



La Corniche marseillaise

Bertile Beunard

LA CORNICHE MARSEILLAISE

ENTRE REGARDS DISTINGUÉS ET LOISIRS POPULAIRES

À Marseille, la mer, le port et le littoral ne sont pas seulement spectacle mais lieux d'ancrage de pratiques sociales. Un espace de référence à cet égard est constitué par la route de la Corniche qui relie le centre-ville aux quartiers sud, en longeant le littoral. Le promeneur qui y déambule aujourd'hui parcourt des paysages maritimes différents. Leur histoire et celle des représentations picturales renvoient à la construction de plusieurs images de l'identité urbaine marseillaise : « les villes ont un souffle, des rythmes, des formes plus longues que les formations sociales qui les habitent, même si celles-ci les marquent, les modèlent en partie, les interprètent. »¹

Circuler, habiter, se restaurer

Les routes appelées « corniche » ont une fonction paysagère que Stephen Liegard exprime avec beaucoup de lyrisme dans ses commentaires sur la Côte d'Azur : « Elle est le commencement de cette célèbre et vertigineuse corniche qui, jetée sur la crête des roches, comme une moulure en saillie, couronne la mer, surplombe l'abîme, se rit des précipices, passe au-dessus des villes ou des hameaux... C'est l'incomparable joyau, la perle rose et bleue que n'ont point encore ramenée les plongeurs. »²

La construction de ces routes-balcons, réalisée au cours du XIX^e siècle, renvoie à une nouvelle sensibilité au paysage maritime ; la volonté d'une mise en relation d'un espace urbain avec la mer nouvellement perçue comme nature³. Différents espaces urbains vont être « reliés » à la mer, dont celui des loisirs.

Le tracé et les travaux

Ce que l'on appelle la Corniche à Marseille se nomme officiellement « corniche Kennedy ». Elle désigne la route de cinq kilomètres longeant le littoral sud de la ville (cf. carte) qui va de la plage des Catalans jusqu'au rond-point du Prado où trône, drapé dans une nudité indifférente à tous les mistraux, un David monumental réduit au rôle de carrefour d'une circulation automobile très dense. Si elle longe la mer et parfois la surplombe, elle ne possède pas le caractère spectaculaire de son aînée construite au début du siècle entre Nice et Menton : « l'on choisit la route célèbre

que l'univers civilisé connaît sous le nom de route de Corniche, qui est vraiment merveilleuse... Quelques fois suspendue au dessus de la mer. »⁴

La route de la Corniche se construit en deux tranches : de 1848 à 1851, du rond-point du Prado à l'anse de la Fausse Monnaie et de 1861 à 1863, de l'anse de la Fausse Monnaie aux Catalans.

Il n'existait sur ce littoral marseillais qu'un chemin de desserte et il fallut pour construire la route reprendre aux propriétaires environnants la partie de leur terrain qui bordait la mer. Cette route, créée à la place du chemin escarpé existant, a ouvert un véritable axe de circulation, utilisé d'abord à cheval, puis en tramway et enfin en voiture. Elle permet actuellement la liaison sud/centre-ville (en libérant l'axe central classique constitué par l'alignement, Porte d'Aix – rue de Rome – Prado-Michelet), et donne rapidement accès à l'autoroute du littoral en direction de l'aéroport, des villes de Montpellier ou de Lyon. La construction de cette route a nécessité, de par son identité maritime, une attention particulière car le littoral est une entité géographique qui fait appel à une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur faisant l'objet de législations multiples⁵.

Côté mer, il n'existe que la petite pointe de Malmouque qui reçoit des habitations résidentielles, sinon elles sont réparties du côté ville, dans les quartiers qui se succèdent, Catalans, Vallon des Auffes, Endoume, vallon de La Fausse Monnaie, Roucas Blanc.

La Corniche est aujourd'hui un axe de circulation citadine qui joue le rôle de support à la mise en spectacle de la mer (route-belvédère). Elle constitue aussi un espace résidentiel auquel la prépondérance de la vue

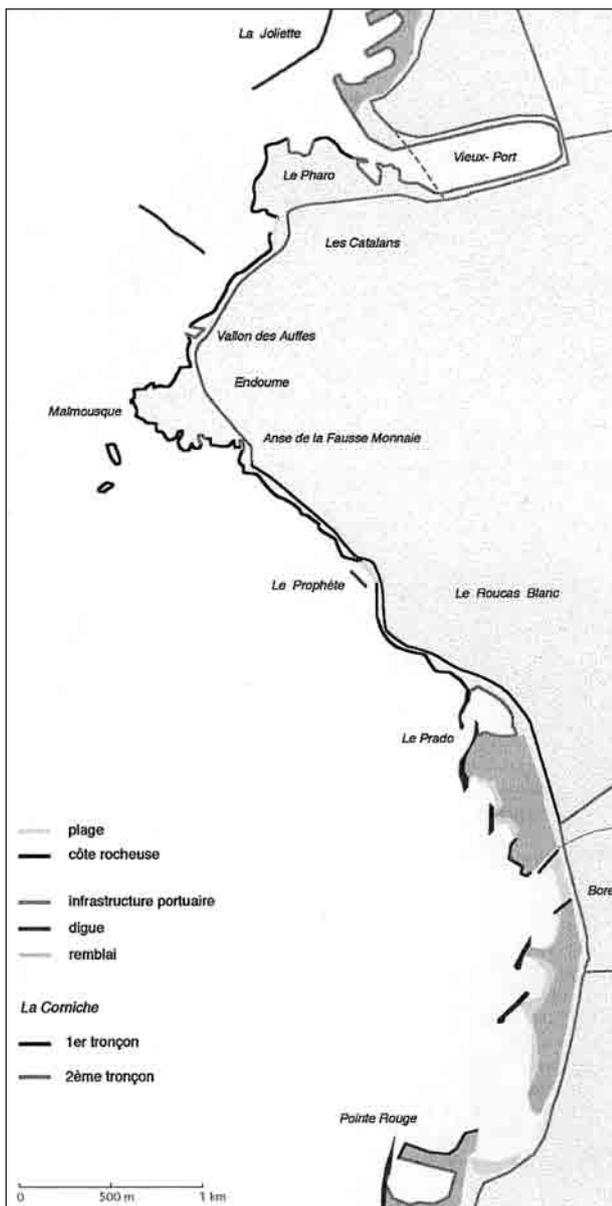
1. Roncayolo M., Blais J.-C., *Regards sur Martigues*, Éd. Parenthèses, 1999, p. 9.

2. Liegeard S., *La Côte d'Azur*, Quantin, 1887, p. 215.

3. Corbin A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Aubier, Paris, 1988.

4. Adenis J., *De Marseille à Menton, les étapes d'un touriste en France*, Henuyer, 1892.

5. En particulier : la loi littoral n° 86.2 du 3/01/1986 et la loi paysage n° 93.24 du 8/01/1993.



Marseille, la côte : de la Joliette à la Pointe Rouge.

donne sa valeur (à Marseille, habiter sur la Corniche est emblématique). La Corniche délimite enfin un espace ludique dans lequel des Marseillais établissent une relation active avec la mer (on pêche, on nage...).

