



HAL
open science

L'aire métropolitaine marseillaise et les territoires de l'industrie

Jacques Garnier, Jean-Benoît Zimmermann

► **To cite this version:**

Jacques Garnier, Jean-Benoît Zimmermann. L'aire métropolitaine marseillaise et les territoires de l'industrie. 2004. halshs-00010267

HAL Id: halshs-00010267

<https://shs.hal.science/halshs-00010267>

Preprint submitted on 18 Apr 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'Aire Métropolitaine Marseillaise

et les territoires de l'industrie

Jacques GARNIER – Université de la Méditerranée – LEST / UMR
Jean-Benoît ZIMMERMANN – CNRS / GREQAM et IDEP

L'industrie marseillaise tend aujourd'hui à s'organiser à l'échelle de sa métropole. Mais une telle tendance n'a pas toujours été de soi. D'abord organisée autour de son port et dans l'articulation avec l'outre-mer et notamment l'empire colonial, le complexe industrialo-portuaire ne connaissait pas de véritable hinterland et traduisait l'état d'esprit d'une ville enserrée dans ses collines et exclusivement tournée vers la mer. Avec les temps de crises, cette déconnexion de Marseille avec sa périphérie s'est retournée à son encontre, laissant une ville sombrer dans la crise économique et sociale et la paupérisation, tandis qu'autour d'elle le développement de nouvelles dynamiques économiques prenait l'allure d'une revanche et mobilisait les rivalités de tous ordres.

Aujourd'hui, la ville centre bénéficie d'un retour en grâce ; porteuse d'une image renouvelée, elle n'est désormais plus boudée des Français ni des investisseurs. Forte de sa situation littorale, de sa culture urbaine et de son potentiel scientifique, elle se trouve en bonne position pour accueillir et développer des activités industrielles modernes orientées sur l'immatériel et la connaissance. Dès lors c'est toute la force d'un système métropolitain qui peut demain émerger et se construire, mettant en valeur les complémentarités d'un ensemble urbain et péri-urbain qui fonde sa richesse sur la variété de ses ressources. Mais encore faudra-t-il sans doute qu'une véritable volonté politique métropolitaine s'impose en lieu et place des vieux sectarismes et des méfiances réciproques.

I. Marseille porte de l'Orient et de l'Afrique

L'ancien système, qui a fondé l'économie marseillaise jusqu'aux années cinquante et soixante, était fondamentalement lié à la position géographique de Marseille, premier port de Méditerranée, qui bénéficiait d'une localisation à la pointe des lignes maritimes reliant la France à son empire colonial, en Méditerranée et en Afrique, mais aussi vers le lointain Orient, à travers le canal de Suez. De tradition et de culture maritimes, Marseille séparée de son hinterland par une chaîne de collines a toujours vécu tournée vers la mer, organisant autour de son port la structure de la ville et des activités économiques. Le point commun des diverses activités industrielles est ainsi leur lien avec le port « où s'importent, se transforment et se réexportent des matières premières (de provenance souvent coloniale) sous la forme de produits semi-finis ou finis » (Zalio, 2003). Selon Roncayolo (1963), en 1900 70% des marchandises arrivant sur le port de Marseille sont destinées à l'industrie locale.

1. Marseille à l'interface de la France métropolitaine et de l'Empire colonial

Du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème} siècle, Marseille avait hérité d'un ensemble relativement diversifié d'activités industrielles dans les domaines de la métallurgie, de la mécanique, de la chimie, de la construction et de l'agro-alimentaire. On verra qu'au fil des décennies, certaines de ces activités avaient quelque peu débordé au-delà des collines entourant la cité. Elles n'en constituaient pas moins, en-deçà de ces collines, un ensemble socio-économique très intégré, très autonome, largement coupé de l'activité économique de l'arrière pays provençal, largement déconnecté de l'appareil industriel national, dont la mer et l'empire colonial étaient le principal horizon et dont le port était le lieu privilégié de fixation et d'ancrage.

1.1. Cohérence et autonomie d'un complexe industrialo-portuaire

Entre ces différentes activités, les complémentarités techniques et commerciales avaient généré un complexe industrialo-portuaire très compact et encore très intégré au début des années 60. Autour des infrastructures et de l'organisation portuaires, prospéraient encore plusieurs sociétés d'armement maritime toujours dirigées par les mêmes familles qu'un siècle auparavant, notamment les Fabre, les Fraissinet et les Daher. Elles aussi utilisatrices des infrastructures portuaires, les entreprises de réparation navale, issues des regroupements successifs des multiples ateliers suscités depuis un siècle par les sociétés d'armement, étaient progressivement passés, pour la plupart, sous le contrôle du groupe Fraissinet et du groupe Terrin puis, en fin de compte, à la fin des années 50, sous l'empire de ce dernier : la Société Provençale des Ateliers Terrin. Rouages essentiels de l'organisation portuaire, les sociétés d'entreposage, les transitaires, les consignataires, les agences maritimes tout autant que les sociétés de négoce étaient elles aussi détenues par la même constellation de familles marseillaises associées depuis un siècle aux activités de la place, notamment les Zarifi pour ce qui était du négoce. Particulièrement emblématiques de la relation de la ville et de son port à l'empire colonial, les industries alimentaires, créées pour la plupart au milieu ou à la fin du dernier siècle, déclinaient leurs spécialités d'huileries, de minoterie, de semoulerie, de raffinage sucrier, de fabrication de pâtes alimentaires, de biscuiteries et de brasseries, toujours sous le contrôle des mêmes familles locales, notamment des Rastoin et des Verminck pour les huileries ou encore des Bergasse et des Paquet pour le sucre. Et il en allait de même pour la non moins emblématique activité des savonneries où s'était illustré notamment la famille Charles-Roux.

Constitué en complexe industrialo-portuaire, le cœur de l'industrie marseillaise s'avérait être ainsi un véritable système socio-économique d'une grande cohérence et d'une grande autonomie. Le système était d'abord une affaire de familles ou, plus exactement, une affaire de dynasties de familles plus ou moins spécialisées, les unes et les autres, dans une activité particulière du complexe, qui savaient s'allier soit par le mariage soit par le croisement des participations financières et aussi, beaucoup, par leur participation commune à l'institution cardinale de l'économie locale, la Chambre de Commerce. Traversé de courants et de conflits l'ensemble de ces familles constituait une bourgeoisie construite au fil des siècles, au creux du « melting pot » marseillais, animée par un instinct, par une culture ainsi que par des inclinations idéologiques et politiques spécifiquement marseillais. Et ceci se traduisait par des options et des stratégies encore très visibles en ce début des années 60.

Cette bourgeoisie, d'abord, avait fait l'option de l'articulation à l'empire au détriment de celle de l'articulation à l'hinterland national continental ou tout simplement de l'articulation à

l'arrière pays provençal. Cette option se manifestait, par exemple, dans le choix des produits fabriqués ou des matières premières traitées, par exemple, pour ne parler que du raffinage sucrier, par le choix du sucre de canne importé. Et ceci n'était pas sans susciter la rivalité avec le monde des sucriers betteraviers du nord de la France. Car cette bourgeoisie manifestait aussi une vraie défiance vis à vis des initiatives, des acteurs ainsi que des appareils financiers et administratifs nationaux, du nord du pays ou de la région parisienne. Cette option se manifestait aussi bien dans les stratégies des savonniers locaux que dans les tactiques des banquiers marseillais, notamment ceux de la Société Marseillaise de Crédit. Le capital financier lui-même relevait de ce localisme, tant dans sa mobilisation exclusive par les grandes familles marseillaises, que dans les investissements de portefeuille que celles-ci possédaient dans la plupart des activités du complexe industrialo-portuaire.

Ainsi cette articulation de l'industrie et du négoce caractérisait-elle la culture et les inclinations de cette bourgeoisie marseillaise et fondait-elle la cohérence et l'autonomie du système industrialo-portuaire, conjointement à une classe ouvrière, elle aussi caractérisée par une forte identité. Constituée de longue date dans le « melting pot » marseillais, organisée autour d'une CGT constamment placée à la pointe des combats ouvriers, son enthousiasme et sa combativité, face à un patronat peu enclin au dialogue, contribuaient eux aussi, à la spécificité et à l'autonomie socio-économique du complexe.

1.2. L'industrie au-delà du système industrialo-portuaire

Au-delà de ce système, s'étaient développés plusieurs pans d'activités industrielles fondées sur des logiques autonomes, même si leur développement était parfois lié, lui aussi, à l'activité industrialo-portuaire. Au nombre de ces activités on comptait les entreprises de la métallurgie et de la construction mécanique, celles de la chimie et celles des tuileries.

L'industrie métallurgique marseillaise naît au début du XIX^{ème} siècle avec la création d'une première fonderie en 1830, puis celle d'une usine de fabrication de machines à vapeur en 1831. Cette activité avait pour but principal de répondre à la demande d'équipements de la part des industries portuaires naissantes : huilerie, sucrerie, mais également armement maritime en raison du développement de la navigation à vapeur, puis du transport ferroviaire vers le milieu du siècle. Avec le raffinage du plomb qui connaît un grand succès dès 1846 à partir de matières premières importées d'Espagne, Marseille devient rapidement le premier site français de production des non-ferreux cumulant la moitié de la production nationale. Ces activités portées par une multiplicité de petits ateliers se développent et se manifestent sur une large étendue du paysage urbain, tandis que la mécanique marine et ferroviaire se concentre dans de plus grands établissements et notamment les Ateliers de Menpenti qui connaissent une intense activité. De manière connexe, naît dans les années 1900 un secteur automobile avec les camions et moteurs Dufour, la compagnie Orion et la Société Pradel et Justinien. Mais le fleuron de cette activité restera l'entreprise Turcat-Méry, créée en 1899 par deux jeunes cousins passionnés d'automobile, positionnée dans les voitures de prestige et dont l'aventure s'achèvera en 1929.

