



Entre la frontière et l'interface. Inventaire raisonné des formes d'interactions spatiales entre le Port Autonome et la ville de Marseille

Du port marchand au port industriel

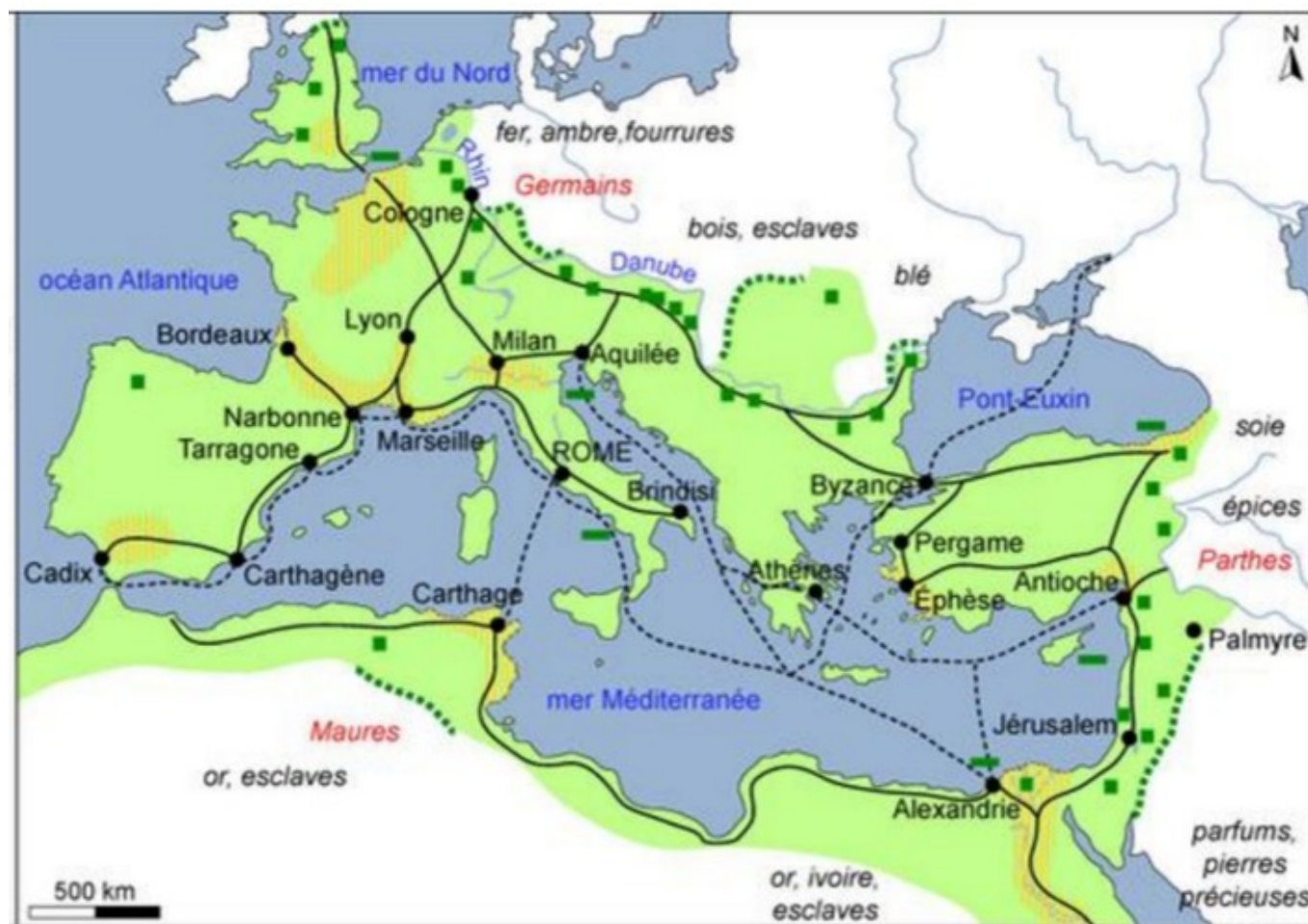
De la ligne du rivage au profondeur des terres le port et la ville de Marseille ont tissé pendant 26 siècles de multiples interactions constitutives d'une coévolution des plus naturelles au plus artificielle, des plus perméable au plus étanches. Cette coévolution interdépendante est marquée par plusieurs étapes et formes d'aménagement clefs, à commencer par une douce conquête du rivage jusqu'à sa transformation radicale. L'étape première constitutive de « l'âge 1 » du port et de la ville comme le souligne René Borruet [1] s'étendra de l'époque antique au temps du port Marchand du 19ème siècles. Bien qu'évoluant au cours des siècles sa forme conservera ses propriétés spatiales et relationnelles perméables allant de la mèche, cordon linéaire poreux au ruban, vaste tissu poreux intriquant trames et activités urbaines et trames portuaires et activités marchandes.