Les usages et les représentations de cet espace littoral nous renvoient aux fonctions et à la symbolique traditionnelles du rivage marin. L'interprétation de cette dimension symbolique par les usagers fait la qualité de ce lieu : un lieu de vie, de récréation, où le sens du mot loisir retrouve les couleurs de l'oisiveté⁶ : le *farniente* au plein-air, traditionnel chez les Marseillais.

Les travaux d'édification de cette route ont été engagés en 1848 par les autorités urbaines qui les ont fait débiter à l'opposé du centre-ville, au débouché du rond-point du Prado. Ils ont commencé par la partie la

plus facile et on a réservé pour une deuxième tranche ceux où la difficulté du terrain obligeait à construire deux viaducs (Fausse-Monnaie et Vallon des Auffes). Cette nouvelle promenade littorale constituait le prolongement de la nouvelle avenue du Prado construite en 1842 et débouchant sur la mer, alors que du côté de la liaison avec le centre-ville, le boulevard de l'Empereur ne fut terminé qu'en 1862. Ces axes s'inscrivaient dans un large plan de développement des infrastructures de transport : le réseau de chemin de fer (inauguré à Marseille en 1848) ainsi que les boulevards haussmanniens (avenue du Prado en 1844, avenue impériale en 1864...).

C'est une opportunité, et une obligation économique et sociale qui ont décidé la municipalité à entreprendre ce chantier afin de fournir un travail d'utilité publique aux nombreux chômeurs de l'époque dans des ateliers de charité⁷. Après les événements de 1848 un jeune commissaire – Emile Ollivier – à qui l'on a donné les pleins pouvoirs, est envoyé à Marseille à la fin du mois de février. Il crée une commission municipale organisant des chantiers communaux pour « résorber » le chômage : « c'est près de 6000 chômeurs que la Commission municipale provisoire et son ingénieur-conseil, le jeune et déjà confirmé Franz Mayor de Montricher, vont s'efforcer d'occuper à des travaux d'intérêt général. »⁸

La municipalité se libère alors d'autres chantiers, les travaux d'agrandissement du port et des docks, où, tout en assurant un contrôle de l'intérêt public, elle laisse une marge de manœuvre importante à l'initiative privée⁹ ; la gare Saint-Charles est terminée et le chantier du canal de la Durance, qui a monopolisé l'attention des élus locaux depuis 1830, est en voie d'achèvement (terminé effectivement en 1849). La construction en 1824 de la Promenade des Anglais à Nice répondait également à cette logique socio-économique en fournissant un travail aux mendiants qui commençaient à proliférer sur ce site devenu touristique¹⁰.

Ce souci politique n'est pas la seule préoccupation des édiles locaux, comme on peut le percevoir dans les propositions de M. Albrand, délégué aux travaux publics dans la séance du 13 mars 1848 : « c'est une création toute entière qui changera en une belle promenade des rochers abrupts... y établir une circulation facile et mettre ainsi en communication non interrompue entre elles toutes les parties extrêmes de la ville jusqu'à la mer. »

6. Veblen T., *The theory of leisure class*, N. Y., 1899, trad. Gallimard, 1978

7. Guiral P., Amarguer P., *Histoire de Marseille*, Mazarine, 1983

8. Parisi J.-L., *Les folies de la corniche, 1800-1990*, J. Laffite, 1992, p. 24.

9. Bonillo J.-L., *Ville et port*, Éd. Parenthèses, 1992, p. 142.

10. Brun F.-A., *Promenades d'un curieux dans Nice*, Nice, Malvano-Mignon, 1894.

Une ouverture hygiénique et récréative de la ville

En reliant les différents morceaux de la ville, la Corniche contribuait à maintenir le sentiment d'appartenance à une même communauté qui avait tendance à se perdre dans une ville trop étendue, favorisant ainsi la continuité sociale à travers la continuité spatiale. Faut-il rappeler qu'en un siècle, la ville, regroupée sur quelque trois cents hectares autour du Vieux Port, s'est étendue sur plus de huit mille hectares : elle est devenue une ville-banlieue au réseau de communications difficile à structurer.

La découverte du rivage au XIX^e siècle a sans doute joué sur le choix du littoral au sud de la ville, comme lieu de résidences secondaires pour constituer la tradition marseillaise de la double résidentialité : une maison de ville pour la semaine de travail, une maison de campagne (la bastide) pour le repos du week-end : « les Marseillais habitaient deux villes en une : l'une au quotidien, la ville-port, l'autre en villégiature : la ville-campagne des villages et des bastides, leurs résidences secondaires (villas rurales associant plaisance et domaine agricole) »¹¹. Ceci aboutit à une urbanisation spécifique du terroir – rendue possible par l'étendue de la commune – que Marcel Roncayolo nomme la ville de la campagne¹².

Cette double résidentialité n'affecte pas uniquement la bourgeoisie marseillaise : « l'aristocratie ouvrière » (portefaix, artisans...) possède elle aussi une villégiature balnéaire, les cabanons construits essentiellement à Endoume mais encore sur le littoral, accrochés à la roche entre la route et la mer. A Endoume, à partir de 1850, on remarque « un singulier mélange de belles habitations et de cabanons chétifs, de jardins magnifiques et d'enclos pierreux. La misère et l'opulence vivent très bien côte à côte »¹³.

On ne vient pas au cabanon pour voir la mer, mais pour faire avec elle : le peuple vient le dimanche au cabanon pour pratiquer la pêche à la ligne ou aux oursins, la baignade, boire entre hommes et manger la bouillabaisse en famille, bref avoir une activité de loisir balnéaire dans laquelle la contemplation du paysage n'a pas la place centrale que lui réservent les populations aisées accompagnées de leurs domestiques.

La décision municipale de construire cette route littorale prend acte de ce goût de la promenade et de l'air marin. La fin du XVIII^e siècle a vu le triomphe des idées hygiénistes qui, s'appuyant sur les théories de Lavoisier affirment l'importance du rôle de l'air dans la santé, en particulier l'air marin : celui-ci, vecteur de transport des miasmes de la ville du côté du port, peut être au contraire, un élément tonique, voire thérapeutique du côté de la campagne. Marseille est particulièrement sensible à ces préoccupations du fait de la fréquence de ses épidémies¹⁴.

Les nouvelles attentions portées « au bien respirer », et donc aux espaces et aux routes aérées, se traduisent par la réalisation de promenades urbaines. Dans l'espace clos de la ville, s'ouvrent des routes plus larges, plantées d'arbres (Chave, Longchamp...). Rapidement, ces cours ne suffisent pas au citadin en mal d'oxygène, la ville doit s'ouvrir davantage sur la campagne pour combattre les méfaits de l'air vicié et nauséabond. Répondant à ces nouvelles représentations de la ville, sont édifiés, à partir des années 1830-1840, les boulevards-promenades (allées de Meilhan, du Prado...) qui partent de la ville vers le terroir de la commune, et créés des jardins qui marquent le Second Empire (Longchamp, parc Borély...). Cette logique urbaine inspire le programme municipal des grands travaux de 1858.

