein de l'appareil productif et surtout au sein de l'appareil d'Etat, et se voit ainsi contester sa place dans la société, sa participation directe à la gestion du pays, légitimés à la suite de son rôle dans la résistance, la libération, puis la reconstruction du pays.

(1) Selon M. Roncayolo (*op. cit.*, p. 58) : "Une enquête du MRU établissait en 1945-1946, que plus de la moitié des travailleurs marseillais habitaient à plus de trois quarts d'heure (à pied) de leur lieu de travail".

III.2. La détérioration du réseau et les hausses de tarif catalysent les luttes ouvrières

Si la question des transports va jouer un rôle de catalyseur du mécontentement populaire fin 1947, c'est aussi parce que la dégradation de la situation matérielle et financière du réseau et les hausses de tarifs qui y sont liées ont atteint un niveau difficilement supportable pour la population.

Pendant la seconde guerre mondiale, le réseau avait connu un nouvel âge d'or et pris une place inconnue auparavant dans la vie des Marseillais. La réquisition des autobus affecte peu la capacité du réseau puisque ces derniers sont encore peu nombreux ; on leur substitue des trolleybus et même quelques tramways, l'offre de service est donc maintenue et la fréquentation atteint en 1942 le chiffre record de 217 millions de voyageurs (1). Des projets de modernisation et de mise en souterrain partielle connaissent un regain d'intérêt (2). Cependant, avec l'occupation de la zone Sud, la pénurie de matériel commence à mettre en cause le maintien du niveau de service. Avec la libération et les années qui suivent cette pénurie se prolonge et se combine désormais avec le manque de personnel.

Malgré les interventions répétées de la délégation municipale (présidée par G. Defferre), la pénurie de matériel se prolonge (3), mais c'est surtout le manque de

(1) Ce redressement sensible de la fréquentation du réseau témoigne que la concurrence automobile avait commencé à jouer dès avant-guerre.

(2) C'est ainsi qu'un projet de mise en souterrain de certaines des lignes centrales de tramways combinée avec des lignes complémentaires de trolley-bus allait être mis à exécution lorsqu'intervint l'occupation de la zone Sud. Toutefois, selon J. Caupes et R. Martin : "Tel qu'il était (...), on peut penser qu'il aurait été bien étriqué et vite dépassé dans les années cinquante par le flot des automobiles", op. cit., p. 195.

(3) "Dans une seconde allocution radiodiffusée, le 6 juillet 1945, le président de la délégation municipale fit avec amertume le récit/..

personnel (1) qui est à l'origine d'une détérioration du service offert par le réseau, notamment au travers de la suppression d'un certain nombre de lignes en 1945.

La détérioration de la situation financière du réseau - la déficit atteint 95 millions de francs en 1944 et 125 millions en 1945 - amène le préfet administrateur de la ville à imposer le doublement du prix du carnet le 16 août 1945 : "malgré l'opposition formelle de la délégation et de très vives réactions d'un public qui s'estimait brimé" (2). Le mécontentement monte alors d'un cran (3).

Le déficit devait encore s'accroître en 1946 (300 millions) et le ministère des travaux publics décide alors en octobre, la mise sous séquestre, ainsi qu'une nouvelle augmentation. Cette situation amplifie le débat sur le statut du réseau, tandis que, sous l'impulsion de la municipalité à direction communiste élue fin 1946, une nouvelle politique de tarification apparaît : à deux reprise le prix du ticket diminue en 1947 (4). La municipalité accorde

../.. de ses démarches et de leur échec. Bien plus, un mois plus tard, la délégation tout entière menaça de donner sa démission si satisfaction n'était pas obtenue sur cette importante question des transports en commun" ; J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit., p. 214.

(1) "Le personnel, dont les traitements n'avaient pas suivi les hausses du coût de la vie (...) et qui voyait dans le même temps les hauts salaires distribués par l'armée américaine à sa main d'oeuvre locale, sans parler des gains enregistrés par les trafiquants de toutes espèces. Dans le premier trimestre 1945, le personnel déserta en masse la profession au profit d'emplois plus rémunérateurs, si bien que la réparation rapide du matériel ne servit pas à grand chose", J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit., p. 214.

Şelon P. Castelli, "pendant l'année 1946, onregistra 576 démissions", op. cit., p. 152.

(2) J. CAUPES et R. MARTIN, op. cit., p. 214. Quelques temps plus tard, G. Defferre déclare : "Nous ne pouvons approuver un relèvement de prix qui ne résoud pas la difficulté, qui ne peut au mieux que pallier provisoirement la crise qui est ouverte et qui ne sera en partie résolue que par l'expropriation de la CGFT".

(3) "Une sourde et durable colère s'empara de la population et devait malheureusement s'exprimer au cours de l'été 46, des éléments douteux n'hésitant pas à frapper injustement des employés au cours de leur travail", op. cit., p. 215.

(4) Puisque le carnet passe de 20 à 21, puis 22 tickets sans augmentation de prix.

une avance de trésorerie pour permettre une augmentation de rémunérations aux traminois en grève en juin (1).

En octobre 1947, les élections municipales sanctionnent le renversement des alliances politiques et l'éviction des communistes de la direction municipale au profit du RPF Carlini. Le 10 novembre, le carnet passe de 35 à 60 F. La CGT lance immédiatement un mot d'ordre de grève et de boycott des tramways : "Ce mouvement très largement suivi, est souvent radical : les rares tramways qui circulent sont arrêtés de force, parfois renversés ou bloqués par des barrières de pavés. Les éléments les plus actifs de ce mouvement sont les jeunes métallurgistes des Aciéries du Nord (...) Cette vigoureuse campagne ne pouvait aller sans accrochage. Le 10 novembre, quatre jeunes métallos sont arrêtés, inculpés de rébellion à la force publique et emprisonnés en attendant de passer en justice. (...) Il faut (...) souligner le caractère profondément nouveau que revêtait en 1947 l'incarcération d'ouvriers pour faits de lutte revendicative. Depuis la libération, les grèves avaient été très rares, les grèves réprimées encore plus ; en outre, la classe ouvrière en général et le PC en particulier se trouvaient encore auréolés de la résistance ; le fait d'emprisonner quelqu'un des leurs était encore senti, pour une large part de l'opinion, comme un recul choquant vers Vichy ou vers l'avant-guerre" (2).

(1) La Marseillaise, 6.3.1959.

(2) M. AGULHON, F. BARRAT, CRS à Marseille, "La police au service du peuple", 1944-1947, Paris, A. Colin, 1971, pp. 145-146.

Voici comment F. Billoux décrit l'enchaînement des événements : "(...) Les jours suivants, le mécontentement va grandir rapidement dans les couches populaires de Marseille, d'autant plus que le 4 novembre, le maire RPF décide d'appliquer une hausse de 42 % sur les tramways et autobus décrétée par le ministre socialiste des travaux publics, Jules Moch. L'Union...

La journée du 12 novembre commence au Palais de Justice, où la foule des militants obtiennent la relaxation de leurs camarades, elle se poursuit à la mairie où les élus gaullistes sont pris à partie jusqu'au moment où Cristofol annonce la démission du maire Carlini, afin de calmer les manifestants. La journée se termine au quar-

des syndicats, l'Union de la jeunesse démocratique et républicaine de France, les comités d'intérêt de quartier et les diverses organisations démocratiques essaient d'obtenir que l'augmentation soit ajournée. Le groupe communiste des élus municipaux demande une réunion immédiate du conseil municipal pour en délibérer. C'est le refus du maire RPF soutenu par les groupes socialistes et du MRP. Dans ces conditions, le mot d'ordre est lancé : "Refus de payer les nouveaux tarifs des transports". Le 8 novembre, l'Assemblée générale des employés des tramways décide, à l'unanimité, que les receveurs n'exigeront pas des usagers le paiement du supplément. Le 10 au matin, se retrouvent à tous les terminus des trams les représentants des syndicats ouvriers, le conseiller municipal communiste du quartier, les dirigeants du comité d'intérêt de quartier, et, lorsque les voitures partent, c'est avec la garantie qu'elles circulent à l'ancien tarif. Quelques ouvriers ayant été arrêtés, leurs camarades d'usines débrayent spontanément, exigeant leur libération immédiate, qui est effectivement réalisée quelques instants plus tard. A 17h30, quittant le travail avant l'heure, les ouvriers se rendent par milliers en manifestation devant l'Hôtel de Ville, où leur délégation reçoit un nouveau refus du maire RPF. Que vont décider les travailleurs de Marseille ? Les transports ne seront pas augmentés, sinon les entreprises devront payer le supplément de dépenses qu'ils entraînent (...) Ce sont là les réflexions des travailleurs rassemblés et qui se préparent à se retirer lorsque quatre jeunes ouvriers et le Conseiller de la République David sont arrêtés sans motif, sur décision de certains chefs de la police (...) Le lendemain 11 novembre devait permettre de constater le mécontentement d'autres couches". Les leçons des événements de Marseille, Cahiers du communisme, décembre 1947.

Ce témoignage met en lumière le rôle propre de la question de la tarification des transports en tant que catalyseur de la protestation populaire, la solidarité active tramainots-usagers, ainsi que l'émergence - précoce - de la revendication alternative à la hausse des tarifs, la prise en charge par les employeurs, laquelle confirme le rôle dominant du réseau à l'époque en tant qu'instrument de mobilisation de la force de travail.

tier de l'Opéra où les boîtes de nuit, repères de la pègre et des trafiquants, sont mises à sac. Au lendemain de ces manifestations, le mouvement de grève s'étend et se durcit à Marseille et dans la France entière. Deux des Compagnies républicaines de sécurité qui faisaient partie du service d'ordre le 12 à Marseille sont épurées de leurs éléments communistes. Cette mesure sera suivie, dans les mois et les années suivantes, d'innombrables condamnations et licenciements de militants du secteur public aussi bien que du secteur privé.

Tout porte à penser que les événements du 12 novembre ne traduisent pas une tentative insurrectionnelle préméditée par la direction du PCF qui pratiquerait un double langage, légaliste et révolutionnaire, mais manifestent la subsistance du climat de la Libération.

La fin 1947 voit donc s'achever la mise en place d'un nouveau bloc d'hégémonie au plan national et local, qui s'établit au détriment du parti communiste et du mouvement ouvrier. A Marseille, les modifications internes au parti socialiste, où en 1945, G. Defferre évince définitivement Ferri-Pisani, traduisent la victoire d'une ligne politique sur une autre : à l'organisation d'un clientélisme tourné vers les couches populaires dans une ville portuaire d'immigration se substitue une alliance pluri-classiste (dans laquelle la place de la classe ouvrière, largement abandonnée l'influence communiste, est très modeste), dont le ciment est la distribution des bénéfices de la croissance urbaine et régionale.

III.3. Vers la création de la régie et la liquidation du réseau en site propre

L'échec au grand mouvement social de fin 1947 n'est donc pas seulement un échec en regard de ses enjeux apparents, immédiats (la tarification des transports en commun), mais vis à vis de l'ensemble de la tentative contre hégémonique de la classe ouvrière après la Libération. Par la suite, le rang de la place relative des luttes et des revendications directement liées aux conditions de déplacement, dans la vie sociale et politique locale montre bien que ces dernières jouaient avant tout un rôle de catalyseur d'une protestation plus globale, dans le même temps où il annonce les transformations du rôle du réseau.

Les débats de l'année 1948 sur le régime juridique de la future société concessionnaire, remis à l'ordre du jour par la loi du 3 juillet 1948 (1) sont animés, sans que les enjeux sous-jacents apparaissent toujours clairement (2), et surtout sans paraître mobiliser les mêmes catégories sociales qui s'étaient mises en mouvement fin 1947.

Après deux années de discussions au sein de l'ins-

(1) Loi autorisant les collectivités locales à se libérer des conventions "ruineuses" par rachat anticipé des installations devant leur revenir à la fin de la période de concession.

(2) Toutefois, derrière les débats sur le degré d'autonomie et le mode de financement du futur établissement se profilent déjà deux orientations. La première, qui sera mise en oeuvre par la municipalité Defferre à partir des années cinquante privilégie la recherche de l'équilibre financier : selon Le Provençal du 30.10.1956 : "G. Defferre siégeant sur les bancs de la minorité quand fut établi le statut, réclama vainement une régie vraiment autonome, et suivant sa propre expression, l'établissement d'un "mur" entre les deux, et l'indexation automatique des salaires et des tarifs. Mais il fut battu par la collusion des communistes et d'une partie de l'assemblée". En fait, comme on le verra à la section II, la tarification sera un des piliers de la politique de rentabilisation menée jusqu'au milieu des années soixante. La seconde orientation, surtout défendue par les communistes privilégie la notion de service public.

tance municipale, au cours desquelles le gouvernement rejette une demande de requête de la compagnie des tramways, les décrets résiliant les conventions de concession et créant la régie sont publiés : il s'agit d'un "établissement industriel et commercial doté de l'autonomie financière", administré par un conseil où prédominent les représentants de la municipalité (1).

Pendant la durée du séquestre(2) l'administration préfectorale avait commencé à mettre en oeuvre les orientations du "Plan Monnet" : celui-ci prévoit la substitution des trolleybus et dans une moindre mesure des autobus aux tramways, exception faite pour quelques lignes, notamment de banlieues. Par contre, un nouveau projet de métro, publié en 1949 est abandonné, toujours faute de financement.

Le "Plan Monnet", en tant qu'il prévoit la priorité aux trolley-bus traduit bien la courte phase intermédiaire qui assure la transition entre deux types de technologie des transports urbains : il s'agit d'un compromis entre "l'ancien" mode de traction (une infrastructure d'alimentation en énergie électrique) et le "nouveau" mode de roulement (autonomie de roulement), et donc d'une déposition partielle par les entreprises de transports urbains de la maîtrise de leur procès de transport (3).

En fait, la politique menée par la régie ira rapidement au-delà des orientations du plan Monnet, les trolleys resteront minoritaires et seront rapidement remplacés par les autobus, ce qui sanctionnera une mutation rapide des conditions technico-économiques propres aux transports urbains.

(1) Sur les 12 membres du C.A., 7 représentent la Municipalité (le président, nommé par le maire, désigne deux autres membres, auxquels s'ajoutent 4 conseillers municipaux), 3 le Préfet, 1 le Conseil général, 2 le personnel et 1 la Chambre de commerce.

(2) Intervenu en 1946, afin d'aboutir au redressement financier du réseau.

(3) Cf. J. CHAPOUTOT, J.-J. GAGNEUR, op. cit.

SECTION II

SEGREGATION URBAINE ET PRATIQUES DE DEPLACEMENT

DANS LA PERIODE CONTEMPORAINE

Dès la fin des années 1940 à nos jours, les transports urbains marseillais connaissent une évolution qui s'inscrit étroitement dans celle que connaissent les autres agglomérations françaises tout en revêtant un caractère plus marqué : une dégradation plus accentuée du niveau de service et du taux de fréquentation du réseau de transports collectifs, une évocation vers l'automobile, sans doute plus rapide qu'ailleurs, de la "clientèle" des travailleurs de l'industrie, un redressement plus sensible de la situation du réseau à partir du début des années soixante-dix, la mise à l'ordre du jour et la réalisation partielle d'un réseau de transports en commun en site propre.

Le caractère plus accusé qu'ailleurs de la détérioration du réseau est à mettre en rapport à la fois avec le "passif" hérité de la période précédente, celle de l'entre-deux guerres, et avec les orientations du nouveau bloc hégémonique local telles qu'elles se traduisent notamment dans les domaines de la politique urbaine et de la politique des transports. La situation ainsi créée à la fin des années soixante explique à son tour que le redressement ultérieur des transports collectifs, redressement amplifié par la mise en service de la première ligne de métro, ait pu être lui-même plus sensible qu'ailleurs.

Le "passif", historiquement daté de la période de l'entre-deux guerres tient de manière indissociable au contexte urbain et au retard accumulé dans le développe-

ment du réseau depuis la première guerre mondiale : aussi, à la fin des années quarante, une urbanisation particulièrement peu densifiée et peu organisée en périphérie et sur-densifiée au centre d'une part, un réseau particulièrement vétuste et inadapté d'autre part, telles étaient les deux grandes données qui s'imposent aux yeux des responsables locaux comme devant militer à Marseille davantage encore qu'ailleurs, en faveur du parti automobile.

A ce passif va s'ajouter un mode de développement urbain, qui, s'il relève pour l'essentiel des déterminants globaux qui, partout en France, impriment leur marque aux transformations de l'espace, renvoient pour une part aux traits spécifiquement marseillais qui sont ceux d'une mutation rapide d'une ville industrielle et populaire en une ville tertiaire (tels qu'ils sont réalisés sous l'autorité d'une municipalité socialiste-centriste).