La ligne - « la mèche »

Du Lacydon au Vieux-Port - un rivage totalement accessible, naturel et progressivement transformé, qui mélange activité marchande et activité urbaine.

Le rivage singulier marseillais s'inscrit dans un double fait mythologique et géomorphologique qui a conduit à son éléction comme premier port d'échange national depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui.

Empire romain II siècles après J.C.



L'histoire et la mythologie des fondations de la ville de Marseille nous rappellent que la ville est le fruit d'une union entre Protis et Gyptis en 600 avant J.-C [2]. Cette union scelle en quelque sorte le mariage de la mer incarné par le navigateur grec venu de Phocée, Protis, et Gyptis, fille de la terre et d'une peuplade Celto-ligure, les Ségobriges.

Si la mythologie raconte un récit enchanteur, cette alliance constitue en réalité un pacte commercial et d'échange pacifié entre les richesses terrestres celto-ligures et les opportunités géo-stratégiques de la baie de Marseille, à la fois ouverte sur les rivages de l'Afrique, des contrées ibériques et italiennes, mais aussi reliée par les terres et voies fluviales plus au nord à Lutèce, aux Celtes et, plus à l'est, aux Germains.

La situation géographique constituant la façade maritime sud de la France, et sa forme de baie ouverte en golfes sur la Méditerranée, constitue un atout stratégique majeur sur le plan militaire et commercial.

De plus, les particularités géologiques de la baie de Marseille, composée de calanques mais aussi de reliefs collinaires hauts, prédisposent l'installation des Grecs précisément à Marseille comme base de leur port et relais commerciaux de l'Empire.

En conclusion, cinq caractéristiques majeures sont à retenir de la situation géomorphologique de Marseille :

- son ouverture en double croissant sur la mer, adossée à un relief collinaire dominant,
- ses anses et calanques profondes qui forment des entrées d'eau naturellement creusées dans les terres et à l'abri des vents dominants du nord, le mistral, et de l'est,
- la position de plusieurs îles proches du rivage, Pomègues et Ratonneau, qui permettent aux marins de s'amarrer à l'abri des pirates mais aussi des tempêtes en cas de besoin,
- les connexions fluviales et terrestres qui permettent ensuite de transporter par voies carrossables ou fluviales les marchandises depuis la mer vers les terres, mais aussi depuis les terres vers la mer.

Ces cinq composantes géographiques marseillaises sont uniques à la façade maritime sud française et ressemblent étrangement comme l'a fait remarquer André Boulaya d'Arnaud [3] à la configuration de la baie de Phocée en Grèce.