La Corniche est pour la bourgeoisie une route au service de la mise en spectacle de la mer qui est en train de se constituer comme espace de loisir : « Connaissez vous la Corniche marseillaise?.../... C'est une sorte de tribune d'où le passant assiste au va-et-vient incessant des navires, spectacle qui nulle part ailleurs n'est aussi animé, aussi mouvementé qu'à Marseille, qui nulle part ailleurs ne se montre dans un aussi splendide décor » (*Le Figaro*, 23 mai 1875). Ce qui s'exprime en particulier avec l'avènement des régates, dont la première, en 1846, est organisée de manière à être suivie depuis la Corniche : « la régata est conçue par la ville comme un spectacle offert aux marseillais et aux visiteurs venus au congrès : en conséquence elle se déroulera près des côtes où peuvent se tenir les spectateurs. »¹⁵

Cette route joue un rôle équivalent à celui de la jetée-promenade apparue dans les stations balnéaires à partir de 1810¹⁶, et dont il y eu en 1890 à Marseille un projet resté inabouti. La Corniche apparaît en tant que telle : « le lieu de la représentation : la scène d'un théâtre pour les spectateurs de la plage aménagée de chaises et d'un amphithéâtre pour ceux déjà installés sur les gradins. »¹⁷

11. Pinol J.-L., *Atlas historique des villes de France*, Hachette, 1996.

12. Roncayolo M., *Les grammaires d'une ville*, EHESS, 1996, p. 37. Ajoutons que Marseille n'a pas l'exclusivité de cet habitat, très présent aussi en Angleterre.

13. Saurel A., 1878, cité par Roncayolo M., *Marseille, les territoires du temps*, Les Éditions Locales de France, 1996, p. 43.

14. Après la fameuse peste de 1720, la ville a subi des épidémies de choléra d'abord en 1849, puis en 1885-1886, qu'on attribue non seulement aux risques liés à sa fonction portuaire mais aussi au manque de salubrité de la ville. Jusqu'en 1891, date de mise en service du tout à l'égout, les eaux usées se déversaient dans le vieux port sans traitement et par ailleurs de nombreuses usines sont très polluantes : les savonneries et leurs fabriques de soude, les usines de plomb, etc.

15. Beunard B., « La Plaisance à Marseille, histoire sociale d'une pratique », in Terret T., *Histoire des sports*, L'Harmattan, 1996, p. 227 et 228.

16. Corbin A., *ibid.* note 3, p. 299.

Les premiers travaux de construction de la Corniche ont pu s'effectuer après entente avec les propriétaires qui cédèrent tous leurs terrains gratuitement. Puis le continuum routier de la Corniche s'est réalisé avec le deuxième tronçon construit entre 1861 et 1863 qui a permis de se rendre du Vieux Port à la Pointe Rouge en longeant le bord de mer. L'identité balnéaire et résidentielle de cet espace urbain en a été renforcée.

La construction de la Corniche ne résulte pas en fait d'un dessein très affirmé mais plutôt de l'effet combiné d'un certain nombre de facteurs. La signification de cette route est à chercher à la fois dans l'espace de la ville (dans la liaison Nord/Sud et ville/mer qu'elle réalise) et dans le temps urbain (du travail dans la ville au loisir balnéaire du littoral).

« La corniche populaire » : le vieux Marseille

La Corniche va des Catalans au marégraphe et se caractérise par l'étroitesse de la route (deux voies). Cette corniche appartient à la ville populaire et aux quartiers qu'elle traverse. Elle est rapidement accessible du centre-ville et ne domine pas la mer mais la touche depuis la plage des Catalans jusqu'à la crique du Vallon des Auffes ; matérialisant la proximité physique qui caractérise le rapport établi de tout temps entre le peuple et le rivage exprimé dans leurs usages ludiques du bain et de la pêche¹⁸.

Puis la route, bordée de petits commerces traverse le quartier d'Endoume où l'on est séparé de la mer par la presqu'île de Malmousque ; c'est une corniche qui n'en n'est plus une, car la route n'est ni maritime, ni surplombante, elle appartient au quartier et, comme lui, oscille entre le populaire et le bourgeois comme le montrent ses étals.

Les deux établissements de bains de mer (Catalans et Petit Pavillon) qui occupent ce bord de mer et en modèlent le paysage, sont les seuls vestiges de la mode des bains de mer qui s'est développée dans le sud de la France sous le second empire (en partie sous l'influence du couple impérial et son goût du thermalisme) : « On attend d'elle qu'elle remédie aux méfaits de la civilisation urbaine, qu'elle corrige les mauvais effets du confort, tout en respectant les impératifs de la privacy. »¹⁹ À Marseille, les établissements de bains de mer n'ont jamais eu qu'un succès local. L'identité balnéaire touristique de la ville n'est pas parvenue à se construire comme le montre l'échec des projets immobiliers des Catalans²⁰. La route de la Corniche n'était pas assignée prioritairement à la desserte des lieux de baignade sur ce rivage sud. Mais cette accessibilité nouvelle du rivage donne lieu à l'éclosion de nombreux établissements de bains qui seront les premiers éléments de la définition balnéaire de cette partie de la côte marseillaise par et pour ses habitants. Alors que le littoral nord est pris par

le port, il s'effectue une dissociation des espaces de production et de résidence/loisir chez une bourgeoisie négociante en expansion, qui s'affirmera particulièrement dans les années 1900-1930, période d'une certaine fermeture de la bourgeoisie sur elle-même et d'un repli résidentiel au sud de la ville²¹.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, la plage devient organisée et hiérarchisée par les établissements de bains, car l'apparente convivialité et égalité des baigneurs dissimule une distribution sociale dans des espaces réservés et des pratiques différenciées : les bains populaires du Petit Pavillon établis en 1857 jouxtent les bains bourgeois des Catalans dont la concession date de 1859. Mais ces établissements ont rapidement perdu leurs objectifs de lieu distinctif et distingué au profit d'un certain cachet « historique » d'une balnéarité locale.

Aujourd'hui les deux équipements ont conservé leur architecture qui met en avant le charme désuet de leur origine. Le sentiment du promeneur d'être dans un lieu de la tradition se confirme lorsque un peu plus loin il arrive dans la crique des pêcheurs du Vallon des Auffes, figure emblématique offerte au touriste en mal de folklore. La toponymie permet d'identifier un territoire ancien (l'alfa est une plante qui servait à fabriquer les vanneries et les cordages), et l'enracine dans son histoire maritime, que renforcent les discours et les images dans lesquels le lien identitaire à la pêche est toujours mis en avant, alors qu'actuellement il ne doit rester qu'un seul pêcheur dans le vallon... Mais si les « pointus » constituent toujours le premier plan du paysage peint ou photographié, la présence du pont a modifié le regard porté sur ce lieu. En effet, avant l'existence du pont, le Vallon est une calanque ouverte sur la mer, au fond de laquelle s'abritent quelques barques de pêcheurs qui en ont fait leur port. Dans le tableau d'Auguste Aiguier peint en 1858 et intitulé *Effet de soleil couchant au Vallon des Auffes*, l'artiste fait converger les lignes de perspective à l'horizon afin d'accentuer l'impression de large voulue pour ce paysage maritime²² (la même intention apparaissait déjà dans son tableau des *Catalans* peint trois ans plus tôt).