Dans le domaine de la chimie, il s'est agi également de répondre aux besoins de la savonnerie locale, par la production de soude à partir de la décomposition du sel marin à l'acide sulfurique. Dès le début du 19^{ème} siècle, on compte une vingtaine d'usines sur Marseille et au-delà : Septème et l'étang de Berre, puis jusqu'à Fos à l'Ouest et jusqu'à Saint Raphaël à l'Est. Dès la deuxième moitié du siècle, le groupe Solvay, porteur d'un nouveau procédé implante en Camargue (Salins de Giraud) une grosse unité de production qui fonctionnera jusqu'aux

années soixante. Le raffinage du soufre se développe également, à partir de souffres bruts importés de Sicile et des Etats-Unis, pour le besoins de la viticulture. De nombreuses autres production voient également le jour dans cette nouvelle culture chimique qui s'est emparée de la cité phocéenne et notamment les engrais chimiques, à partir de phosphates importés (USA et Maghreb) pour lesquels les débouchés de l'agriculture s'annoncent florissants. Enfin les premières importations de pétrole donnent naissance à quatre raffineries à Marseille, dès 1865, pour l'éclairage, puis pour l'automobile et les premiers navires à moteur diesel. Vers la fin des années trente cette activité de raffinage connaîtra une croissance sans précédent et un premier véritable complexe pétro-chimique sera créé hors de Marseille sur les rives des Etangs de Berre et de Caronte.

Le cas de l'alumine (Mioche, 2000) est sensiblement différent dans la mesure où la localisation de cette activité à Marseille résulte de l'existence de voies ferrées pour acheminer la bauxite en provenance du Var et réexpédier l'alumine produite vers les usines d'électrolyse des Alpes et des Pyrénées. Dès 1894, la SFAP (Société Française de l'Alumine Provençale) installe pour cette raison à Gardanne la première usine d'alumine en France, sous licence Bayer. Cette usine bénéficie en outre de l'eau et de la lignite en provenance de l'exploitation minière voisine. Quelques années plus tard, le procédé Bayer étant tombé dans le domaine public, la production d'alumine connaît un regain d'attractivité. Deux nouvelles usines sont alors établies dans Marseille même. La première est installée à Saint-Louis-les-Aygalades, dans les quartiers Nord, en 1906 par la SFIA (Société Française pour l'Industrie de l'Alumine), filiale de l'entreprise suisse AIAG qui deviendra Alusuisse en 1963. La production d'alumine dans cette usine, qui bénéficie aussi de la proximité de la mine de Gardanne durera jusqu'en 1968. Une deuxième est construite en 1907 à La Barasse sur la route d'Aubagne, le long de ligne Marseille-Nice, par la Société Electro-chimie et fonctionnera de 1908 à 1993¹. En 1918, la région marseillaise cumule ainsi 3 des 5 usines du paysage français de l'alumine. Pour cette raison, Gardanne se verra enrichir en 1943 des services de recherche du groupe AFC. Elle se dotera d'une installation pilote entre 1950 et 1956 qui sera à l'origine de formidables gains de productivité et d'une très forte croissance de la production.

Quant aux tuileries et briqueteries, elles participent à leur façon à la logique du port, comme outil d'exportation de leur production vers les marchés internationaux (I.Salvy, 2003). Installées sur un territoire concentré Nord de la ville, elles bénéficient de la richesse argileuse du bassin de Séon, exceptionnel par sa qualité et par la quantité de ses réserves. Ce tissu productif qui totalisait 25 usines à la fin du 19^{ème} siècle s'est organisé et concentré d'abord autour d'un comptoir de vente en commun (la SGTM et Compagnie) qui a permis d'en renforcer la visibilité et la compétitivité à l'export., puis d'un consortium de huit fabricants (SGTM SA). Ainsi s'explique le succès de la tuile plate marseillaise, à triple emboîtement, qui s'est imposée sur de nombreux marchés à travers le monde. En 1965 les usines du consortium seront finalement détruites et remplacées par une usine automatisée ultramoderne encore en fonction de nos jours.

Ce paysage enfin ne serait pas complet si l'on omettait de mentionner la production de tabacs et allumettes (P.Smith, 2003) dans laquelle Marseille est devenue un important centre de fabrication dès le début du 19^{ème} siècle, dès lors que le tabac était décrété monopole d'Etat

¹ Par le biais des fusions et rachats, l'usine de Gardanne deviendra un des fleurons du futur groupe Péchiney, tandis que celle de La Barasse fera partie de groupe métallurgique Ugine. Les deux groupes fusionneront en 1971 sous le nom de PUK (Péchiney-Ugine-Kuhlman) qui reprendra le seul nom de Péchiney dans les années 1980s après un recentrage stratégique sur la filière de l'aluminium.

(1811). Ces productions occupaient près de 4000 travailleurs dans les années 1870s et ont perduré jusqu'en 1961 pour les allumettes et jusqu'en 1990 pour les tabacs. Elles laissèrent quelques friches industrielles au cœur du tissu urbain ; l'une d'elle, la Friche de la Belle de Mai, connaîtra dans les années 1990 un destin prometteur.

2. Au-delà des collines : périphéries disjointes, débordements et "annexes"

Au-delà des collines, la campagne célébrée par Marcel Pagnol était bien loin de ne constituer qu'un lieu paisible de ruralité ou de villégiature et elle n'était certainement pas un désert industriel. La construction navale à La Ciotat, la Mine et l'usine d'alumine à Gardanne, le raffinage pétrolier, la chlorochimie, la pétrochimie et l'aéronautique autour de l'étang de Berre, étaient toutes inscrites dans une périphérie industrielle disjointe de la ville-centre mais qui, dans plusieurs cas, en était issue, soit par débordement, soit par délestage, soit par extension ou encore par annexion.

Le chantier naval de La Ciotat et celui de Port-de-Bouc faisaient figure de milieux industriels autonomes disjointes de la réparation navale marseillaise. L'un comme l'autre, cependant, n'en avaient pas moins été créés par des marseillais - par l'ouvrier Louis Benet en 1835 dans le premier cas, par la famille Fraissinet en 1899 dans le deuxième. Et l'un comme l'autre avaient été repris, un siècle plus tard - le premier en 1940 et l'autre en 1961 - par un même groupe industriel familial marseillais : la Société Provençale des Ateliers Terrin.

Centrés sur la ville de Gardanne, les divers établissements du bassin minier de Provence et l'usine de fabrication d'alumine ne devaient rien, en revanche, aux activités industrielles pas plus qu'aux initiatives marseillaises. Les premiers, exploités depuis la fin du XVIII^{ème} siècle étaient rapidement passés sous la tutelle de l'Etat² tandis que la seconde n'avait été implantée là qu'en raison de la proximité des gisements de bauxite et de charbon et du passage à Gardanne d'une branche du réseau ferroviaire régional.

Il en allait de même, encore, pour la plupart des lourdes activités installées sur le pourtour de l'étang de Berre. Les Salins du Midi autant que les usines Solvay et Péchiney à Salins-de-Giraud ne trouvaient pas leurs origines dans le milieu industriel marseillais. Les établissements aéronautiques d'Istres et de Marignane ne s'étaient développés qu'en raison des atouts naturels ou stratégiques des sites locaux et à l'occasion de délocalisations en provenance de la région parisienne. Une part importante de l'activité chimique avait également été implantée là sans lien aucun avec l'industrie marseillaise, telles les usines de Saint Gobain et de Kuhlmann délocalisées à Port-de-Bouc depuis le nord de la France, pendant la première guerre mondiale, pour être placées hors de portée de l'ennemi. Pour leur part, les trois raffineries de pétrole de Berre, Lavéra et Chateaufort ne s'étaient

² L'intervention de l'Etat, à partir de 1809 entendait mettre bon ordre dans la concession des titres d'exploitation et organiser l'activité autour d'entreprises capables d'exploiter rationnellement la ressource. Elle permettra un triplement de la production malgré des méthodes d'exploitation encore archaïques. La véritable industrialisation, avec une concentration de l'exploitation sur deux entreprises principales, interviendra au milieu du 19^{ème} siècle en réponse à la forte demande énergétique des industries marseillaises en plein développement, mais aussi de nouvelles opportunités d'exportation vers l'ensemble du bassin méditerranéen. Il faudra attendre le 20^{ème} siècle pour assister à une importante modernisation avec une mécanisation de l'exploitation, le percement de la « galerie de la mer » (1894-1905) pour l'évacuation des eaux d'exhaure et la multiplication des puits verticaux profonds (jusqu'à 670 mètres en 1928). Ce tournant correspond aussi à une deuxième vague d'industrialisation dans la région marseillaise avec l'alumine, puis les centrales thermiques et les cimenteries comme Lafarge (Daumalin, Mioche et Raveux, 2003).

implantées autour de l'étang qu'après le déblocage législatif qui, en 1928, leur ouvrait l'accès au sol national et ceci s'était fait à l'initiative de plusieurs des principales sociétés françaises ou étrangères du secteur. Les marseillais n'y étaient pour rien. C'est pourtant à Marseille que les premiers dépôts d'hydrocarbures avaient été accueillis et c'est dans ses quartiers nord aussi qu'avaient été implantées, ainsi qu'on l'a évoqué plus haut, les premiers établissements de raffinage.