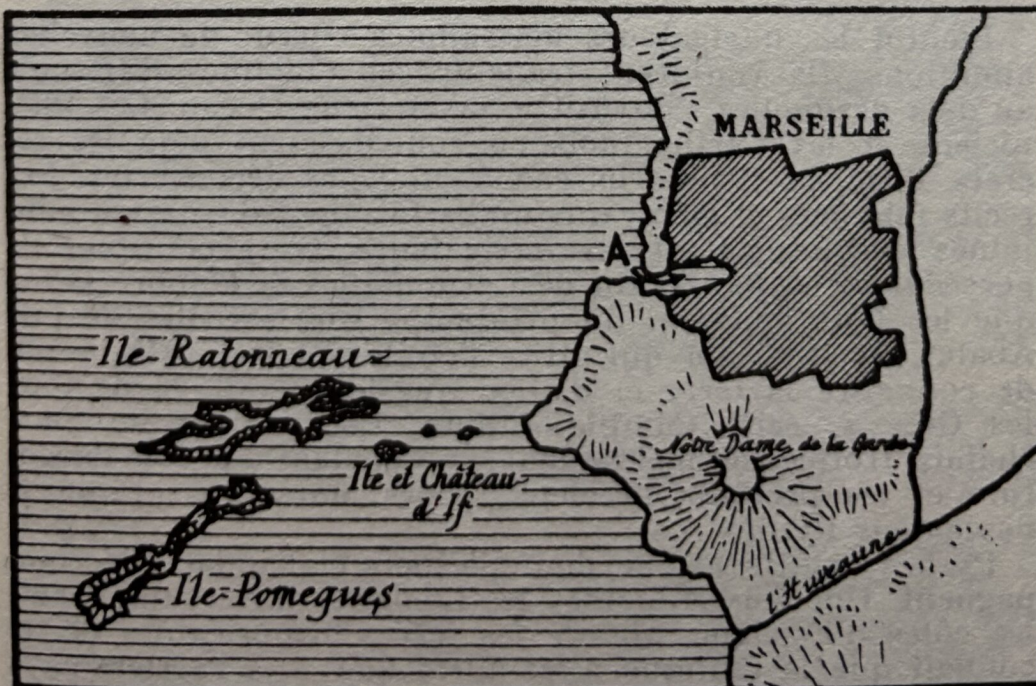
Baie & port de Phocée Grèce 600 avant J.C. évocation du vieux Marseille éd. Minuit P15 (à droite, en haut). Baie & port de Marseille 600 avant J.C. (à droite, en bas).

Between the Frontier and the Interface. A Reasoned Inventory of the
Forms of Spatial Interaction Between the Autonomous Port and the
City of Marseille



PHOCÉE

- A. — Port Lamptèr.
- B. — Port Naustathmos.



Pendant cette longue période gréco-romaine, le port restera « modérément » aménagé et principalement sur la rive sud de la calanque principale du Lacydon.

Ce n'est qu'au XVII^e siècle et jusqu'au XIX^e siècle que les choses vont radicalement changer.

Un rivage naturel faiblement anthropisé de 600 avant J.-C. au XVII^e siècle

En effet, la calanque estuaire du Lacydon formait à l'origine une échancrure d'eau et de marécages, naturellement profonde et étendue dans les terres sur 1 kilomètre, trouvant à son extrémité un alambique rocheux composé du massif du fort Saint-Nicolas au sud et du massif du fort Saint-Jean au nord. Ce pincement réduisant la passe du port au passage de quelques navires permettait une surveillance et un contrôle aisés des bateaux.

De forme allongée mais évasée, la calanque du Lacydon s'est vue peu à peu consolidée et remblayée, dessinant simultanément une nouvelle ligne construite du rivage au sud et les aménagements de la ville antique déployée progressivement de la butte Saint-Laurent à la butte des Carmes.

Construite à l'intérieur d'enceintes fortifiées au nord, Massalia, tournant le dos aux terres et vallonnements alentours, s'ouvrait totalement vers le rivage sud du Lacydon et plus avant vers la mer, tandis qu'un aqueduc monumental acheminait l'eau jusqu'au centre de la ville et ses thermes, en lieu et place de la place Bargemon aujourd'hui.

À cette époque, le port et la ville ne formaient qu'une entité poreuse où s'imbriquaient de proche en proche bâtiments commerciaux, thermes, amphithéâtre, édifices religieux et bâtiments domestiques de la cité.

Le port dessinait alors une ligne perméable modérément artificialisée, superposée au dessin du rivage naturel, et s'étendait comme un papier buvard au cœur de la ville antique, romaine et médiévale.

Au-delà des fortifications et du côté du rivage sud ainsi qu'à l'est, se trouvaient encore de grandes zones de marécages inexploitées, la nécropole et les docks antiques, qui feront l'objet par la suite de l'extension du port et de ses aménagements commerciaux et militaires.

Maquette du port et de la ville antique de Massalia. (Source: Musée d'Histoire de la Ville de Marseille; <https://musee-histoire.marseille.fr/ressources/la-maquette-de-marseille-lepoque-antique>).



