

Clément Allemand

Marseille

Hier / Aujourd'hui



Éditions Wartberg

Préface

Selon la légende, Marseille aurait été fondée il y a plus de 2 600 ans lors de l'union entre Protis, un jeune Phocéén, et Gyptis, fille d'un roi local. De cette rencontre mythique naît la plus vieille ville de France, qui a traversé les siècles entre grandeurs et épreuves. Massalia la phocéenne est assiégé par César en -49 av. J.-C. et devient Massilia la romaine, cité forte de la Gaule. Elle se christianise au V^e siècle. C'est une place stratégique au Moyen Âge et durant les Croisades. Mise à sac par les troupes d'Alphonse d'Aragon, le Bon Roi René la chérit et la protège. À sa mort, Marsiho la provençale devient Marseille lors de son rattachement au Royaume de France en 1481. En 1666, Louis XIV entreprend une première grande expansion urbaine, ouvrant les remparts et construisant le fort Saint-Nicolas. La Grande Peste emporte la moitié de ses habitant.e.s en 1720. Au XIX^e siècle, et notamment sous le Second Empire, la cité phocéenne se transforme en profondeur : gare Saint-Charles, port de la Joliette, rue Impériale (actuelle rue de la République), cathédrale de la Major, Notre-Dame-de-la-Garde... La ville se dote de ses monuments et ses infrastructures emblématiques. Au début du XX^e siècle, un réseau dense de tramways relie le centre aux quartiers périphériques, accompagnant l'essor industriel et urbanistique, aussi bien au nord qu'au sud. Marseille s'affirme alors comme premier port de France et porte vers les colonies, accueillant des vagues successives d'immigrés des quatre coins de l'Europe et de l'Empire. Après les destructions de la Seconde Guerre mondiale, la reconstruction mise tout sur l'automobile, au détriment des transports en commun. L'après-guerre voit les activités du port décliner, compliquant la transition vers la ville du 3^e millénaire.

Aujourd'hui, la deuxième agglomération de France affronte des défis majeurs : réduire les inégalités, apaiser l'espace public, résoudre la crise du logement et s'adapter au changement climatique. Des signes de renouveau existent déjà, comme la piétonnisation de la Canebière, le retour du tramway ou la végétalisation des rues.

Depuis 2023, je dévoile mon amour pour Marseille et son histoire sur les réseaux sociaux, via mon compte Instagram Marseille Avant/Après. En plus de 3 ans, j'ai partagé à plusieurs milliers d'internautes des centaines de « rephotographies ». Soit l'action de refaire la même photo d'un même lieu et sous un même point de vue, à des moments différents. Le terme « avant/après » a été popularisé avec l'arrivée des réseaux sociaux. Les internautes s'en sont emparés pour signifier l'attachement à leurs lieux de vie par la célébration d'une mémoire collective.

Comment sont créés ces avant/après ? Tout d'abord, je sélectionne une image ancienne dans la collection de mon aïeul, Célestin Blanc ou bien dans les Archives Municipales de Marseille. Je retourne sur les lieux et prends la même photo de nos jours. J'écris ensuite un texte sur l'histoire du monument, quartier ou de la rue mise en avant. L'objectif est d'éclairer le présent en racontant le passé, pour mieux imaginer l'avenir de la plus belle ville de France. Ce livre est tiré de ce travail au long cours.

Tel Protis, nous commençons notre déambulation par le Vieux-Port, et le pittoresque quartier du Panier. Nous suivrons l'extension de la ville par Louis XIV, vers le sud et le nord. Pour éviter de rester concentré uniquement sur les lieux touristiques, nous irons aussi dans le Port de Marseille Fos, le quartier de la Belle de Mai, à Mazargues ou encore l'Estaque. Remontant la Canebière, nous passerons par l'hyper centre, ses axes majeurs et ses places principales. Sans oublier que Marseille s'est construite par la mer, nous explorerons le Château d'If ou le phare de Planier. Finalement, en longeant la Corniche, nous arriverons dans les quartiers sud et finirons dans les paysages magnifiques des Calanques.