L'édification du pont entre 1861 et 1863 ferme l'horizon de la calanque et la transforme en un petit port urbain, flaque de mer prisonnière de la ville qui, entre-temps, a mangé par ses immeubles la colline constituant l'arrière-plan du vallon. De plus, ce viaduc impo-

17. Rouillard D., *Le site balnéaire*, Mardaga, 1984, p. 137.

18. Corbin A., *ibid.* note 3, p. 101.

19. *Ibid.*

20. Beunard B., « Marseille-Plage », *Ethnologie française*, XXIII, 1993, Mélanges.

21. Zalio P-P., *Sociologie historique d'un patronat urbain-Marseille, 1880-1970*, Thèse de troisième cycle EHESS, 1997.

22. Di Genova A., *La merveilleuse Provence des peintres*, AGEPI, 1991.

sant (trois arches de dix-sept mètres d'ouverture sur cinq mètres de hauteur) permet de dominer le lieu du regard, accentuant ainsi sa petitesse et son caractère enclavé pour en faire un paysage pittoresque de port d'opérette.

L'iconographie nous montre à quel point la fonctionnalité du pont s'est effacée au bénéfice d'une évidente dimension paysagère grâce à son architecture en arches qui fait basculer la fermeture qu'il réalise en son contraire : portes ouvertes sur la mer reliant Marseille à son passé antique et colonial. Les plans de ce pont sont ceux déposés en 1854 par le célèbre Montricher. Or celui-ci a terminé en 1847 une œuvre architecturale qui signe sa « volonté, couronnée de succès, de préciser en la "phocéanisant" l'origine latine et méridionale de l'ouvrage »²³ : l'aqueduc de Roquefavour, dont l'édification nécessita entre autres le travail de trois cents tailleurs de pierre pendant une année... Cette volonté a trouvé écho auprès d'une municipalité en quête de « monumentalité » et qui préfère la valeur symbolique de cette œuvre d'art à un ouvrage plus léger, plus moderne et moins cher qui était le projet Séguin déposé en 1840.

Les mêmes arguments ont prévalu quelques années plus tard pour la construction des viaducs de la Corniche. Celui de la Fausse Monnaie qui relie les deux tronçons historiques de la route est sur le même modèle. Moins présent dans l'iconographie locale, il semble occuper une place plus discrète dans l'imaginaire collectif : caché par la presqu'île de Malmousque, il n'existe pas de port derrière ses arches et en conséquence il est davantage confiné dans son rôle fonctionnel. « L'artialisation » d'un lieu en paysage est en effet relativement subtile : un même pont, sur une même route, ne va pas être appréhendé de la même façon si on se déplace de quelques centaines de mètres. Ceci aboutit à une succession de paysages différents ; l'un disparaît au regard quand l'autre apparaît.

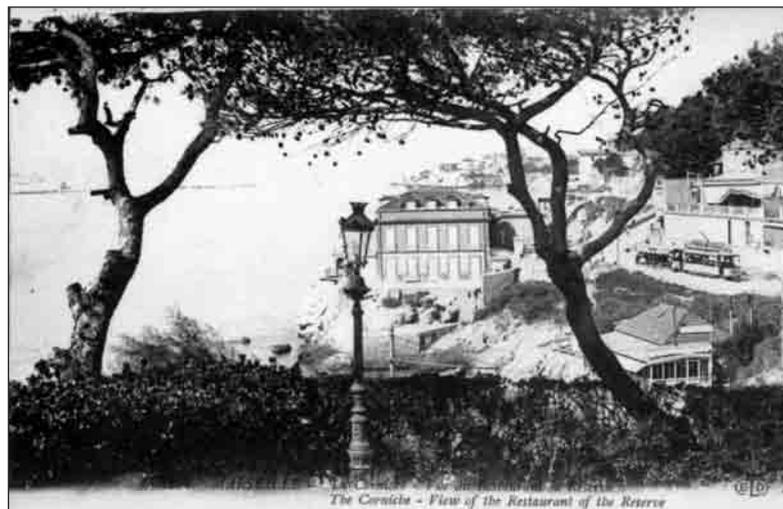
« La Corniche Riviera » : le Roucas Blanc

La route à quatre voies qui termine notre promenade maritime au croisement de l'avenue du Prado, correspond en fait au premier tronçon des travaux de construction de la Corniche débuté en 1848. Elle n'appartient pas réellement à un territoire urbain dans le sens où elle n'est pas intégrée à un quartier. C'est un espace en soi, une route-balcon au-dessus de la mer privilégiant la circulation des voitures et la mise en place d'un regard qui embrasse sans obstacle la rade de Marseille et ses îles. C'est une route de tourisme, où l'on est fier d'emmener les amis de passage, pour leur montrer une image de Marseille différente des clichés habituels. Un Marseille un peu « Côte d'Azur » et non « Chicago » avec une belle route large dominant la mer, de grands

espaces gazonnés jouxtant les plages, des petits restaurants animés précédés d'une grande esplanade... C'est le lieu des sorties nocturnes où la mer sert de décor aux discussions, à la promenade, aux rencontres.

En réalité, deux paysages se succèdent et s'opposent : celui du quartier du Roucas Blanc, colline boisée parsemée de villas descendant sur la mer et celui des plages du Prado, vallonnements verdoyants repoussant la mer aux confins du regard. L'automobiliste qui emprunte la route de la Corniche depuis le rond-point du Prado pour se rendre en ville, se retrouve rapidement sur son tronçon le plus spectaculaire : à gauche légèrement en contre-bas, la mer qui s'étend à l'horizon et occupe tout l'espace visuel gauche, à droite les pentes des collines du Roucas Blanc où émergent tels des bijoux dans un écrin d'émeraude les bastides bourgeoises qui étaient hier un pastiche architectural et sont devenues aujourd'hui un paysage.

Depuis la fin du XVIIIe siècle, la dimension agricole des propriétés du terroir marseillais s'est effacée au pro-



Marseille, la Corniche : vue du restaurant la Réserve.

fit de leur fonction de loisir et de leur caractère emblématique, et, dans ce mouvement, les bastides construites d'abord dans la ville-campagne, se sont installées au cours du XIXe siècle dans les collines qui dominant la mer : Roucas-blanc, vallon de l'Oriol. Le souci d'exprimer l'appartenance au groupe social dominant trouve son expression symbolique dans la géographie escarpée du lieu. Ce choix résidentiel renforce l'institutionnalisation du littoral comme paysage.