Un ruban élargi en ceinture poreuse épaisse

De la ville médiévale jusqu'au XVII^e siècle, la morphologie de la ville comme du port n'a que très peu évolué, ou du moins sous la forme d'un tracé analogue au tracé antique.

Ce n'est réellement qu'à partir du XVII^e siècle, sous l'impulsion du roi Louis XIV et de Colbert, que le port de Marseille va changer et se développer.

En créant à la fois l'arsenal des Galères et le fort Saint-Nicolas sur le rivage sud, Colbert étend la ville sous la forme d'un tracé moderne en damier et construit artificiellement tout le rivage sud du port du Lacydon.

Le Vieux-Port se distingue alors en deux parties : le Vieux-Port, situé sur la rive nord et créé à l'origine de l'installation de la ville grecque, et le quai Rive Neuve, situé sur la rive sud, qui débute avec l'instauration des grands chantiers navals de Louis XIV pour renforcer la flotte royale et lutter contre l'hégémonie des autres pays et les attaques des pirates.

Parallèlement à cet immense chantier royal, Louis XIV va doter la ville de Marseille, en 1669, d'un édit de franchise qui va lui permettre d'étendre son commerce de manière radicale, mais aussi d'accueillir tous les comptoirs et négociants multiculturels de la Méditerranée [3].

Les marécages sont alors dragués et les quais créés pour accueillir les galères et les môles de construction des bateaux.

Côté rive nord, les quais sont aussi renforcés et le rivage du port trouve un nouveau dessin qui conserve, à l'exception des zones militaires, une porosité effective.

Le tracé de la ville, selon le modèle baroque, sort des anciennes enceintes historiques et s'ouvre jusqu'aux collines alentour, en épousant la topographie la plus clémente. De la porte d'Aix à la via Romana, actuelle rue de Rome, et son fameux Grand Cours ou cours des Dames, devenu aujourd'hui le cours Belsunce, ce tracé constitue le nouveau tissu de la ville, encore une fois solidaire de son port malgré l'enclave des arsenaux militaires créés par Colbert.

Par la même occasion, il affirme le pouvoir royal sur les notables et marchands marseillais qui, malgré leur caractère indomptable légendaire (rébellion contre César - création de leur propre monnaie), capitulent en 1660 après une défaite contre le roi Louis XIV et deviennent la dernière ville à se rallier à l'État français.

À cette époque, une fois encore, s'entremêlent histoire politique, enjeux commerciaux, enjeux urbains et architecture navale et commerciale, et cette intrication complexe dessine la ville dans son ensemble en un réseau matériel et immatériel singulier, qui reste néanmoins poreux et fluide.

Le cordon portuaire, aligné au rivage du Lacydon redessiné au pourtour des berges naturelles, devient une nappe urbano-commerciale élargie aux confins des nouvelles limites de la ville.

Cette forme urbaine perdurera jusqu'au XVIII^e siècle, moment où le destin de la ville et de son port aura de grandes répercussions sur le dessin de la ville et ses interactions avec le port et le rivage.

C'est l'âge 1 du port, des origines à 1850.

À l'opposé, sur les collines du plan Fourmiguier et de l'arsenal des Galères du port, se trouvait déjà la première et plus grande institution religieuse de France : l'abbaye Saint-Victor. En contrebas, sur la presqu'île de Doume et son relief très accidenté en profondes calanques, se trouvait la porte de Doume et son lazaret, dernier rempart contre la peste après l'archipel du Frioul et son hôpital Caroline.

Dans cet écrin ouvert sur l'anse des Catalans sont installées les infirmeries pour accueillir les malades et cultiver des plantes médicinales. Au pied de ce vallon se trouve une petite plage hospitalière qui accueillera en 1760 les pêcheurs catalans et leurs familles.

Loin des activités citadines et commerciales s'étendent tout le long du rivage sud quelques bastides, mais surtout des cabanons de familles pauvres et un chapelet d'usines polluantes de fabrication de soude, avec leurs cheminées rampantes encore présentes aujourd'hui et qui font l'objet d'une campagne de dépollution actuelle sans précédent.

D'un côté, la ville et son port, axés sur la calanque du Lacydon, et de l'autre, la campagne, la garrigue et une forme d'habitat diffus qui mélangent activités de pêche, habitat et pratiques de bain populaires.

