

PROMENADE DE LA CORNICHE, *un balcon sur la mer*

Par Jean-François Cauquil,
Journaliste



Le restaurant La Réserve. Photographie d'Édouard Cornet. © Archives municipales de Marseille - Inv. 115 Fi 75

Emblématique de Marseille, au même titre que la Canebière, le Vieux-Port ou Notre-Dame de la Garde, ce ruban de 3,5 kilomètres qui s'étire des Catalans au Roucas-Blanc, épousant les contours des collines qui le surplombent, constitue un « périphérique » de rêve.

Aussi paradoxal que cela puisse paraître à nos contemporains, Marseille s'est longtemps construite en tournant le dos à la mer. Certes les activités de la pêche et du commerce, intimement liées au port et aux échanges maritimes, remontent à l'Antiquité, mais il a fallu attendre

le début du XIX^e siècle pour que les bains de mer s'affranchissent de leur vocation exclusivement thérapeutique et s'imposent progressivement en tant qu'activité de loisir et de bien-être. D'abord réservée à l'élite sociale, la mode de la baignade, lancée sur les plages de Dieppe et de Boulogne-sur-Mer par la duchesse de Berry^[1], se développe à Marseille dans les années 1820. Précurseur de ce mouvement, la Société des Bains de mer du Prado profite du percement de l'avenue éponyme pour installer un établissement, doté des premières cabines de plage, sur le littoral sablonneux de l'embouchure de l'Huveaune.

^[1] Épouse du duc de Berry, Marie-Caroline de Bourbon (1798-1870), princesse des Deux-Siciles, fut la belle-fille du roi Charles X.

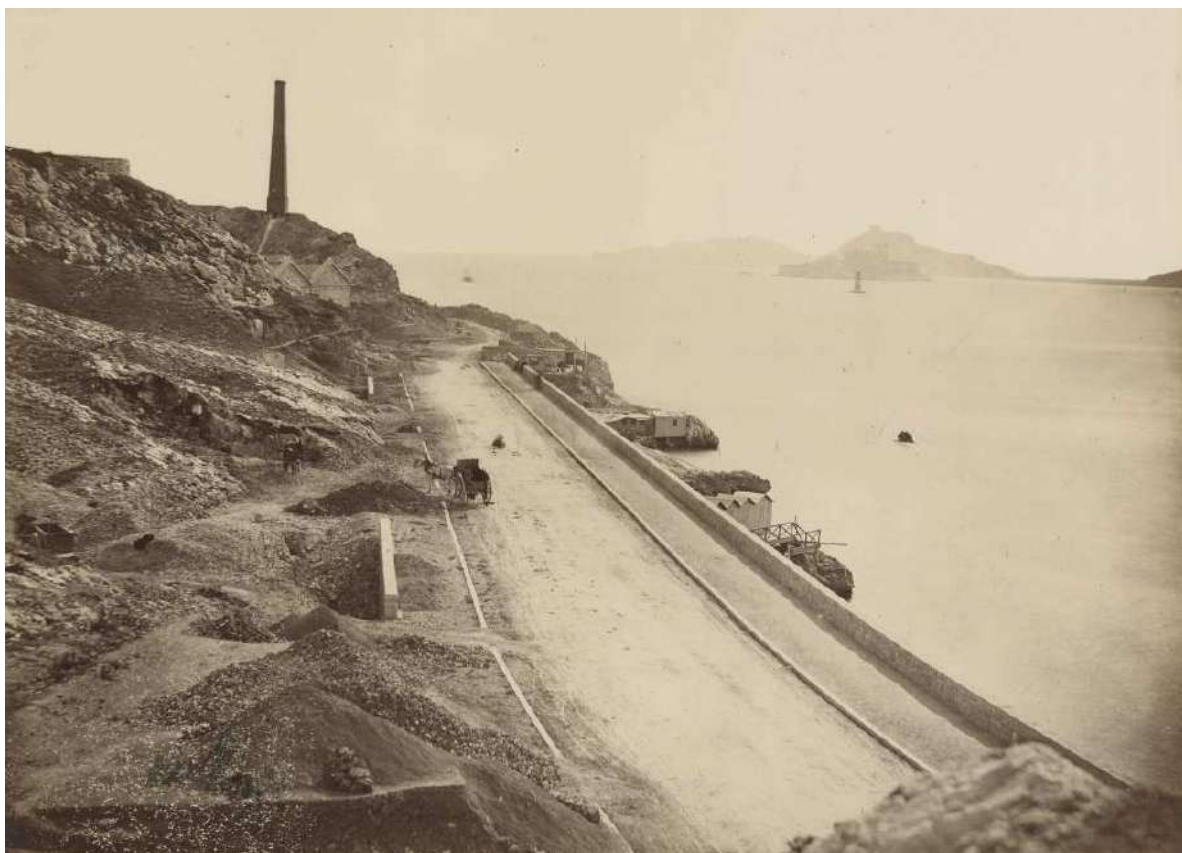
En direction des Catalans, en revanche, la côte rocheuse constituait une barrière infranchissable, ponctuée de quelques cheminements sinueux et pentus qui descendaient vers la Méditerranée, débouchant au Roucas-Blanc, au Vallon de l'Oriol ou, plus à l'Ouest, de la Fausse-Monnaie. Seul un sentier situé à mi-côte serpentait en surplomb du front de mer, permettant aux douaniers d'effectuer leurs rondes de surveillance. L'idée de relier les deux sites (Catalans et Prado), déjà aménagés pour permettre l'accès à la mer, avait bien dû germer dans quelques esprits utopiques, mais elle se heurtait à la réalité du coût faramineux qu'engendrerait une entreprise aussi titanesque. La crise économique qui suivit la révolution de 1848 allait bouleverser la donne.