Cet espace résidentiel se constitue plus particulièrement à partir du Second Empire, une période économique particulièrement prospère. L'urbanisation florissante du rivage accentue l'opposition entre le nord et

23. Musées De Marseille, *Marseille au XIXe. Rêves et triomphes*, Éd. Musées de Marseille, 1992, p 173

le sud de la ville ; opposition amorcée sous le règne de Louis XIV qui sépare la ville de son port. Un enchaînement classique d'éléments contribue à ce divorce : un habitat bon marché car vieillot et insalubre fait du quartier du Panier, centre historique de la ville, la résidence par excellence des ouvriers les plus démunis, en particulier la main d'œuvre immigrée ; le quartier est situé à proximité d'un lieu d'embauche privilégié, le port, qui, depuis les débuts de son agrandissement (1844), n'en finit pas de gagner vers le nord et ferme de plus en plus l'horizon de ces populations sur son trafic et ses entrepôts (la Compagnie des docks est créée en 1859) les privant de plage pour très longtemps. En conséquence, la bourgeoisie a confirmé d'autant plus son choix résidentiel au sud de la Canebière et a boudé les projets cherchant à la ramener et à la fixer dans ce nouveau centre qu'est le port autonome : c'est l'échec de la rue de la République (dénommée à sa création en 1863-64, rue Impériale) qui poursuivait ce but en faisant se rejoindre le port et le centre-ville, dans un souci d'unifier la ville par une redistribution de la bourgeoisie dans la cité : « le but était de ramener la bonne bourgeoisie, les négociants, le haut commerce en direction des nouveaux ports. La cible est manquée... C'est bien une division sociale, mais à contre-courant, qui maintient une coupure entre ville et port. »²⁴

La bourgeoisie s'est donc progressivement appropriée de manière exclusive le littoral Sud – et le Roucas Blanc en particulier – avec le rejet des fabriques puis des cabanons qui s'y étaient installés, sous prétexte d'élargir la route de la Corniche pour répondre aux besoins de circulation. L'urbanisation de ce terroir par un réseau routier n'a pas été dirigée par une volonté municipale mais résulte de l'action des propriétaires²⁵ : une fois les terrains achetés, les maisons construites, il devient nécessaire de réaliser une desserte routière et la Corniche joue ce rôle. Ceci afin que la bourgeoisie puisse rapidement passer de son lieu de travail du centre-ville et du vieux port à sa villa ou à son établissement de bains.

Mais ce sont les transports en commun (les tramways) qui ont permis au peuple, en fin de siècle, de retrouver au sud les plages disparues au nord. À partir de 1900, la ligne du « circulaire Corniche » va transformer la voie en une promenade populaire : « les tramways... allaient être, pour quantité de Marseillais, les véhicules privilégiés du loisir, de la détente, de la promenade, de l'évasion »²⁶.

Les fastueuses villas de la bourgeoisie négociante, visibles depuis la route, constituent un marqueur social de cet espace et font imaginer les autres villas – la majorité – dissimulées à nos regards. Elles sont « les folies de la Corniche »²⁷, demeures des parvenus du négoce et de l'industrie qui expriment par leur faste et leur architecture éclectique et ostentatoire la volonté de paraître des propriétaires au faîte de leur réussite : soucieux de voir (qualité du point de vue sur la rade de Marseille) et d'être vu par ses pairs : « suivant un principe déjà ancien, le décor

d'une résidence doit exprimer la puissance et les vertus d'une famille, allusions d'autant plus nécessaires que l'ascension sociale est récente »²⁸. Tels le château style Louis XIII de Paulin Talbot dominant un parc de quinze ha, symbole de la puissance et de la réussite sociale de l'homme des Docks et des chemins de fer PLM ; la villa Castellamar, inspirée du château de Chambord, construite par Houitte de la Chesnaye vers 1890 et devenue aujourd'hui le centre de thalassothérapie Château Berger ; ou encore la villa « Vague à la mer » (actuellement villa Valmer qui abrite l'agence marseillaise d'urbanisme) débutée en 1865 et achevée en 1896, ancienne propriété du riche industriel Charles Gonnelle, fabricant d'huile et de savon, enrichi par le commerce avec l'Orient.

La Corniche est montrée par les artistes tout au long du XIX^e siècle comme un littoral calcaire, abrupt et relativement sauvage : tableau de Olive, *L'îlot Gaby*, et différents tableaux de Astruc, Casile, Julien, Guigou, Olive ou Ponson²⁹. Les rochers à Endoume (1866) et la calanque de Sormiou (1883) de ce dernier témoignent des traits constants de la perception de ces lieux : prédominance du minéral, caractère grandiose de la nature dont l'aspect hiératique est mis en avant à travers l'escarpement des rochers, l'isolement du site ou encore une mer déchaînée, voire parfois des scènes de naufrage. Le littoral de la Corniche est assimilé comme paysage à celui des calanques, support à l'expression des sensibilités de l'époque tournées vers la contemplation de la nature et au désir d'un public épris de poésie et de « vague à l'âme »...

Cependant le tableau du peintre Jourdan intitulé *Berger au bas de la colline Samatan*, qui date des années 1870, exprime le contraste entre une ruralité en voie de disparition toujours au premier plan, et une modernité industrielle en fond de tableau annonciatrice des transformations en cours. Mais si les usines fumantes apparaissent dans le paysage de la Corniche, elles ne chassent pas les Marseillais épris de loisirs maritimes : dans *L'anse des Catalans*, peint par Julien en 1882, cohabitent des barques de pêche, un restaurant, des cabanons et des usines.

Grâce au deuxième tronçon de la route de la Corniche cabanons et établissements de bain fleurissent³⁰, et deviennent le sujet des peintres locaux. Parallèlement, la dispersion des usines dans le terroir marseillais a entraîné (avec le concours des tramways à deux sous) une dispersion de l'habitat ouvrier et en conséquence une mixité sociale. Marseille est une ville-mosaïque. Le peintre Gau-

24. Roncayolo M., *Les grammaires d'une ville*, EHESS, 1996, p. 60 et 62.

25. *Ibid.* note 3, p. 41.