Malgré ces activités clairement identifiées, la baie de Marseille et son relief collinaire s'ouvrent comme un cirque au regard de chacun sur un des plus beaux, voire le plus majestueux théâtre naturel : la mer Méditerranée, avec ses horizons pluriels nourriciers, hospitaliers, commerciaux et communs. Une « totalité » chère à Marcel Roncayolo, qui anime l'imaginaire de tous les Marseillais et résidents, voyant dans cet écrin, une bien commune source de cohésion et d'unité, à la fois apaisant et territorial.

Habiter Marseille, quelles que soient ses origines, c'est avant tout habiter la mer et habiter sa baie, dont le port est le seuil.

J. Vernet, L'Entrée du port de Marseille, 1754. Huile sur toile. Musée du Louvre. (inv. 8293 MR 2607 1754).

Between the Frontier and the Interface. A Reasoned Inventory of the
Forms of Spatial Interaction Between the Autonomous Port and the
City of Marseille



B. Pierotti et fils, Plan géométral de la ville et du territoire de Marseille, 1773. Gravure, Paris. Bibliothèque nationale de France (BnF-Gallica).

Between the Frontier and the Interface. A Reasoned Inventory of the Forms of Spatial Interaction Between the Autonomous Port and the City of Marseille



Une surface étendue aux confins de la ville

Du port urbain au port excentré, 1820-1844 « la bataille des ports » réinterroge la place du port dans la ville.

Tout va changer entre 1820 et 1844 [4]. Le port du Lacydon, malgré l'optimisation de ses berges, de ses quais et l'extension du plan Fourmiguier à l'arsenal des Galères, devient impraticable pour trois raisons :

1. L'attrait commercial du port et les échanges de plus en plus abondants avec l'Afrique multiplient la fréquence des bateaux.
2. De plus, les navires, plus grands et plus nombreux, conduisent à une saturation du plan

d'eau, avec une obligation de rotation et de contrôle des entrées et sorties, de moins en moins rentable et efficace. Chattes et accons, petites embarcations graciles, tentent de faciliter le déchargement des cargaisons sans y parvenir, jusqu'à aboutir à une congestion totale du port.

3. La taille limitée du port nécessite de manière impérieuse son agrandissement.

Une bataille des ports voit le jour pour choisir l'emplacement de son extension : soit au sud, soit au nord de la baie de Marseille.

Bien que les projets aient fait l'objet de multiples publications et propositions spectaculaires, nous ne commenterons pas ici ce moment clé du basculement et du choix d'agrandissement, fort bien documenté par Jean-Lucien Bonillo, pour mieux focaliser notre attention sur les interactions et aménagements futurs qui verront le jour, mais aussi sur la fin d'une forme urbaine harmonieuse entre le port et la ville.

Entre le sud et le nord, sans suspense, c'est le nord qui sera retenu pour étendre le port historique de la ville de Marseille, malgré les différens rebondissements quant au choix de son implantation.



Le port de Marseille saturée. (Source: Fond Detailles, Marseille; publication in Marseille

ville & port Jean-Lucien Bonillo (dir.), Marseille ville et port, textes de R. Borruey, J-D Espinas, A. Picon, Marseille, Éditions Parenthèses, 1991).

En effet, moins fracturé, composé d'un relief plus doux, d'une étendue potentielle plus importante et proche des infrastructures ferroviaires nouvelles, mais aussi de l'étang de Berre et du Rhône, c'est ce site qui retiendra l'adoption de la chambre de commerce de Marseille, du conseil général des Ponts et Chaussées et de l'État.

Pour ce faire, des travaux colossaux vont être réalisés et se conjuguer au fil des années, étiolant de plus en plus la proximité avec le rivage et la mer, principalement dédiés alors aux activités de commerce, de stockage et de transit de marchandises.

200 hectares vont être finalement gagnés sur le plan d'eau en plusieurs étapes.

Une immense digue de 7 km de long va être édifiée au large, en parallèle des quais, pour protéger le plan d'eau des vents dominants et du mistral.

La création des quais, môles, docks, entrepôts, voûtes, infrastructures de grutage et infrastructures ferroviaires, importées du modèle portuaire de Londres et Liverpool, va surcharger techniquement le rivage au point de le rendre quasi inaccessible pour des raisons de sécurité et d'optimisation du transit.