C'est de Marseille, en effet, qu'étaient issus les premières installations industrielles de chlorochimie développées ensuite sur les mêmes sites de l'étang de Berre. C'est de Marseille, surtout, qu'avaient été imaginées, dès le XIX^{ème} siècle l'extension des activités portuaires et commerciales marseillaises et c'est de Marseille que la Direction du Port et la Chambre de Commerce avaient obtenu de l'État, dès la fin de la première guerre mondiale, ce qu'on avait alors appelé "l'annexion" de l'étang de Berre, c'est-à-dire, l'aménagement des "annexes" portuaires de Port de Bouc, de Caronte, de Berre et, plus tard, en 1952 l'ouverture du port pétrolier de Lavéra. Et c'est bien de Marseille, en somme, qu'avait été ouverte à l'industrie le lointain ouest de la cité.

Que l'on se place à l'ouest autour de l'étang, que l'on regarde au nord du côté de Gardanne ou que l'on se situe à l'est au fond de la crique de La Ciotat, la constellation des sites industriels périphériques était donc bien disjointe du cœur industrialo-portuaire de la ville-centre mais à bien des égards, cependant, elle en constituait une émanation, un débordement et même, selon un terme quelque temps consacré, une annexe.

II. La crise de l'ancien système : les années 60 et 70

Ce système ancien fondé sur une étroite articulation de l'activité industrielle avec l'activité portuaire a butté sur ses propres limites dès les années soixante, dès lors que la décolonisation et l'internationalisation des marchés en remettait en cause les fondements. Cette période, très difficile pour l'économie marseillaise, est aussi, a contrario, une période de remise en mouvement de l'espace métropolitain. A l'ancien mouvement de débordement industriel de Marseille vers sa périphérie, se substitue progressivement un exode des activités les plus dynamiques, puis d'une partie de la population vers de nouveaux pôles d'activité naissants. Cette crise se trouve ainsi l'origine du basculement d'un modèle centre - périphérie vers un modèle multipolaire qui préfigure l'émergence d'un futur système métropolitain.

1. La décolonisation et la crise du système industrialo-portuaire

Le fait majeur à l'origine de la crise est, sans nul doute, l'éclatement de l'empire colonial français. Port d'acheminement des produits en provenance des colonies, Marseille bénéficiait, comme on l'a vu, d'une rente de situation pour une première transformation des matières premières importées, à destination finale du marché national. Il s'agissait donc d'un ensemble d'activités industrielles, dont la logique était restée jusque là fondamentalement mercantile et c'est sans doute une des raisons qui précipitera l'effondrement de ce système industrialo-portuaire.

Car la décolonisation ne constitue pas un fait isolé de nature purement politique et propre à la France. Elle s'inscrit dans le contexte d'une nouvelle dynamique de l'économie internationale aux lendemains de la deuxième guerre mondiale. Cette dynamique qui a fondé ce que l'on a appelé « les trente glorieuses » se caractérise tout d'abord par une rapide internationalisation des échanges, donc de la concurrence et des marchés, qui fait éclater le cadre des anciennes

relations centre-périphérie, Nord-Sud, constitutives jusque-là de la prospérité coloniale. Elle trouve ensuite son moteur dans une intense modernisation de l'appareil productif et la généralisation, dans toute l'Europe de l'Ouest, d'un modèle fordiste fondé sur la production en grandes séries et la recherche permanente de gains de productivité.

Or comme l'analyse Bernard Morel (1991), le patronat marseillais, tout comme les organisations ouvrières, ont traîné face au virage de la modernisation dont ils ne percevaient, les uns et les autres, que des inconvénients. Ainsi Marseille reste-t-elle à l'écart du mouvement général de modernisation et creuse peu à peu l'écart avec le reste du pays et du monde qui affectera gravement son activité économique. Car, dans une première phase, l'illusion persiste dans la logique de reproduction de l'ancien système, en raison du rôle économique majeur du port, dont une partie de l'activité est dynamisée par les importations pétrolières, d'une part, et, sur le plan démographique d'autre part, en raison de l'afflux de population dû à l'exode rural alpin et au retour des Français d'Afrique du Nord (ainsi la population marseillaise passe de 720 000 habitants en 1960 à 889 000 en 1968). L'apparente dynamique de la ville masque la crise qui s'installe.

Et pourtant la réalité est celle de la crise de l'industrie portuaire, donc avant tout celle des industries traditionnelles : huileries et savonneries, raffineries de sucre et industries du blé.

Ainsi les industries des corps gras subissent la concurrence des multinationales, mais aussi celle d'entreprises nationales, comme Lesieur dans les huiles alimentaires, originaire du Nord de la France et qui établit une production au Sénégal, à la source des matières premières, afin de réduire ses coûts de main d'œuvre. La concurrence sera aussi celle de nouveaux produits à base de matières premières non tropicales, comme le soja promu par les Etats-Unis. Enfin, dans la savonnerie, les entreprises marseillaises subiront, dès les années cinquante, la concurrence des poudres et détergents venus des USA et mieux adaptés aux nouveaux modes de vie et notamment à l'usage de la machine à laver (Sanmarco et Morel, 1985). Avec les corps gras, ce sont aussi de nombreuses activités induites (emballage, imprimerie, manutention, chaudronnerie ...) qui vont être entraînées dans une spirale de difficultés.

Les autres industries traditionnelles subissent un sort similaire et le tissu marseillais, constitué pour une grande part de PME familiales, peu réactives, peu innovantes et de capacité financière fragile, se disloque de toutes parts. Dans ce contexte paradoxal de désindustrialisation et de croissance urbaine, le port lui-même perd de l'importance dans le trafic maritime international, car il ne tire plus son dynamisme de la demande locale des industries de transformation.

2. L'assujettissement des activités industrialo-portuaires

Dès la moitié des années 60, en effet, le cœur industriel de Marseille est atteint. Le complexe industrialo-portuaire dans ce qu'il avait de compact, d'intégré et de cohérent se trouve soumis à diverses forces extérieures qui amorcent son déclin. Aucun des éléments du complexe n'est complètement épargné, à commencer par l'administration du port lui-même.

En 1965, le Port devient « autonome », c'est-à-dire qu'il perd son ... autonomie locale. Désormais directement soumis à l'Etat pour tout ce qui concerne les grands arbitrages en matière d'investissement, il doit faire aussi, dans ses instances dirigeantes, une place plus grande qu'auparavant, non seulement à l'administration mais aussi aux grands armateurs et aux grands chargeurs qui sont loin d'être tous marseillais. Au milieu des années 70, le groupe

Terrin entre en crise et avec lui, c'est l'ensemble de la réparation navale qui amorce le lent et long déclin au cours duquel les différents fleurons de la SPAT passent de mains en mains et, bien souvent d'ailleurs, par des mains extérieures à la ville et même à la région. Les compagnies marseillaises d'armement elles-mêmes, pour la plupart d'entre elles, disparaissent ou, telle la compagnie Fabre devenue la compagnie des Chargeurs Réunis, se transforment en firmes multinationales relativement indifférentes aux intérêts locaux. Plusieurs transitaires, consignataires et autres auxiliaires de transport s'intègrent dans des organisations largement supra-régionale. Et pour couronner le tout, l'industrie alimentaire, soit dans des conjonctures de crise soit dans des contextes d'expansion, passe entre les mains de quelques grandes firmes, telles Unilever et Panzani pour les huiles et les pâtes et Beghin Say pour le raffinage sucrier.

Le complexe industrialo-portuaire s'était reproduit jusque là dans la compacité et la cohérence des multiples complémentarités et interactions commerciales et techniques associant des entreprises spécifiquement marseillaises. Cette fois, la nouvelle configuration industrielle laisse apparaître les mêmes entreprises ou ce qu'il en reste, inscrites, chacune séparément des autres, dans les réseaux nationaux ou transnationaux de firmes largement indifférentes aux intérêts proprement marseillais. Alors que le complexe était complètement piloté par une bourgeoisie spécifiquement marseillaise, soucieuse de la pérennisation de son pouvoir, de son patrimoine et de ses marchés, la nouvelle configuration est soumise aux stratégies d'acteurs sans ancrage social local et aux calculs micro-économiques de firmes en voie de multinationalisation. Le complexe, dès lors, sans avoir véritablement éclaté, se trouve profondément et définitivement altéré dans sa spécificité marseillaise.

Mais cette difficile période de crise est aussi une période de remise en mouvement. Un mouvement de redéploiement de l'industrie marseillaise, principalement impulsé par l'Etat, entrepris avec le projet de faire de la ville et de son espace métropolitain un pôle de dynamisme industriel dans le sud de la France.

3. La remise en mouvement par l'Etat contrecarrée par la crise

En cette fin des années 60, la politique d'aménagement du territoire prend, en effet, un cours nouveau. La perspective est désormais de contrebalancer le poids excessif de la concentration parisienne par la création de huit métropoles d'équilibre. Marseille est l'une d'elles dont les infrastructures et équipements doivent être rationalisés, dont le développement commercial et industriel doit être redynamisé par la création du complexe industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et dont le destin social autant qu'économique ne doit plus être aussi nettement dissocié de sa proche périphérie. Dans cette triple perspective, l'Etat pilote l'élaboration d'un ambitieux schéma de développement de ce qu'on dénomme pour la première fois l'« aire métropolitaine marseillaise ». Le Livre Blanc élaboré en 1969-70 constitue à cet égard un cadre pour les acteurs publics et un projet mobilisateur pour tous les protagonistes du développement de cette aire.