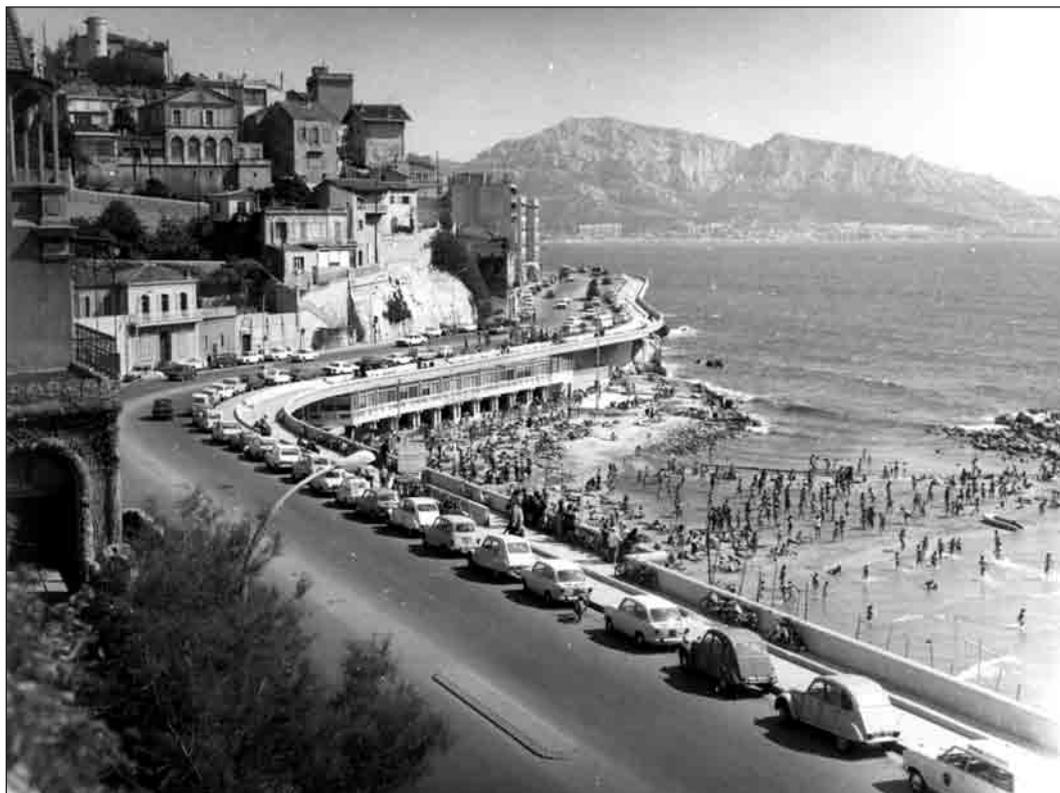
26. Gallocher P., *Marseille, zig zags dans le passé*, Tacussel, 1984.

27. Parisi J.-L., *ibid.* note 8.

28. *Ibid.* note 22, p. 246.

29. *Ibid.* note 21 et Soubiran J.-R., *Le paysage provençal et l'école de Marseille avant l'impressionnisme, 1845-1874*, Réunion des musées nationaux, 1992.

30. *Ibid.* note 19.



La Corniche :
plage du Prophète,
1970.

tier illustre cette forme de proximité sociale dans les loisirs du bord de mer avec deux tableaux de la plage du Prophète où l'on aperçoit d'un côté le vivier de la Réserve, restaurant de la bourgeoisie marseillaise, et de l'autre côté les cabanons populaires.

Mais les usines sont ensuite déplacées vers des sites plus éloignés, aux extrémités nord (vers l'Estaque) ou sud (vers la Madrague ou les Goudes). Les entreprises de désargentation du plomb, ouvertes aux Catalans en 1840 furent déplacées en 1850 à l'Escalette (au sud) et à St Louis (au nord) suite aux protestations des riverains face à la pollution³¹. La ville se divise entre des quartiers Nord industriels et populaires, et des quartiers Sud balnéaires et bourgeois : « Marseille animée d'un esprit nouveau, se déploie avec grâce sur sa rive du midi, dans les sens de l'art et de l'élégance, tandis qu'au Nord elle multiplie ses gigantesques créations commerciales » (le *Sémaphore*, 6 octobre 1857). La dimension industrielle qui caractérise désormais le littoral Nord est particulièrement mise en évidence par Cézanne dans les peintures réalisées autour du quartier de l'Estaque.

La corniche routière jusqu'au Prado

En quittant le quartier du Roucas Blanc pour se rendre aux plages du Prado nous sommes sur la partie la plus large de la Corniche, où la vue sur la mer est la plus dégagée. L'élargissement de ce tronçon a débuté un

demi-siècle après sa conception, sous la houlette du maire Gaston Deferre, lors des grands travaux d'urbanisme des années cinquante; il s'est effectué en deux temps : de 1957 à 1959 a été réalisé l'agrandissement de la route qui va du Marégraphe au Prophète et de 1962 à 1965 celui allant du Prophète à la plage du Prado. Si la route n'a pas été élargie dans son tiers nord près du centre-ville, c'est que cela aurait nécessité de nombreuses et impossibles expropriations dans le quartier de Malmousque. Cette nouvelle cartographie routière de la Corniche contribue à renforcer la double spatialité de la Corniche marseillaise et de la Corniche riviéra.

Le projet d'élargissement fut exprimé dès 1905 par la voix du Conseil Général qui revient à la charge en 1909 puis en 1911 où il demande le classement comme site de la voie. Il est soutenu cette fois par la municipalité³². Mais ce n'est qu'en 1925 que la Ville acquiert le terrain et les bâtiments entre la promenade et la mer et les déclare d'utilité publique, puis rachète en 1932 les Bains du Petit Pavillon pour un premier élargissement.

31. Temime E., « Marseille, ville industrielle », in *Un regard de plus*, Guide du tourisme industriel et économique dans les Bouches du Rhône, dirigé par Dioche P., Association Mémoire Histoire et Industrie, 1995.

32. Parisis J.-L., *ibid.* note 8, p. 121 à 126.

En 1936, la municipalité élabore un avant-projet d'élargissement de la route (d'une largeur de 18m50) depuis le Roucas Blanc jusqu'au pont de la Fausse Monnaie. La finalité d'axe routier attribuée à la Corniche par la municipalité est ainsi consacrée. Les données environnementales sont prises en compte pour une protection de ce site sous les conseils d'une commission d'esthétique. Afin de respecter la dimension touristique de la promenade, s'impose la construction de la route en surplomb avec un mur de protection en contrebas afin que rien ne s'interpose entre le regard du passant et la mer. En même temps une servitude spéciale interdit l'établissement de panneaux publicitaires sur ce littoral. La conception touristique du lieu prévaut. Elle est très limitative, car associée uniquement au caractère paysager d'une route au service des automobilistes.

Sous couvert d'esthétique et de nécessité publique (route trop étroite), cet élargissement supprime entiè-



Pont de la Fausse Monnaie.

rement l'habitat populaire constitué par les cabanons, en particulier au port du Prophète. Au XX^e siècle, la Corniche efface les traces d'un habitat pluriel, mélange de cabanons ouvriers et de bastides bourgeoises, et se consacre de manière quasi-exclusive aux villas des notables³³.

La route n'a pas détruit la côte. Les plages qui existaient (Catalans et Prophète) ont été maintenues ainsi que des espaces rocheux plats où bains de soleil et de mer ont lieu toute l'année pour les plus passionnés. Divers aménagements d'espaces dits naturels et diverses implantations de structures de loisirs ont confirmé cette vocation : *beach-volley* aux Catalans, voile au Prophète, club nautique de La Pelle et centre municipal de voile du Roucas Blanc, sans oublier la romantique pis-

cine du Sporting-club installée dans le vivier à langouste de l'ancienne « Réserve » !...