Jusqu'à la fin des années cinquante, c'est surtout la reconversion du réseau de transports en commun (et la dégradation rapide de sa place dans l'ensemble des déplacements) qui caractérise la politique des transports urbains, la priorité aux travaux de voirie apparaissant davantage dans la décennie suivante : c'est dire que le réseau viarie lui-même va continuer d'enregistrer un développement décalé vis à vis de la structure spatiale telle qu'elle se module tout au long des années cinquante, et que les transports en commun privés de site propre en seront les premières victimes.

CHAPITRE I

LES GRANDES TRANSFORMATIONS DE L'ESPACE MARSEILLAIS

Dès l'entre-deux guerres, les projets de développement de l'agglomération évacuent le réseau de tramways en tant qu'élément de planification urbaine. Ces projets privilégient la voirie routière et révèlent une conception profondément ségrégative de l'évolution spatiale, laquelle apparaît pour une large part comme la simple projection de l'évolution "spontanée" de la ville.

1.1. Dès 1933, le Plan Greber fixe les orientations ultérieures du système de circulation et de la ségrégation spatiale

En 1931, la municipalité de droite conduite par G. Ribot, succédant au maire socialiste Flaissières, met à l'étude une restructuration d'ensemble du réseau de voirie marseillais.

Cette étude confiée à l'architecte parisien Greber sera publiée fin 1933 (1). Le schéma de circulation proposé par Gréber prévoit la création d'un réseau intégré de voirie à grand gabarit relativement proche de celui mis en place dans l'après-guerre : 4 routes de grande pénétration doublant la voirie existante sur les axes de l'urbanisation suburbaine, dont "une autostrade reliant Marseille à l'aéroport de Marignane" dont la construction sera effectivement entreprise dans l'après-guerre(2) et deux grandes routes circulaires, annonçant les projets de rocades de l'après-guerre, l'une conforme au tracé de la rocade du Jarret, achevée en 1968, l'autre reliant le cap Janet au Nord, au rond-point de Mazargues au sud par Malpassé et St Loup, selon un schéma proche de la deuxième rocade actuellement en cours de réalisation.

Le plan Gréber avait pour corollaire une restructuration d'ensemble du tissu urbain marseillais.

Dans le centre, celui-ci préconise la destruction des quartiers anciens et populaires de la rive septentrionale du Vieux Port. "Leur position auprès du port, écrit-il, entre les points les plus actifs de la circulation commerciale, fait de ces quartier un véritable bouchon dont le maintien est impossible en raison des aménagements portuaires" (3).

Gréber reprend ainsi à son compte un thème urbanistique cher à la bourgeoisie marseillaise et abondamment cultivé par la presse locale de droite depuis les premières tentatives d'haussmanisation du centre-ville sous le second Empire par le financier Mirès.

Parmi toutes les dispositions préconisées par le plan

(1) Cf. G. Rambert, L'extension de la ville de Marseille et le plan Gréber, Bulletin de la Société de géographie de Marseille, t. III, 1935.

(2) L'autoroute Nord sera achevée en 1950.

(3) Cité par G. Rambert, p. 17.

Gréber celle-ci sera celle qui connaîtra la conclusion la plus rapide et la plus brutale.

Au début de l'année 1943, sur ordre des occupants allemands, plus de 20 000 habitants des quartiers du Vieux-Port sont contraints d'abandonner leurs maisons et leurs biens (1). Dans la première quinzaine de février, sur l'initiative de Hitler, pour qui il fallait faire disparaître "ce nid d'espions... ce chancre de l'Europe" (2), la presque totalité de ces quartiers sera détruite à l'explosif à l'exception de l'Hôtel de ville et de quelques maisons historiques.

Le plan Gréber marque en outre la première tentative d'envergure pour organiser l'urbanisation de la périphérie marseillaise. Jusque-là, cet espace demeure très mal connu des urbanistes et ce n'est qu'en 1938, grâce à l'initiative d'un libraire marseillais que sera accessible au grand public une carte relativement précise et détaillée de ce qui était encore le "terroir" marseillais. Ce terroir avait vu son peuplement s'accroître depuis 1911 et surtout depuis 1920 sous l'effet de l'extension du réseau de tramway et de la constitution sur les reliefs impropres à la culture maraîchère de nombreuses zones d'habitat pavillonnaire dans la forme typique du cabanon marseillais.

Les trois cantons ruraux de la périphérie marseillaise (7e, 10e et 12e cantons selon la division cantonale de 1911) accueillient, au milieu des années trente près de 31 % de la population marseillaise contre 22 % en 1911 (3).

(1) A. Olivési, Histoire de Marseille, Toulouse, Privat, p. 126.

(2) Parmi ces habitants contraints à l'exil, hors des quartiers détruits, nombreux sont les travailleurs du port.

(3) Ce mouvement s'est très largement amplifié depuis puisqu'en 1975, ces trois cantons accueillent plus de 55 % de la population résidant à Marseille (cf. figure p. 23).

Si le développement de l'urbanisation périphérique apparaissait dès lors comme l'une des tendances majeures de l'évolution urbaine, le parti ségrégationniste qui présida à l'élaboration du plan d'extension suscita cependant de vives critiques de la part des observateurs de l'époque.

Ainsi, le géographe G. Rambert, s'élève contre la fragmentation proposée par M. Gréber "qui ne paraît pas assez adaptée aux traditions et aux besoins de Marseille (...)". En 1931, lorsqu'une commission départementale dut procéder à la division de Marseille en cinq zones dites commerciale, résidentielle, industrielle, rurale et touristique, beaucoup d'initiés se déclarèrent largement satisfaits (...) M. Gréber ne s'est pas contenté de faire siennes les cinq catégories distinguées en 1931 ; il subdivise ces zones fondamentales : la zone résidentielle en trois sous-zones (habitations collectives, habitations familiales, et habitations suburbaines), la zone industrielle en deux sections (sections d'usines, section mixte). Et c'est à cause de cette subdivision intensive, qu'un critique acerbe a pu comparer le plan d'extension à une image d'Epinal" (1).

En fait, le plan Gréber constitue une remarquable anticipation de l'évolution urbaine future tant en matière de localisation industrielle que de localisation résidentielle. Celui-ci prévoit la rupture du continuum industriel qui enserrait le centre urbain entre les points de jonction le long de la vallée du Jarret de la vallée des Ayalades au Nord et de la vallée de l'Huveaune à l'Est.

"On ne peut pas remarquer, écrit G. Rambert, que la zone industrielle laisse en dehors tout le quartier

(1) G. Rambert, art. cité, p. 26.

industriel des Chartreux. Sans doute ce quartier est-il spécialement atteint par la crise et de nombreuses usines y ont-elles fermé ; mais il en reste encore notablement, et ce noyau industriel se prolonge d'une part sur les crêtes de Bellevue par un groupe de minoterie, d'autre part, le long du Jarret jusqu'aux parages du boulevard Baille, par un essaim de petits établissements où les industries du bois et de l'alimentation jouent un rôle prépondérant" (1).

I.2. Le defferrisme, nouveau mode d'hégémonie local, encadre les transformations de l'agglomération

Nous avons vu comment le système local d'hégémonie qui s'était constitué à la fin du siècle dernier, s'était profondément détérioré lors de l'entre-deux guerres. Il va se recomposer de manière tout aussi profonde dès les lendemains de la Libération dans un contexte nouveau qui est celui du ralliement massif de la classe ouvrière marseillaise au communisme. En effet, le parti communiste a acquis, essentiellement en deux temps, lors du Front populaire, et lors de la Libération, une audience considérable dans le prolétariat, et même au-delà pour ce qui est de la période 1945-1947. Nous avons vu également comment, fin 1947, le renversement des alliances avait suscité des secousses importantes dans le monde du travail à Marseille. A cette époque, le parti socialiste très af-

(1) G. Rambert, art. cité.

faibli (1), est placé devant le choix suivant : s'allier avec les communistes en se marginalisant, ou tenter une reconquête des couches moyennes en s'alliant avec les forces de droite. C'est ce deuxième terme de l'alternative qui prévaudra et qui permettra une fois passée la première poussée du gaullisme (traduite par le RPF) à G. Defferre de s'installer en 1953 à la tête de la municipalité avec une alliance entre la S.F.I.O. et la droite non gaulliste.

Cette orientation est impulsée par la nouvelle équipe dirigeante du parti socialiste, regroupée autour de G. Defferre, qui a évincé l'ancienne direction représentée par Ferri-Pisani, et pris en main le journal Le Provençal dont le rôle d'appareil d'hégémonie du defferrisme n'allait pas cesser de s'accroître.

I.2.1. La conquête de l'appareil municipal

Le gaullisme municipal, victime de la faiblesse de ses appareils locaux d'hégémonie, ne survivra pas à la IVe République, et en 1953, ce sont les héritiers de certaines des forces qui s'étaient affrontées sous la IIIe République qui l'emportent : G. Defferre l'emporte aux élections municipales à la tête d'une coalition où cohabitent socialistes SFIO (minoritaires) et "indépendants" (2), ainsi que quelques MRP et RPF. Le Parti communiste demeure puissant (37,1 % des exprimés), mais isolé.

Derrière cette alliance politique entre socialistes

(1) Aux élections législatives du 10.11.1946, la S.F.I.O. ne rassemble que 13,3 % des inscrits contre 31 % au PCF.

(2) Groupe des R.U.A.C. (Républicains d'union et d'action sociale) dirigé par P. Rastoin.

et indépendants se réalise une alliance de classe entre le personnel d'Etat et la bourgeoisie locale, qui se manifeste longtemps assez clairement au travers du statut socio-professionnel des élus comme au travers de la division du travail de gestion municipale: les élus socialistes s'attribuent les délégations concernant "l'entretien" de la ville (voirie, éclairage, nettoyage, instruction publique), qui sont celles qui occupent la plus grande partie du personnel et qui ont les répercussions les plus immédiates sur la population et le groupe des indépendants Les délégations "stratégiques" (urbanisme, sociétés d'économie mixte, HLM).

Cependant, ce système d'alliance se modifie progressivement, en liaison avec la régression de l'autonomie économique et politique de la bourgeoisie marseillaise, et à la progression de l'influence de la S.F.I.O. (1) - bien que toujours décalée selon qu'elle se mesure dans les scrutins locaux ou nationaux. Et c'est d'ailleurs le retour progressif de l'électorat "modéré" vers les partis de droite y compris dans les scrutins locaux qui manifestera les difficultés du mode d'hégémonie local dans les années soixante dix, difficultés qui joueront un rôle propre dans les infléchissements de la politique urbaine.

1.2.2. La politique urbaine defferriste et l'exemple du centre directionnel

L'ampleur nouvelle prise par l'intervention de l'Etat dans l'urbanisation capitaliste depuis la seconde guerre mondiale va accorder une place stratégique aux relais des interventions étatiques centrales que constituent

(1) 17,5 % des exprimés en 1947, 25,3 % en 1958, 27,2 % en 1973.

les collectivités locales. Sans méconnaître le caractère très relatif de l'autonomie des politiques locales en matière d'aménagement urbain, on constate que les orientations de la politique de la municipalité marseillaise en la matière s'inscrivent étroitement voire délibérément dans les orientations nationales : la politique urbaine defferriste encadre et impulse la transformation ségrégative de l'espace marseillais, favorisant pour l'essentiel la stratégie des groupes financiers tout en organisant le consentement des couches moyennes par la redistribution à ces dernières des "miettes" de la croissance urbaine.

Après la phase "d'installation" du nouveau pouvoir local, où la nouvelle équipe prend solidement en main l'appareil communal et asseoit sont hégémonie sur la base d'une politique de gestion rigoureuse (1) qui tranche sur des décennies de difficultés financières, c'est, à partir de la fin des années cinquante, la politique des "grands travaux" d'urbanisme qui s'affirmera rapidement comme étant l'instrument indispensable de la transformation de la ville en "métropole d'équilibre" du Sud-Est de la France. Les travaux de voirie occupent alors la première place au sein des dépenses d'équipement (2). Cette politique de grands travaux fournit un terrain de redéploiement à une fraction des capitaux locaux alors touchés de plein fouet par la crise industrielle liée à la fin de la décolonisation, mais surtout un terrain privilégié de pénétration des capitaux monopolistes dans le secteur de la production du cadre bâti. Elle aboutit à un développement fortement ségrégué de l'espace

(1) A partir de 1953, tous les budgets sont présentés en équilibre et en 1957 le déficit chronique des finances locales est épongé.

(2) Cf. tableaux et graphes, p. 148 & 50.

marseillais - développement décrit au chapitre suivant - marqué par la régression et la concentration de l'espace industriel dans quelques "poches" glissant vers la périphérie de l'agglomération, à la dépopulation du centre urbain, lequel se trouve ainsi spécialisé dans l'activité tertiaire et au développement d'une ségrégation résidentielle tendant à concentrer l'habitat populaire dans l'ensemble des nouveaux secteurs périphériques à l'exception du Sud.

Les manifestations les plus visibles de la ségrégation entre le secteur Sud et les autres concernent la désindustrialisation, la ségrégation résidentielle - les logements de type HLM y étant quasiment inexistantes - et la ségrégation des équipements collectifs - les espaces verts fournissant un bon exemple . Mais c'est peut-être à propos de la plus importante des opérations d'aménagement - celle du centre directionnel - qu'il est possible d'illustrer de manière la plus claire les dimensions de classe de la politique urbaine à laquelle contribue la municipalité.

La restructuration du centre ancien n'est pas alors une idée neuve à Marseille, mais à la différence de Paris et de Lyon notamment, n'avait trouvé qu'un tout petit début de réalisation : d'abord sous le Second Empire, en particulier à l'occasion du percement de l'avenue Impériale - devenue avenue de la République -, ensuite au début du siècle avec la démolition des immeubles situés derrière la Bourse - mais l'espace ainsi libéré resta sans affectation précise - enfin, sous l'occupation allemande, avec la destruction d'une partie des quartiers situés au Nord du Vieux Port. Mais ce début de restructuration conférait encore une portée limitée à la "reconquête" des anciens quartiers très populaires par des couches sociales plus

aisées. Il faut attendre le milieu des années soixante - qui est, nous l'avons vu, la période où s'affirme la politique des grands travaux urbains au plan local et celle des métropoles d'équilibre au plan national - pour que soit adopté un projet précis de reconstruction du secteur Bourse. Ce projet initial comprend déjà les constructions de trois grands types d'usage qui seront repris par la suite : commerce, bureaux et parking (1). Mais la découverte de vestiges archéologiques amène à différer et à reformuler ce projet. Un nouveau projet voit le jour en 1969, qui tient compte de la sauvegarde du site archéologique et qui introduit quelques modifications mineures, mais c'est surtout la mise en forme parallèle du projet de complexe industrialo-portuaire à Fos sur Mer qui détermine de nouvelles modifications, dans le double sens d'un élargissement et d'un glissement vers la fonction "directionnelle". C'est l'époque où le Président de la Chambre de commerce déclare : "Si nous ne parvenons pas en bousculant nos habitudes à mettre en place des structures d'accueil pour doter Marseille d'un pouvoir directionnel, nous verrons Fos s'éloigner de nous. Nous verrons naître quelque part entre Vitrolles et Martigues la ville nouvelle directionnelle (...) Le Centre doit, en effet, être l'une des expressions principales de la fonction de grande métropole (...) Marseille doit attirer en son centre les services créés à Fos" (2). Le nouveau projet adopté en décembre 1972 s'étend sur 35 ha, et la première phase elle-même devait aboutir notamment à la réalisation d'un immeuble de bureaux "Marseille-Métropole" de 27 000 m² (locaux administratifs), une tour de 35 000 m², "Signal

(1) S'y ajoutent alors une maison de la culture, des locaux administratifs et quelques logements.

(2) Un centre pour Marseille-Métropole, Cahier de documentation de la C.C.I.M., n° spécial, 1973, p. 73.

de Marseille" devant abriter le Centre Méditerranéen de Commerce International (1). Or, si la partie commerciale du projet a été réalisée, si certains des flots insalubres des quartiers Porte d'Aix, Ste Barbe, Butte des Carmes, ont été détruits, faute d'acquéreurs, les opérations d'immeubles de bureaux sont toujours suspendues.