Le schéma n'est pas anodin. Pour la première fois depuis toujours, le projet transgresse explicitement la frontière des collines et embrasse la périphérie. Pour la première fois depuis longtemps il est basé sur une forte volonté de développement industriel. Et surtout, pour une fois, il s'en remet largement aux initiatives d'un Etat dont les entrepreneurs et les financiers marseillais avaient toujours tenté jusque-là de contenir les intrusions.

Le schéma s'efforce d'anticiper. Le projet de développer au centre-ville des activités de tertiaire supérieur anticipe en effet sur ce qui se passera vingt cinq ans plus tard. Le projet d'une université technologique envisagé à Vitrolles est sans doute prématuré mais il anticipe bien sur ce qu'on appellera quelques années plus tard les technopôles. Le projet de zone industrialo-portuaire à Fos-sur-Mer, en revanche, est déjà mûr parce qu'il a été négocié et arbitré aux plus hauts niveaux de l'Etat et des groupes industriels français de la sidérurgie et de la chimie.

Le grand projet de Fos procède de trois ambitions. La première est locale, portée dès 1951 par un petit nombre d'élus de la Chambre de Commerce et d'Industrie, elle se trouve réactivée après la décolonisation. Elle consiste à favoriser la conversion du port de Marseille en substituant à sa vocation coloniale une vocation industrielle et négociante à l'échelle, cette fois, de l'Europe. La deuxième émane des milieux professionnels de la sidérurgie française qui ont compris, dès la fin des années 40, que l'avenir était aux usines sidérurgiques sur l'eau, qui en ont implanté une première à Dunkerque et qui s'acheminent peu à peu vers la reconversion lorraine et la création d'un deuxième site productif littoral. La troisième enfin, émanant de l'Etat, portée par la Datar et conçue avec les grandes firmes nationales, vise à créer aux portes de l'une des huit métropoles d'équilibre un pôle de croissance fondé sur la concentration de plusieurs grands établissements de sidérurgie, de pétrochimie et de chlorochimie : un pôle de croissance destiné à susciter à la fois une dynamique d'industrialisation dans l'ensemble du sud-est français et à participer de manière motrice au renouveau des échanges économiques méditerranéens auquel beaucoup veulent croire au début des années 70.

Il s'agit pour Marseille de s'ouvrir à nouveau sur les horizons maritimes, mais d'une manière nouvelle. Il s'agit de réintégrer l'économie nationale en participant à une démarche euro-méditerranéenne d'un type nouveau. Il s'agit en somme de faire de Marseille à la fois une ville tertiaire internationale et la Rotterdam du sud.

Mais l'ambitieux projet ne pourra pas se réaliser ou, du moins, pas tout de suite. La mise en mouvement de l'industrie marseillaise va être entravée par deux types d'événements ou de tendances. D'une part le mouvement de fond qui va vider Marseille d'une partie de sa substance au profit de sa périphérie et, d'autre part, les chocs pétroliers successifs qui vont contrecarrer les ambitions industrielles nationales, notamment celles dont Marseille devait être le siège.

4. L'exode des forces productives hors de la ville

Dès lors, la crise de la ville-centre se traduit progressivement par un processus de « déconnexion » entre Marseille et son environnement géographique et économique, pour reprendre l'analyse qu'en font Fellmann et Morel (1989). Le dynamisme des nouveaux pôles périphériques nés à Fos, à l'Est de l'Etang de Berre, à Aubagne ou dans le Pays d'Aix, se déconnecte de Marseille ou même cherche à se distancier de la mauvaise image marseillaise. Les mesures d'aménagement du territoire ne parviennent pas à enrayer ce phénomène, voire même parfois tendent à le renforcer a contrario. Cette déconnexion amplifie la crise du système industrialo-portuaire, les industriels les plus réactifs préférant souvent aller s'installer sur les nouvelles zones en construction au-delà des collines, notamment à Vitrolles, c'est-à-dire non plus à l'Ouest mais à l'Est de l'Etang de Berre. Ils y trouvent, dès les années soixante-dix, d'importantes disponibilités foncières peu coûteuses, mais aussi la proximité de

l'aéroport de Marignane et le nœud d'autoroutes et de voies rapides en direction du Nord et dans l'axe Est-Ouest.

Ce nouveau mouvement de délocalisations de Marseille vers sa périphérie ne constitue plus un débordement mais vide la ville d'une part importante de ses forces vives au moment même où le tissu local marseillais, déjà fragilisé, subit les contrecoups de la crise économique qui s'est déclarée depuis les deux chocs pétroliers de 1973 et 1978. Le spectre du chômage commence à s'étendre sur Marseille, tandis que c'est une part de la population qui, dès 1975, commence à quitter la ville (la population marseillaise qui n'a augmenté que de 20 000 habitants de 1968 à 1975, perd ainsi 34 000 habitants entre 1975 et 1982, puis 74 000 entre 1982 et 1990). A Aubagne, dans l'agglomération Aixoise ou sur les rives de l'Etang de Berre, elle y rejoint les entreprises qui s'y sont installées, mais elle y trouve aussi une offre foncière et une fiscalité locale plus attractives.

Mais, dans cette périphérie même, les trajectoires sont contrastées. Au dynamisme et au succès de certaines zones et de certains secteurs s'oppose la crise de certains autres.

C'est d'abord la crise affectant les nouveaux secteurs industriels en cours d'implantation autour de l'Etang de Berre, notamment la sidérurgie et la pétrochimie. Les deux chocs pétroliers de 1973 et 1978 réduisent l'activité économique mondiale, affectent les grands secteurs producteurs de biens intermédiaires et placent la pétrochimie autant que le raffinage pétrolier dans une situation de crise. Dès lors, tandis que les principales infrastructures avaient été construites sur le site de Fos, les programmes d'investissement des sidérurgistes et des chimistes se trouvent diminués de plus de moitié. La réactivation de l'économie méditerranéenne se trouve reportée et, en fin de compte, le grand projet de Rotterdam du sud se trouve définitivement altéré.

C'est ensuite la crise de la construction et de la réparation navale. Les effets des deux chocs pétroliers font apparaître, au niveau mondial d'importantes surcapacités de production que les négociations entre le Japon et la Communauté européenne s'efforcent de régler. En supprimant les aides massives qu'il accordait aux grands chantiers navals, le gouvernement français manifeste à la fois ses options favorables au libéralisme économique et son désir d'appliquer les mesures de désinvestissement prônées par Bruxelles. Les trois chantiers du groupe Normed ferment leurs portes en 1986, notamment celui de La Ciotat.

C'est enfin la crise des industries extractives et associées. Malgré le court regain d'intérêt pour le lignite provençal que suscite la crise pétrolière de 1974 et malgré les importants gains de productivité dus à la mécanisation de l'exploitation, les perspectives d'avenir du bassin de Gardanne s'amenuisent. Amorçées dès la fin des années cinquante, les fermetures de puits et réductions d'effectifs³ se succèdent avec une prévision de cessation définitive pour 1990, finalement repoussée au début des années 2000⁴.

Dans le domaine de l'alumine, l'usine de Saint-Louis-les-Aygalades est fermée en 1972, celle de La Barasse, modernisée en 1967 fermera en 1988. Péchiney garde le site de Gardanne comme seul site de production d'alumine en France, appuyé sur son centre de recherche et d'ingénierie, spécialisé dans les alumines techniques à haute valeur ajoutée. La bauxite est désormais importée de Guinée et l'énergie ne provient plus du lignite de Gardanne. Quant à Lafarge, avec sa nouvelle cimenterie moderne et automatisée installée à La Malle en 1958,

³ De plus de 6000 en 1946, l'effectif des mineurs est passé à 2400 en 1970 et à 1100 en 1999.

⁴ La fermeture définitive du dernier puit « Yvon-Morandat » aura lieu le 31 Janvier 2003.

elle s'affranchit de sa dépendance à l'égard du charbon local : fuel et gaz naturel depuis 1965, charbon américain depuis 1981. Jusqu'à la fermeture de la mine, 80 à 90% du charbon extrait à Gardanne sera brûlé dans la centrale électrique d'EDF, dont la technologie innovante (dite « à lit fluidifié circulant ») permettra un bon rendement et un respect des normes environnementales européennes⁵.

Mais de cette longue phase de crises, de mises en mouvement, de nouveaux coups d'arrêts et de nouveaux espoirs, de cette longue et complexe période d'incertitudes finissent par émerger les prémices d'une nouvelle structuration de l'industrie locale ; une structuration parfois inquiétante pour les élus et notables marseillais mais porteuse d'avenir ; une structuration de plus en plus multipolaire.

III. La construction d'un espace multipolaire : les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix

Cette phase de recomposition du paysage industriel métropolitain a donc aussi été une phase de mise en mouvement de nouvelles dynamiques construites autour de nouveaux pôles venant se substituer et s'autonomiser par rapport à la ville centre. Ces nouveaux pôles sont alors rentrés dans des phases de croissance et de confortation générant parfois des réflexes de concurrence plus que de recherche de complémentarité. Cette phase est caractérisée pour partie par le morcellement et les rivalités, en même temps qu'émerge timidement l'évidence d'une communauté de destins et la pertinence d'une échelle métropolitaine, portées par une poignée d'acteurs clefs, publics et privés.