L'aménagement balnéaire le plus important de cette côte est constitué par les plages artificielles du Prado dont le projet date de 1968, mais dont la première tranche des travaux n'est réalisée qu'en 1977 et la deuxième tranche en 1983. En tout ce sont quarante-deux hectares gagnés sur la mer grâce à la terre et au gravats issus de la construction du métro. Un nouveau paysage a été créé de toutes pièces : mamelons de verdure qui s'interposent entre la route et la mer et transfigurent l'habituel littoral rocaillieux marseillais en une pelouse normande. Les détracteurs du projet n'ont pas manqué ; ils ont mis en avant l'aspect artificiel de cet espace en rupture avec la géographie locale, inventant des pentes herbeuses là où il n'aurait dû y avoir que des calcaires arides et déchiquetés. Mais force est de constater que la population loin de bouder plages et pelouses les a complètement investies : on comptait quatre millions de baigneurs durant l'été 1996 et les pelouses vallonnées accueillent en permanence : cerfs volant, footballeurs, cyclistes, promeneurs, etc. qui cohabitent joyeusement dans ce nouvel espace de loisir populaire.

Les habitants des quartiers Nord privés de plage depuis l'extension du port de la Joliette n'hésitent pas à prendre le bus pour venir se baigner et jouer sur ces nouvelles plages du Prado. La municipalité n'est pas restée sourde à ce signal en impulsant à son tour sur ces plages une dynamique événementielle populaire : service de bus gratuit, fête du vent un week-end de septembre, écran géant pour la coupe du monde de foot, etc. Le bord de route côté mer, protégé de la circulation automobile pour favoriser la promenade à pied, a été investi par les « joggers » et les pêcheurs à la ligne, qui, tout en se tournant résolument le dos, paraissent se partager l'espace en bonne intelligence. Contemplatifs et actifs sont relativement nombreux, mais le plus long banc du monde, qui serpente tout au long de ce littoral sud n'est guère utilisé pour la rêverie, fort probablement à cause des nuisances de la circulation automobile, notamment son bruit assourdissant et continu.

De la frontière sociale au rassemblement

La Corniche, en suivant le trajet de la côte s'identifie à cette frontière naturelle qui sépare les terres et la mer, mais elle devient surtout au cours de l'histoire, une frontière sociale entre le regard sur la mer que

33. Pied de nez à cette logique distinctive qui fonctionne par l'exclusion, sous le parapet de la route, aux premières loges face à la mer, accrochée aux cailloux, comme les cabanons de jadis, une cabane de clochard s'est édifiée et, miracle de cette ville plus tolérante qu'il n'y paraît, continue d'abriter des amoureux des embruns adossés au bitume des forcenés de la route...

posent les villas bourgeoises depuis les pentes du Roucas Blanc et l'activité balnéaire populaire (pêche, baignade...) en contrebas. En effet, la différence d'usage de la mer, certains valorisant le voir et d'autres le faire, trouve principalement ses racines dans l'appartenance sociale des usagers.

Dans un premier temps l'identité maritime et portuaire de la ville a associé la mer à un espace de travail (pêche, activités commerciales ou industrielles liées au port) ; que ce soit de manière concrète par les métiers exercés au sein du cercle familial et amical, ou de manière symbolique dans les représentations collectives des habitants. Car le port ne constitue pas une activité centrale de la ville, il est l'âme de la cité, sa respiration, sa force, à l'image de ce qu'ont été les chantiers navals pour les villes de La Seyne-sur-Mer et de La Ciotat.

Mais la mer est aussi présente dans le temps de loisir, que ce soit comme simple élément paysager, décor ou support principal de l'activité. Les Marseillais qui choisissent l'élément marin comme lieu et dimension privilégiés de leurs loisirs sont majoritairement d'origine populaire. Ce choix est d'autant plus marqué qu'on possède par héritage ou lien de famille, un bateau ou un cabanon³⁴ et qu'en conséquence, ce sont des loisirs peu coûteux. Cette relation à la mer est très affective et s'exprime dans un rapport corporel avec l'élément (baignade, pêche sous-marine...) et dans divers ébats joyeux et colorés (jeux, repas...). En cela ils s'inscrivent dans la tradition ludique des peuples des rivages maritimes ou fluviaux.

Les autres Marseillais, d'origine négociante, et qui doivent leur fortune à la mer, ont associé la mer à un espace de production et non à un lieu de plaisir. Bien que la mer puisse être pour eux le support d'un divertissement, comme c'est le cas du yachting dans la deuxième moitié du XIXe siècle, cette activité est plus un faire-valoir, une pratique emblématique, que l'expression d'un rapport hédoniste à l'élément marin³⁵.

Dans le choix du littoral Sud comme lieu de résidence par la bourgeoisie, le critère sud est premier, comme moyen de se différencier et de créer un lieu de distinction, un « entre-soi ». Cette territorialisation sociale persiste de nos jours et s'est accentuée avec une diversification des catégories professionnelles (professions libérales...) ³⁶. Pour ces classes, la mer sert de cadre à la villa, et la piscine évite de descendre à la plage encombrée de baigneurs «... la pudeur et la retenue, d'une position à distance de la mer (s'opposent) à la grossièreté de la proximité, la jouissance plus riche et plus « fine » des vues multiples au plaisir bestial d'une vue unique en bordure, l'intelligence du site à son incompréhension. » ³⁷

En opposition à ce premier rôle de frontière, la Corniche joue par ailleurs un rôle de pont, jeté entre le nord de la ville (portuaire, industriel, populaire) et sa mer laborieuse et le sud (balnéaire, résidentiel, bourgeois) et sa mer oisive. Pont plus géographique que social, car si

on peut dire qu'au début du siècle, les tramways ouvrent le littoral au peuple (qui va venir y construire ses cabanons et s'y baigner), ils n'y donnent pas accès aux bastides des collines comme le montre l'observation des itinéraires qui contournent sans y pénétrer ce territoire protégé des regards profanes³⁸. Mais les nouvelles plages du Prado, en redonnant la mer aux marseillais³⁹ se sont révélées être le support de développement d'une sociabilité urbaine qui s'exprime par exemple, dans l'éclosion spontanée d'activités de loisir collectives (matches de foot) ou dans la gestion de cet espace par les différents usagers dans la tolérance et le respect de tous.

La Corniche est la concrétisation spatiale, du lien nécessaire à conserver ou à établir, pour l'identité d'une ville, entre des espaces privilégiés de la mémoire où est préservé un certain patrimoine (ici les bains de mer et ses établissements, la pêche et ses bateaux traditionnels, les bastides), et des espaces ouverts, adaptés aux besoins contemporains, en l'occurrence ici ceux des loisirs (skate, jogging, cerfs-volants...).

Une proximité de goût engendre des pratiques de loisir communes dont l'identité est structurée par la dimension spatiale, ici la présence de la mer. Les individus qui s'adonnent à ces loisirs sont localisés géographiquement par ces pratiques mais n'ont pas une identité de groupe (il n'existe pas obligatoirement de réseau de relations) et, en conséquence, l'espace qu'ils occupent n'est pas le territoire d'un clan. La Corniche ne peut être appréhendée comme un village dans la ville.