Réalisée grâce aux « chantiers communaux »

Envoyé par le gouvernement de la République, un jeune commissaire de vingt-deux ans, Émile Ollivier, doté des pleins pouvoirs, arrivait à Marseille le 27 février 1848 pour

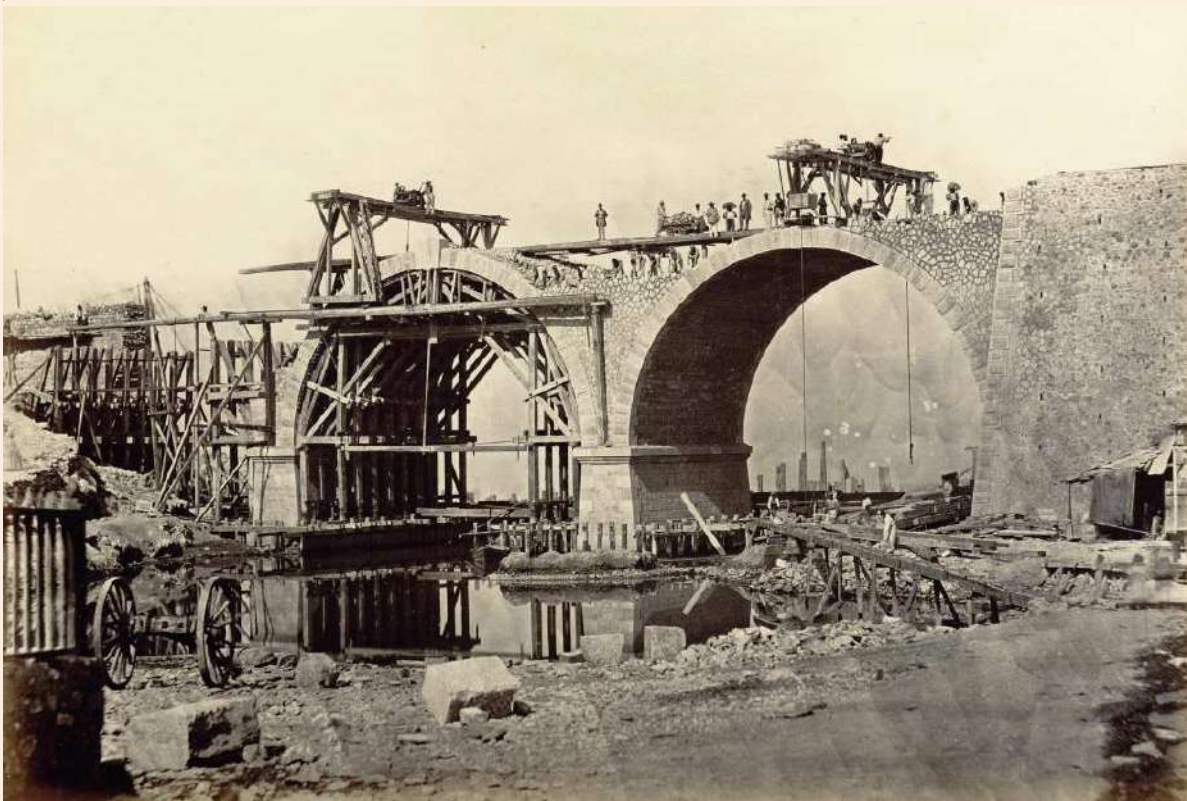
substituer à la municipalité orléaniste du maire Élysée Reynard une commission municipale. Les autorités de l'époque suspectaient le chômage qui sévissait alors d'être à l'origine des troubles observés en ville. Ce qui inquiétait au plus haut point les responsables en charge de l'ordre public. La Commission municipale instaura aussitôt des chantiers nationaux ou communaux prévoyant d'employer jusqu'à 6 000 journaliers.