Le bilan de l'opération centre directionnel peut donc se résumer ainsi : il s'agit d'un infléchissement partiel des tendances "spontanées" de l'évolution du centre urbain qui aboutissent à son dépérissement, puisque la fonction commerciale (2) se trouve quelque peu revitalisée et rééquilibrée vers la partie nord de l'hypercentre, et que la sous-prolétarianisation du centre ancien est enrayée. Mais il s'agit également de l'échec de la tentative visant à développer la fonction directionnelle du centre, lié à la nature même de l'opération de Fos, d'origine extérieure à la région et inapte à assurer un développement régional.

Et parmi les facteurs de l'échec partiel de la rénovation du centre, comme de celui de la restauration du Panier qui est projetée à la même époque, il faudrait prendre en compte la résistance des populations : résistance "larvée" ou organisée, telle qu'elle s'exprime par exemple par les contre-propositions communistes qui aboutissent parfois à réévaluer la part de logements sociaux ou d'équipements collectifs incluse dans les projets.

(1) Où auraient été concentrée et rationalisée la gestion des entreprises liées au trafic portuaire.

(2) Quoique le type de commerce prédominant dans la galerie marchande du centre bourse par exemple, est celui des commerces de luxe dépendant de chaînes nationales.

1. 3. La désindustrialisation et la tertiarisation de l'agglomération et leurs incidences spatiales

De même que lors de la période antérieure, le mode de développement urbain de l'agglomération répondait d'abord au type de rapport capital-travail qui prédominait dans cette ville, de même depuis la seconde guerre mondiale les transformations de l'espace marseillais renvoient d'abord à l'évolution de la structure du capital. Ce qui est nouveau, par contre, est l'ampleur prise par l'intervention de l'appareil d'Etat dans ces transformations. Quels sont les grands mouvements qui affectent la répartition spatiale des activités et des hommes ?

Une fois de plus, ces transformations ne sont pas propres à Marseille, mais elles y prennent des formes spécifiques et notamment une ampleur et une rapidité remarquables : du fait de la vulnérabilité des industries marseillaises, détenues par une bourgeoisie locale très tournée vers la spéculation liée au négoce, l'affirmation de la domination du secteur monopoliste sur le tissu industriel se traduit par un laminage et par une redistribution spatiale considérable de ce dernier. Dans le même temps la position très privilégiée de la ville de Marseille au sein du réseau urbain régional lui permet d'accueillir l'essentiel des nouveaux emplois administratifs. D'où cette grande mutation fonctionnelle et sociale où, en deux décennies, cette agglomération industrielle et populaire devient une ville tertiaire où prédominent les couches moyennes de salariés.

La désindustrialisation de l'agglomération résulte du processus de concentration - surtout sur une base locale et pré-monopoliste dans un premier temps, puis

(1) G. Rambert, op. cité, p. 26.

surtout sur une base nationale ou multinationale dans un second temps - qui s'appuie sur la très grande fragilité du tissu productif traditionnel, largement fondé sur le négoce, lequel a subi de plein fouet les effets de la décolonisation. Absorptions, fusions, prises de participations se succèdent accompagnées le plus souvent de disparitions d'emplois et d'établissements. Cette restructuration financière de l'industrie marseillaise s'accélère à la fin des années soixante et au début des années soixante-dix, se traduisant par un contrôle - le plus souvent indirect - des groupes monopolistes sur la plupart des établissements grands et moyens.

Cette désindustrialisation est largement encadrée par l'appareil d'Etat (et son segment local), l'ensemble des interventions administratives et financières tout au long de cette période excluant tout effort tendant, soit à freiner le déclin des industries traditionnelles, soit à favoriser l'accueil de nouveaux établissements - les quelques implantations nouvelles, notamment dans la vallée de l'Huveaune dans les années cinquante, étant fort loin de combler l'hémorragie des emplois industriels - . Dans les années soixante, dans le cadre de la nouvelle politique d'aménagement des aires métropolitaines, l'Etat et la municipalité tentent de transformer l'agglomération en un lieu privilégié d'implantation des activités directionnelles dans un nouveau type d'espace régional ; il a déjà été largement démontré par ailleurs (1) en quoi ce nouveau type d'espace , .davantage encore inscrit dans la dépendance de la stratégie de grands groupes financiers extérieurs à la région, par là même inévitable l'échec de cette tentative. De fait, la

(1) Notamment par D. Bleitrach, et A. Chenu, L'aménagement : régulation ou élargissement des contradictions sociales. Un exemple : Fos-sur-Mer et l'aire métropolitaine de Marseille, Colloque "Pour un urbanisme", La nouvelle critique, n° Spécial, 78 bis, 1974.

tertiarisation de Marseille correspond pour l'essentiel au gonflement du "tertiaire public", plus précisément au développement des services liés à la reproduction de la force de travail (éducation, santé, etc...).

La décentralisation industrielle a cependant entraîné avec elle une décentralisation relative de l'emploi tertiaire, mais qui n'est que partielle puisque celle-ci ne concerne que les seuls emplois tertiaires du secteur privé (commerces, institutions financières, services marchands). En recevant près des trois quarts du tertiaire public employé dans les Bouches du Rhône en 1975, le rôle de capitale administrative joué par Marseille face à son arrière pays s'est encore affirmé (1). Les recensements permettent de saisir le mouvement de désindustrialisation/tertiarisation de l'emploi marseillais, surtout sensibles à partir des années soixante (tableau p. 97)

(1) Part de la population active marseillaise dans la population active des Bouches du Rhône par branche d'activité en 1954 et 1975 (en %)

	1954	1975
Agriculture, pêche, forêt	10,6	9,2
Industrie	64,4	49,3
B.T.P.	58,1	47,9
Transports	79,8	69,4
Commerces, institutions financières, services marchands	74,5	50,7
Administrations, services publics	71,8	74,3
Ensemble	64,5	55,9

EVOLUTION DE LA REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE RESIDENTE PAR
GRANDS SECTEUR D'ACTIVITE (EN %).

	1954	1962	1968	1975
Primaire	1,6	1,1	0,8	0,6
Secondaire	34,5	35,4	32,3	27,9
Tertiaire	63,8	63,5	66,9	71,5

EVOLUTION (1962-1975) DE LA REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE
RESIDENTE PAR BRANCHE D'ACTIVITE (EN %).

	1962		1975	
Agriculture	2 577	0,8	1 210	0,4
Industrie	77 280	25,7	64 650	18,7
dont agricole et alimentaire	19 678	6,5	15 075	4,4
Navale, aéronau- tique	8 499	2,8	6 700	1,9
Mécanique	7 241	2,4	5 940	1,7
Habillement	6 843	2,8	4 800	1,4
Chimie	4 955	1,6	5 325	1,5
B.T.P.	29 912	9,9	31 480	9,1
Transports	38 024	12,6	32 440	9,4
Autres tertiaires	149 918	49,5	215 825	62,4
Divers		1,0		

Les rapports entre l'emploi "secondaire" et l'emploi "tertiaire" se sont sensiblement modifiés de 1962 à 1975 (respectivement 35,6 et 62,4 puis 27,8 et 71,5 de l'emploi total).

La quasi totalité des branches industrielles est en récession (exception faite de la chimie et de l'électricité), et d'abord les principales d'entre elles : au cours de cette période des industries agricoles et alimentaires ont perdu près de 5 000 emplois (soit une amputation de près d'un quart de leur main d'oeuvre) l'habillement près de 2 000, la mécanique 1 300, les industries navales et aéronautiques 1800.

Le gonflement du secteur tertiaire tient pour l'essentiel au développement des services publics (création de 14 000 emplois dans les services de l'Etat, et de 4 000 dans le secteur paramunicipal, de 5 000 dans la sécurité sociale), et dans une moindre mesure à celui des télécommunications (7 000 emplois), des banques et assurances (4 700 emplois) et des "autres services" privés (15 000 nouveaux emplois).

Les modifications dans la structure des activités marseillaises trouve évidemment une autre expression dans l'évolution de la composition socio-professionnelle de la population active : le poids des ouvriers régresse sensiblement au bénéfice des employés et des cadres (tableau p. 99).

Malheureusement les données statistiques font défaut (1) pour mesurer de manière précise l'évolution de la répartition spatiale de l'emploi secondaire et tertiaire. Aussi faut-il partir des mouvements spatiaux de

(1) Les données relatives à la population active au lieu de travail ne sont pas disponibles à l'échelon de l'arrondissement pour 1954 et 1962, celle de 1965 à la fois trop proches dans le temps et non strictement comparables à celles de 1975.

EVOLUTION DE LA STRUCTURE SOCIO-PROFESSIONNELLE DE LA POPULATION
ACTIVE RESIDANT A MARSEILLE DE 1954 à 1975

	1954	1975	Ecart
. Agriculteurs et salariés agricoles	1,2	0,5	- 0,7
. Patrons de l'industrie et du commerce	13,5	8,0	- 5,5
. Professions libérales et cadres supérieurs	5,0	9,1	+ 4,1
. Cadres moyens	7,6	15,2	+ 8,6
. Employés	19,2	22,9	+ 3,7
. Ouvriers	41,4	35,1	- 6,3
. Personnel de service	7,6	6,6	- 1,0
. Autres	4,3	2,7	- 1,6

l'emploi pris dans son ensemble pour appréhender cette dernière.

Ces mouvements d'ensemble se caractérisent par une déconcentration relative de l'emploi qui se déplace de manière privilégiée vers le Sud de l'agglomération (1) : les sept premiers arrondissements qui rassemblaient les deux tiers des emplois en 1962 n'en réunissent qu'un peu plus de la moitié en 1975. Le secteur Sud de la ville (8 et 9ème) est passé, lui, de 9,3 à 14,2 % du total au cours de la même période ; un seul des arrondissements centraux échappe à cette régression relative, le 3ème arrondissement. Les deux autres arrondissements de la "couronne péri-centrale" (4e et 5è arrondissements) connaissent une régression relative mais non absolue, par contre, les trois arrondissements de l'hyper-centre (1er, 2e et 6e arrondissements) et le 7è arrondissement subissent une diminution absolue.

Les secteurs périphériques de l'agglomération bénéficient de manière inégale de cette déconcentration relative, les deux arrondissements du Sud absorbant à eux seuls près de la moitié du solde : le 9e arrondissement, tout particulièrement, qui a presque triplé le nombre des emplois au cours de la période considérée (7 000 en 1962, 20 200 en 1975) (2). Viennent ensuite les secteurs Nord, puis Est et enfin Nord-Est dans l'accueil des emplois créés ou transférés.

Cette déconcentration relative de l'activité pourrait sembler aller dans le sens d'une homogénéisation relative de l'espace. Il n'en est rien, comme l'indique déjà l'inégalité de l'ampleur du mouvement selon les axes, et comme le montrent d'une part l'étude de l'évo-

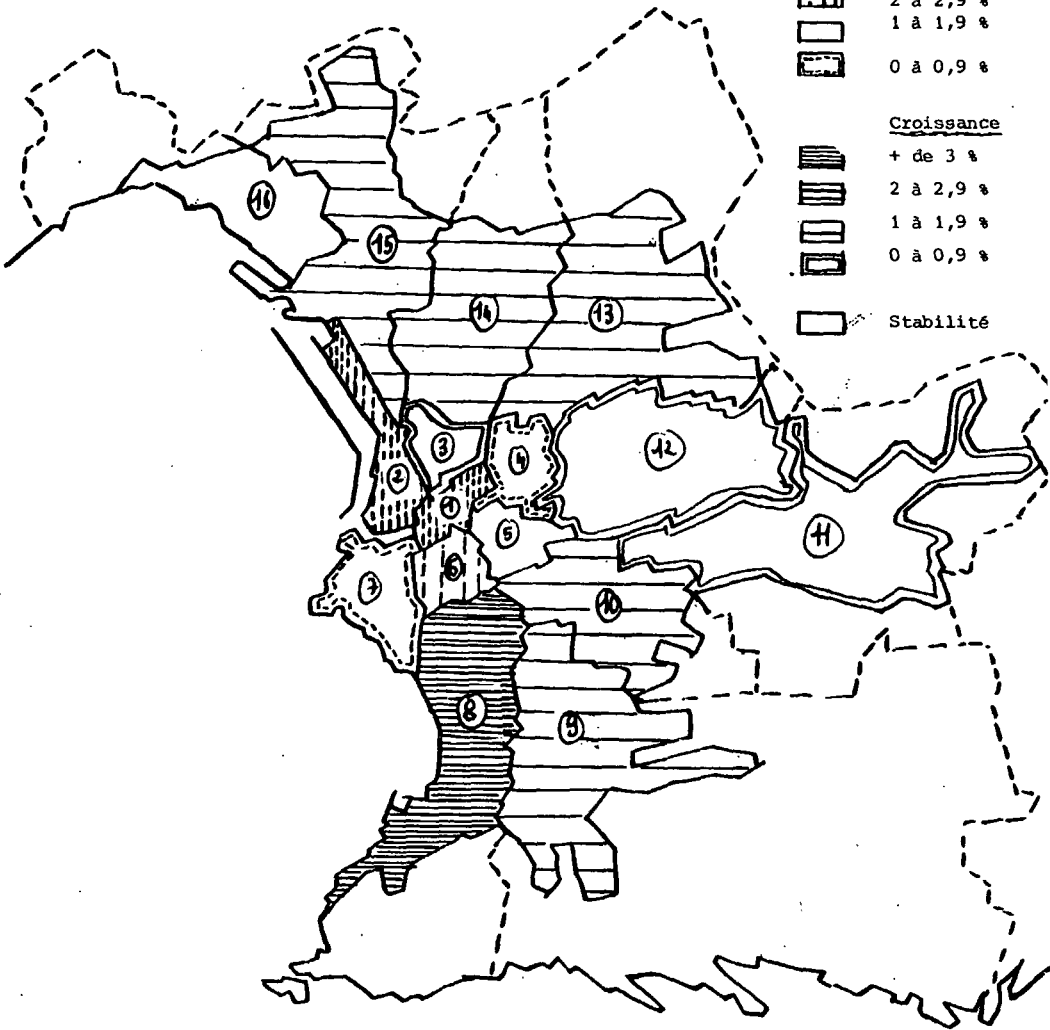
(1) Tableau, p. 101.

(2) Sur la période 1968-1975, les 8 et 9èmes arrondissements ont absorbé 53,4 % des emplois créés sur la commune.

