

LE TRAMWAY DE MARSEILLE, DERNIER NÉ DES TRANSPORTS URBAINS, UN SYMBOLE DE RENOUVEAU ?

Anissa BOUAYED

Université Paris Diderot, Mucem Marseille

Quelle est la perception de ce nouveau mode de transport à Marseille ? Le terme de renouveau invariablement associé à l'advenue du tramway indique que ce moyen de transport condense bon nombre de représentations associées à l'image de la ville. Élément fonctionnel, le tramway est aussi une image symbolique.

Le tramway de Marseille fonctionne depuis neuf ans seulement, inauguré en juillet 2007 en grandes pompes par le maire de la cité phocéenne, Jean-Claude Gaudin et le président de la république, Nicolas Sarkozy. Le panache donné à l'événement était bien sûr une façon de légitimer le mandat de maire de Jean-Claude Gaudin, de la même couleur politique que le président en place, mais aussi de montrer que la 2ème ville de France se « réveillait » après un long sommeil. C'est au prix de cette symbolique du réveil ou du renouveau que put être avalisé sans trop de mal pour la municipalité, en place alors depuis plus de dix ans, et toujours en place aujourd'hui puisqu'elle a été reconduite haut la main aux dernières municipales de 2014, le vertigineux endettement de la ville qui était alors au plus haut de sa courbe. Dans cet endettement, les travaux du tramway occupaient une bonne part.

Lourdeur du coût, mais image positive

Il ne s'agit pas pour nous de travailler plus avant sur ces chiffres mais de les poser pour montrer que cet endettement dont la majeure partie correspond aux emprunts destinés à financer les grands travaux ont servi à modifier de façon rapide l'image de la deuxième ville de France dont tout le monde reconnaissait l'immense retard pour ne pas dire le déclin, depuis la fin de son époque glorieuse, quand elle profitait à plein de son rôle de port colonial, rôle que rien n'avait véritablement remplacé, bien au contraire quand toutes les entreprises industrielles fermèrent les unes après les autres en quelques décennies, laissant dans la ville d'immenses friches en déshérence et une grande partie de la population paupérisée.

Relayant une étude de l'Institut Montaigne sur l'état des finances des dix plus grandes villes de France, divulguée en pleine campagne des

élections municipales, la presse nationale¹ met en relief le côté exorbitant de la dette, avançant que Marseille est la grande ville la plus endettée de France, rapportée à ses presque 900 000 habitants, avec une dette de plus de 2100 euros par habitant. Il est toutefois intéressant de noter que non seulement la mairie, mais des spécialistes² souhaitent dépasser le constat de l'endettement en considérant ces travaux comme des investissements durables et indispensables pour modifier en profondeur l'image de la ville.

Une bonne partie de ses grands travaux concerne les transports, et montre que la ville n'a choisi ni un mode particulier de transport, ni de faire changer les équilibres en faveur des transports en commun. Marseille cherche plutôt à diversifier une offre multimodale qui laisse encore la part belle à la voiture toutefois invitée à moins laisser son empreinte en surface, sous forme de pollution et d'embouteillage et à prendre les tunnels. Les grands travaux de cette période ont en effet concerné trois points essentiels : le premier fut l'extension du métro en prolongeant les deux lignes déjà existantes, ensuite le deuxième fut la construction du tunnel de la Joliette, inauguré en 2011 qui favorisa plutôt les flux automobiles venus des autoroutes Est et Nord, mais en les soustrayant à un centre-ville très vite engorgé de par la configuration de la ville, coincée en amphithéâtre entre la mer et les collines environnantes. Les difficultés de transport viennent aussi des « discontinuités de la trame urbaine », relevant de la géographie du site mais aussi de processus sociaux et spatiaux de fragmentation, comme l'avait montré en son temps le géographe marseillais Marcel Roncaloyo³.

Enfin le troisième point fut ce que les Marseillais appelèrent « la réouverture du tramway » comme si la ville renouait avec le temps,

¹ - Information largement relayée par la presse nationale comme *Le Figaro* ou *La Tribune* jusqu'aux médias de moindre audience comme *Agoravox*, journal en ligne. Tous trois consultés le 13 avril 2016

Le Figaro, édition en ligne du 9 décembre 2013 : WWW.lefigaro.fr/conjoncture/2013/12/09, titre : « Marseille, Lille et Paris, la dette municipale pèse lourd sur les habitants »

La Tribune, édition en ligne du même jour : www.latribune.fr/actualite/eco/france/20131209, titre : « Marseille, championne de France de l'endettement ».