L'entrée du port

La légende raconte que c'est par cette étroite passe que sont arrivés les Phocéens, il y a 2600 ans, pour fonder la colonie de Massalia. L'emplacement de la calanque du Lacydon était idéal, avec sa large bande de terre à l'abri des contreforts environnants (actuelles collines du Panier au nord et de la Garde au sud). Le fort Saint-Jean garde l'entrée de la calanque depuis sa fortification ordonnée par Louis XIV à la fin des années 1660. Avant, ce fût la base arrière des Hospitaliers

de Jérusalem, point de départ vers la Terre Sainte lors des Croisades. La tour carrée (dite tour du roi René) a été construite au milieu du XVI^e siècle, en réaction au sac de la ville par les troupes d'Alphonse V d'Aragon¹. Lors de l'assaut, les Catalans volèrent la chaîne amovible qui fermait tous les soirs l'entrée du port. Le trophée est toujours exhibé à l'intérieur de la cathédrale de Valence (Espagne).



Le Vieux-Port en 1890 : les hauteurs du Panier, le fort Saint-Jean, des bateaux entrant dans le port.

¹ (1396–1458) Roi d'Aragon, de Valence et des Deux-Siciles. Conquérant ambitieux, il s'empara du royaume de Naples en 1442 (au détriment de René d'Anjou) après des années de lutte, faisant de sa cour napolitaine un foyer majeur de la Renaissance italienne.



Le mur d'enceinte sud (au pied de la tour du Roi René) a été éventré par l'explosion d'une réserve de munitions de l'armée allemande, pendant la libération de Marseille en août 1944.

Le quai du Port



De sa fondation en 600 av. J.-C. jusqu'au milieu du XX^e siècle, le port du Lacydon accueille bateaux, marchandises et voyageurs. Le port est la ville, et la ville, c'est le port. Tout tourne autour de lui. Les denrées alimentaires et les matières premières, venues du monde entier, s'entassent sur ces quais, comme le montre cette photo datant des années 1900. Le produit de la pêche locale y est vendu. Les voyageurs de la côte ou des longs courriers y débarquent.

Mais face à son engorgement, le gouvernement de la Monarchie de Juillet (1830-1848) décide la création de nouveaux bassins, plus au nord. L'entreprise se poursuit sous le Second Empire (1852-1870) avec la création du grand port de la Joliette. Le port historique devient alors « le Vieux Port », et perd peu à peu ses activités économiques pour ne finalement être aujourd'hui qu'un port de plaisance.



Si les immeubles en front de quai sont drastiquement différents de nos jours, c'est parce que le quartier a été détruit par les nazis en février 1943. La reconstruction d'après-guerre a été menée par l'architecte Fernand Pouillon (1912-1986).

Le quai du Canal



Les quais et le canal de la Douane (actuel cours Jean-Ballard) vus du côté du Vieux-Port - début du XX^e siècle.

Paraît-il qu'autrefois Marseille prenait, en cette partie sud du Vieux-Port, un petit air de Venise... Il faut imaginer, à la place des arrêts de bus, des poubelles et de l'entrée du parking souterrain, une dérivation d'eau de mer empruntée par de petites embarcations. Les quais du Canal et de la Douane formaient un U, passant par le cours Jean Ballard, le cours Estiennes d'Orves et la place aux Huiles. Des bateaux