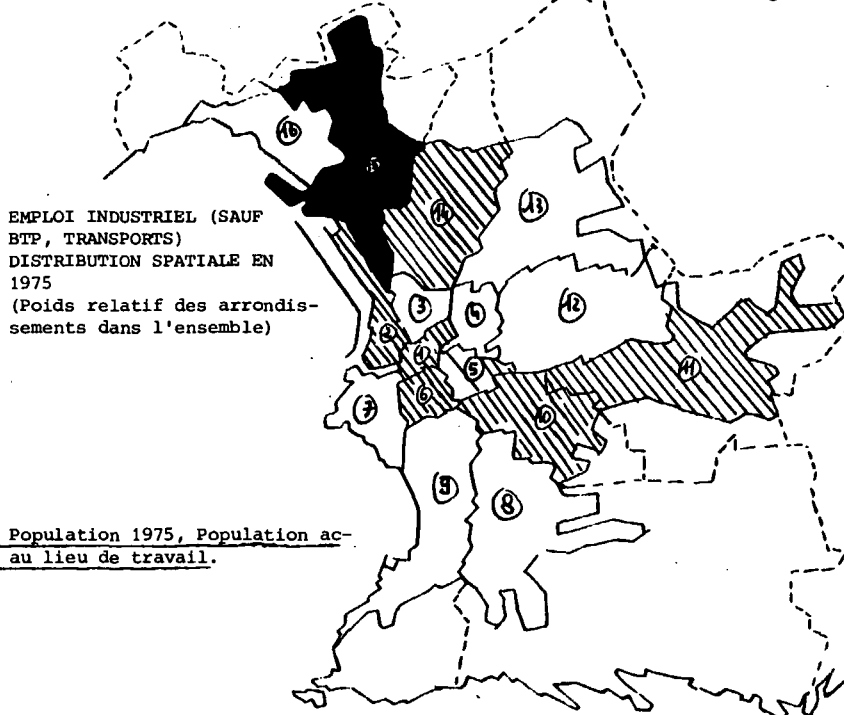
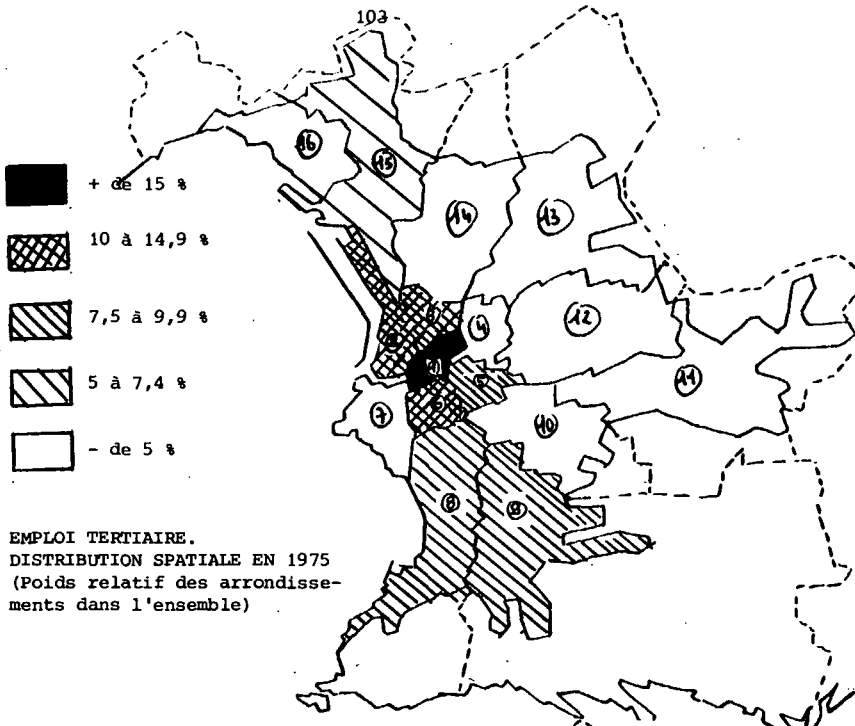
EVOLUTION (1962-1975) DE LA REPARTITION DE L'EMPLOI PAR ARRONDISSEMENT

	1962	1975	Variation en % du total de l'emploi mar- seillais	En % de l'emploi 1962 dans l'arrondisse- ment
1	17,8	13,6	- 4,2	- 5,8
2	13,2	10,2	- 3,0	- 4,6
3	7,6	8,0	+ 0,4	+ 9,8
4	4,3	3,9	- 0,5	+10,7
5	5,5	5,5	-	+ 24,6
6	13,7	11,1	- 2,6	- 0,6
7	3,9	3,4	- 0,5	- 8,8
Centre	66,0	55,6	-10,4	+ 4,4
8	6,6	8,4	+ 1,8	+56,6
9	2,7	5,8	+ 3,1	+164,3
Sud	9,3	14,2	+ 4,9	+88,2
10	3,9	5,0	+ 1,1	+56,0
11	3,3	3,7	+ 0,4	+39,2
Est	7,2	8,7	+ 1,5	+48,4
12	2,8	3,0	+ 0,2	+28,9
13	2,8	3,5	+ 1	+76,7
Nord-Est	5,3	6,5	+ 1,2	+54,9
14	4,0	5,0	+ 1	+55,5
15	6,4	5,1	+ 1,7	+54,6
16	1,8	1,8	0	+25,4
Nord	12,2	14,9	+ 2,7	+50,7
Ensemble	100	100	0	+23,5

EVOLUTION DE LA DISTRIBUTION SPATIALE DE L'EMPLOI 1962-1975
 (Variations du poids relatif de chaque arrondissement dans l'ensemble de l'emploi)



Source : R.G. Population 1962-1975. Population active au lieu de travail.



Source : R.G. Population 1975, Population active au lieu de travail.

lution contrastée de l'espace productif et de l'espace des services, et, d'autre part, l'évolution de l'espace résidentiel.

La désindustrialisation de l'agglomération se traduit par la régression de sa place dans l'emploi industriel départemental : depuis les années soixante, la ville ne connaît plus d'implantations industrielles importantes tandis que s'intensifient les disparitions ou les transferts des établissements qui y sont installés. Le territoire communal marseillais qui accueillait en 1954 près des deux-tiers des emplois industriels des Bouches-du-Rhône en accueille moins de la moitié en 1975.

En fait, si la déconcentration relative de l'emploi correspond au double mouvement des activités industrielles et tertiaires vers la périphérie de l'agglomération, la direction privilégiée vers le sud correspond au seul glissement des emplois des services : les emplois productifs se déplacent dans d'autres directions, vers l'extérieur de la ville, et vers les secteurs Nord et Est de celle-ci.

Le glissement du tertiaire du centre vers les quartiers Sud correspond à plusieurs phénomènes : la décentralisation de nombreuses administrations (sécurité sociale, INSEE) ; l'implantation des nouveaux sièges sociaux d'entreprise et des banques dans un cadre plus prestigieux et plus accessible que celui du centre ancien ; l'accompagnement du départ des ateliers et des usines par leurs services pour la plupart des PME. Et les phénomènes renvoient eux-mêmes aux processus déjà connus, où les mécanismes du marché foncier et immobilier diversement encadrés par la planification urbaine aboutissent à spéciali-

(1) Sur la période 1968-1975, les 8e et 9e arrondissements ont absorbé 53,4 % des emplois créés sur la commune.

ser les centres urbains en trois grands types de quartiers : les quartiers d'affaires généralement distincts des centres historiques ; les quartiers de commerce et de loisirs ; les quartiers insalubres abritant le sous-prolétariat.

La désindustrialisation du centre urbain et des quartiers Sud correspond quant à elle, soit à la disparition pure et simple (ou à la régression du volume d'emplois offerts) des établissements productifs, soit à leur transfert par desserrement dans des zones industrielles péri-urbaines, vers l'Etang de Berre (notamment Vitrolles) vers Aix (Les Milles) Gardanne ou Aubagne. Mais ce transfert est aussi interne à l'agglomération puisque des zones industrielles ont été mises en place dans les secteurs Nord et Est de la ville.

L'espace des activités marseillaises connaît donc un processus d'éclatement ségrégeant les emplois industriels et les emplois de bureaux dans des secteurs géographiquement distincts (1).

1. 3. Les transformations de l'espace résidentiel

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

-La dédensification des quartiers centraux qui concerne à des degrés divers l'ensemble des catégories sociales notamment dans l'hyper-centre (1er, 2e, 6e arrondis-

(1) Cf. cartes, p. 102-103.

sements) et corrolairement le déplacement du peuplement urbain vers la périphérie.

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

1.3.1. Le dépeuplement du centre est un phénomène ancien. La déconcentration en valeur absolue de la population résidant dans le centre s'observe dès le début du siècle, et concerne au premier chef les zones d'habitat populaire localisées dans le centre historique de l'agglomération. L'éviction des couches populaires hors du centre par la destruction massive de quartiers entiers (quartier des Grands Carmes lors de l'hausmannisation du centre-ville sous le second empire, quartier de la Bourse au début du siècle, quartier du Vieux-Port durant la dernière guerre, quartier de la Porte d'Aix dans la dernière période) a constitué une constante de l'urbanisation du centre pendant plus d'un siècle.

Depuis la dernière guerre, ce mouvement s'étend désormais aux quartiers de formation plus récente dans les faubourgs proches du centre urbain traditionnel. La population active ouvrière résidant dans les arrondissements centraux (1er, 2e, 3e, 4e, 5e, 6e, 7e arrondissements) a décru en moyenne de 25 % entre 1954 et 1975. Mais cette décroissance est supérieure encore dans les arrondissements de la couronne péri-centrale (3e, 5e, 7e arrondissements). Le cas le plus extrême est représenté par le 3e arrondissement, traditionnellement à forte dominante ouvrière qui, en 20 ans, a perdu près de 40 % de sa population ouvrière.

Ce mouvement se conjugue avec la disparition relative

vement rapide de certaines fractions de la petite bourgeoisie traditionnelle (petits commerçants, petits artisans principalement) qui, contrairement à la classe ouvrière dont les effectifs se maintiennent, sont en régression absolue sur l'ensemble du territoire communal.

Ces catégories ont perdu plus de 40 % de leurs effectifs entre 1954 et 1975 dans le centre. Ce mouvement est plus accentué dans les 1er et 6e arrondissements, traditionnellement plus bourgeois où la baisse atteint dans les deux cas le taux de 52 %. Ce déclin est encore conforté dans cette zone par la décroissance numérique de la catégorie des employés et des personnels de service et leur stagnation dans les autres arrondissements centraux.

Ce mouvement n'a été que faiblement compensé par l'apport de couches sociales nouvelles : professions libérales, cadres supérieurs et moyens, seules catégories dont les effectifs progressent en valeur absolue à l'intérieur de l'espace urbain central, encore que ces progrès ne soient surtout sensibles que dans la couronne péri-centrale (3e, 4e, 5e arrondissements).

D'où la portée encore limitée en 1975, de la reconquête sociale du centre, notamment dans ses quartiers les plus centraux, où s'observe même une tendance à la prolétarianisation relative de la population résidente. Dans le 1er arrondissement, notamment, la part des ouvriers dans la population active est passée de 31 % en 1954 à 40 % en 1975, en contradiction avec la tendance à la diminution du poids relatif de cette catégorie au sein de l'ensemble de la population marseillaise.

1.3.2. Le développement d'une bipolarisation sociale Nord-Sud

Le déplacement du peuplement urbain hors du centre ancien, n'implique pas pour autant une atténuation de la hiérarchie sociale des espaces résidentiels périphé-

riques.

Entre le 16e arrondissement au Nord et le 8e arrondissement au Sud, s'est établie une gradation presque parfaite des espaces résidentiels marseillais, du plus prolétarien au plus bourgeois.

En 1975, la part des ouvriers dans la population active passe de 52 % en moyenne dans les 3 arrondissements du Nord (16e, 15e, 14e arrondissements) à 40 % dans les arrondissements de l'Est (13e, 12e, 11e arrondissements) à 29 % dans les arrondissements du Sud (10e, 9e, 8e arrondissements) avec un maximum de 57 % dans le 16e arrondissement et un minimum de 20 % dans le 8e arrondissement.

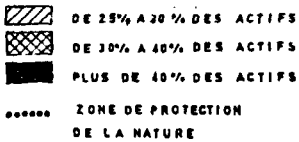
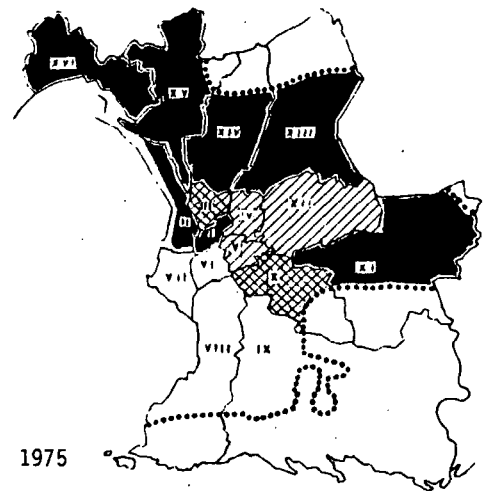
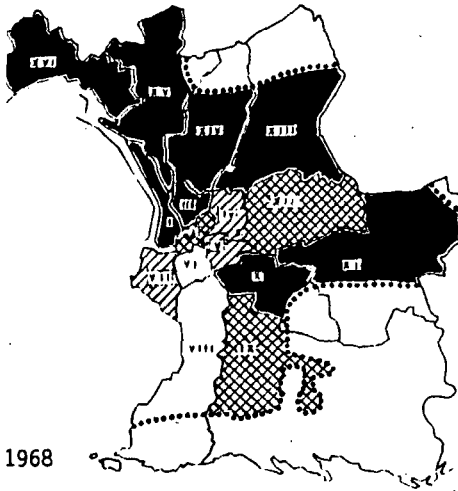
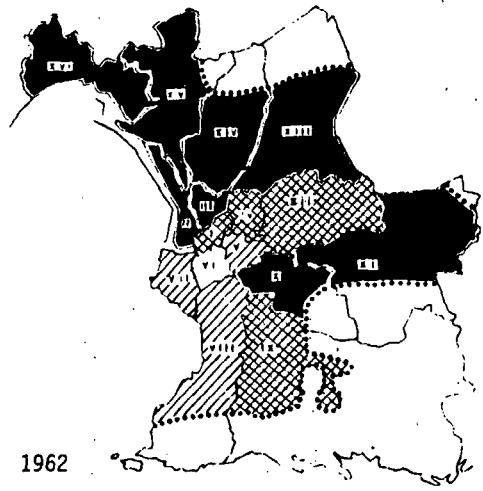
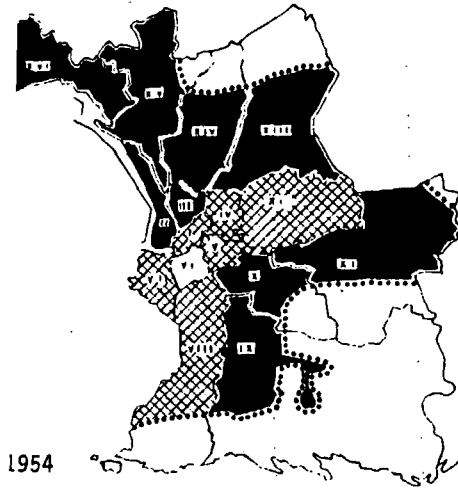
A l'inverse, le poids des patrons de l'industrie et du commerce, des professions libérales et des cadres dans la population active passe de 19 % au Nord, à 28 % à l'Est et 40 % au Sud, avec un minimum de 18 % dans le 16e arrondissement et un maximum de 49 % dans le 8e arrondissement.

A l'opposition ancienne entre le centre et la périphérie, tend à se surajouter une nouvelle ligne de clivage social au sein de l'espace urbain marseillais, celle qui oppose désormais le Nord et l'Est, au centre et au Sud de l'agglomération.

Cette dernière zone, correspondant aux 10 premiers arrondissements urbains de Marseille, rassemble :

- 80 % des professions libérales et cadres supérieurs
- 70 % des patrons de l'industrie et du commerce
- 66 % des cadres moyens
- 61 % des employés
- mais seulement 51 % des ouvriers résidents à Marseille.

La classe ouvrière a été pratiquement exclue de la croissance démographique des quartiers Sud entre 1954 et 1975, sauf dans le 9e arrondissement, alors que s'observe une forte progression des professions libérales des cadres supérieurs et dans une moindre mesure pour les



L'ACCENTUATION DE L'OPPOSITION NORD-SUD DANS LA DISTRIBUTION SPATIALE DES OUVRIERS A MARSEILLE (1954-1975)

source : I.N.S.E.E., recensements de population.

cadres moyens.

Pour les ouvriers, mais aussi pour les employés, l'épicentre du peuplement urbain s'est très nettement situé en dehors de cette zone, dans les 13e, 14e, 15e arrondissements notamment.

Ce processus ne résulte pas seulement des transformations de la division fonctionnelle de l'espace urbain marseillais mais met en cause directement les orientations qui ont gouverné la politique urbaine municipale et notamment la politique du logement au cours des 35 dernières années.

Sans plan cohérent d'ensemble, soulignait un récent rapport sur le logement social à Marseille (1), l'extension urbaine s'est faite de façon anarchique, donnant une image de banlieue désolante et désorganisée. Malgré cette désorganisation apparente, une ségrégation sociale et géographique s'est opérée séparant le Nord et le Sud de la ville, les banlieues Nord et Est, concentrant 90 % du total des logements HLM, alors que dans le Sud, ce type d'habitat est presque inexistant (2).