Agoravox, journal en ligne : www.agoravox.fr/actualites/economie, titre de l'article : « Dette de Marseille. 1 800 000 euros (sans agios) »

² L'article cité plus haut du journal *Agoravox* relaie un article du journal en ligne *News of Marseille* paru sous le même titre et contenant un entretien avec l'économiste Giles Dufrenot, professeur à l'université Aix-Marseille, auteur de nombreux ouvrages sur la dette publique.

³ Marcel Roncaloyo, *les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*. Paris, éditions de l'EHESS, 1996

ne créait pas une structure nouvelle ex-nihilo, mais réhabilitait l'ancien réseau du tramway qui organisa les transports dans la ville et sa périphérie du dernier quart du XIXe siècle aux années 1960. Cette décennie vit en effet la disparition progressive de toutes les lignes, sauf une seule ligne qui survécut à la mort programmée du tramway. Cette dernière ligne, vestige d'une ambiance urbaine regrettée, particulièrement affectonnée par les Marseillais, la célèbre ligne 68, fonctionna jusqu'en 2004. On peut en retrouver des images, entre autres, dans le clip⁴ de Faudel, chanteur algérien de Raï, courant après le tramway 68 dans tellement je t'aime, pour rejoindre sa bien-aimée. Cette ligne restait en quelque sorte, dans la mémoire urbaine, le vestige de ce qu'avait été Marseille et ses transports en commun qui facilitaient les déplacements, avant d'être livrée au tout-automobile et à ses impasses en termes de pollution et de congestion de la circulation.

Tramway et mémoire de la ville

Après avoir consulté plusieurs journaux locaux, en édition papier ou en ligne, voici celui qui résume le mieux ce sentiment d'une réappropriation historique du tram : « Deux lignes de tramway, 14 millions de voyageurs à Marseille en 2010... 91 lignes de tramway, près de 200 millions de voyageurs. Marseille dans 20 ans ? Non, ce sont les chiffres du réseau de tramway de Marseille en... 1939 ! A l'époque Marseille possédait le deuxième réseau de France. Vous avez été nombreux à nous en faire la remarque.⁵ »

Contrairement à d'autres villes de France, le tramway de Marseille y avait occupé jadis un rôle décisif dans sa fonction de transport de grande capacité. Fonctionnant pendant plus d'un siècle, il a durablement marqué la mémoire de ses habitants et l'image de la ville et de ses environs comme le montrent nombre de cartes postales de l'époque ou comme le suggèrent dans le domaine des représentations, certains écrivains de ce temps, de Pagnol à Giono, des chansonniers comme Vincent Scotto, des cinéastes comme Marc Allégret ou Yves Robert reprenant les romans de Pagnol comme Fanny pour le premier ou la Gloire de mon père pour le second. La longévité de vie de ce réseau, puisque les tramways desservent la ville pendant plus d'un siècle, participe aussi de sa place dans les

⁴ Clip toujours visible sur Youtube : <https://www.youtube.com>, consulté le 13 avril 2016

⁵ Article de Pierre Boucaud, dans le journal local en ligne *Marsactu* : « L'histoire des transports en commun est (aussi) un éternel recommencement », source : <https://marsactu.fr>, consulté le 15 juin 2014

imaginaires urbains⁶. Son extension bien au-delà de l'agglomération lui a fait jouer également un rôle spatial structurant. En effet, si à l'origine les tramways devaient remplacer les omnibus sur la desserte de la ville et du « terroir » marseillais, déjà vaste mais fonctionnant en vase clos, sans relation réelle avec le reste du département, dès 1900, le tramway sort du périmètre de la commune et contribue à associer au sort de Marseille une grande partie du territoire. Au nord, Aix-en-Provence par exemple⁷, deuxième ville du département, distante de 30 km, est reliée dès 1903 et Aubagne, à l'est, à 20 km, est reliée en 1905.