1. Les nouveaux appareils productifs

D'Est en Ouest, du Nord au Sud, s'affirment de nouveaux appareils productifs. Seule Marseille reste relativement à l'écart de ces nouvelles dynamiques et continue à afficher, comme toutes les grandes villes, un solde négatif en termes d'activités industrielles. Mais ce solde est devenu bien moins important et la tendance finira même par s'inverser avant le milieu des années quatre-vingt dix, montrant que le destin de la ville-centre ne doit pas être recherché dans la seule voie de la « tertiarisation ».

1.1. A l'Ouest : Fos, Lavéra et l'Etang de Berre

Même amoindri dans le volume et la capacité productive de ses investissements, même entravé dans ses perspectives de participation à une réactivation de l'économie méditerranéenne, le grand projet de Fos-sur-Mer devient le principal site sidérurgique français et surtout il constitue, avec l'ensemble des activités industrielles installées sur le pourtour de l'étang de Berre, le plus grand complexe industrialo-portuaire français et l'un des plus importants en Méditerranée.

Les quatre raffineries de pétrole (de Berre, Chateauneuf-les-Martigues, Lavéra et Fos), les vingt établissements pétrochimiques et chlorochimiques (de Berre, Lavéra et Fos), les cinq

⁵ Il s'agit d'une technologie destinée à de grosses centrales thermiques vouées à brûler un charbon de piètre qualité (forte teneur en soufre et en calcaire). Cette innovation a constitué une vitrine technologique, dont la mise au point s'est appuyée sur le savoir scientifique et technique marseillais en matière de thermique industrielle (IUSTI, Université d'Aix-Marseille 3) et sur la reconversion de la CNIM (La Seyne sur Mer), entreprise de réparation navale devenue notamment leader dans cette technologie de chaudières.

établissements du secteur aéronautique (notamment l'usine Aérospatiale de Marignane) et les deux grands établissements sidérurgiques de Fos emploient directement près de 20 000 salariés et immobilisent des installations industrielles très lourdes d'une valeur totale de 100 milliards de francs. Les raffineries effectuent le tiers de la production française d'hydrocarbures, les sidérurgistes fabriquent le quart de l'acier français et au cours de ces années 80 et 90, l'usine Aérospatiale devient un des principaux exportateurs mondiaux d'hélicoptères.

Le complexe semble bien réaliser le projet visionnaire de quelques uns des grands patrons marseillais qui, au début du XX^{ème} siècle, avaient pensé que l'étang de Berre, d'abord "annexe" du port, pouvait aussi devenir un site d'extension des activités productives de la cité. Mais on se rend vite compte que, le Port mis à part, la dynamique industrielle du complexe échappe complètement à l'emprise marseillaise. Les grandes entreprises y sont soit des firmes françaises anciennement ou récemment nationalisée soit des firmes multinationales anglo-saxonnes, les unes et les autres ayant leurs centres de décision très éloignés de l'aire métropolitaine et se développant de plus en plus selon les logiques de globalisation des firmes.

Les acteurs économiques traditionnels de Marseille, notamment la Chambre de Commerce et d'Industrie, n'ont pas véritablement les moyens de marquer de leur empreinte le devenir du complexe pas plus que la Municipalité qui n'a rien fait jusque-là pour institutionnaliser une quelconque communauté d'intérêt ou de destin avec les petites communes du pourtour de l'étang. Ainsi, à l'ouest de la ville, un premier pôle industriel de grande taille s'autonomise durablement. D'autres vont émerger, au nord comme au sud.

1.2. Au Nord puis au Sud: la microélectronique

La naissance d'un pôle microélectronique en Provence a pour origine la création, sur la zone industrielle de Rousset en 1979, de l'entreprise «Eurotechnique», comme opération conjointe de Saint-Gobain et de National SemiConductors dans le cadre du «Plan Composants» du Ministère de l'Industrie. Sans réelle prise en considération des ressources territoriales, cette localisation au pied de la Sainte-Victoire, visait plutôt à bénéficier d'un cadre de vie attractif et de la possibilité d'accorder des aides publiques dans le cadre de la reconversion du bassin houiller de Gardanne. Eurotechnique sera intégrée dans le groupe Thomson en 1983, puis deviendra établissement du groupe ST-Microelectronics après fusion avec le groupe italien SGS-Ates en 1987. Cette implantation sera suivie d'autres créations sur le même site: d'origine publique, comme Nanomask, entreprise de production de «masques» créée en 1981 pour répondre aux besoins d'Eurotechnique, ou privée, à travers de multiples essaimages créés par des cadres d'Eurotechnique, puis de Thomson, lors de périodes de ralentissement du marché des composants. Ce milieu naissant, bien que faiblement maillé en termes de relations marchandes, se caractérise par une intensité des relations informelles notamment d'entraide sur le plan technologique (J.Garnier, 1992). D'autres petites et moyennes entreprises voient aussi le jour ou viennent s'implanter à Rousset ou alentours au cours des années quatre-vingt, faisant bénéficier le pôle d'un environnement industriel et de services, tandis que des entreprises préexistantes développent une offre spécifique pour la micro-électronique (salles blanches, nettoyage ...).

L'un de ces essaimages Gemplus a été créé en Mai 1988 pour reprendre l'activité de production de cartes à puces que le nouveau groupe ST-Microelectronics n'entendait pas poursuivre. Cette entreprise, qui s'installe à Gémenos et à La Ciotat connaîtra une croissance

fulgurante et deviendra très vite leader mondial avec 43% du marché et un important déploiement international. Nanomask sera rachetée par le groupe chimique américain DuPont de Nemours et deviendra DuPont Photomask (DPPM) en 1989.

A la fin des années quatre-vingt, le tissu microélectronique provençal connaît une crise majeure avec un ralentissement brutal du marché mondial des semi-conducteurs et une menace de fermeture de l'usine ST-Microelectronics. Cette crise sera l'occasion d'une large mobilisation tant de la part des pouvoirs publics locaux, notamment Conseil Régional et Conseil Général que de la part des entreprises et débouchera en particulier sur la création du CREMSI, structure de recherche coopérative des acteurs industriels et technologiques de la filière silicium. Avec la reprise sur le marché mondial des composants, ST-Microelectronics, choisit Rousset pour y installer sa nouvelle usine 8 pouces et décide d'approfondir son ancrage territorial en délocalisant à Fuveau son institution de formation ST-University. Dans cette même période, l'entreprise ES2, ancien essaimage de Eurotechnique est rachetée par la firme américaine Atmel qui s'engage sur une recapitalisation, un plan d'investissements sur l'unité de production existante et la construction d'une nouvelle usine sur la zone de Rousset. ST-Microelectronics et Atmel ont bénéficié d'importantes aides publiques pour ces opérations.

Ainsi le tissu microélectronique provençal s'organise-t-il en trois pôles distincts plus ou moins concentrés géographiquement (Rychen et Zimmermann, 2001) :

- un pôle microélectronique à proprement parler, au Nord, avec une forte polarisation sur la zone industrielle de Rousset-Peynier et la haute vallée de l'Arc ;
- un deuxième pôle, moins concentré spatialement, qui est celui de la carte à puce et a son barycentre au Sud (Gémenos – La Ciotat) autour de Gemplus, avec de nombreuses petites entreprises auxquelles le leader a souvent apporté son soutien ;
- un troisième pôle enfin, plus dispersé dans l'aire métropolitaine, qui est celui des équipementiers et qui comprend trois entreprises d'émanation locale : Testinnovation (Rousset), Cybernétix (Marseille) et EISM (Aubagne), ainsi que des représentations commerciales de grands équipementiers et des entreprises spécialisées (cartes-à-pointes, métrologie).

1.3. D'ouest en Est : le fort développement des zones d'activités

Soixante-dix-huit communes sur un total de 119 dans les Bouches-du-Rhône se sont dotées de zones d'activités, mais la plupart sont peu significatives puisque près de la moitié d'entre elles ne dépassent pas le seuil de 100 emplois. Un petit nombre d'entre elles cependant tiennent une place importante dans le développement d'une économie industrielle multipolaire autour de Marseille et concentraient, dès 1993, 41% de l'emploi industriel du département (Schwendimann, 1994).

Parmi les zones d'activités de l'aire métropolitaine marseillaise, les plus anciennes datent des années soixante, comme les zones de reconversion des houillères à Rousset et à Gardanne ou comme la zone des Estroublans à Vitrolles. Les années soixante-dix ont ensuite vu la création de nouvelles grandes zones comme celle de Fos, la zone des Miles à Aix-en-Provence et celle des Paluds à Aubagne.

Ces zones ont capté une bonne part des entreprises qui ont quitté Marseille dans les années soixante-dix. Dans les années quatre-vingt, le processus de délocalisation se prolonge en processus de localisation sur les zones périphériques les plus attractives (Vitrolles, Aix-Les

Milles, Aubagne). Ainsi, en sept ans, près de 900 entreprises de 5 à 200 salariés s'installent à Vitrolles. Elles sont attirées sur ces zones par un prix du foncier peu élevé, des moyens de communication, la qualité des équipements, ainsi qu'une main d'œuvre disponible et jeune (Morel, 1991). Ces zones concentrent notamment des activités de tertiaire supérieur à Aix-Les Milles, de logistique à Vitrolles et de nature plus industrielle à Aubagne.

Une troisième vague se développe dans les années quatre-vingt avec le dispositif « Zones d'entreprises » qui permet de faire bénéficier d'avantages fiscaux et d'aides publiques les entreprises qui s'installent et créent des emplois dans les bassins touchés par la fermeture des chantiers navals. Dans les Bouches-du-Rhône, sont concernées les zones d'activités d'Aubagne, de Gémenos et de La Ciotat. Ces deux dernières ont été marquées par l'implantation et le développement de Gemplus et d'autres activités liées à la carte à puce, mais aussi d'entreprises comme Pébéo dans les industries graphiques et plusieurs entreprises positionnées dans le domaine de la santé.