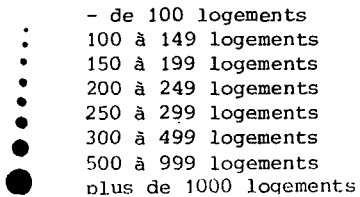
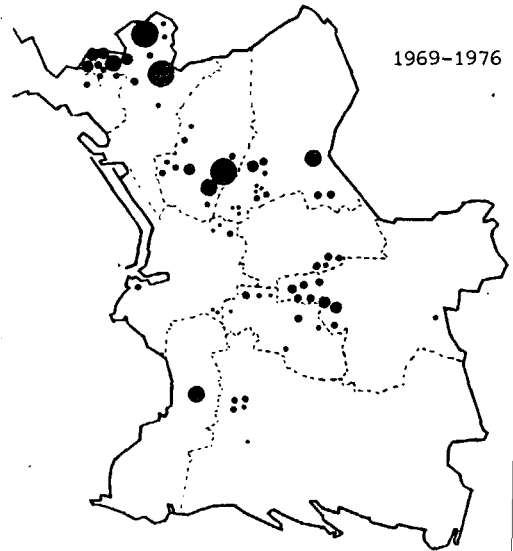
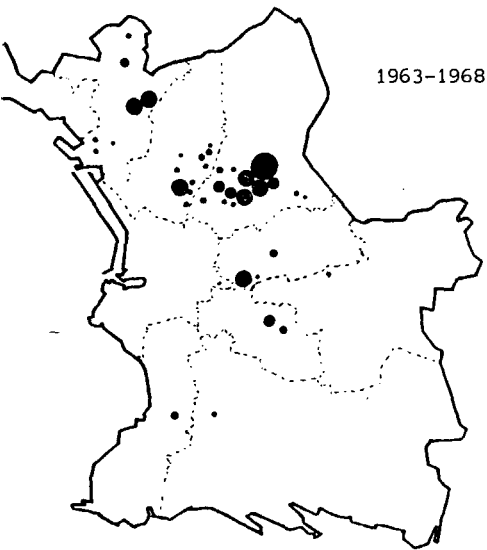
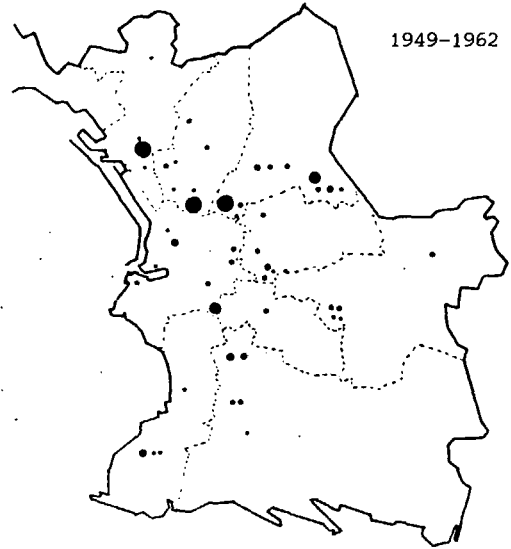
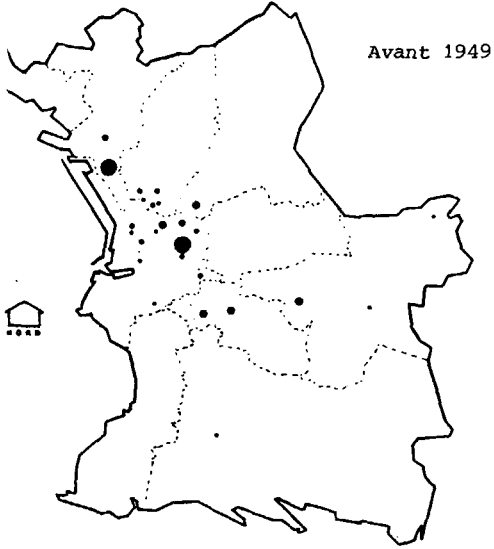
L'immédiat après-guerre met en évidence l'ampleur de la crise du logement à Marseille, aggravée par les destructions de la guerre qui atteignent 20 % du parc de logement existant avant-guerre.

Jusqu'au milieu des années 1960 ce problème sera d'autant plus central que la croissance démographique de la ville s'opère désormais à un rythme bien supérieur à celui que l'on avait observé entre les deux guerres, voire dans la seconde moitié du XIXe siècle. Ce processus sera encore renforcé en 1962 avec l'afflux massif de rapatriés d'Algérie qui trouveront à Marseille un terrain

(1) J.-L. Gauvin, La réhabilitation sociale des ensembles HLM. Application aux opérations de l'Office Public d'HLM de la ville de Marseille, octobre 1977.

(2) Voir carte p. 111 : La distribution spatiale du logement social à Marseille.

REPARTITION SPATIALE DES ENSEMBLES HLM DE LA COMMUNE DE MARSEILLE
Selon la période de mise en location et le nombre de logements



d'accueil privilégié.

Mais, contrairement aux années d'avant-guerre, la classe ouvrière ne constitue plus l'élément dynamique de la croissance démographique de la ville. Si celle-ci maintient ses effectifs en valeur absolue, elle devient de plus en plus minoritaire dans la structure de la population active marseillaise (1).

Les salariés du secteur tertiaire seront les premiers destinataires des nouvelles normes d'habitat qui se dessinent alors. Celles-ci impliquent un éloignement relatif des lieux de travail. Les zones de résidence tertiaires s'étendent progressivement hors du centre pour se fixer dans un premier temps dans la couronne centrale entre les anciens faubourgs industriels du Nord-Est (Belle de Mai, Chartreux) et du Sud-Est (Menpenti, Le Rouet) ou seront entreprises les premières réalisations immobilières de l'après guerre.

Peu à peu l'espace résidentiel tertiaire absorbera les anciens faubourgs et débordera la couronne centrale en direction du Sud (Sainte Marguerite) pour les fractions les plus aisées, et vers le Nord-Est, voire le Nord, dans la dernière période, pour les catégories les plus modestes.

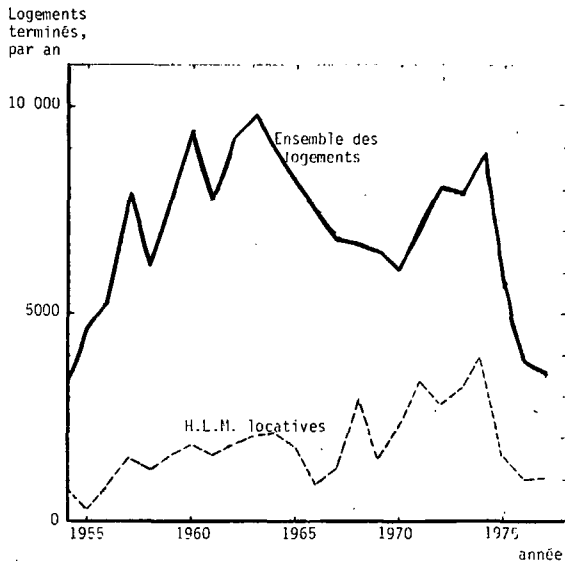
Ces tendances spatiales ne furent pas fondamentalement différentes dans le cas de l'habitat ouvrier, si ce n'est que celles-ci se manifestèrent plus tardivement, plus intensément et plus amplement.

La première vague de construction de logements neufs (2) entre 1950 et 1965 concernera assez peu la classe

(1) passant de 42 % de la population active marseillaise en 1954 à 35 % en 1975. Tableau p. 116 : Evolution de la structure socio-professionnelle de la population active résidant à Marseille.

(2) Tableau p. suivante : Evolution de la construction annuelle de logements (totaux et sociaux) sur la période 54-77.

LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS A MARSEILLE : 1955-1977



ouvrière. Pour une large part, ces constructions relèvent d'un financement privé encore peu accessible à un budget ouvrier. Même le logement social est encore peu perméable à une clientèle ouvrière. La plupart des HLM locales construites avant 1968 accueillent majoritairement une population non ouvrière : fonctionnaires, employés et cadres moyens principalement.

Et ce n'est qu'entre 1968 et 1975 que s'observeront les transformations les plus significatives de l'habitat ouvrier.

La croissance du parc de logements sociaux à destination des couches populaires explique le maintien à un niveau élevé de la construction jusqu'en 1974 : ceux-ci occupent une part croissante dans l'ensemble des logements construits à Marseille : 15 % entre 1954 et 1961 ; 22 % entre 1962 et 1967 ; 41 % entre 1968 et 1975.

Dans un laps de temps très court, seront ainsi remises en cause les structures traditionnelles de l'habitat ouvrier. Les quartiers ouvriers anciens proches des zones d'emploi industriel se dépeuplent. Ce phénomène est particulièrement net dans le 16^e arrondissement, mais aussi dans les quartiers ouvriers proches du port (Le Canet, les Grottes, la Cabucelle) où la dégradation de l'habitat existant a été insuffisamment relayée par la construction de nouveaux logements sociaux.

1. 4. La transformation des rapports emploi-résidence

La mise en regard des évolutions qui affectent l'espace des activités et l'espace résidentiel des travailleurs aboutit au repérage de trois grands processus ségrégatifs qui déterminent une plus grande dissociation habitat-travail pour la plupart des couches de salariés.

Tout d'abord, la ségrégation d'ensemble entre emploi et résidence du fait d'une déconcentration nettement plus rapide de la population que de l'emploi.

Ensuite, une ségrégation interne aux activités, aboutissant au départ des emplois productifs du centre vers le Nord et l'Est de l'agglomération et à un relatif glissement des emplois tertiaires vers le Sud.

Enfin, une ségrégation résidentielle entre le développement d'un habitat des couches moyennes et supérieures de salariés au Sud et celui de l'habitat populaire dans les trois autres secteurs périphériques de la ville et notamment au Nord de celle-ci.

La combinaison de ces processus permet d'établir une typologie des zones ou secteurs de l'agglomération selon les évolutions socio-spatiales prédominantes qu'elles connaissent (carte p. 118).

Le centre urbain subit une spécialisation en zone d'activité tertiaire, par dépopulation absolue et régression (relative ou absolue) toujours moins rapide de l'emploi. Il convient de distinguer à l'intérieur des 7 premiers arrondissements ceux où l'emploi ne régresse que de manière relative, les 3e, 4e et 5e arrondissements.

Dans les secteurs périphériques, pris dans leur ensemble, la construction de logements est plus intense que l'implantation de nouveaux emplois ; cependant, ce déséquilibre n'affecte de manière spectaculaire que l'un des trois, le secteur Nord-Est (11e, 12e et 13e arrondissements) qui est transformé en véritable "zone dortoir"

EVOLUTION (1962-1975) DES RAPPORTS EMPLOI/POPULATION TOTALE PAR ARRONDISSEMENT

	1962			1975			Variation		
	Popul.	Emplois	Coef. emp/pop	Popul.	Emplois	Coef.	Popul.	Emplois	Coef.
1	54 940	49 828	90,7	46 326	46 940	101,3	-8 614	-2 883	+ 10,6
2	41 533	36 836	88,7	33 001	35 155	106,5	-8 532	-1 681	+ 17,8
3	55 025	21 207	38,5	45 688	27 535	60,3	-9 337	+6 388	+ 21,8
4	60 943	12 072	14,8	57 527	13 365	23,2	-3 416	+1 293	+ 3,4
5	53 320	15 357	28,8	52 813	19 135	36,3	+ 507	+3 778	+ 7,5
6	56 562	38 242	67,6	47 805	38 470	80,5	-8 757	+ 225	+ 12,9
7	49 196	10 938	22,2	47 406	11 900	25,1	-1 790	+ 962	+ 2,9
Centre	371 519	184 482	49,7	330 566	192 500	55,2	-57103	+8 025	+ 8,5
8	60 635	18 465	30,5	75 252	28 925	38,4	+14 617	-10460	+ 7,9
9	47 548	7 641	16,1	75 444	20 195	26,7	+27 896	-12 554	+ 10,6
Sud	108 183	26 106	24,1	150 696	49 120	32,6	+42 513	+23 014	+ 5,5
10	35 997	11 045	30,7	55 797	17 235	30,9	+19 800	+6 190	+ 0,2
11	25 006	9 157	52,7	44 714	12 745	25,5	+16 707	+3 588	- 4,2
Est	64 003	20 202	31,5	100 511	29 980	29,8	+36 508	+9 778	- 1,7
12	44 047	7 913	18,0	54 764	10 200	17,1	+15 717	+2 287	- 0,9
13	37 986	6 926	18,2	83 338	17 420	14,7	+45 352	+5 314	- 3,5
Nord-Est	82 033	14 839	18,1	143 102	27 620	15,5	+61 069	+7 601	- 2,6
14	50 149	11 202	22,3	71 414	12 240	24,1	+21 265	+6 218	+ 1,8
15	60 066	18 024	30,0	92 256	27 865	30,2	+32 190	+9 841	+ 0,2
16	23 686	4 971	21,2	20 701	6 235	30,1	-2 985	+1 264	+ 10,0
Nord	133 901	34 197	25,6	184 371	46 340	27,9	+50 470	+17 323	+ 2,3

de la ville.

Le secteur Sud offre, quant à lui, un équilibre apparent entre la poussée de l'emploi tertiaire et celui de l'habitat de couches moyennes.

Le secteur Nord (et une partie, le 11e arrondissement, du secteur Est) présente une croissance simultanée de l'emploi industriel et de la résidence populaire.

Le 16e arrondissement offre la particularité de se tenir à l'écart de ces transformations, puisqu'il s'agit du seul arrondissement périphérique où la population ne progresse pas.

En une trentaine d'années, l'agglomération marseillaise a donc connu une triple mutation sur les plans fonctionnel, social et spatial. Cette mutation bouleverse nécessairement la place et le rôle de son système de circulation.

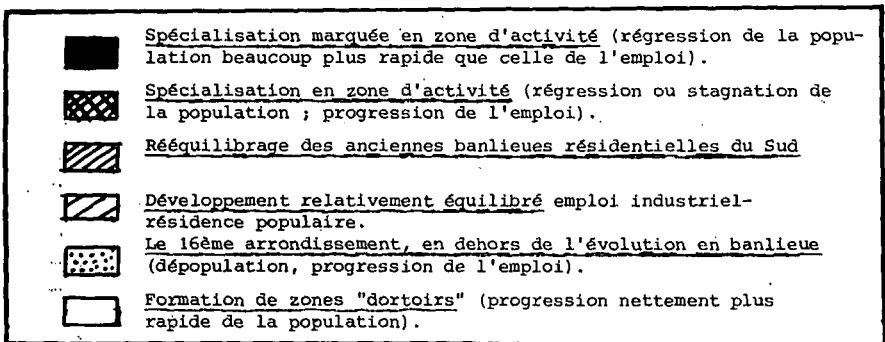
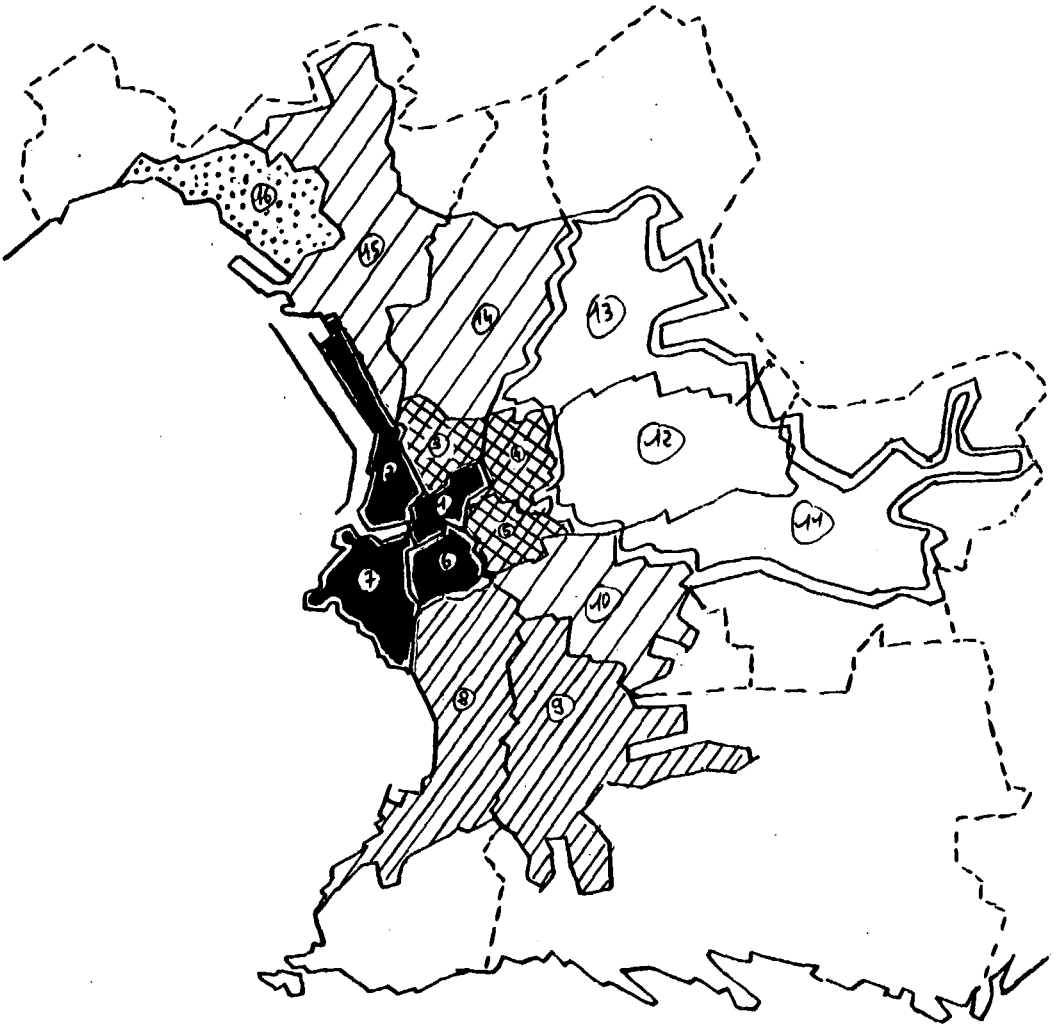
Au plan fonctionnel, la cité industrialo-portuaire au tissu productif tourné vers la mer et relativement coupé de l'arrière-pays est devenue une ville dominée par la présence d'emplois tertiaires tournés vers la gestion et la reproduction du bassin régional de main-d'oeuvre.