Le tramway devenait ainsi le transport phare pour drainer quotidiennement les populations laborieuses de plusieurs bassins. Quartiers populaires et villages environnants étaient desservis. La nécessité d'aller vers le centre administratif du département, (les lignes convergeaient sur l'esplanade de la Préfecture) mais aussi la dissémination d'entreprises industrielles le long de la côte (agroalimentaire⁸, savonneries, cimenteries, chantiers navals, métallurgie, etc) et surtout le port avec le travail sur les quais, expliquaient le succès de ce mode de transport collectif. C'est l'une des images de Marseille que retient le grand reporter et écrivain Albert Londres en 1927, dans son récit « Marseille, porte du sud » : « Vers 6h30 du matin, vous sentez tout de suite que les trams qui passent ne sont pas faits pour vous. Ils ne sont pas du même bleu que les trains qui, à Calais, prennent les Anglais pour les conduire sur la Côte. Le bleu des trams de Marseille est à l'intérieur des voitures : il est sur le dos des voyageurs, ce bleu est celui des habits de toile des ouvriers sans profession, les dockers. Ils vont Place de la Joliette⁹.»

Le tramway était en quelque sorte le marqueur de cette ville de Marseille populaire et active. Le tramway est aussi le vecteur de cette hyperactivité urbaine dans le Noé de Jean Giono que nous avons retenu pour cette visée métaphorique. Dans ce roman écrit en 1948, les images littéraires font du tramway 54 -dans lequel se trouve

⁶ Sur l'histoire du tramway à Marseille, voir « *Les tramways de Marseille ont cent ans* » de Jacques Lauphiès et Roland Martin, Taccussel éditeur, 1^{ère} édition 1975, 2^{ème} édition, 1990

⁷ Des cartes postales du début du XX^e siècle montrent le tramway arrivant à la Rotonde à Aix ou encore empruntant dans le village de Luynes l'actuel tracé de la route nationale (RN8) qui relie Aix au nord de Marseille.

⁸ Huileries, usines de tabacs, minoteries, célèbres usines de pâtes Rivoire et Carret, installés à Marseille pour se rapprocher des blés durs apportés du Maghreb à l'époque coloniale.

⁹ Albert Londres, *Marseille, porte du Sud*. Il s'agit de *Place de la Joliette*, le sixième des 12 articles qui est cité ici. Publiés dès 1927 et republiés régulièrement. Paris, Arlea, 2000.

l'écrivain¹⁰- un axe directeur aimanté qui attire les particules que sont les personnes qui y montent comme les pôles de l'aimant attirent la limaille de fer : « La plate-forme d'avant est bondée de monde, celle d'arrière aussi, et en partant, nous avons l'air d'entraîner toute une limaille multicolore d'hommes, de femmes et d'enfants qui sautent sur les marchepieds. »¹¹ Rôle polarisant dans la première image, rôle vitalisant, innervant, dans la deuxième, qui permettent à Giono de comparer de façon anthropomorphique le tramway au système sanguin comme si la ville était un grand corps qui s'active grâce à ce sang neuf drainé quotidiennement par le système circulatoire du réseau de transports en commun : « Devant moi et par côté ce sont des femmes et des hommes nouveaux, chargés d'itinéraires nouveaux, que je ne vais pas pouvoir suivre mais que je vois très bien lancés dans Marseille comme une nouvelle poignée de graines ou plus exactement comme de petites gouttes de sang que le tramway 54 charrie et lance à chacun de ses arrêts à travers la ville¹². »

De la précocité au retard, image du déclin de la ville

Si les tramways arrivèrent tôt à Marseille, si la ville peut s'enorgueillir d'avoir eu la première ligne de tramway souterraine en 1892, si elle eut le deuxième réseau de tramway de France avec un apogée dans les années 1930, si elle fut l'une des trois villes de France qui maintint son réseau pendant plus d'un siècle, la municipalité n'affirma sa volonté de maintenir une politique dynamique de transport en commun que jusqu'à la deuxième guerre mondiale. Par la suite, la politique de transport ne fut plus marquée par l'anticipation mais plutôt par un équilibre instable face à la pression des lobbies pétrolier et automobile et par l'abdication devant un état de fait, le règne de la voiture individuelle qui s'installe dès les années 1950 et conduit au « tout voiture » des années 1970. Les propos du maire et ancien ministre Gaston Defferre –élu à Marseille de 1953 à 1986- qui déclare « désuet le système des tramways » voulaient sans doute paraître ceux de la modernité, mais entérine de fait le développement de l'automobile, ce qui va occasionner une circulation de plus en plus anarchique devenue une