Ce dispositif a permis l'installation d'un nombre significatif d'entreprises industrielles et de haute technologie, pour plus de la moitié d'entre elles, dans les zones d'activités concernées. Ces trois zones viennent en tête du département pour les surfaces autorisées de constructions industrielles avec 90 000 m² à Gémenos, 79 000 m² à La Ciotat et 77 000 m² à Aubagne, après Marseille qui totalise 166 000 m² pour cette même période. Le total des emplois directs créés s'élève à environ 8000 emplois pour 400 entreprises, dans les Bouches-du-Rhône et le Var (La Seyne) soit davantage que les 5300 emplois directs perdus avec la fermeture des chantiers navals (Schwendiman, 1997). L'industrie et la haute technologie, cependant vont faire irruption d'une autre manière à Marseille et dans sa périphérie : l'une et l'autre vont être sujettes à ce qu'on appelle, dans les années 80, la fièvre des technopôles.

2. La fièvre des technopoles

L'idée selon laquelle le système productif et sa compétitivité doivent être fondés sur l'innovation a déjà donné lieu à des réalisations connues au Japon et aux Etats-Unis selon des modalités qui permettent aux entreprises de s'alimenter aux sources du savoir scientifique, aux pratiques du savoir-faire technologique et aux promotions issues des Grandes Ecoles et des Universités. Transposé en France, le principe du technopôle a déjà été expérimenté, dès la fin des années 70, à Meylan à côté de Grenoble ainsi qu'à Sophia Antipolis à côté de Nice. De Toulon à Avignon et de Marseille à Cadarache en passant par Aix-en-Provence, le même principe est mobilisé par les grandes collectivités locales, les Chambres de Commerce et les universités de Marseille et de sa périphérie. Ces différents acteurs locaux ont constaté que l'aire métropolitaine est particulièrement riche en ressources scientifiques susceptibles d'applications industrielles mais que, paradoxalement, l'appareil productif ne s'y alimente que très peu et, en tout cas, beaucoup moins que dans les agglomérations voisines de Lyon, Grenoble, Nice, Montpellier et Toulouse.

Le technopôle de Château Gombert, à quelques centaines de mètres de l'un des principaux sites universitaires scientifiques de Marseille – la faculté de Saint Jérôme - est créé à la fin des années 80 et se spécialise rapidement dans les domaines de la mécanique énergétique, l'informatique et la micro-électronique. L'Institut Méditerranéen de Technologie (IMT) y regroupe des centres de formations supérieure et des laboratoires de recherche appartenant aux universités d'Aix-Marseille et au CNRS. L'Ecole Supérieure d'Ingénieurs de Marseille (ESIM) s'y redéploie. Les ingénieurs et techniciens des premières entreprises implantées (notamment Cybernétix spécialisé dans les automatismes et la robotique) y côtoient les

créateurs d'entreprises accueillis dans les pépinières d'entreprises de l'IMT et de l'Institut International de Robotique et d'Intelligence Artificielle de Marseille (IIRIAM).

Le technopôle du Grand Luminy, ancré sur des ressources scientifiques de haut niveau en matière de mathématiques, d'informatique et de génétique, est développé à la même époque et suscite rapidement l'apparition de deux entreprises fortement innovantes en matière d'informatique et de génétique : respectivement Prologia et Immunotech.. Celui que l'on tente de mettre en place, toujours à la fin des années 80, à l'entrée de Manosque est destiné à valoriser les très nombreuses ressources scientifiques et technologiques du Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache.

Celui de l'Arbois, enfin, implanté à quelques centaines de mètres de la très technologique zone industrielle des Milles, susceptible de se développer sur plusieurs milliers d'hectares et presque aussi proche des centres universitaires marseillais que de ceux d'Aix-en-Provence, se spécialise progressivement, dès le milieu des années 90, sur les différents registres scientifiques, technologiques et organisationnels de l'environnement. Les laboratoires du CNRS et de l'Université regroupés au sein du Centre Européen de Recherche en Géosciences de l'Environnement (CEREGE) y côtoient une pépinière d'entreprises suscitée et soutenue par l'Union Européenne, le Centre Européen d'Entreprise et d'Innovation (CEEI).

La multiplication des initiatives est proportionnée, en quelque sorte, la croissance des institutions d'enseignement supérieur et de recherche dans l'aire métropolitaine ainsi qu'à une recomposition sociologique de la population active dans la périphérie marseillaise : les ingénieurs et les techniciens ont fait en 20 ans une irruption massive. Cette multiplication a trois effets qui ne sont pas tous directement favorables au développement de l'industrie marseillaise. D'abord, elle amorce le passage de Marseille et de sa périphérie dans la nouvelle ère industrielle et cet effet est porteur d'une recomposition déterminante pour l'avenir de l'aire métropolitaine. Ensuite et dans un premier temps, elle renforce l'attractivité de la périphérie au détriment de celle de la ville-centre et cet effet, aux yeux des décideurs marseillais, s'ajoute de manière inquiétante à l'exode des ressources observé pendant la période précédente. Enfin, elle accentue la multi-polarisation industrielle déjà engagée par la multiplication des zones industrielles et cet effet, inquiétant à court terme pour les dirigeants marseillais, pose en fait des jalons déterminants pour le développement industriel métropolitain du futur.

IV. Marseille dans son aire métropolitaine

La forme multipolaire que prend le développement industriel marseillais à partir du milieu des années 1970 provoque deux effets complémentaires qui vont susciter les plus grandes craintes de la part des élus et notables de la ville. D'une part, cette multipolarisation contribue fortement à altérer encore l'intégrité du tissu industriel proprement marseillais. D'autre part s'esquissent, hors de la cité, des relations de coordination et de coopération entre les différents acteurs parties prenantes au développement industriel : des relations qui tendent à s'autonomiser et qui acquièrent progressivement un caractère proprement métropolitain. L'une des conséquences les plus visibles et les plus regrettable de cette situation se manifeste alors dans une sorte de radicalisation des rapports entre les élus et notables marseillais et les élus et notables de certaines cités périphériques. Les premiers se révèlent hostiles aux initiatives des acteurs de la périphérie qui risqueraient, à leurs yeux, d'accentuer encore la dévitalisation du centre marseillais. Les seconds, forts de la dynamique dont ils bénéficient, restent souvent indifférents au devenir industriel de la ville-centre. La radicalisation connaît même un pic d'exacerbation, au début des années 1990, à l'occasion du conflit feutré qui

oppose les tenants aixois et départementaux du technopôle de l'Arbois aux tenants marseillais du grand projet Euroméditerranée.

Parallèlement pourtant, et de manière apparemment paradoxale, Marseille intra-muros va retrouver une identité économique propre. Industrielle et tertiaire à la fois, sans qu'elle manifeste une véritable rupture avec son identité industrielle et portuaire passée mais perméable aux mutations du début du nouveau siècle, elle va, en quelque sorte, "se recentrer sur son cœur de métier". Les premières manifestations de l'émergence d'un appareil productif métropolitain se conjuguent alors avec les frémissements d'une revitalisation économique de la ville-centre.

1. L'émergence d'un système industriel métropolitain

L'aire métropolitaine marseillaise, ainsi nommée dès la fin des années 60, lors de la rédaction du « Livre blanc », prend consistance désormais et fait une place importante aux activités industrielles. Les frémissements de la métropolisation de l'appareil industriel se manifestent, notamment, sur trois registres : 1) l'apparition d'entreprises métropolitaines, 2) l'apparition de filières industrielles métropolitaines, 3) l'apparition d'institutions de coordination économique métropolitaines.

1.1. Certaines entreprises deviennent ce qu'on peut appeler des "**entreprises métropolitaines**". On peut en citer au moins deux exemples: Cybernétix et Ateliers de Fos.

Ancien département de robotique de l'entreprise marseillaise de services et d'interventions sous-marines Comex, **Cybernétix** avait pris son autonomie en 1985 grâce à l'assistance scientifique et technique de l'IIRIAM (Institut International de Robotique et d'Intelligence Artificielle de Marseille) créé peu avant avec l'appui politique et financier de la Ville de Marseille et localisé sur le technopôle de Château Gombert. Déjà très compétente dans la recherche-développement en matière de robotisation des interventions en milieu hostile, l'entreprise opère notamment en sous-traitance pour Comex, Ifremer et Technicatome (CEN de Cadarache). Elle absorbe plusieurs petites entreprises très technologiques dans le domaine de l'instrumentation déjà implantées dans l'aire métropolitaine (Coria, Saia, Luminy Instruments) et intègre plusieurs ingénieurs et techniciens de haut niveau de la société de services sous-contrat Bertin, implantée à Aix-les-Milles. Progressivement, elle élargit son activité à l'automatisation du tri postal en partenariat avec La Poste, puis au cours des années 90, dans les équipements de production pour la micro-électronique et la carte à puce. Elle met à profit, pour cela, des coopérations étroites avec Microsolve et Micropolish, ES2, SGS Thomson et Gemplus. Elle absorbe, en 2001, la société Test-Innovation, implantée à Marseille et à Rousset, spécialiste des tests automatiques dans la fabrication des semi-conducteurs. Cybernétix, dès lors, ne peut pas être considérée seulement comme une puissance de concentration de ressources technologiques au sein de l'aire métropolitaine marseillaise. Elle joue aussi un rôle d'organisation et de recombinaison de ces ressources qui en révèle le fort potentiel d'innovation à l'échelle métropolitaine. Ancrée dans les milieux scientifiques et technologiques marseillais aussi bien que dans les nouveaux espaces industriels de la périphérie, elle est devenue le type même de l'entreprise métropolitaine innovante.

