

Le parking Shell dans les années 1970. © Musée d'Histoire de Marseille - Fonds Detaille T 80-01



OÙ L'ON REPARLE D'UNE GUERRE DE VINGT ANS CONTRE UN GROS PACHYDERME DE BÉTON

Par Jeanne Biscioni - Baumberger,
Journaliste

En 1965, un gigantesque parking aérien de trois étages vient occuper la totalité du cours d'Estienne-d'Orves, défigurant du même coup le quartier historique des Arcenaux et le rendant invivable pour les riverains. Regroupés autour de l'éditrice-libraire Jeanne Laffitte, les amoureux de la ville et de son patrimoine se mobilisent alors pour obtenir la disparition de cette monstrueuse verrue. Une bataille homérique, gagnée en 1989.

Ce pourrait être une légende urbaine, une fable destinée à illustrer, pour la énième fois, la lutte du pot de terre contre le pot de fer. Mais non ! C'est une histoire vraie qui s'est bel et bien déroulée dans le dernier quart du siècle dernier et dont l'issue heureuse - le démantèlement de cette abominable verrue que fut le parking Shell - réjouit encore le cœur.

Il faut, pour la raconter, commencer par se transporter dans ce Marseille des années 1960 où la « bagnole » a alors la préséance sur tout, avec, pour conséquence, un trafic apoplectique. En 1961, voilà que surgit l'idée de construire d'un bout à l'autre du cours d'Estienne-d'Orves, sur une superficie de 6 000 m², un parking aérien - le premier du genre dans la ville - permettant la création de 380 places de stationnement réparties sur trois étages. Le très actif secteur de Rive-Neuve étant particulièrement asphyxié^[1], le projet est aussitôt adopté par la municipalité Defferre.

Satisfaction et protestations

En novembre 1964, la construction et l'exploitation du futur équipement sont concédées à la société Shell pour une durée de 40 ans et le pachydermique édifice de béton est inauguré huit mois plus tard, le 5 juillet 1965, à la satisfaction générale. Pas de démolition, ni d'expropriation, technique simple, coût raisonnable^[2] : la solution choisie paraît alors vraiment ingénieuse ; elle permet de surcroît le maintien du marché aux légumes en rez-de-chaussée (donc désormais à couvert pour un meilleur confort des maraîchers et des chalands). On trouve même des thuriféraires pour chanter la moderne beauté de son escalier hélicoïdal !

Des nuisances ne tardent pourtant pas à apparaître : un bruit incessant et une vue totalement bouchée pour les riverains, et pour les usagers du parking une insécurité nocturne qui ne révèle pas que du phantasme. On entend par ailleurs, très tôt, de vives protestations contre le préjudice esthétique et patrimonial qu'il porte à un quartier chargé d'histoire, à l'ambiance particulière^[3]. Mais elles

passent alors pour anecdotiques. À partir du moment où le parking est construit, fonctionne et rapporte, la messe semble dite. L'affreuse « verrue » sera pourtant démantelée quelque vingt ans plus tard !

Enchaînée à la porte de la Capitainerie

Ce spectaculaire revirement, on le doit beaucoup à la détermination d'une femme, l'éditrice-libraire Jeanne Laffitte. C'est elle qui mènera la « bataille du parking » de main de maître, un pied dans le système, l'autre dans la contestation, en adepte résolue d'une nouvelle manière de « vivre la ville ». Éluë au conseil municipal en 1974^[4], elle crée par exemple, au cœur de l'îlot Thiars et en total contrepied du parking, la première zone piétonne de Marseille...

À la même époque, on la retrouve aussi très engagée dans l'Association de Sauvegarde pour le patrimoine marseillais, en compagnie de personnalités, qui, tels Daniel Drocourt, alors directeur de l'Atelier du patrimoine, Arnaud Ramière de Fortanier, l'archiviste en chef de la Ville, ou l'acteur Marcel Maréchal, veulent en finir avec la triste habitude marseillaise consistant à tout raser pour « repartir sur du neuf ». Ce groupe de réflexion multiplie les propositions... et les actions ! C'est ainsi que notre impétueuse libraire, avec la plasticienne Monique Flosi et le concours efficace des « partisans » du marché, n'hésite pas à s'enchaîner à la porte de la Capitainerie des galères^[5] pour empêcher que cet ultime vestige de l'Arsenal ne soit détruit par les bulldozers^[6] ! Tout ce remue-ménage « interpelle » les Marseillais et fait que le parking est de plus en plus décrié.



1987 : le démontage du parking est presque terminé, et déjà le cours d'Estienne-d'Orves retrouve sa perspective première. © Collection privée

[1] Jour et nuit, le charroi y est intense : outre un important marché de plein air quotidien, de nombreux entrepôts, commerces, caveaux et autres huileries y ont pignon sur rue. Trois grands journaux y sont encore fabriqués (c'est seulement en 1974 que *Le Provençal* et *Le Méridional* partiront s'installer dans le 15^e arrt.). S'y ajoute, un peu plus loin, le remue-ménage de la Criée aux poissons, qui déménagera, elle, en 1976. [2] Un parking aérien évitait, bien sûr, d'avoir à excaver les milliers de mètres cubes de gravats qui étaient venus combler le canal de la Douane en 1927. [3] On parle alors de l'îlot Thiars comme d'un « petit Montparnasse marseillais ». [4] À cette époque, le conseil municipal compte plusieurs représentants de la société civile, dont Jeanne Laffitte. Suppléante de Bernard Tarrazi, elle est justement chargée de la piétonnisation. [5] Aujourd'hui façade arrière de l'hôtel Ibis. [6] C'est seulement en août 1978 que la Capitainerie a été inscrite aux Monuments historiques, et encore très partiellement.