¹⁰ Dans le roman *Noé* Giono ne s'abrite d'ailleurs pas derrière un narrateur et utilise pleinement le « je » de l'écrivain qui se situe dans ses descriptions et ses scènes d'imagination comme s'il était en train de les créer devant nos yeux : « Et si je disais à quoi je pense (dans mon tramway qui me donne ainsi une petite cellule monacale en pleine rue)... » in *Noé*, p1376, *chroniques romanesques*, Paris, Quarto Gallimard, 2010.

¹¹ Idem, p1384

¹² Idem p 1397

marque de la cité phocéenne et une asphyxie notoire du centre-ville. Le choix des trolleys, puis des bus de ville accentuèrent ces problèmes d'engorgement et d'embouteillage dans la circulation de surface, perturbant l'activité économique, faisant fuir les habitants vers les périphéries et dégradant l'image de la ville. Le tout-voiture avait signé la mort du tramway, à Marseille comme dans d'autres villes de France, et aucune autre solution alternative au transport individuel ne se fit réellement jour pendant plusieurs décennies.

Si les lignes de tramway disparaissent les unes après les autres à partir des années 1950, conduisant le réseau à être totalement démantelé à la fin des années 1960, car seule la ligne 68 perdure, il faut attendre 1977 pour l'inauguration de la première ligne de métro et 1984 pour la deuxième. Ces deux lignes ont aujourd'hui 80 millions de voyageurs /an (ce qui place Marseille après Lyon et Lille pour les métropoles de région). Ce trafic correspond à 49% des trajets dans la ville, ce qui a installé progressivement le métro comme un moyen de transport collectif qui a toute sa place dans la cité, sans être en situation de saturation.

Le retour tardif du tramway, un symbole de renouveau pour quelle partie de la ville ?

Compte tenu de cette donnée, l'arrivée du nouveau tramway ne pouvait se faire que de façon complémentaire à la présence du métro et aussi au choix de la ville de continuer à favoriser la voiture et la route, en l'absence d'une politique de transport express régional équivalent au RER de la Région parisienne. Mais ce nouveau mode de transport est-il vraiment complémentaire des réseaux de transports en commun existants ? Ce qui devrait être facilité par le fait d'avoir une seule entreprise gestionnaire du réseau, la RTM, sous tutelle de la communauté urbaine de MPM depuis 2001 et auparavant de la ville de Marseille. En fait, il ne s'agit pas seulement de décisions techniques et pragmatiques. Que recouvrent ces choix spatiaux ? Ces priorités imposées sur certains tracés ? Dans tous les cas, nous sommes loin de ce que la mémoire de la ville a retenu car les nouveaux tracés ne recomposent pas l'ancien réseau mais nous proposent de dire la ville d'une nouvelle manière.

Les choix d'implantation, images d'un nouvel ordre urbain

La thèse de Benoît Demongeot¹³ s'attelle par trois exemples significatifs, dont celui de Marseille, à évaluer les processus guidant

¹³ Benoît Demongeot, *Discuter, politiser, imposer une solution d'action publique, l'exemple du tramway. Architecture, aménagement de l'espace.*
48

l'action publique et contribuant à imposer une politique de transport urbain remettant le tramway en avant. Le dernier de ses chapitres analyse la place du « tramway comme vecteur d'ordre urbain et métonymie de la ville durable¹⁴ » et c'est bien cette lecture de la ville qui est à l'œuvre à Marseille.

Les plans du métro et du tramway -qui sont aussi des formes de représentation- montrent que les tracés sont si proches qu'ils ne semblent pas qu'il y ait une réelle complémentarité. Les nouvelles lignes de tramway doublent en surface le tracé sous-terrain du métro. De ce fait, les deux lignes de tramway peinent à avoir aujourd'hui 16 millions de passagers par an, contre 80 millions pour les deux lignes de métro.