Ateliers de Fos, pour sa part, n'est pas du tout issue des milieux de la haute technologie. Entreprise artisanale créée en 1985 à Port de Bouc, elle opère en matière de chaudronnerie et tuyauterie pour l'entretien et la maintenance des grands établissements d'industrie de process de Fos et du pourtour de l'étang de Berre (raffinage pétrolier, pétrochimie, sidérurgie

notamment). Modeste sous-traitante dans ses débuts, elle absorbe progressivement plusieurs autres entreprises locales opérant dans les mêmes domaines ou dans des domaines connexes. Aux compétences de métallurgie-mécanique, elle conjugue peu à peu celles d'électricité et d'instrumentation et elle recrute plusieurs cohortes d'ingénieurs et techniciens de haut niveau pour renforcer ses compétences dans le diagnostic, les études, le contrôle. Elle satisfait ainsi au souhait des grands donneurs d'ordres de contracter avec un très petit nombre de partenaires responsabilisés, désormais évalués et rémunérés en fonction du niveau de performance des équipements qu'ils ont pour mission d'entretenir. Innovant avec le sidérurgiste Sollac-Méditerranée dans les techniques coopératives de management de la maintenance - notamment de la "co-propriété" des équipements - Atelier de Fos s'organise alors pour sous-traiter aussi sur la plupart des grands sites français d'industries de process et peut commencer à répondre aux appels d'offres européens. Elle élargit enfin le champ de sa clientèle aux très "propres" établissements de la microélectronique et du nucléaire de la périphérie marseillaise. Ateliers de Fos, issue de l'obscur milieu des anciennes industries et des anciennes technologies, devient alors une "success story" enviée et symbolise, aux yeux du milieu local de la grande industrie, l'entreprise métropolitaine passée de l'ancien au nouveau système technique, du local au global, de l'artisanat au réseau national innovant. Deux autres entreprises locales du même type, Ortec et Snef, connaissent d'ailleurs, durant la même période et jusqu'à aujourd'hui, le même destin à la fois métropolitain et national ou international.

1.2. Né à la fin des années 1970 dans la haute vallée de l'Arc, le pôle **microélectronique** provençal, tout en gardant un relativement forte concentration spatiale, est l'exemple type **d'une « filière métropolitaine »**. Cette dimension métropolitaine doit être comprise dans la dynamique industrielle et d'innovation à laquelle a finalement fait place la crise et la menace d'effondrement des premières années 1990. Dynamique liée à l'articulation des trois grandes composantes constitutives de l'activité (production de composants, carte à puce⁶ et équipementiers) dont les « territoires » recouvrent une part importante de l'aire métropolitaine. Dynamique liée à l'articulation entre industrie et recherche, ensuite, récente pour un pôle tout d'abord voué à la seule fonction de fabrication et qui bénéficie aujourd'hui de l'existence d'un potentiel scientifique marseillais de premier ordre. Dynamique liée enfin à la formation, avec la relocalisation de ST Université à Fuveau, le projet d'une école de la microélectronique à Gardanne et les écoles d'ingénieurs marseillaises.

Un autre exemple de filière à dimension métropolitaine et celle de la **santé**. Elle prend appui sur une forte capacité hospitalière (13500 lits dans les Bouches-du-Rhône, dont une forte concentration sur Marseille), un potentiel de formation médicale (plus de 12000 étudiants) et une puissante activité de recherche en santé et sciences de la vie (plus de 80 équipes de recherche), assortie d'une claire volonté de partenariat avec des entreprises industrielles (malgré l'échec du projet de « Cité de la Biotique » dans les années 90). Ainsi on recense dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise près de 80 entreprises, pour la plupart PME voire TPE⁷. Elles totalisent un chiffre d'affaires de près de 500 millions d'Euros, à 40% dans le secteur industriel, principalement dans le génie hospitalier, la pharmacie et le génie bio-médical. Nombre d'entre elles ont été créées par des praticiens ou des chercheurs marseillais. Elles sont implantées à Marseille (pour 28 d'entre elles), La Ciotat (11) et dans toute l'aire métropolitaine.

⁶ Malgré les sérieuses difficultés que traverse actuellement Gemplus, liées à la fois à la crise sur le marché des télécommunications mobiles et aux changements dans l'actionnariat de l'entreprise, et qui ont entraîné d'importantes suppressions d'emploi dont plus de 600 sur les sites de Gémenos et de La Ciotat.

⁷ Très petites entreprises.

1.3. Certaines institutions créées par les collectivités locales ou organismes consulaires commencent à devenir des **outils au service du développement industriel** de l'aire métropolitaine. En particulier, Provence-Promotion a été créée en 1996 par le Conseil général des Bouches du Rhône et la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence comme agence commune chargée de la prospection et du conseil à l'égard des entreprises susceptibles de venir s'implanter dans l'aire métropolitaine et plus largement dans les Bouches du Rhône. Méditerranée Technologies de son côté, créée à l'initiative du Conseil Régional PACA, dispose d'une autonomie de fonctionnement et d'un conseil d'administration qui réunit à la fois des institutionnels et des entreprises. Elle a pour principale vocation d'aider à l'émergence et au développement de systèmes industriels localisés (« clusters ») dans la Région.

D'autres institutions, à caractère moins officiel, jouent cependant un rôle important pour l'animation et le dynamisme du tissu industriel. Ainsi, le CREMSI (Centre de Recherche en Microélectronique du Silicium) a pour fonction de fournir un cadre coopératif pour des projets de recherche impliquant des entreprises liées au pôle microélectronique et de recevoir des soutiens publics pour ces projets. Le CETP (Club des Entreprises Techno-Performantes), créé quant à lui à l'initiative de l'ancien directeur de l'ARIST-PACA, organise des rencontres régulières entre entreprises membres, sur des thématiques variées (gestion, social, législation, stratégie industrielle, ...), qui contribuent à créer et à entretenir des liens formels et informels entre participants ...

2. Le nouveau marseillais ? La nouvelle industrie marseillaise ?

Alors qu'au fil des décennies, l'industrie marseillaise avait successivement été l'objet de déclin, d'éclatements et, plus grave encore aux yeux de certains de ses notables, d'une sorte de dilution dans l'espace économique métropolitain, elle se renouvelle et se redéploie à présent sur des bases renouvelées. Le renouveau n'est pas spectaculaire, il ne fait que s'esquisser, il est lent et il est laborieux. Ses protagonistes principaux ne se trouvent pas prioritairement parmi les couches sociales associées à l'ancien tissu industriel. L'Etat, les collectivités locales et de nouveaux acteurs sociaux y prennent des places motrices. Son principe se définit progressivement dans le courant des années 80 et 90 au gré des interactions entre ces différents protagonistes. Il repose à la fois sur l'intention de refonder le rapport entre Marseille et le monde méditerranéen, sur le projet d'articuler entre eux non seulement le commerce et l'industrie mais aussi la science, la culture et le tourisme et sur la préoccupation d'attirer à nouveau dans la ville les cadres et les décideurs économiques tout en recousant un tissu urbain devenu générateur de segmentations et de ségrégations excessives. Perspective trop ambitieuse ? Pari démesuré pour une ville appauvrie ? Il consiste, en somme, à recentrer la cité sur ses fonctions et ses savoir-faire essentiels et, ce faisant, à lui conférer un nouveau statut dans l'espace métropolitain en émergence.

2.1. Le renouvellement et les crises de l'ancienne industrie

Les anciennes industries n'ont pas disparu. Si certaines activités ont désormais déserté la ville, d'autres se renouvellent mais parfois au prix de crises difficiles à gérer, d'exclusions et de pertes d'emploi, pour toute une fraction de la population.

Ainsi, l'industrie agro-alimentaire a adopté une véritable démarche industrielle et innovante : gains de productivité, renouvellement des investissements productifs, développement de nouveaux produits. Cette industrie continue de rassembler des entreprises ou des établissements industriels dynamiques et de taille relativement importante (plus de 200

salariés) dans des domaines comme les pâtes alimentaires, les plats cuisinés, la confiserie et les boissons. Et c'est en outre tout un tissu d'entreprises sous-traitantes qui constitue son environnement : transports spécialisés, conditionnement, laboratoires d'analyse ... (Joannon et Lees, 1997). Mais même revitalisé, le secteur de l'agro-alimentaire n'est pas à l'abri des menaces de délocalisation comme en témoigne la récente décision de Nestlé de quitter la vallée de l'Huveaune.

D'autres secteurs, issu des industries traditionnelles marseillaises, ont aussi su dépasser les crises. La chimie fine a su perdurer dans des activités modernes, à Marseille, mais aussi à Aubagne et à Allauch, notamment dans la pharmacie. De crise en restructurations, la réparation navale se modernise et trouve notamment dans la haute plaisance de nouveaux débouchés. Le pôle offshore est devenu emblématique d'une activité industrielle résolument moderne qui trouve ses racines dans des activités traditionnelles ...

Mais l'image, l'attractivité, la croissance du volume d'affaires, pas plus que de l'emploi industriel marseillais, ne sont plus désormais fondées sur ces seuls secteurs d'activité.