Au plan social, la ville ouvrière et populaire est devenue celle des couches intermédiaires de salariés, employés, techniciens et cadres.

Au plan spatial, la ville assez peu ségréguée fonctionnellement et socialement au moins dans la périphérie où les faubourgs populaires se développaient dans toutes les directions s'est transformée en une agglomération aux paysages urbains fortement contrastés.

Dès lors, la fonction du système circulatoire se transforme radicalement : au quasi monopole du réseau de transports collectifs comme principal instrument de mobilisation de la force de travail dans un contexte d'échanges intenses entre quartiers peu spécialisés, se substitue la prépondérance de l'automobile qui assure rapidement l'essentiel des déplacements de travail au centre

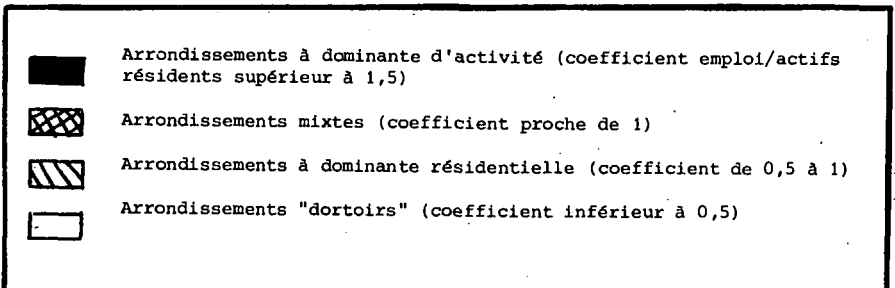
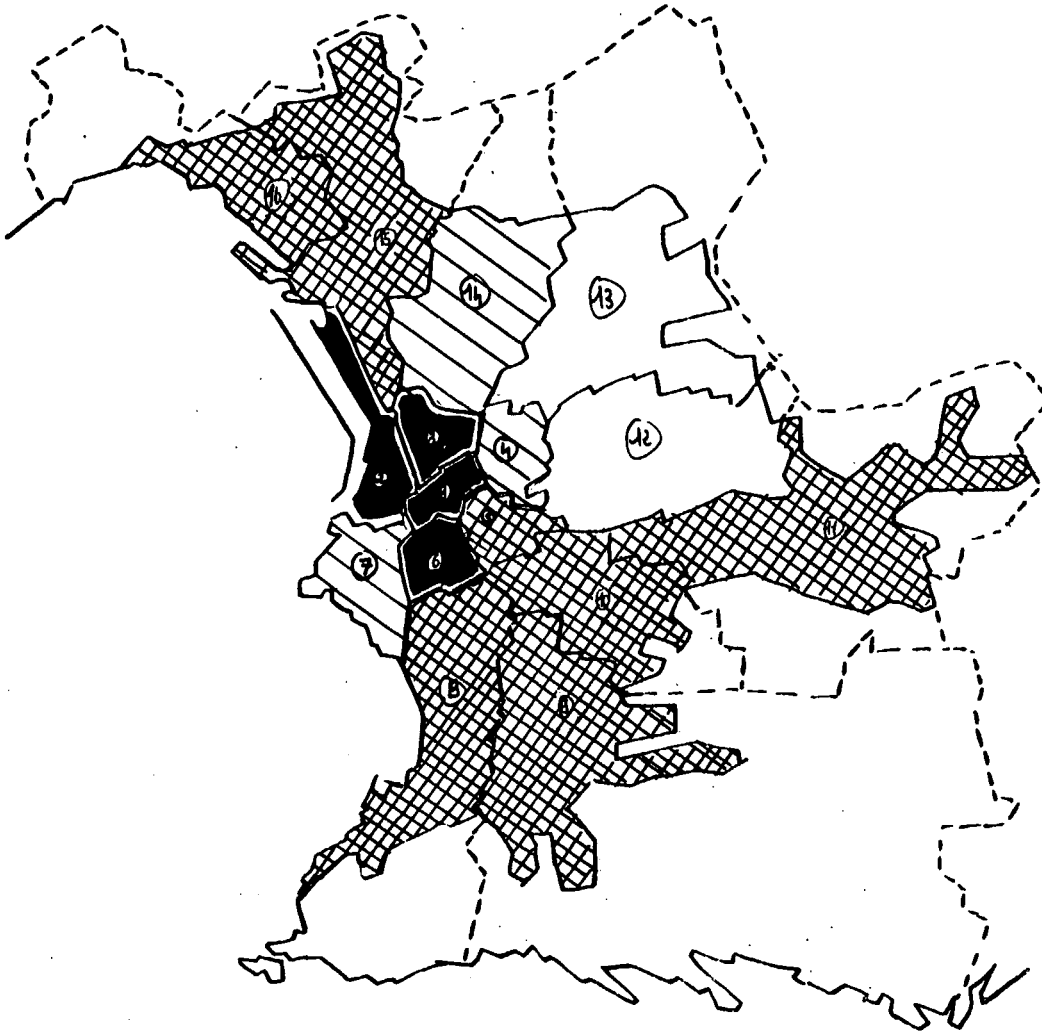
EVOLUTION (1962-1975) DE LA DIVISION FONCTIONNELLE DE L'ESPACE



des salariés "déportés" vers la périphérie, et plus rapidement encore, les déplacements de consommation vers les grandes surfaces commerciales installées en périphérie. De manière analogue à la région parisienne, la politique de voirie basée sur le développement du réseau de radiales correspond au développement des migrations alternantes des salariés du tertiaire entre centre et périphérie. Et la radioconcentricité ainsi imposée au réseau de transports en commun - privé désormais de site propre - va s'avérer de plus en plus inadéquate à la nouvelle forme des rapports entre zones d'emplois industriel et zone de résidence populaire, où derrière l'apparente juxtaposition se dissimule la croissance des déplacements de rocade.

La transformation du contenu social du réseau de transports en commun va ainsi refracter les transformations de l'espace marseillais.

LA SEGREGATION EMPLOI/RESIDENCE EN 1975



Source : R.G.Population 1975.

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

II.1. Les déplacements domicile-travail

II.1.1. Une amplitude croissante

L'une des premières conséquences des transformations de l'espace urbain réside dans l'allongement des distances entre lieux de travail et lieux de résidence des actifs.

Celui se manifeste par le fait qu'une part croissante des actifs ayant un emploi à Marseille réside désormais en dehors de la commune. Ceux-ci représentaient 10,2 % des actifs travaillant à Marseille, en 1975, contre 5,7 % en 1968 et 2,7 % en 1962.

Inversement, une part croissante de marseillais sont contraints d'émigrer quotidiennement vers les communes industrielles de la périphérie métropolitaine. Ces migrations concernaient 6,4 % des actifs résidant à Marseille en 1975 contre 2,7 % en 1968.

Entre 1968 et 1975 des migrations alternantes entre Marseille et les communes périphériques se sont accrues

de plus de 200 %. C'est, de loin, sur ce type de liaison que les flux migratoires métropolitains se sont le plus intensifiés.

En provenance de Marseille, les migrations sont principalement le fait de travailleurs de l'industrie, à l'inverse des migrations à destination de Marseille qui concernent avant tout la main-d'oeuvre tertiaire.

RECENSEMENT DE LA POPULATION, 1975. MIGRATIONS INTERCOMMUNALES PAR BRANCHES D'ACTIVITE ECONOMIQUE

	A DESTINATION DE MARSEILLE %		EN PROVENANCE DE MARSEILLE %		SOLDE MIGRATOIRE
Industrie	7 370	20,9	7 610	36,1	- 240
B.T.P.	4 430	12,6	3 365	16,0	+1065
Transports et téléc.	5 615	16,0	1 860	8,8	+3755
Services et commerces	9 510	27,0	5 145	24,4	+4365
Administrations, banque	8 210	23,3	2 760	13,1	+5450
Divers	55	0,2	315	1,5	- 260
Total	35 190	100,0	21 055	100,0	+14135

On a là l'une des manifestations de la situation de sous-emploi industriel que connaît aujourd'hui la ville de Marseille. Fait remarquable pour une commune de cette importance, Marseille héberge un plus grand nombre de travailleurs de l'industrie, qu'elle n'en emploie (1).

(1) Nous rejoignons là les observations de M. Wolkowitch : "Les migrations sont fondamentalement différentes de celles observées autour d'un grand nombre de villes comparables. Le déséquilibre habituel ../..

Ce phénomène apparaît relativement récent puisqu'en 1968, les soldes migratoires entre Marseille et les communes périphériques étaient encore positifs pour la plupart des branches industrielles à l'exception de la construction aéronautique, en raison de l'implantation hors des limites communales marseillaises d'un important établissement spécialisé dans ce type de production.

Cette tendance affecte désormais la plupart des activités industrielles à l'exception de celles qui sont directement induites par l'urbanisation : eau, gaz et électricité ; presse et édition ; bâtiment et travaux publics ; transports et télécommunications.

Pour un nombre croissant de travailleurs de l'industrie, Marseille fait dès lors figure de commune-dortoir.

Pour les activités tertiaires, à l'inverse, Marseille exerce une attractivité accrue, en particulier pour celles qui ont le plus contribué depuis 1968 au renouvellement de la structure de l'emploi dans la commune de Marseille : les activités tertiaires publiques.

../.. entre les mouvements directs est inversé (banlieue-ville et ville-banlieue) il existe, mais en sens contraire du cas habituel, si nous n'observons que la zone de Fos et de l'Etang de Berre (8 000 Marseillais y partent quotidiennement, tandis que 3 000 actifs seulement viennent de la métropole) (...) Ces migrations pendulaires sont pour nombre d'entre elles récentes car elles correspondent à l'éclatement des activités portuaires : en 20 ans, leur volume a été multiplié par 6 à Marignane, par plus de 3 à Berre. Le nombre de migrants venus travailler quotidiennement à Vitrolles est passé de 0 en 1962 à 3 000 aujourd'hui (...) Cette dissymétrie montre combien les emplois industriels dominent hors la métropole qui conserve au contraire l'essentiel du secteur tertiaire". Les rapports entre espaces portuaires et espaces urbains, l'exemple de Marseille, in Villes et Ports, Editions du CNRS, 1979.

MIGRATIONS INTERCOMMUNALES; SOLDES MIGRATOIRES PAR BRANCHE D'ACTIVITE ECONOMIQUE EN 1968 et 1975

Branche d'activité économique	1968	1975
02 Industries agricoles et alimentaires	+ 1 176	+ 1 140
03 Combustibles minéraux solides	+ 160	- 35
04 Gaz	+ 24	+ 40
05 Electricité, eau et divers	+ 264	+ 345
06 Pétrole, gaz naturel, carburants	- 92	- 130
07 Matériaux de construction	+ 80	+ 15
08 Verre	+ 20	0
09 Minerai de fer, industries sidér.	+ 4	- 420
10 Minéraux et métaux non ferreux	+ 96	+ 60
11 Première transformation des métaux	- 13	+ 15
12 Industries mécaniques	+ 452	- 295
13 Industrie électrique	+ 108	+ 35
14 Automobile	+ 28	- 100
15 Construction navale, aéro, armement	- 1 544	- 1 165
16 Industrie chimique	+ 200	- 70
17 Industrie textile	+ 44	+ 10
18 Habillement	+ 184	+ 155
19 Industrie du cuir	+ 28	+ 15
20 Industrie du bois	- 104	- 175
21 Papier et carton	+ 16	- 60
22 Presse et édition	+ 124	+ 225
23 Industries diverses	+ 36	+ 155
INDUSTRIE	+ 1 291	- 240
24 BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS	+ 1 228	+ 1 065
25 Transports	+ 1 884	+ 2 440
26 Télécommunications	+ 432	+ 1 315
TRANSPORTS ET TELECOMMUNICATIONS	+ 2 316	+ 2 755
27 Service du logement	+ 40	+ 60
28 Autres services	+ 1 480	+ 2 015
29 Commerces	+ 1 012	+ 1 390
SERVICES ET COMMERCES	+ 2 532	+ 4 365
30 Banque et assurance	+ 292	+ 692
31 Service de l'Etat sauf armée	+ 1 020	+ 2 285
32 Armée	+ 116	+ 555
33 Collectivités locales et semi-pub.	+ 308	+ 600
34 Sécurité sociale	+ 304	+ 750
35 Admin. privées étrang. et internat.	+ 324	+ 520
36 Services domestiques	+ 80	+ 45
BANQUE, ASS., ADMINISTR., SERV. DOM.	+ 2 444	+ 5 450
01 Agriculture	+ 8	- 265
37 Divers	0	+ 5
TOTAL	+ 9 824	+14 135

Bien qu'évoluant plus lentement, les relations migratoires intra-communales ont connu également des transformations sensibles.

Parallèlement au développement des migrations alternantes hors du territoire communal, la diminution en valeur absolue du nombre d'actifs travaillant dans leur arrondissement de résidence (que l'on constate pour tous les arrondissements urbains à l'exception du 9^e arrondissement) tend à attester la régression des migrations de courte distance à l'intérieur du territoire communal.

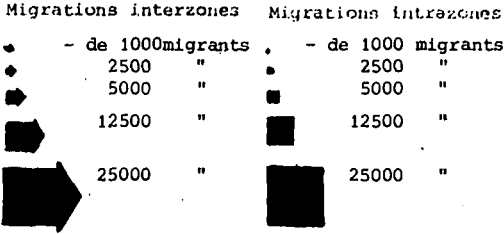
En 1968, 38,9 % des migrations induites par le bassin d'emploi marseillais avaient pour cadre l'arrondissement de résidence ; en 1975, ce pourcentage n'est plus que de 29,1 %.

Les déplacements domicile-travail dans l'agglomération marseillaise en 1968 et 1975 par grands types de liaison

	1968	%	1975	%
Migrations extra communales	26 760	8,1	56 245	15,3
En provenance de Marseille	8 488		21 045	
A destination de Marseille	18 272		35 190	
Migrations intra communales	304 956	91,9	310 370	84,7
Dans l'arrondissement de résidence	128 938	38,9	106 675	29,1
Hors de l'arrondissement de résidence	176 018	53,1	203 695	55,6
Total	331 716	100	366 615	100

Dans le même temps, la diminution de l'emploi et du peuplement dans le centre tend à induire une déconcentration relative des échanges migratoires sur le territoire communal.