La lecture des déclarations des élus de l'opposition vont dans le sens d'une critique acerbe de ce choix, démontrant d'après eux le manque de clairvoyance de la majorité qui dirige la métropole. L'inauguration ratée de la totalité de la ligne 1 le 11 novembre 2007, quelques mois après l'inauguration prestigieuse devant le Palais Longchamp, avec une ligne alors en circulation sur un trajet réduit, va dans le sens des détracteurs des choix de la métropole. En effet, l'impact médiatique de l'événement se retourna contre les autorités dans la mesure où le tramway dut s'arrêter à mi-chemin, butant sur un ancien tunnel dont le gabarit n'avait pas été remis aux nouvelles normes. Les « galéjades » allèrent bon train comme le montrent les caricatures sorties dans la presse locale, autant que la critique de l'absence de rigueur de la politique municipale en matière de transport.

Depuis 2012 également, le chantier de la très onéreuse troisième ligne, qui passe par l'une des rues les plus commerçantes de la ville, la rue de Rome, a soulevé les mêmes interrogations et parfois des tollés puisque la ligne 1 du métro suit déjà ce trajet, que les deux lignes de métro se croisent au bout de cette rue, place Castellane et que la ligne 1 du métro dessert également la rue à mi-parcours au niveau de la Préfecture (Estrangin-Préfecture). D'autre part, à l'autre bout vers le nord, la nouvelle ligne de tramway reprendra sur une grande partie de son parcours le même trajet que la ligne 2 vers le nouveau front de mer de Marseille en passant par le quartier Euro-Méditerranée et le nouveau centre d'affaires de la Joliette, en s'arrêtant aux mêmes stations que la ligne T2 pour arriver au même terminus.

Thèse de sciences politiques, Université de Grenoble, 2011, consultable en ligne sous ce titre, <https://tel.archives-ouvertes.fr>; <NNT :2011GREH004>.<tel-00650746>, consulté le 12 avril 2016

¹⁴ Op cité., chapitre 8, p772

Les élus ou les associations d'usagers des quartiers déshérités en transport en commun, principalement les quartiers nord excentrés mais aussi d'anciens quartiers ouvriers délaissés de l'ancien centre comme La Belle de mai, dénoncent une politique de transport inégalitaire, accentuant les clivages sociaux et spatiaux.

D'autre part, outre cette superposition, le choix de privilégier comme pour les deux premières lignes, l'aménagement de l'hyper-centre, dans le centre historique de la ville, aux rues relativement étroites, a un coût supérieur à celui d'une extension de lignes dans les quartiers péri-urbains. Le coût d'un transport finalement réservé à un périmètre réduit retombe, par la politique de l'endettement et de la fiscalité, sur l'ensemble de la population alors que les foyers populaires en bénéficient très peu.

Un hyper-centre surdoté, une inégalité accentuée

Si cette ligne est prolongée à terme, les quartiers nord défavorisés pourraient être enfin connectés au centre. C'est ce qu'explique le projet de Marseille Provence Métropole (MPM) sur son site internet. Les grandes cités populaires du nord de la ville pourraient alors être desservies : objectif d'atteindre la cité de la Castellane, (où a grandi Zidane), par exemple, en passant par le grand lycée des quartiers nord, le lycée Saint-Exupéry. La plupart des experts ne voient pas quand cela sera possible, aux vues de l'endettement record de la ville, d'autant que son objectif à mon sens essentiel, de la requalification du centre-ville par ce mode de transport, sera alors atteint. MPM communique triomphalement « A l'automne 2014 (vraisemblablement au printemps 2015), c'est une rue de Rome apaisée, entièrement réaménagée, plus agréable à vivre pour les piétons qui sera rendue aux Marseillais. » Aujourd'hui, l'objectif social, quant à lui, est encore loin.

En effet, si l'on reprend les analyses des chercheurs qui travaillent sur l'image des villes, l'on est bien dans le cas d'un tramway au coût élevé, qui ne remplit pas sa fonction première de « transport de grande capacité » mais qui est avant tout un mode d'aménagement et d'esthétique urbaine. Ainsi la campagne de communication de MPM joue sur la polysémie du mot mode, avec le slogan présent sur leur publicité « changer de mode » pour inciter les Marseillais à utiliser le transport en commun qui deviendrait ainsi un mode à la mode, qui deviendrait « tendance » !