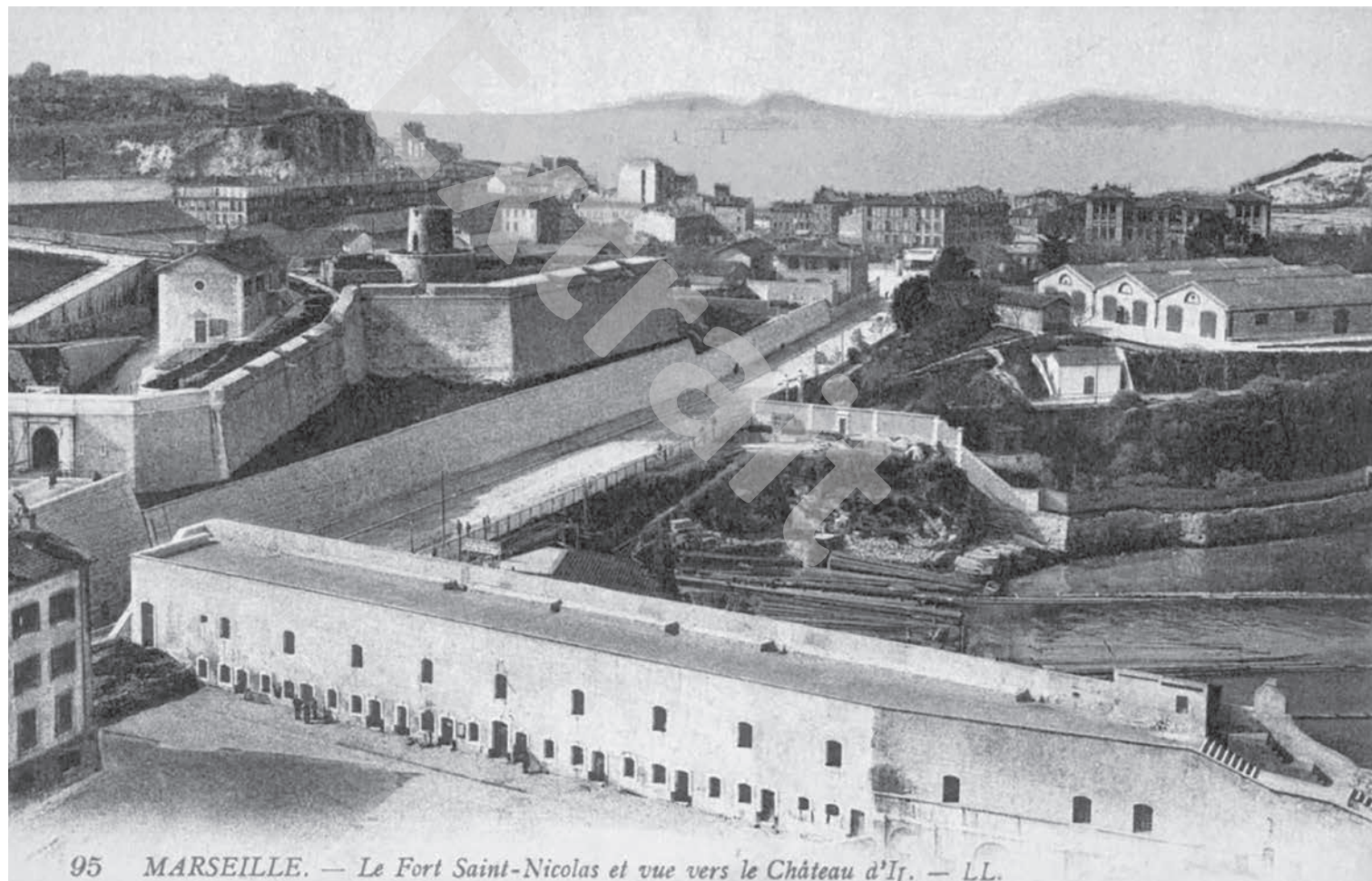
de petits tonnages accostaient afin de décharger, stocker et gérer les marchandises dans les entrepôts construits dans la première moitié du XIX^e siècle, sur les terrains de l'ancien Arsenal des Galères. Devenus obsolètes et insalubres, ces canaux ont été comblés à la fin des années 1920.



Le fort Saint-Nicolas

En 1660, Louis XIV décide de construire cette citadelle fortifiée en surplomb de la côte sud du port. Son but est à la fois de défendre le royaume des invasions maritimes, mais aussi de prévenir les révoltes de la ville rebelle. Car Marseille a (déjà) mauvaise réputation. Les autorités de la ville s'étaient en effet opposées au pouvoir du jeune roi. En représailles, la troupe occupa la cité, le Roi-Soleil fit condamner les mutins et lança de grands travaux dans Marseille. Ainsi les canons de la forteresse en étoile furent à la fois tournés vers la mer, et vers la ville. Après des dégradations durant la période révolutionnaire,

le Fort Saint-Nicolas est restauré au début du XIX^e siècle puis coupé en deux par la création du boulevard Charles Livon. Le fort Ganteaume, toujours propriété de l'armée, constitue la partie basse. Le fort d'Entrecasteaux, la partie haute, a été rouvert au public en 2024 sous le nom de la Citadelle de Marseille. Lauréate d'un appel à projet, une association issue de l'économie sociale et solidaire gère désormais la rénovation grâce à des chantiers d'insertion, et valorise ses espaces via un projet culturel aux multiples facettes.





Contrairement aux idées reçues, le fort n'est pas l'œuvre du célèbre architecte Vauban (1633-1707) mais de son maître à penser, le chevalier Louis-Nicolas de Clerville (1610-1677). Vauban apportera néanmoins des modifications au bâtiment.

L'Hôtel de Ville

Le pouvoir municipal est présent sur cette rive du port depuis le XIII^e siècle. En 1653, l'ancien Hôtel de Ville, devenu vétuste et exigu, est démoli pour construire ce nouvel édifice, plus contemporain. De type baroque, son élégante façade en bord de quai se veut l'incarnation de l'autorité communale, contrastant avec l'Arsenal des Galères sur la rive opposée, symbole du pouvoir royal. Le « Pavillon

Puget » est la partie émergée de l'iceberg municipal. Il est prolongé à l'arrière par d'autres bâtiments, comme le pavillon Bargemon ou la Maison Diamantée, qui abritent des services municipaux. Et même en-dessous, puisque l'hémicycle accueillant le conseil municipal et ses 111 conseillers municipaux est enterré sous la place Villeneuve Bargemon.