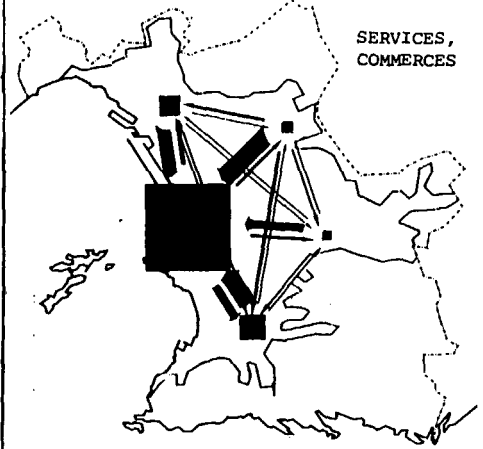
**LES MIGRATIONS DOMICILE-TRAVAIL INTERNES
A LA COMMUNE DE MARSEILLE PAR BRANCHES
D'ACTIVITES ECONOMIQUES REGROUPEES ET
PAR GRANDES ZONES URBAINES EN 1945**



Délimitation des zones :

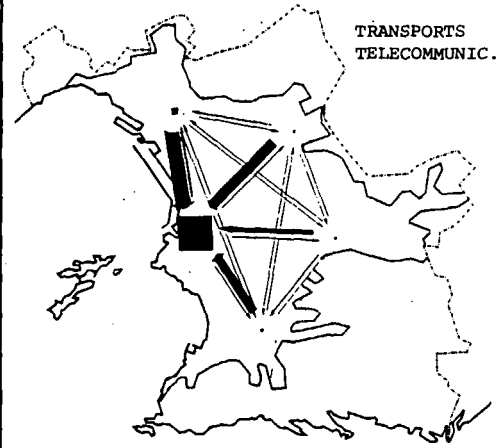
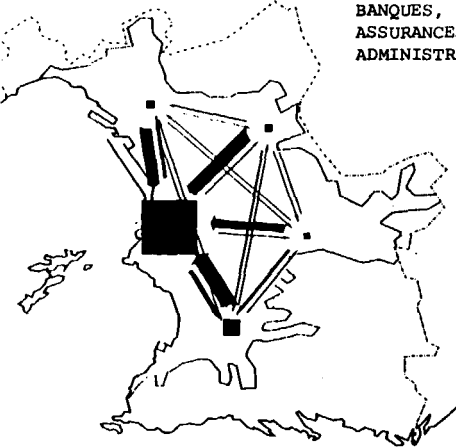
Centre : 1, 2e, 3e, 4e, 5e, 6e, 7e arrondissements
 Sud : 8e, 9e arrondissements
 Sud-Est : 10e, 11e arrondissements
 Nord-Est : 12e, 13e arrondissements
 Nord : 14e, 15e, 16e arrondissements

SERVICES,
COMMERCES



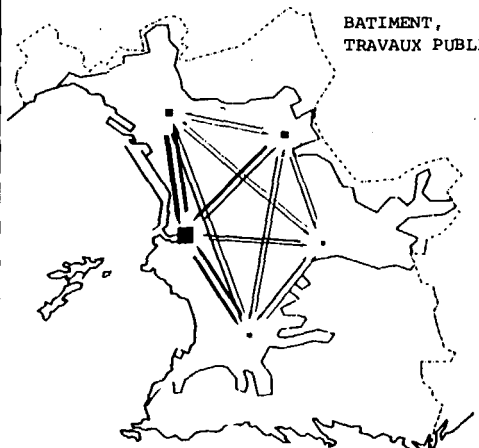
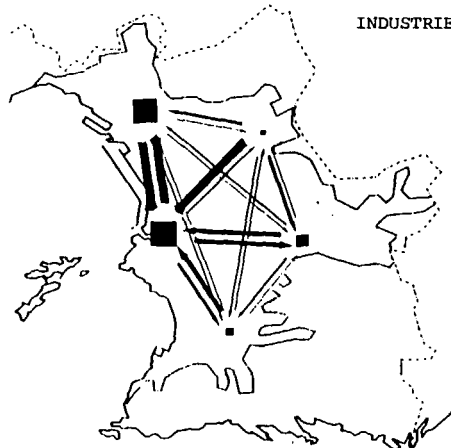
BANQUES,
ASSURANCES,
ADMINISTRATIONS

TRANSPORTS
TELECOMMUNIC.



INDUSTRIE

BATIMENT,
TRAVAUX PUBLICS



Bien qu'encore fortement minoritaires, les liaisons entre grandes zones périphériques ont connu entre 1968 et 1975 une expansion plus rapide que les liaisons radiales entre le centre et sa périphérie : 50 % en moyenne pour les premières contre 20 % pour les secondes. Dans le même temps, les échanges migratoires dans la zone centrale régressent de 18 %.

Cette dynamique ne reflète cependant qu'une tendance moyenne et masque certaines disparités dans l'usage social de l'espace par les différentes strates constitutives de la population active marseillaise.

L'amplitude des déplacements de travail apparaît plus forte chez les ouvriers que pour le reste de la population comme l'indique le fait qu'un quart d'entre eux seulement travaille dans leur arrondissement de résidence, contre un tiers pour les actifs non ouvriers.

La distribution géographique de ces déplacements est en outre plus excentrique pour les ouvriers que pour les catégories non ouvrières. Pour ces dernières, les trois grands types de liaisons (centrales radiales, périphériques) s'équilibrent sensiblement à l'intérieur du territoire communal.

Chez les ouvriers, les liaisons de type périphérique prédominent pour près de 45 % lorsque l'on classe dans cette distribution les migrants extérieurs au territoire communal (36,1 % pour les actifs non ouvriers).

EVOLUTION RECENTE DES MIGRATIONS ALTERNANTES INTRA-COMMUNALES
(en nombre de migrants) PAR TYPES DE LIAISONS

Types de liaison	1968	1975	Variation 1975/68 %
Migrations intra-zones	197 619	175 590	- 11,1
Centre	115 932	94 375	- 18,6
Sud	23 739	25 925	+ 9,2
Sud-Est	15 056	14 570	- 3,2
Nord-Est	14 364	13 115	- 8,7
Nord	28 528	27 605	- 3,2
Migrations inter-zones	107 337	134 770	+ 25,6
CP . Radiales	88 445	106 620	+ 20,5
Centre Sud	24 180	30 230	+ 25,0
Centre Sud Est	14 325	16 820	+ 17,4
Centre Nord Est	22 295	26 210	+ 17,6
Centre Nord	27 645	33 360	+ 20,7
PP . Transversales	7 049	10 840	+ 53,8
Sud Nord	2 897	4 155	+ 43,4
Nord Sud Est	1 940	2 770	+ 42,8
Sud Nord-Est	2 212	3 915	+ 77,0
. Circulaires	11 843	17 310	+ 46,2
Sud Sud Est	5 458	7 685	+ 40,8
Sud Est Nord Est	2 668	3 780	+ 41,7
Nord Est Nord	3 717	5 845	+ 57,2
Total	304 956	310 360	+ 1,8

Répartition des actifs ouvriers et non ouvriers par grands types de liaison spatiale entre le domicile et le travail en 1975 (en valeur relative)

	Ouvriers	Non ouvriers	Ensemble
Centre ↔ Centre	19,2	29,1	24,2
Centre ↔ Périphérie	29,2	29,0	29,1
Périphérie ↔ Périphérie	33,5	27,9	30,7
Hors Marseille ↔ Centre	6,7	7,0	6,9
Hors Marseille ↔ Périphérie	11,3	7,0	9,1
Total	100,0	100,0	100,0

II.1.2. Les modes de déplacements

L'amplitude et la diversification croissantes des réseaux migratoires ne peuvent manquer d'avoir de profondes incidences sur les modes de transports utilisés pour se rendre au travail.

Les enquêtes entreprises auprès des ménages marseillais en 1962, 1966 et 1976 par divers organismes (1) mettent en évidence la part croissante des modes de transport motorisés individuels dans l'ensemble des moyens de déplacement.

(1) . SERC, Les déplacements domicile-travail dans l'aire métropolitaine marseillaise en 1962, non daté.

. CETE Aix-en-Provence, Etude des déplacements des habitants de l'agglomération marseillaise en 1966, 2 tomes, non datés.

. CETE-AGAM, Enquête sur les déplacements dans l'agglomération marseillaise, Etude comparative 1966-1976, non daté.

. CETUR, Ministère de l'environnement et du cadre de vie, Ministère des transports, Résultats de base des enquêtes ménages réalisées en 1976 à Lille, Lyon, Marseille, Nancy et Orléans, 1978.

ment utilisés pour motif de travail.

REPARTITION DES ACTIFS MARSEILLAIS SELON LE MODE DE TRANSPORT UTILISE
POUR SE RENDRE AU TRAVAIL EN 1962, 1966 et 1976 (%)

	SERC 1962	CETE 1966	CETE 1976
A pied .	35,3	35,4	28,2
Deux roues	8,9	8,8	8,5
Voitures particulières	15,2	32,2	44,9
Transports collectifs	40,6	23,5	18,3
Tous modes	100,0	100,0	100,0

N.B. En raison des techniques d'enquête utilisées, ces résultats comportent une certaine marge d'approximation et n'ont donc qu'une valeur indicative.

L'usage de la voiture particulière pour les déplacements de travail concernait, en 1976, 45 % des actifs résidant à Marseille.

Ce pourcentage varie cependant suivant les différentes catégories socio-professionnelles. Il peut être supérieur à 60 % pour les professions libérales et les cadres ou inférieur à 35 % pour les employés et les personnels de service.

REPARTITION DES ACTIFS MARSEILLAIS SELON LE MODE DE TRANSPORT UTILISE
 POUR SE RENDRE AU TRAVAIL ET LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE
 EN 1976 (%)

	AP	2R	VP	TC	TM
Agriculteurs	88	0	12	0	100
Industrie-commerce	50	4	41	5	100
Prof. lib.-cadre sup.	24	5	65	6	100
Cadres moyens	23	5	61	11	100
Employés	34	9	35	22	100
Ouvriers	19	19	48	14	100
Personnel de service	45	5	26	24	100
Total	29	10	45	16	100

Source : CETE 1976

Il est à noter une fréquence relativement grande de l'usage de l'automobile chez les ouvriers pour leurs déplacements de travail.

Cet usage apparaît plus fréquent chez les ouvriers marseillais que chez les ouvriers d'autres grandes villes de province, comme l'indique la comparaison des enquêtes-ménages entreprises en 1976 dans les agglomérations de Lyon, Lille, Nancy et Orléans.

REPARTITION DES ACTIFS OUVRIERS SELON LE MODE DE TRANSPORT UTILISE
POUR SE RENDRE AU TRAVAIL A MARSEILLE, LYON, LILLE, NANCY ET ORLEANS
EN 1976 (%)

Mode	Marseille	Lyon	Lille	Nancy	Orléans
AP	19	21	27	22	12
2R	19	17	29	22	36
VP	48	42	37	42	42
TC	14	20	7	13	9
TM	100	100	100	100	100

Source CETUR, 1976

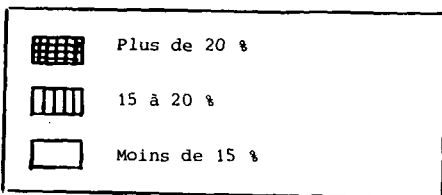
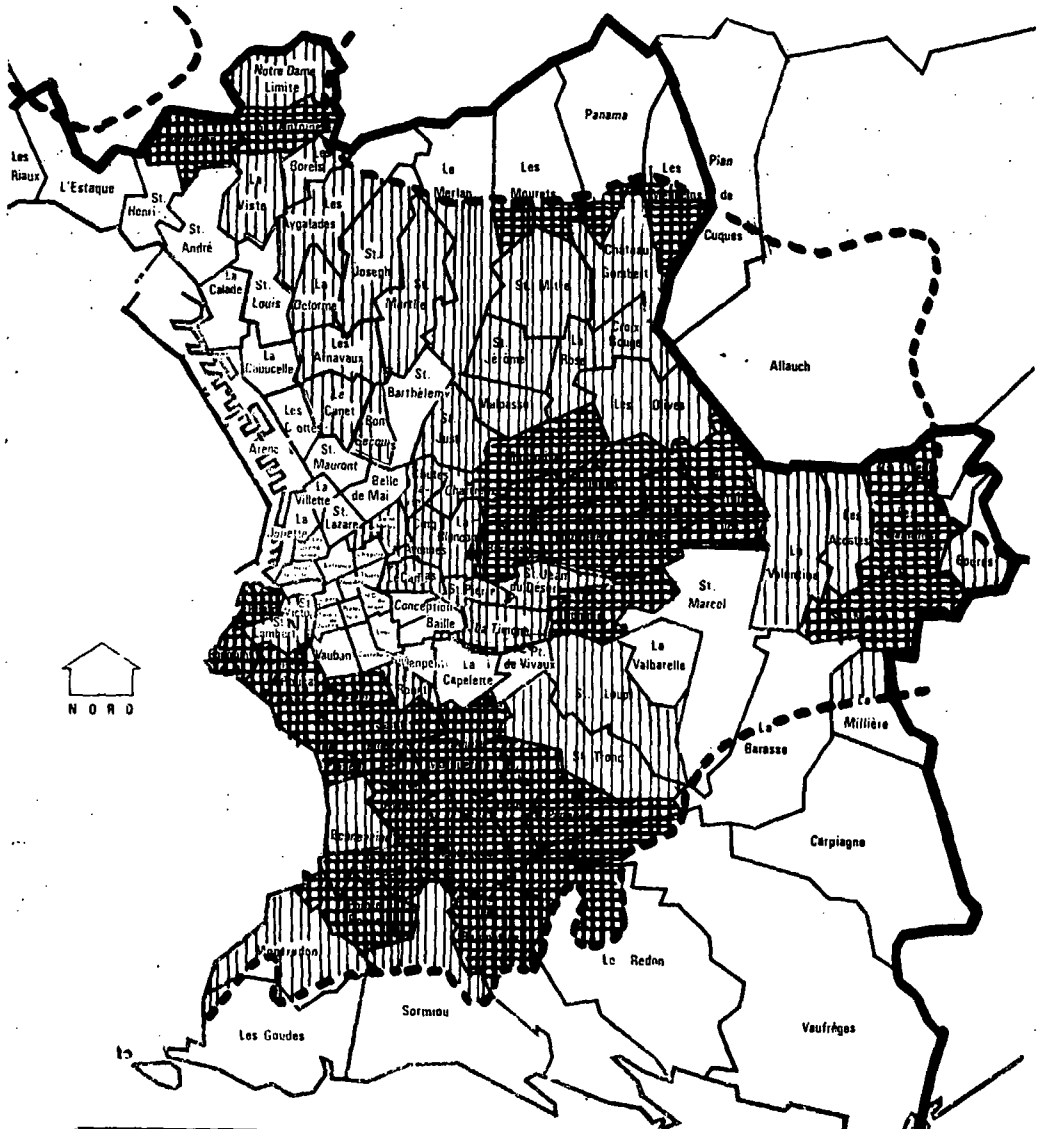
La pratique relativement faible de la marche à pied chez les ouvriers marseillais, comparée au cas lyonnais ou lillois tend à confirmer, a contrario, la grande amplitude spatiale de leurs déplacements de travail.

Ces données reflètent néanmoins une évolution relativement récente des pratiques de déplacement dans le bassin de main d'oeuvre marseillais.

En 1968, selon une exploitation du recensement (1), ces pratiques sont encore fortement déterminées par l'appartenance sociale des actifs.

(1) Ville de Marseille, Centre Municipal d'Informatique, RGP (mars 1968), 2e Brochure, Déplacements de la population active à l'intérieur du territoire communal (mars 1969). Cette exploitation porte sur près de 45 % des actifs résidant à Marseille et présente donc un haut degré de fiabilité à l'échelon intra-communal, comparative-ment aux enquêtes par sondage relativement plus incertaines à ce niveau. Celle-ci comporte cependant un certain biais puisqu'elle inclut, dans sa définition ou l'activité de la population scolaire et étudiante, contrairement aux enquêtes mentionnées précédemment. D'où une certaine surestimation de la marche à pied dans l'ensemble des modes de déplacement, compte tenu de la grande fréquence de cette pratique chez les scolaires.

PART DE L'AUTOMOBILE DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 1968



Source : Exploitation du recensement de 1968, Déplacements de la population active à l'intérieur du territoire communal, op. cit .

Les déplacements non motorisés sont en règle générale plus répandus dans les quartiers à dominante populaire du Nord et du Sud Est que dans les quartiers plus bourgeois du Sud et du Nord-Est.

Corrolairement, l'usage de la voiture particulière est encore fortement lié au niveau de revenu des ménages. Les modes de transports collectifs (parmi lesquels les transports par l'employeur n'occupent qu'une place très marginale) ne parviennent à modifier cette bipartition qu'en de rares cas, au départ de noyaux villageois périphériques dont la croissance fut liée dans l'entre-deux guerres à l'extension du réseau public de transports en commun : Saint-Henri, Saint-Antoine, La Viste au Nord, les Olives, Saint-Loup, La Barasse, La Millière à l'Est, ou encore dans les quartiers populaires anciens de la couronne centrale : la Villette, Bon Secours, les Chartroux, le Rouet, Saint-Lambert.