Tramway, joyau de l'esthétique urbaine

Comme dans un jeu d'enfants, le tramway est la partie mobile d'un nouveau jeu de lego en forme de circuit urbain. Si les tracés

correspondent bien à des choix et ne sont pas ce qu'il semble être, des « erreurs » spatiales, le type de tramway choisi va aussi dans ce sens, comme élément marqueur, visible, d'une stratégie de standing urbain. L'achat des rames à la grande entreprise Bombardier s'est fait en fonction de la sélection d'un prototype élégant, dont le design conçu par l'agence MDD Design, entend être une métaphore marine, pour rappeler la vocation maritime de la ville-port. Les voitures sont fuselées comme la coque d'un navire dont la cabine de conduite serait la proue et en a la forme¹⁵. A l'intérieur, parois et plafond sont bleus, avec sièges en bois et persiennes estivales. Le vocabulaire esthétique, certes marin est plus celui de la marine de plaisance ou du littoral qui appelle à la sieste qu'une ode au travail et aux activités du port. On est dans une toute autre ambiance urbaine que celle décrite par Albert Londres dans le texte cité plus haut.

La vocation post-industrielle de Marseille, si tardive, se confirme ici avec ce choix de devenir une ville visiblement marquée par un tertiaire dont les deux points forts serait le tourisme et la culture: Le premier point fort est touristique, et pour séduire les touristes, Marseille veut donner ainsi l'image d'une ville qui a domestiquée son anarchie proverbiale, qui a transmuée sa laideur souvent mise en avant dans les medias pour une nouvelle élégance: on restaure les monuments, on les dédie à la culture, on crée un front de mer, on fait circuler un mode de transport doux. Tout au moins dans quelques rues de l'hyper-centre, grâce au tramway, le cauchemar des embouteillages est totalement révolu pour les piétons et les riverains. Les boutiques se transforment avec l'arrivée en trombes des enseignes des grandes marques internationales, si peu présentes jusqu'alors dans les aires de chalandises, toutes désormais requalifiées.

Le tramway au pied de la culture

Le tramway arrive d'autre part jusqu'à la Joliette dans un des quartiers les plus paupérisés il y a encore quelques années, totalement repris par un nouvel urbanisme qui entend connecter la ville et le port et donner à ce nouveau quartier, dans l'optique d'Euro-Méditerranée, une dimension économique de nouveau centre d'affaires. Les Marseillais de leur côté y gagnent un front de mer, et les croisiéristes, dont Marseille n'avait jamais été une destination, font désormais escale sur le J4, à côté du Mucem et des nouveaux commerces de luxe des voûtes de la Major, tout récemment inaugurés pour les attirer.

¹⁵ Voir la photo et le texte de F.Enver dans « Marseille, la reconquête urbaine par le tram », dans la revue *Villes et transports* n° 427.

Le deuxième trait de cette tertiarisation de la ville est le pari sur la culture. Quand Marseille apprit en 2008 qu'elle était choisie pour être capitale européenne de la culture, un journal local –La Provence-titra le 28 septembre 2008 : « La culture, une histoire de transports », et conclut l'article sur les retards en matière de transports par ces mots : « Marseille a le cœur en liesse mais sait que les transports en commun y sont les parents pauvres. » En fait la candidature de Marseille, plusieurs années en amont, est concomitante des débuts des travaux du tramway. Elle n'aurait jamais candidatée sans la perspective proche de la mise en circulation des premières rames. Et sans bien sûr l'apport de l'Etat avec la délocalisation du premier musée national français en région, le Mucem qui s'installa à Marseille, et qui fut l'atout culturel principal de cette candidature, comme le tramway l'était sur le plan logistique.

Ainsi culture et transports urbains furent indissociablement unis dans cette renaissance et recomposition du centre-ville : l'inauguration du premier tramway eut lieu devant le Palais Longchamp, totalement restauré avec son parc, ses deux musées, musée d'art et musée d'histoire naturelle. Le nom des stations montrent cette connexion avec les lieux culturels : station Palais Longchamp, station Belzunce Alcazar (siège de la grande bibliothèque et lieu de conférences et spectacles). La ligne 2 a également été prolongée en 2010 jusqu'au terminus Euro-Méditerranée –Arenc, très vite rebaptisé Arcenc-Le Silo car l'ancien silo à grains du port est devenu une immense salle de spectacles, tout un symbole de cette reconversion. La RTM communique à ce sujet : « pour desservir les docks des suds (où de nombreux festivals ont lieu), les archives, la bibliothèque départementale, et depuis l'ouverture de la salle de spectacle « le silo », en septembre 2011, la station est renommée Arcenc-le Silo ».