Parmi les projets envisagés, le percement de la Corniche fut engagé en urgence, le rapport du directeur des travaux de la municipalité soulignant dans son rapport que ce chantier, représentant une dépense de 40 à 50 000 francs, « éloignerait de la ville une grande partie des ouvriers (...) qu'ils s'occuperaient toute la journée, l'aller et le retour les fatigueraient et qu'en rentrant dans leurs foyers, ils songeraient plutôt à se reposer qu'à aller sur les places publiques... ». De son côté, le délégué aux Travaux publics, Jean-Baptiste Albrand, soulignait que cette réalisation permettrait ensuite « d'établir une circulation facile et de mettre ainsi en communication non interrompue entre elles toutes les parties extrêmes de la ville jusqu'à la mer ».



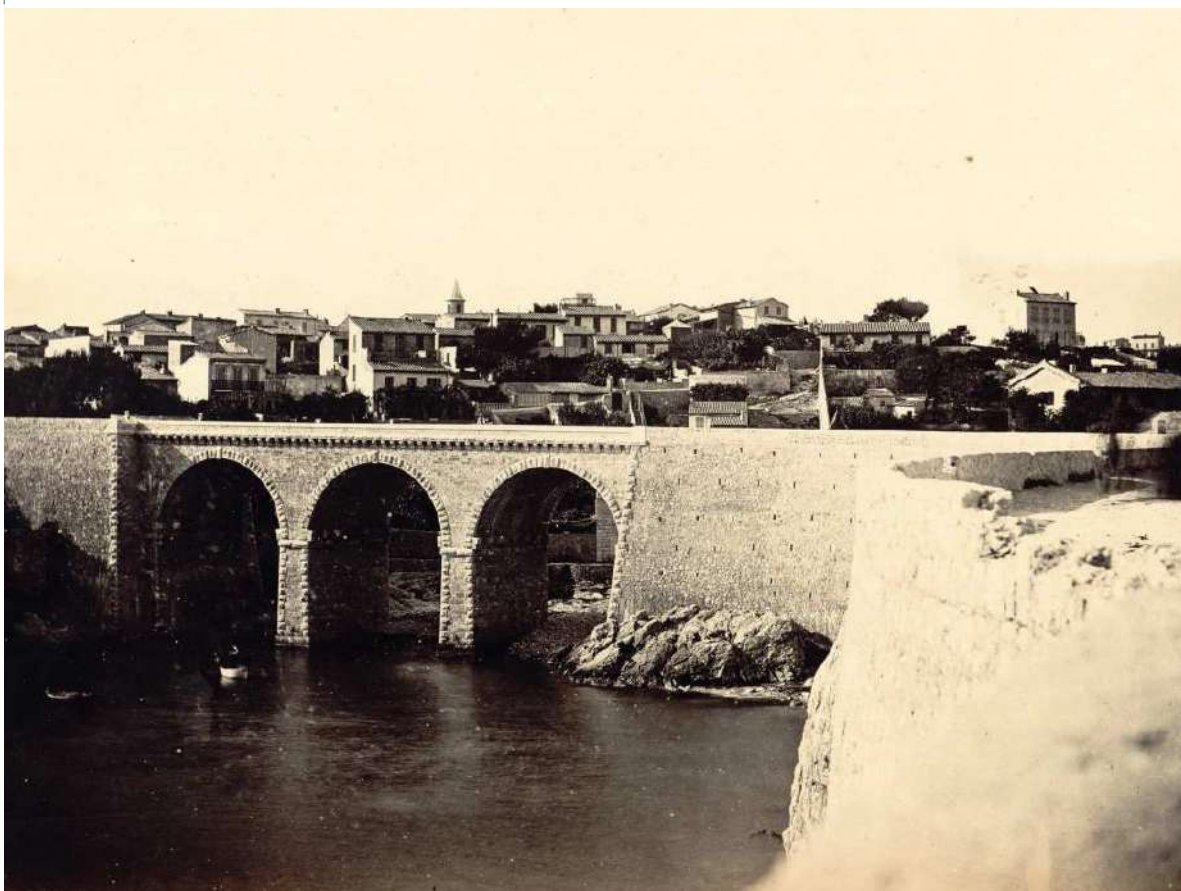
Chemin de la Corniche. Photographie d'Adolphe Terris. © Collection privée