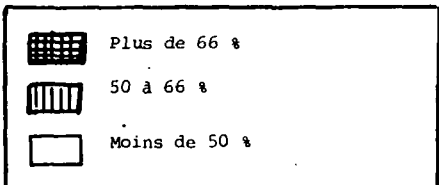
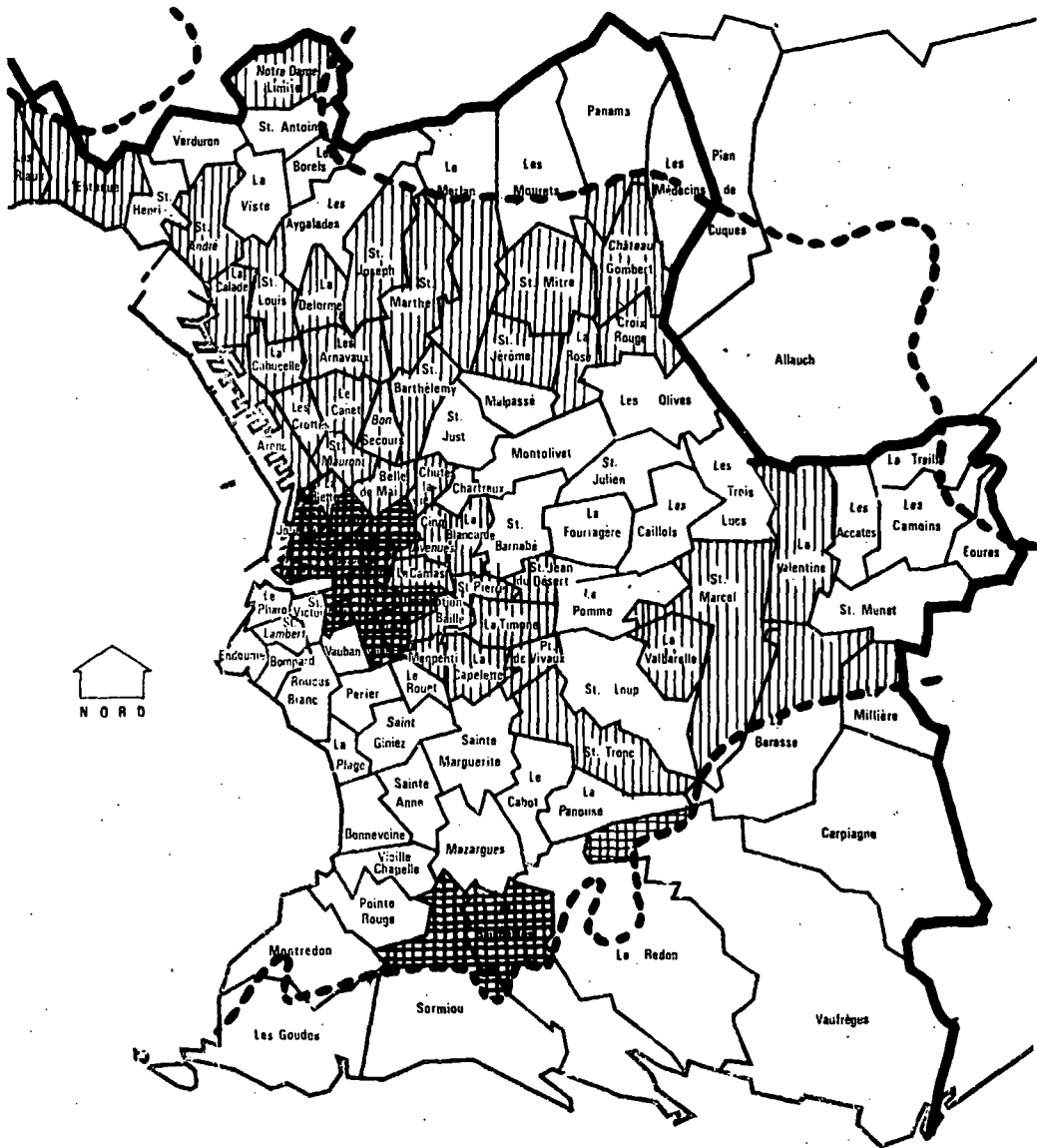
Cette situation a cependant connu, depuis 1968, une transformation rapide, due en particulier aux progrès sensibles de l'équipement automobile au sein des couches populaires.

Les enquêtes-ménages de 1966 et 1976 mettent en évidence que ce sont, parmi les ménages de revenu moyen ou faible que les taux d'équipement ont augmenté le plus vite : "de 35 % chez les ouvriers, de 25 % chez les employés cadres moyens et non actifs, de 10 % chez les catégories supérieures" (1).

C'est donc au moment où les couches populaires accèdent aux normes de transport en vigueur au sein des couches moyennes et supérieures que s'instaurent pour ces dernières de nouvelles normes de déplacement impliquées par des infléchissements récentes de la politique de transports dans l'agglomération marseillaise.

(1) CETE-AGAM, op. cit., p. 24.

PART DE LA MARCHÉ A PIED DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 1968



Source : Exploitation du recensement de 1968. Déplacements de la population active à l'intérieur du territoire communal, op. cit.

11.2. Les autres déplacements

Pour les déplacements autres que les déplacements domicile-travail (école, achats, loisirs, affaires personnelles, etc...), la progression de l'usage de l'automobile est resté relativement moindre. Celle-ci s'est opérée moins au détriment des transports en commun que de la marche à pied.

Les enquêtes entreprises en 1966 et 1976 sur les déplacements dans l'agglomération marseillaise (1) font apparaître une croissance de l'utilisation de la voiture particulière plus forte dans le cas des déplacements domicile-travail que pour les autres motifs de déplacements: alors que la voiture particulière assurait un tiers des déplacements domicile-travail en 1966, près de 45 % de ces déplacements sont assurés par ce mode de transport en 1976, cette croissance de 12 points étant gagnée à parts sensiblement égales sur la marche à pied et les transports en commun.

Pour les déplacements secondaires (sans lien avec le domicile), la baisse de la marche à pied (- 7 points) se reporte entièrement sur l'automobile, la part des transports en commun restant inchangée.

Les déplacements domicile-affaires et divers évoluent pratiquement comme les secondaires. On constate un report de la marche à pied (- 8) sur la voiture particulière (+ 9), avec, de plus, une variation peu significative des deux roues et des transports en commun.

Les déplacements domicile-école voient la part de marche à pied baisser dans des proportions analogues à celle des déplacements domicile-travail. Par contre, la variation de l'utilisation des transports en commun est minime.

(1) CETE-AGAM, Enquête sur les déplacements dans l'agglomération marseillaise, Etude comparative 1966-1976.

MODÈS DE TRANSPORTS UTILISÉS SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT EN 1976 ET 1966

	Domicile-travail	Domicile-école	Domicile-divers	Secondaire	Tous motifs
M.A.P.	29,7 (34,5)	72,8 (78,2)	56,4 (64,4)	45,3 (52,3)	52,1 (57,0)
2R	9,8 (11,3)	6,7 (3,0)	3,9 (2,4)	4,1 (3,7)	5,2 (4,9)
TC	15,8 (21,1)	10,4 (11,7)	8,0 (10,4)	8,8 (9,1)	9,7 (12,9)
VP	44,8 (33,1)	10,1 (7,1)	31,7 (22,7)	41,8 (34,9)	32,9 (25,2)
Total	100,0 (100,0)	100,0 (100,0)	100,0 (100,0)	100,0 (100,0)	100,0 (100,0)

Source : CETE-AGAM (Les chiffres entre parenthèses sont ceux de 1966).

La régression de la marche à pied pour l'ensemble des motifs de déplacements va de pair avec de nettes transformations dans la mobilité des personnes.

Le nombre de déplacements de travail a décru de 30 % par rapport à 1966 et ne représente plus que 16 % du total des déplacements quotidiens des marseillais contre 24 % en 1966. Ce phénomène s'explique essentiellement par l'extension de la journée continue qui concerne un ensemble croissant d'actifs marseillais.

Les déplacements domicile-école ont connu également une régression sensible (- 17 %).

En revanche, les déplacements pour motifs divers (achats, loisirs, etc...) se sont fortement accrus (+ 41 %) et expliquent à eux seuls la croissance de la mobilité des

marseillais (1). Ces déplacements représentent désormais plus de la moitié de l'ensemble des déplacements quotidiens de la population marseillaise : 54 % en 1976 contre 41 % en 1966.

LES DEPLACEMENTS DE LA POPULATION MARSEILLAISE PAR MOTIF EN 1966 ET 1976

	1966	%	1976	%	Variation
Domicile-travail	715 800	24,0	498 905	15,7	- 30,3 %
Domicile-affaires diverses	1 208 700	40,8	1 704 570	53,5	+ 41,0
Domicile-école	472 300	15,7	390 240	12,2	- 17,4
Secondaire	580 900	19,5	593 990	18,6	+ 2,3
Total	2 977 700	100,0	3 187 705	100,00	+ 7,1

Source : AGAM-CETE

Ces données sont à mettre en relation avec la disjonction croissante qui s'est établie au cours des dernières années non seulement entre zones d'emploi et zones d'habitat, mais aussi entre ces dernières et les zones de commerce et de services au sein de l'agglomération marseillaise.

Bien que le secteur de la distribution et des services marchands ait connu, depuis le début des années soixante de profondes transformations qualitatives notamment avec l'apparition des grandes surfaces en périphérie et le développement de certains services mar-

(1) Les déplacements secondaires, non liés au domicile, demeurent par contre pratiquement stables (+ 2,3 %).

chands dans l'ensemble de l'agglomération, l'évolution de sa répartition spatiale est restée très en deça des transformations des localisations du peuplement urbain. Entre 1964 et 1978, les effectifs comme la répartition spatiale des établissements de commerce et de services marchands sont restés pratiquement stables.

On comptait en 1964 18 370 établissements de ce type dans la commune de Marseille, se répartissant pour 61 % dans les 6 premiers arrondissements centraux, contre 39 % dans les dix arrondissements périphériques. En 1978, on en comptait 18 360 se répartissant pour 59,4 % dans le centre et 40,6 % en périphérie.

Les deux arrondissements les plus centraux (1er et 6e arrondissements) qui rassemblaient à eux seuls en 1964, 32,4 % des établissements de commerce et de services localisés dans la commune de Marseille ont même légèrement accru leur poids relatif puisque ceux-ci en concentrent en 1978 32,7 %.

Cette stabilité dans la répartition spatiale de l'appareil de distribution marseillais se vérifie non seulement pour ce secteur des services dont la concentration s'est maintenue (66,7 % des établissements localisés dans le centre en 1978 contre 67,1 % en 1964), mais aussi pour les commerces alimentaires dont la localisation ne s'est que très peu modifiée depuis 1964, ceux-ci se répartissant pour 50,5 % au centre en 1964 contre 50,2 % en 1978.

Seuls les commerces non alimentaires ont enregistré une déconcentration significative, la part des établissements localisés dans le centre passant de 65 % à 58 %.

Ces données masquent toutefois de réelles transformations dans l'appareil commercial marseillais. Si la régression du commerce traditionnel n'a pas été moins forte à la périphérie qu'au centre, le nombre de commerces diminuant dans des proportions sensiblement égales dans les

LES ÉTABLISSEMENTS DE COMMERCE ET DE SERVICES A MARSEILLE EN 1964 ET 1978

	1964	%	1978	%	Variation 78/64
COMMERCE ALIMENTAIRES					
Centre	2 879	50,5	2 245	50,2	- 22,0
Périphérie	2 819	49,5	2 228	49,8	- 21,0
Total	5 698	100,0	4 473	100,0	- 21,5
COMMERCE NON ALIMENTAIRES					
Centre	5 136	64,9	4 130	58,2	- 19,6
Périphérie	2 772	35,1	2 964	41,8	+ 6,9
Total	7 908	100,0	7 094	100,0	- 10,3
SERVICES					
Centre	3 194	67,1	4 529	66,7	+ 41,8
Périphérie	1 569	32,9	2 264	33,3	+ 44,3
Total	4 763	100,0	6 793	100,0	+ 42,6
ENSEMBLE					
Centre	11 209	61,0	10 904	59,4	- 2,7
Périphérie	7 160	39,0	7 456	40,6	+ 4,1
Total	18 369	100,0	18 360	100,0	0

Source : CCIM, Bureau d'Urbanisme Commercial.

deux cas, les surfaces commerciales localisées dans ces deux zones ont eu tendance à se rééquilibrer grâce à l'implantation de grands centres de distribution en périphérie.

En 1962, les grands établissements de commerce de détail (hypermarchés, supermarchés, magasins populaires) totalisaient 25 000 m² de surface de vente localisés en totalité dans le centre. En 1978, on évalue à 110 000 m² les implantations de grandes surfaces commerciales, celles-ci se répartissant à parts égales entre le centre et la périphérie.

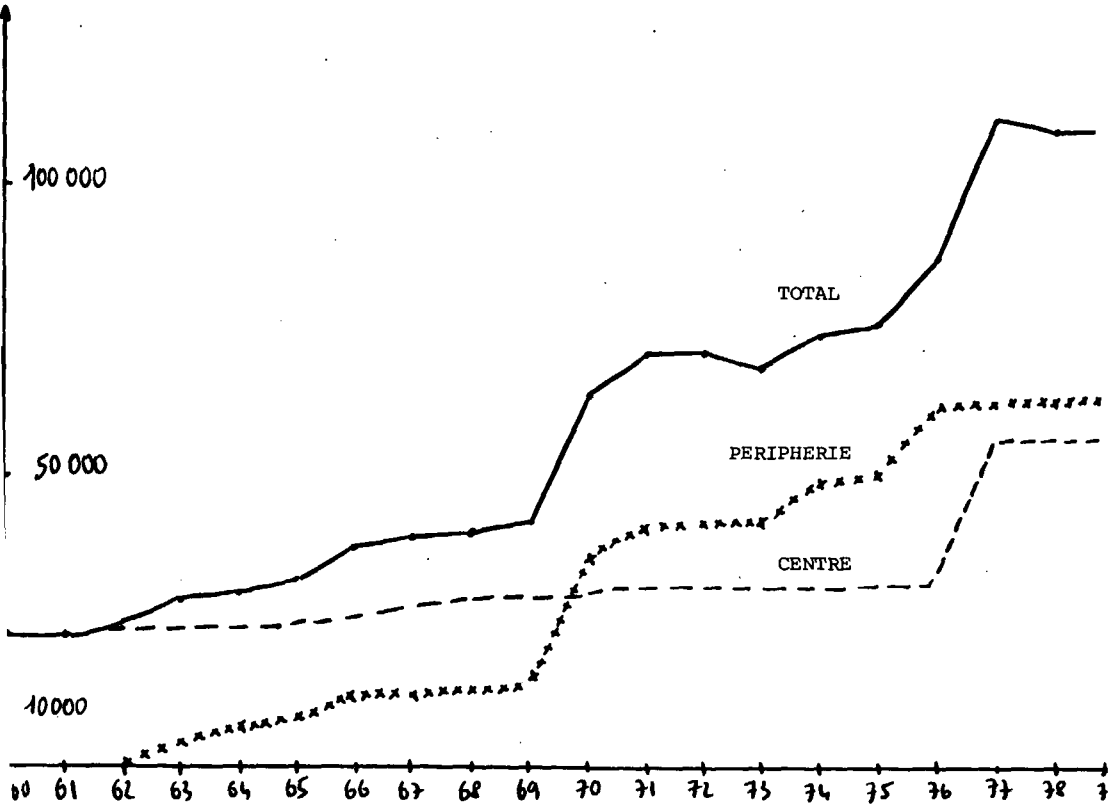
Entre 1970 et 1976, les implantations commerciales en périphérie, connaîtront un fort développement, avec la création notamment de deux hypermarchés, le premier à l'Est dans le quartier de la Valentine, le second au Nord dans le quartier du Merlan, totalisant à eux seuls 25 000 m² de surface de vente (1).

Depuis lors, cette tendance s'est quelque peu atténuée à la suite de l'ouverture en plein coeur de Marseille, de la galerie marchande du Centre-Bourse, offrant 8 000 m² de surface de vente et l'arrêt de la création de nouvelles surfaces commerciales sur le reste du territoire communal.

Au total, les transformations de la localisation de l'appareil commercial marseillais, semble donc avoir été beaucoup moins intenses que celle de la population ou de l'emploi. Alors qu'entre 1962 et 1975, la part de la population résidant dans le centre est passée de 42 % à 31 % et celle de l'emploi localisé dans le centre de 62 % à 52 %, l'attractivité commerciale du centre reste intacte, tendance que la création d'une ligne de métro irriguant cette zone ainsi que la réalisation d'un important programme de parcs de stationnement souterrains n'ont pas peu contribué à renforcer.

(1) auxquels il conviendrait d'ajouter la création au cours de cette période d'un centre commercial à vocation départementale de 36 000 m² situé hors des limites de l'agglomération au Nord de Marseille, mais exerçant néanmoins une certaine attractivité sur cette dernière.

EVOLUTION DE L'IMPLANTATION DES GRANDES SURFACES COMMERCIALES DANS LA COMMUNE DE MARSEILLE DE 1960 à 1979 (en m² de surface de vente)



Source : C.C.I.M., Bureau d'urbanisme commercial.