C'est l'âge moderne du port.

Le port auxiliaire, très vite devenu port principal de Marseille, voit le jour sous le contrôle unique du concessionnaire et ingénieur des Ponts et Chaussées Paulin Talabot, saint-simonien et entrepreneur parisien connu pour ses grands projets commerciaux.

Une gigantesque infrastructure formera alors une forme d'enclosure d'une surface de 200 hectares, avec une profondeur de quais de 250 m, un plan d'eau de 160 m de largeur, des redans d'une profondeur de 200 m à 1 km, et sa digue du large de 4,5 km, qui vont accueillir des bateaux modernes à vapeur de contenance et taille monumentales.

Un imaginaire empreint d'une modernité naissante qui stupéfie les Marseillais et donne encore une autre échelle au rivage et à la ville de Marseille, prise entre sidération et émerveillement.



Gustave Desplaces et Louis Jules Bouchot (1817-1907). Vue perspective des docks et entrepôts de Marseille, 1864. Gravure, Musée d'Histoire de Marseille (M0918).

Malgré cela, cette nouvelle annexion du rivage et du commerce par l'ingénieur Talabot va faire naître une fronde des notables marchands marseillais, qui voyaient dans cette infrastructure une « privatisation » du rivage et de ses ressources.

Malgré une opposition qui aboutira à une réappropriation commerciale du port par la chambre de commerce en 1868, cette situation sera annonciatrice d'une réelle autonomisation et enclosure du port réalisée en 1965 lors de la création par l'État du PAM, port autonome de Marseille.

L'entrée de l'autoroute A7 dans la ville dans les années 1950, en parallèle du rivage, et la fermeture physique du port par une succession de clôtures infranchissables amplifieront et confirmeront cette indexation territoriale du rivage, persistante encore aujourd'hui malgré les nouveaux entrelacements juridiques et spatiaux qui se sont engagés entre la ville et le

port ces 20 dernières années.

Cette partition des usages, propre à une culture fonctionnelle moderne d'optimisation des transits et des flux de marchandises, aura aussi comme effet d'affecter le rivage sud, situé à l'opposé du port, d'une nouvelle utilité.

En effet, jusqu'aux années 1870, le rivage sud était pour ainsi dire désert et inoccupé, à l'exception de cabanons de pêcheurs et quelques bastides, les reliefs naturels en calanque empêchant son urbanisation.

Mais le choix d'affectation des fonctions commerciales portuaires au nord de la ville aura un effet levier symétriquement inverse, en attribuant au rivage sud des fonctions principalement balnéaires, distractives, oisives et résidentielles.

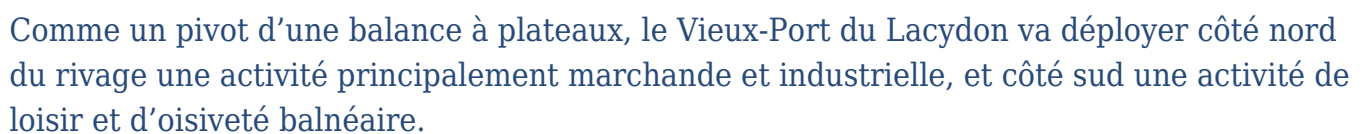


Quai et bassin de la Joliette 1910. (Source : Jean-Lucien Bonillo (dir.), Marseille ville et port,

Between the Frontier and the Interface. A Reasoned Inventory of the
Forms of Spatial Interaction Between the Autonomous Port and the
City of Marseille

textes de R. Borruéy, J-D Espinas, A. Picon, Marseille, Éditions Parenthèses, 1991).

Plan géométral de la ville dressé et publié en 1870. (Source : CARTO MUNDI plan directeur de Marseille – publication entre 1901 et 1950 ; Jean Stouff, 26 mai 2022, Marseille en quelques cartes, Biblioweb).



Adolphe Louis Gaussen, La Corniche de Marseille, vers 1900. Huile sur toile. Collection privée.



Pour y parvenir, un autre projet monumental voit le jour : la création de la corniche et de ses différents ponts constitués de magistrales arches de pierre.