Des transports réconciliés avec la nuit

Cette offre culturelle démultipliée sous forme de musées mais aussi de spectacles, de concerts, de festivals, butaient sur la question de l'arrêt des transports publics la nuit, dès 21h pour le métro, sauf les soirs de match de l'OM ! Avec Marseille 2013, les métros ont amplifié leurs horaires, particulièrement la nuit. Réconciliation longtemps attendue avec la nuit car depuis une série d'agressions dans les années 1990, le métro ne circulait plus après 21h. Quant au tramway, transport de surface, symbole d'une ville plus sûre et sans doute plus contrôlée, il a d'emblée proposé un service jusqu'à 0h30. Les métros et tramways circulent désormais jusqu'à 1h du matin, extension particulièrement appréciée des usagers, en particulier des jeunes.

Conclusion

Ainsi le tramway dessine une nouvelle géographie urbaine, suit la recomposition du centre de Marseille en requalifiant l'ancien centre historique et en qualifiant le nouveau front de mer. Il les raccorde dans une nouvelle vision de la ville, attractive, aseptisée, tournée vers la recherche des revenus du tourisme et de la culture dans une optique post-industrielle. Dans ces remue-ménages urbains, la population à faibles revenus qui continuait à occuper l'hyper-centre se trouve chassée de façon assez brutale par de vastes opérations immobilières spéculatives appelées « reconquête » urbaine, comme ce fut le cas dans la rue de la République, aux immeubles entièrement restaurés après éviction des habitants les plus modestes. Les publicités des agences immobilières vantent à la fois l'arrivée de nouveaux commerces « branchés », la proximité des musées et le passage du tramway, pour persuader les acheteurs potentiels qu'habiter Marseille est aujourd'hui « tendance ». La gentrification de l'hyper-centre de Marseille se fait à marche forcée. Le tramway fait intimement partie de cette nouvelle orientation sociale et urbaine, il la marque et la garantit. Pourtant l'explosion sociale est toujours une menace dans l'une des villes où certains quartiers sont parmi les plus pauvres de France. Le tramway est aujourd'hui un symbole de la gentrification. A condition de quadriller vraiment le territoire, comme cela était promis mais qui est loin d'exister, il pourrait être, en permettant circulation et égalités des chances d'accès aux transports en communs et aux autres services qu'ils desservent, un outil de lutte contre l'exclusion sociale.

BIBLIOGRAPHIE

Demongeot Benoît, *Discuter, politiser, imposer une solution d'action publique, l'exemple du tramway. Architecture, aménagement de l'espace*. Thèse de sciences politiques, Université de Grenoble, 2011, consultée sur le site <https://tel.archives-ouvertes.fr>, <NNT :2011GREH004> <tel-00650746>

Giono Jean, *Chroniques romanesques*, Paris, Quarto Gallimard, 2010

Laupières Jacques et Martin Rolan, *Les tramways de Marseille ont cent ans*, Marseille, Taccussel éditeur, 1975 ; 2^{ème} éditeur, 1990

La Tribune, édition en ligne, article d'Adeline Raynal du 9 décembre 2013: « Marseille, championne de France de l'endettement » consulté sur <https://www.latribune.fr/éco/france>

Le Figaro, édition en ligne, article « Marseille, Lille, Paris, la dette municipale pèse lourd », consulté sur <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2013/12/09>

Londres Albert, *Marseille, Porte du Sud*, Paris, éditions de France, 1927, réédité en 2000, Paris, Arléa

Marsactu, journal en ligne, <https://marsactu.fr>, article de Pierre Boucaud, 27 octobre 2011 « L'histoire des transports en commun est (aussi) un éternel recommencement »

Faudel, « tellement je t'aime » visible sur You tube, <https://www.youtube.com>

Marseille sur rail, n° spécial de *Marseille*, revue culturelle de la ville de Marseille, mars 2007

Roncayolo Marcel, *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille* ; Paris, éditions de l'EHESS, 1996