En 1980, nouvelle étape : l'Association culturelle des Arcenaulx est créée tout exprès pour mener la « bataille du parking » et « obtenir la peau du monstre ». En figure de proue, on y retrouve Jeanne Laffitte, d'autant plus motivée qu'elle vient d'ouvrir sa librairie devant le contestable équipement ! Pourtant, à ce moment-là, la situation paraît totalement bloquée. Certes, Gaston Defferre souscrit à l'idée d'une consultation internationale, lancée par l'association en vue du réaménagement du cours d'Estienne-d'Orves et présidée par l'architecte de renom Paul Chemetov. Certes, ce concours d'idées suscite quatre-vingt-trois propositions, certaines très inventives, présentées aux Marseillais dans le hall de la Criée à l'automne 1982. Nonobstant, le maire ne veut toujours pas, mais alors pas du tout, entendre parler de démolition !

De la découpe du parking à la *piazza grande*

C'est le hasard, toujours malicieux, qui va se charger de changer la donne. Un jour, Jeanne Laffitte reçoit un coup de fil urgent de son banquier. Problème de comptabilité ? Pas du tout ! Il veut lui signaler qu'il a, parmi ses clients, une entreprise hautement spécialisée... dans la découpe du béton ! L'éditrice est stupéfaite : cette technique, que personne n'avait évoquée jusqu'alors, permettrait donc de dépecer le « pachyderme » ? Aussitôt, elle s'en va proposer l'idée à Gaston Defferre. Et bien qu'à contre-cœur, celui-ci finit par accepter que l'édifice soit débité... à condition d'être remonté ailleurs ! Ainsi sera fait [7].

Après son décès, en mai 1986, il appartiendra à son successeur, Robert Vigouroux, de finaliser les choses : vote officiel du « démontage » du parking Shell par le conseil municipal en septembre 1986, rachat par la Ville de la concession d'exploitation accordée en 1964, appel à projets pour la construction d'un nouvel espace de stationnement, deux fois plus grand que le précédent, mais souterrain cette fois, et lancement d'un concours à destination des architectes-urbanistes pour l'aménagement de l'esplanade, libérée de son « monstre » de béton.

Ce dernier épisode est d'ailleurs l'occasion d'une ultime passe d'armes entre la Ville et l'Association culturelle des Arcenaulx, les services techniques municipaux penchant pour un projet assez proche de ce qui s'était fait au cours Julien, l'association défendant, au contraire, l'élégance minérale d'une *piazza grande* à l'italienne, imaginée par

Le cours d'Estienne-d'Orves aujourd'hui. © Photo Ville de Marseille



l'anticonformiste Charly Bové, et poétiquement scandée par de hauts lampadaires aux allures de mouettes prêtes à l'envol.

Une ultime métamorphose ?

Le projet Bové l'ayant emporté, les Marseillais se retrouvent, dès l'inauguration en 1989, face à cette chose tout à fait inconnue pour eux, mais qu'ils plébiscitent immédiatement : un grand espace de convivialité, entièrement dégagé, en plein centre-ville [8]. Tout au long des années 1990, le cours accueillera des événements culturels : le feu d'artifice conçu par Pierre-Alain Hubert pour le bicentenaire de la mort de Mozart en 1991, les grandes noces de Marseille et de la mer en 1992 [9], la retransmission sur écran géant d'un exceptionnel concert Pavarotti à l'Opéra en 1993, le centenaire du cinéma avec projection des films Lumière tournés à Marseille en 1895... Aussi peut-on regretter qu'aujourd'hui la part prise par la limonade et la restauration rende difficile la tenue de telles festivités (qui ne nuiraient pourtant pas au commerce).

Concluons ce récit par un saut dans l'avenir. On sait, hélas, qu'en raison du réchauffement climatique, les grands espaces nus risquent de devenir d'insupportables fournaises. Est-ce, à moyen terme, le sort qui attend le cours d'Estienne-d'Orves ? Pas forcément ! Et cela, en raison d'un fait méconnu, sur lequel insiste aujourd'hui beaucoup Jeanne Laffitte : au moment des travaux d'aménagement, il a été réservé, sous la dalle de granit, une strate de terre de cinq mètres de profondeur. La végétalisation de l'esplanade serait donc, a priori, possible... Après le canal, romantique mais insalubre, le parking hideux et mal famé la nuit et la belle *piazza grande* à l'italienne, une nouvelle métamorphose, arborée, en perspective ?

[7] Le parking, scié en 26 blocs et 23 travées, sera remonté à la station de métro la Rose... où il est toujours en service ! [8] Charly Bové déclarait d'ailleurs qu'il avait voulu créer « un espace où rien n'était programmé et donc, où tout pouvait arriver ». [9] Jeanne Laffitte, déguisée en néréide, y épousait le dieu de la mer, alias Jacques Mayol. Depuis, certaines biographies ayant pris ces noces, évidemment symboliques, pour argent comptant, la désignent encore comme étant la femme, ou plutôt la veuve, de l'illustre plongeur !