La construction du pont du vallon des Auffes. Marseille vers 1900. (Source: Made in Marseille).



Véritable ouvrage d'art, ces ouvrages offriront à ce rivage une majesté insoupçonnée et une continuité jusqu'alors impossible pour contempler la mer et, accessoirement, se baigner, malgré son relief abrupt, épinglant dans ce nouveau linéament, petits ports de pêche et plages aux charmes romantiques, toujours empruntés à ce jour.

Une fois encore, la forme du nouveau port et son implantation auront un impact global à l'échelle du rivage et de son tissu urbain général.

Depuis 1965, le port autonome de Marseille a connu de nombreuses modifications.

Le passage du tunnel du Rove et son extension au-delà des collines sur le bassin de Fos-sur-Mer ont changé en grande partie les activités principales de transit.

Étendu de l'Estaque au Vieux-Port, l'activité principale s'est orientée vers une activité de réparation navale et d'accueil de bateaux de croisière, en plus de l'activité moins importante

de chalandise.

Associée à cette redéfinition des activités, la ville de Marseille et ses habitants, souffrant de cette fermeture, vont systématiquement revendiquer une appropriation du rivage. Le changement de statut du port et son déplacement en grande partie sur l'étang de Berre vont permettre d'entrelacer des activités croisées, superposées et étendues.

La signature du projet Euro-Méditerranéen en 1995, la division du bassin Est du reste du port, la réforme du Port autonome de 2008 en Grand Port maritime, transférant au secteur privé l'exploitation de tous les quais, vont engager de nouvelles formes de relations juridiques d'occupation et de gestion de l'emprise portuaire, qui vont faciliter la réouverture partielle du port aux Marseillais.

En effet, la convergence de plusieurs facteurs va permettre à la ville de Marseille de réarticuler ses liens avec le rivage et le port au travers de multiples projets culturels, commerciaux et festifs.

L'urgence liée à la dégradation urbaine des quartiers nord et au dépeuplement de Marseille va nécessiter l'intervention de l'État dans la requalification et la redynamisation de la ville.

L'opération Euroméditerranée d'intérêt national est alors créée en 1995 pour participer à la « reconfiguration d'un périmètre situé à proximité du centre de Marseille afin de créer un quartier central des affaires et de développer des logements, des commerces, des équipements culturels, des services, des transports en commun, etc. » (« Grands-Projets 2025-2026, Euroméditerranée »),

<https://ampmetropole.fr/wp-content/uploads/2025/03/Brochure-Grands-Projets-2025-2026-Euromediterranee.pdf>).

Conçu par différents urbanistes, et notamment pour la phase 1 d'Euroméditerranée par Yves Lyon, le projet urbain va simultanément et habilement s'appuyer sur la structure urbaine nord-sud préexistante de l'arrière-port, tout en recomposant ce tissu en l'ouvrant sur le port, à la manière de la 3ème ville de C. De Portzamparc fabricant ainsi un nouveau maillage à la fois ordonné mais aussi poreux, en transparence vers les horizons du port et la mer.

Associé à ce grand projet urbain, de nombreux projets à caractère privé vont voir le jour :

- La reconversion et rénovation des docks,
- Le grand projet de requalification de la rue de la République reliant le quai du Vieux-Port

à la place de la Joliette,

- La rénovation magistrale des voûtes de la Major et son parvis,
- Sans parler de la réalisation du Mucem et de la Villa Méditerranée, ainsi que la requalification du Vieux-Port,
- La création de bureaux et d'une salle de concert dans les anciens silos du port ou du Fonds régional d'art contemporain, réalisé par Kengo Kuma.

En complément de cette programmation urbaine opulente et monumentale, s'ajoutera encore la création du quartier des affaires, notamment :

- La tour CMA-CGM de Zaha Hadid,
- La tour Méditerranée de Jean Nouvel,
- La Porte Bleue de Jacques Pietri,
- Le centre commercial « Les Terrasses du Port », bâti littéralement sur l'eau,
- Et bientôt la requalification du J1 avec le projet de Corinne Vezzoni.

Sans oublier également la Fiesta des Sud, utilisant les anciens docks J4 du port, ou encore la réouverture de la digue du large et ses installations inaugurales réalisées lors de l'élection de Marseille en tant que Capitale européenne de la Culture en 2013.