Le chantier du viaduc des Auffes. Photographie d'Adolphe Terris. © Collection privée



Le chantier du viaduc des Auffes. Photographie d'Adolphe Terris. © Collection privée

Le pont de la Fausse-Monnaie. Photographie d'Adolphe Terris. © Collection privée



En dépit des facilités consenties par leurs propriétaires pour céder l'intégralité du foncier, le crédit de 100 000 francs affecté à l'entreprise se trouva rapidement consommé. Les chantiers communaux occupèrent finalement plus de 8 000 ouvriers, ce qui plaça la Ville, dès le premier semestre 1848, face à de graves difficultés financières. Le chantier de terrassement achevé, pour sa première partie allant du Roucas-Blanc au vallon de la Fausse-Monnaie, ce tracé fit ensuite l'objet de travaux d'aménagement confiés à plusieurs entreprises. Deux ans plus tard, en 1851, la route était carrossable et, selon un rapport, « *déjà très fréquentée* ».

La boucle est bouclée

Une seconde tranche de travaux allait être entreprise à partir de 1856 et ce, jusqu'en 1863, permettant de réaliser une boucle qui reliait le centre-ville au Prado, via cette nouvelle avenue et de revenir par le bord de mer jusqu'aux Catalans, ouvrant la promenade de la Corniche à l'urba-

nisation. Bien que moindre en distance, ce second tronçon présentait davantage de difficultés. Il supposait, en effet, la construction de deux viaducs permettant de franchir les vallons des Auffes et de la Fausse-Monnaie. Une prouesse réalisée sur la base de plans dessinés par Franz Mayor de Montricher avant sa disparition en 1858.

Tandis qu'était aménagée cette seconde partie de la promenade de la Corniche, une résidence impériale voyait le jour sur le site du Pharo. Les terrains étant offerts par la municipalité à Napoléon III, en remerciement de ceux du Lazaret donnés par l'empereur à la Ville pour l'extension des nouveaux bassins portuaires, au Nord. Dès lors, le désenclavement du quartier du Pharo devint une nécessité. Face à la propriété impériale, fut percé le boulevard de la Résidence, connu aujourd'hui sous le nom d'avenue Pasteur. Une artère débouchant sur une vaste place ovale dédiée à Napoléon III, l'actuelle place du Quatre-Septembre. Enfin, le percement du boulevard de l'Empereur^[2], coupant en deux le fort Saint-Nicolas, en 1862, permit de relier le Pharo à la rive neuve du Vieux-Port.

[2] Renommé boulevard Charles-Livon en 1922 en hommage au médecin qui étudia auprès de Louis Pasteur la méthode de vaccin antirabique et ouvrit le premier centre de vaccination de province en 1893. Le docteur Livon, membre de l'Académie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille, fut par ailleurs élu maire en 1895.

Route de la Corniche, photographie de Gabriel Artaud, vers 1900.