En créant la route de la Corniche, les hommes ont relié le centre et le sud de la ville mais aussi la ville et la mer, le travail et le loisir. Les ponts qui unissent le construit au littoral donnent une nouvelle unité visuelle au lieu par leur dimension artistique.

La Corniche nous montre qu'un espace public peut exister socialement au-delà et en dehors des projets politiques ou économiques qui l'ont fait naître grâce à l'épaisseur que lui donnent le facteur temps et la géographie du lieu propice à la segmentation entre tradition et modernité et à une culture par paliers⁴⁰, qui va du regard distingué sur la mer au loisir populaire de la plage.

Bertile Beunard

34. Sportiello A., *Les pêcheurs du vieux port*, Laffitte, Marseille, 1981.

35. Beunard B., *ibid.* note 14, p. 219 à 235.

36. D'après la chambre des notaires des Bouches du Rhône, le 8^e arrondissement est, en terme d'habitat, le plus cher de Marseille, 46 % au dessus du niveau général de la ville.

37. *Ibid.* note 16, p. 14.

38. Parisi J.-L., *ibid.* note 8.

39. La plage de Corbières au nord de l'Estaque, de par sa petite surface, ne peut pas répondre aux besoins balnéaires de l'ensemble de la population de ces quartiers.

40. Beyhum N., « Front de mer à Beyrouth » in *Prendre place, espace public et culture dramatique*, (coll.), Paris, Éd. Recherches, 1995.

BIBLIOGRAPHIE

- Adenis J., *De Marseille à Menton, les étapes d'un touriste en France*, Hennuyer, 1892.
- Alauzen, *La peinture en Provence*, ed. Laffitte, 1987.
- Bazal J., *Vallon des Auffes*, Tacussel, 1993.
- Beunard B., « Marseille-plage », revue *Ethnologie Française*, Mélanges, 1993/4, p. 579 à 590.
- « La Plaisance à Marseille, histoire sociale d'une pratique », dans Terret T., *Histoire des sports*, Paris, éditions L'Harmattan, 1996, p. 219 à 235.
- Beyhum N., « Front de mer à Beyrouth » in *Prendre place, espace public et culture dramatique* (coll.), Paris, Éd. Recherches, 1995.
- Boissieu J., Latour M., *Marseille et les peintres*, Éd. Laffitte, 1990.
- Bonillo J.-L., *Ville et port*, Éd. Parenthèses, 1992.
- Boyer M., *L'invention du tourisme*, Gallimard, coll. Découvertes, 1996.
- Le « tour english style », revue *Autrement*, vol 111, « Les vacances », 1990, p. 174 à 181.
- Brun F.-A., *Promenades d'un curieux dans Nice*, Nice, Malvano-Mignon, 1894.
- Busquet R., Isnard E., *Marseille et sa parure d'art et de souvenirs ; les monuments de Marseille*, Éd. Marseille, 1952.
- Busquet R., *Histoire de Marseille*, Laffont, 1977.
- Cahiers Pierre-Baptiste* : Le deuxième Sud, Marseille ou le présent incertain, Actes Sud, 1985.
- Carle A., « Les bains phocéens », *Le Sémaphore* du 6 octobre 1857.
- Caty R., Richard E., *Marseille au XIXe siècle, Rêves et triomphes*, ed. Musées de Marseille, 1992.
- Chamboredon J.-C., « Proximité spatiale et distance sociale », *Revue Française de Sociologie*, 1970.
- « Récits de voyages et perception du territoire : la Provence (XVIIe-XXe siècle) », Paris, ENS, *Revue Territoires* n° 2, 1985.
- Christ Y., *Les métamorphoses de la Côte d'Azur*, Éd. Balland, 1971.
- Corbin A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Éd. Aubier, 1988.
- Culot M., Drocourt D., *Marseille, la passion des contrastes*, Éd. Mardaga, 1991.
- Echinard P., *Marseille au quotidien (Chroniques du XIXe)*, Éd. Edisud, 1991.
- Gallocher P., *Marseille, zig-zags dans le passé*, Éd. Tacussel, 1984.
- Guiral P., Amarguier P., *Histoire de Marseille*, Éd. Mazarine, 1983.
- Laffitte J., *Marseille-sur-mer*, Éd. Laffitte, 1989.
- Liegeard S., *La Côte d'Azur*, Éd. Quantin, 1887.
- Mattalia A., *Malmousque, Madormé*, Éd. Tacussel, 1995.
- Merrien F.-X., *La bataille des eaux*, Éd. Presses Universitaires de Rennes, 1994.
- Mihiere G., *Les bastides marseillaises*, Éd. Laffitte, 1993.
- Musées de Marseille : *Marseille au XIXe. Rêves et triomphes*, 1992.
- Parisis J.-L., *Les folies de la corniche, 1800-1990*, Éd. Laffitte, 1992.
- Péraldi M., *Paysage, ville et mémoire*, Marseille, Cerfise, 1988.
- Piolle F.-X., « Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialité? », *Revue Espace géographique* n° 4, 1990-1991, p. 349 à 358.
- Pinol J.-L., *Atlas historique des villes de France*, Hachette, 1996.
- Roncayolo M., *L'imaginaire de Marseille*, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1990.
- Marseille, les territoires du temps*, Les Editions locales de France, 1996.
- Roncayolo M. et Blais J.-C., *Regards sur Martigues*, Éd. Parenthèses, 1999.
- Rouillard D., *Le site balnéaire*, Mardaga, 1984.
- Soubiran J.-R., *Le paysage provençal et l'école de Marseille avant l'impressionnisme, 1845-1874*, Réunion des musées nationaux, 1992.
- Sportiello A., *Les pêcheurs du vieux port*, Marseille, éd. Laffitte, 1981.
- Terret T., Beunard B., Vaillau D., « Pratiques et espaces balnéaires au XIXe siècle », revue *Ethnologie Française*, XXVI, Mélanges, 1996.
- Tourette J., *Marseille ville de mon enfance*, Marseille, 1970.
- Veblen T., *The theory of leisure class*, New York, 1899, rééd. Gallimard, 1978.
- Zalio P.-P., *Les grandes familles de Marseille au XXe siècle : enquête sur l'identité économique d'un territoire portuaire*, Paris, Belin, 1999.

Bertile Beunard, docteur en sciences de l'éducation, est enseignante à l'Université Aix-Marseille II et chercheur associée à l'École des hautes études en sciences sociales de Marseille (S.H.A.D.Y.C.). Ses travaux actuels portent sur l'histoire sociale des loisirs maritimes des marseillais. Elle a notamment publié « Marseille-plage », *Ethnologie Française*, 1993/4 et « La plaisance à Marseille, histoire sociale d'une pratique », *Histoire des sports*, (Terret T., dir.), Paris, L'Harmattan, 1996.