2.2. Le renouvellement de l'antique vocation commerciale, logistique et communicationnelle

L'opération Euroméditerranée ne peut résumer à elle seule le mouvement par lequel s'esquisse le nouveau industriel marseillais. Elle n'en est pas moins conçue, dans cette perspective, comme le projet emblématique et moteur. Elle est emblématique d'abord, et ceci doit être souligné, de ce que le nouveau économique marseillais ne peut plus se faire sur la seule base de l'initiative du pouvoir et des moyens de son ancienne bourgeoisie commerçante et industrielle. Marseille, pour cela, ne peut se passer désormais de l'intervention financière, administrative et organisationnelle de l'Etat. Elle est emblématique aussi du souci de ce dernier d'impliquer la ville dans une stratégie économique et géopolitique euroméditerranéenne⁸, c'est-à-dire de faire de Marseille une métropole de premier rang au sein de la « zone de prospérité » décidée par l'Union Européenne avec douze pays méditerranéens dans le cadre du « Processus de Barcelone ».

Officiellement décidé en 1995, le projet Euroméditerranée est d'abord une grande opération d'urbanisme qui a pour but de rééquilibrer la géographie sociale et économique de la ville⁹. Mais c'est aussi une grande opération « d'intérêt national » destinée à réactiver son antique vocation portuaire, commerciale et communicationnelle par les contributions motrices qui y seront faites aux fonctions logistiques et portuaires du « hub » marseillais, aux fonctions centrales et internationales ainsi qu'aux services aux entreprises et aux fonctions technologiques, éducatives et culturelles désormais associées aux visées géopolitiques des grandes villes internationales, singulièrement, aux visées euro-méditerranéennes du port provençal.

2.3. Immatériel et nouvelle centralité ?

A la fois très localisé dans l'espace et bien spécialisé dans sa vocation, le projet ne suffirait sans doute pas cependant à lui seul, à renouveler la structure économique de la ville s'il ne s'y

⁸ Plusieurs ouvrages d'intellectuels français, comme celui de Paul BALTA sur « La Méditerranée réinventée », paraissent alors sur la réactivation des échanges euro-méditerranéens et y pointent la vocation marseillaise. A cette époque également, quelques intellectuels et entrepreneurs créent le « Club de Marseille » fortement empreint lui aussi de l'esprit euro-méditerranéen.

⁹ Le projet prévoit, entre 1996 et 2010, l'accueil de 10 000 habitants nouveaux dans l'espace compris entre la gare TGV et le Port. Il prévoit la réhabilitation de 6 000 logements, l'édification de 1,2 millions de mètres carrés de planchers neufs et la création nette de 15 à 20 000 emplois.

conjuguait à une réelle dynamique de création et d'attraction d'activités et d'entreprises dans des pans résolument modernes de l'industrie.

L'étoffement progressif des technopôles locaux - celui de Château Gombert et celui de Luminy - témoigne de la multiplication des liens entre les acteurs de la science et de l'innovation technologique. Les pépinières d'entreprises de Marseille Innovation ou de l'Association Grand Luminy tirent une grande partie de leur force de la proximité très intense qui les lie aux écoles d'ingénieurs et aux laboratoires universitaires. Ainsi, ce sont des domaines comme la génomique, les biotechnologies, l'environnement et l'optronique¹⁰ dans lesquels s'est affirmée récemment la vocation marseillaise.

L'implantation de nombreuses entreprises de télécommunications, dans le cadre de Euroméditerranée, est venu conforter un potentiel métropolitain déjà solide dans les technologies de l'information avec la microélectronique et le logiciel. Enfin, au carrefour des hautes technologies et de la création culturelle, les activités du multi-media, principalement centrées autour de la Friche de la Belle de Mai (anciennes manufactures de tabac), participent à ouvrir de nouvelles perspectives tout en contribuant à revitaliser un quartier populaire.

Tous ces pans d'activités industrielles, qui se situent au cœur d'une économie fondée sur la connaissance, ont vocation à irriguer l'ensemble du tissu métropolitain et à tirer parti des ressources qui y sont aujourd'hui disponibles. Ils redonnent à Marseille une nouvelle centralité fondée non plus seulement sur la tertiarisation de l'économie mais sur la dimension immatérielle des nouvelles industries, pour lesquelles elle apporte une forte culture urbaine, un potentiel scientifique de haut niveau et une situation privilégiée sur le littoral méditerranéen. On assiste alors à un renouvellement sociologique profond des générations, des formations, des origines sociales et des métiers de ceux qui opèrent dans la technologie et le commerce. C'est ce renouvellement qui a aujourd'hui vocation à irriguer les nouveaux réseaux entrepreneuriaux de la ville.

En guise de conclusion : les nouvelles complémentarités à l'intérieur d'un système métropolitain polycentrique ?

Ainsi, si la structure polycentrique désormais épousée par l'appareil industriel de l'aire métropolitaine marseillaise devait se pérenniser, elle ne heurterait pas comme auparavant les craintes de la cité centre de se voir supplantée par ses périphéries. Elle pourrait, au contraire, prendre appui sur les services et les infrastructures offertes par cette cité centre et renforcer ainsi son attractivité et ses performances. Réciproquement, Marseille intra-muros, si l'expression toutefois conserve encore un sens, pourrait à l'avenir cesser d'être une enclave portuaire et commerciale exagérément déconnectée de son arrière-pays. Mais il faudrait, pour cela, que plusieurs obstacles ou entraves soient surmontés et, dans cette perspective, que soient résolues assez rapidement plusieurs questions :

- . La question du désordre urbain et de la grande faiblesse du transport collectif
- . La question de la compétition entre Communauté urbaine de Marseille et les Communautés d'agglomération environnantes, en particulier celle d'Aix-en-Provence
- . La question des inégalités et des ségrégations sociales, celle des travailleurs exclus de la nouvelle modernité.

¹⁰ Optique, photonique, optoélectronique, avec le pôle POPsud.

. La question du relatif enclavement de l'aire métropolitaine par rapport aux grands axes de transport qui vont structurer le sud de l'Europe depuis Madrid jusqu'à la Suisse, l'Italie, l'Autriche, etc, qui vont passer par Lyon plutôt que par la Provence.

Mais toutes ces questions sont avant tout de nature politique et c'est d'une véritable volonté politique métropolitaine que pourra résulter, pour chacune d'entre elles, une issue porteuse d'avenir...

Bibliographie

- Balta P. (1992), « La Méditerranée réinventée », Ed La Découverte
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille (1985-1989), Histoire du Commerce et de l'Industrie de Marseille, XIX^{ème}-XX^{ème} siècles, tomes 1,2,3, CCIM
- Daumalin X., Mioche P. et Raveux O. (2003), « Le bassin minier des Bouches-du-Rhône (1809-2003) », *Industries en Provence*, N°11, Décembre.
- Fellmann T. et Morel B. (1989), « Les effets de polarisation sur la métropole marseillaise : mobilité économique, concurrence, complémentarité », *Plan Urbain*.
- Garnier J. (1992), « Développement d'un milieu technique dans le pays d'Aix-en-Provence », INSEE-PACA, *Sud Information Economique*, 3^{ème} trimestre, N°91.
- Garnier J. (2001), Les pôles technologiques dans l'aire métropolitaine marseillaise, in Aire Métropolitaine, encore un effort (coordonné par E. Chouraqui et P. Langevin), Ed L'aube
- Joannon M. et Lees C. (1997), « Les dynamiques spatiales de l'industrie dans l'aire métropolitaine marseillaise », Méditerranée, Tome 87, 3.4.
- Mencherini R. Une « classe ouvrière en or », *Industries en Provence*, Dynamiques d'hier et d'aujourd'hui, n°8 novembre 2001
- Mioche P. (2000), « Marseille-Provence capitale de l'alumine », *Marseille*, N°190, Août.
- Morel B. (1991), « L'évolution industrielle de l'agglomération marseillaise », *Marseille*, n°161, Novembre.
- Ricard G. (1989), Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'ouest, Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX^{ème}-XX^{ème} siècles, Tome III, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
- Roncayolo M. (1963), *Marseille*, Notes et Etudes Documentaires, La Documentation Française.
- Roncayolo M. (1990), L'imaginaire de Marseille, port, ville, pôle, Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX^{ème}-XX^{ème} siècles, Tome V, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
- Rychen F. et Zimmermann J.B. (2001), « Une approche territoriale du développement industriel: la microélectronique dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise » *Revue d'Economie Régionale et Urbaine* n°1, pp. 115-134.
- Salvy I. (2003), « L'industrie de la tuile et des briques » in *Portraits d'industrie*, sous la direction de M. Morel-Deledalle, Editions Parenthèses, Musées de Marseille.
- Sanmarco P. et Morel B. (1985), *Marseille, l'endroit du décor*, Edisud.
- Schwendimann J.L. (1994), « Zones d'activités des Bouches-du-Rhône : de la croissance aux interrogations », INSEE-PACA, *Sud Information Economique*, 2^{ème} trimestre, N°98.
- Schwendimann J.L. (1997), « Le dispositif Zones d'entreprises », site d'Entreprises et Territoires, <http://www.ent-ter.fr/dossiers.htm>
- Smith P. (2003), « Marseille-Tabacs et Marseille-Allumettes », in *Portraits d'industrie*, sous la direction de M. Morel-Deledalle, Editions Parenthèses, Musées de Marseille.
- Zalio P.P. (1999), *Grandes familles de Marseille au XX^{ème} siècle*, Ed Belin
- Zalio P.P. (2003), « Le patrimoine industriel de Marseille, traces d'un monde industrialo-portuaire », in *Portraits d'industrie*, sous la direction de M. Morel-Deledalle, Editions Parenthèses, Musées de Marseille.