Le cœur de Marseille s'emballe pour la Joliette. (Source: La Provence, 13-01-2026; Photos de Camille Moirinc – Droits Réservés).

Cette opulence programmatique et monumentale sera d'un tel attrait qu'elle constituera un décentrement, pour ne pas dire un déséquilibre, du centre historique et commercial de la ville, qui a vu encore récemment de nombreux commerces fermer.

En effet, cette profusion urbaine décentrée, associée aux micro-requalifications urbaines du centre ancien, interroge tout de même sur les grands écarts socio-économiques que recouvrent ces quartiers : passant de l'opulence à la précarité, de l'effondrement à la surconstruction.

La mutation du port et son excentrement pour sa partie logistique, pétrochimique, industrielle et commerciale de marchandises va permettre, par sa partie la plus proche de la ville, de muter programmatiquement et spatialement, en entremêlant ses activités verticalement et horizontalement.

Cette nouvelle configuration actuelle, plus poreuse et diffuse, en partie en lien avec le tissu urbain arrière de la ville, est encore en pleine mutation.

Ce mélange entre nouveau quartier d'affaires, tissu industriel réaffecté et équipements culturels historiques et neufs constitue un maillage complexe en couches superposées, qui interroge sur son réel potentiel d'urbanité malgré les efforts monumentaux consentis.

Docks et voûtes à moitié fermés, enseignes commerciales « cheap », logements de qualité relative, rez-de-chaussée peu aménagés et habités, etc.

Bâti au pas de course dans une matérialité aujourd'hui désuète et délétère, le quartier du port, malgré ses qualités prodigieuses et surprenantes, pose la question de son avenir et de celui du centre-ville, soutenu à bras le corps par l'État avec la SPLA-IN, et la municipalité qui tente avec beaucoup de difficultés de réhabiliter et préserver son bâti ancien et son urbanité.

Même si la ville a pu en partie retrouver un lien avec son port et son rivage, entre monumentalité urbaine et désuétude du centre-ville, opulence programmatique et constructive et effondrement social et commercial, on peut se demander si ce projet de couture urbaine n'était pas seulement un prétexte providentiel et commercial pour justifier

et stimuler l'apport de capitaux monumentaux au service d'une économie mondialisée et financiarisée, en total déséquilibre et décalage avec les réalités sociales, politiques et humaines, où l'errance et le déclin sont de plus en plus flagrants à Marseille.

Entre sidération devant les chorégraphies des navires de croisière toujours plus énormes et polluants, et arrière-plan monumental de l'horizon marin et azuréen, on peut se demander alors à qui profite ce retour au rivage et cette attraction hypnotique, et quel avenir cette reconversion du port, si belle soit-elle, nous réserve dans un monde marchandisé.

Quoi qu'il en soit, cette relecture historique et géomorphologique des relations entre port, rivages et ville permet de voir à quel point la ville de Marseille s'est construite singulièrement avec son port, ses reliefs, son rivage mais aussi ses horizons, qu'ils soient imaginaires ou géographiques.

IMAGE INITIAL | *Le front de mer de Marseille.* (© Croquis de l'auteur - Yvann Pluskwa - 01-2025).



NOTES

[1] Borruy, R. «Les logiques de l'espace portuaire moderne à Marseille (1850-2020)», in *Marseille in chantier: Histoire portuaire et enjeux urbains*, (edited by) F. Bartolotti, X. Daumalin e O. Raveux, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, coll. "Le temps de l'histoire", 2021, pp. 61-79.

[2] Bouyala d'Arnaud, A. «Chapitre 1er: L'histoire de Marseille», in *Évocation du vieux Marseille*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1959, pp. 14-15.

[3] Hénin, B. «Chapitre Enjeu de l'opération d'extension pour la monarchie»,

«L'agrandissement de Marseille (1666-1690): un compromis entre les aspirations monarchiques et les habitudes locales», in *Annales du Midi*, vol. 98, n. 173, 1986, pp. 7-22.

[4] Borruey, R., Espinas, J.-D. and Picon, A. «La bataille des ports», in *Marseille, ville et port*, (edited by) J.-L. Bonillo, Marseille, Éditions Parenthèses, 1991, p. 137.