Le Pavillon Puget, datant de 1673, abrite le bureau du maire.



L'écusson de marbre figurant sous le balcon, représentant les armes de France, est l'œuvre du célèbre sculpteur, architecte et peintre Pierre Puget (1620-1694).

Le clocher des Accoules



Située à l'orée du quartier historique du Panier, l'église des Accoules et son clocher octogonal est l'un des symboles religieux et historiques de Marseille. Ses origines remontent à l'époque médiévale, lorsqu'elle est reconstruite par les religieuses de Saint-Sauveur. Elle est à nouveau détruite à la Révolution, excepté son fameux clocher, préservé



pour son utilité : indiquer l'heure et avertir la population d'éventuels dangers. Datant du XIX^e siècle, l'église actuelle est rebâtie sur l'emplacement de l'église primitive, à partir d'un plan centré. Sa cour met en avant un décor atypique à connotation religieuse.

La place de Lenche



D'abord appelée place Saint-Sauveur, elle prend son nom moderne d'après la famille Lenche à partir du XVI^e siècle. D'origine corse, Tomasino Lenche (env. 1510-1568) crée la Magnifique Compagnie du Corail qui, depuis l'Algérie, exploite des liaisons commerciales entre l'Afrique du Nord et Marseille. Il devient riche grâce au commerce et construit son hôtel particulier sur la place. De nombreux hommes de la famille tiennent des rôles importants dans la vie de la cité, notamment celui de Consul. Cette place marque l'entrée du Panier, censément le plus vieux quartier de Marseille (et donc de France !). Accueillant aujourd'hui terrasses de bars et de restaurants, la plupart des archéologues s'accordent à dire que l'Agora des Massaliotes, aux temps antiques, se trouvait à cet emplacement.



Voyagez dans Marseille à travers l'espace et le temps avec cet ouvrage contenant une cinquantaine de photographies avant/après !

L'itinéraire démarre comme les Phocéens, débarqués dans la calanque du Lacydon (**actuel Vieux-Port**) il y a 2600 ans. **Le Panier**, plus vieux quartier de France, existait déjà au temps de Massalia, la colonie grecque, puis Massilia la romaine. Elle est plusieurs fois assiégée et détruite, malgré les fortifications de **Notre-Dame-de-la-Garde**, du **château d'If** et du **fort Saint-Jean**. Marsiho la provençale rejoint le royaume de France en 1481. Sous Louis XIV, Marseille s'agrandit et le **cours Belsunce** est créé. Plus tard, ce sera la fameuse **Canebière**, l'**église des Réformés** ou encore la **Plaine** (**place Jean-Jaurès**).

La deuxième grande expansion a lieu sous le Second Empire. La ville en ressort profondément transformée : **gare Saint-Charles**, nouveau **port de la Joliette**, **palais de la Bourse**, du **Pharo**, **cathédrale de la Major** ou encore le **palais Longchamp**.

Au début du XX^e siècle, Marseille devient le premier port de France et une porte d'entrée majeure pour les populations venues des colonies, guidées par le **phare de Planier**. Le long de la **Corniche**, longez les nouvelles **plages du Prado** direction les quartiers sud pour finir dans la zone la plus prisée des touristes d'hier et d'aujourd'hui : les **Calanques**.

Ouvrez les yeux : vous êtes à Marseille !



Clément Allemand vit et travaille à Marseille. Après des études en cinéma, il se spécialise dans la postproduction en tant qu'étalonneur pour le cinéma et la télévision. En parallèle, il réalise des documentaires ayant pour matières principales les images d'archives. Suite à des recherches pour un projet documentaire sur la carte postale, il lance en 2023 **Marseille Avant/Après**, une page Instagram où il partage son amour pour la ville et les images anciennes. Ce

livre est l'adaptation des quelque 200 rephotographies partagées auprès de milliers d'internautes. L'objectif est d'éclairer le présent en racontant le passé, pour mieux anticiper l'avenir de la plus belle ville de France.



marseilleavantapres

marseilleavantapres.fr



Éditions Wartberg

ISBN 978-3-8313-3199-4



9 783831 331994

€ 17,90 (D)