© Musée d'Histoire de Marseille - Inv. 1995.10.3417



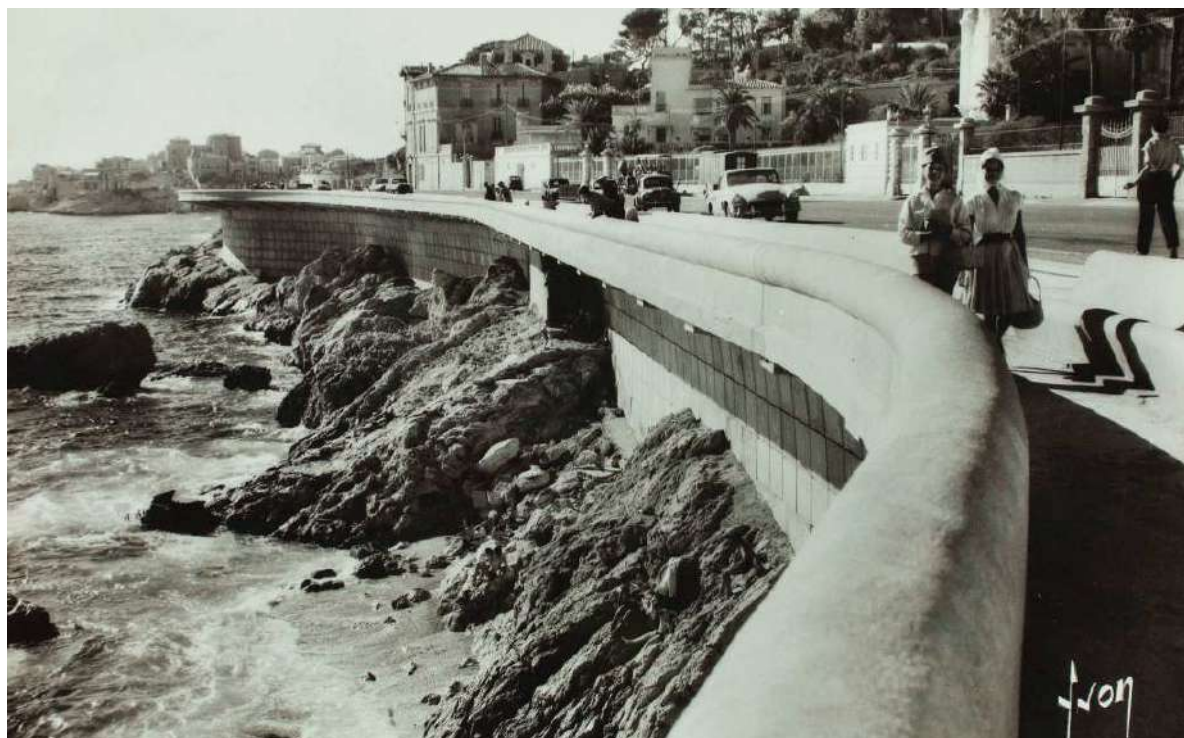
Les élargissements successifs

Dans un rapport présenté par le député-maire de Marseille, Henri Tasso, lors de la séance du Conseil municipal du 6 juin 1936^[3], était évoquée pour la première fois la question de l'élargissement de la Corniche. La qualifiant de « *quelque peu étriquée* », redoutant « *les difficultés de circulation pour les moyens de mécanique modernes* » et craignant que les piétons s'en trouvent « *chassés parce que n'y pouvant plus goûter en sécurité les plaisirs de la*

promenade », cette délibération préconisait « *l'agrandissement et l'aménagement rationnel de la Corniche, grâce à un trottoir en encorbellement* ». Des modifications censées faire de cette voie « *l'une des plus captivantes, des plus enchanteresses du littoral méditerranéen et peut-être même du monde* » (sic).

Le projet établi par le service de l'Urbanisme prévoyait alors de porter la largeur minimale de la chaussée à 11 m et de la border de deux trottoirs, respectivement de 2,50 m et de 5 m. Constituée de pavés de roche dure posés sur un lit de béton, la chaussée autorisait une double voie de tramways, ainsi qu'une file de circulation pour les voitures dans les deux sens. Le concours qui fut lancé pour cette réalisation stipulait par ailleurs que « *tous les ouvrages à concevoir, encorbellements au-dessus de la mer, parapets, murs de soutènement, ponts, etc... devraient revêtir un caractère régional de façon à ne pas nuire au pittoresque des falaises rocheuses bordant la côte et à ne pas compromettre la beauté de ce site incomparable* ».

Élargie une nouvelle fois entre 1954 et 1968 sous les mandatures de Gaston Defferre, la Corniche de Marseille devait prendre le nom de Corniche Kennedy en 1963, à la suite de l'attentat de Dallas, le 22 novembre de cette même année, qui coûta la vie au Président des États-Unis d'Amérique.



La Corniche, carte postale, vers 1950. © Musée d'Histoire de Marseille - Inv. 1992.17.21

[3] Rapport dont rendit compte le premier numéro de la Revue *Marseille* paru en octobre 1936.