

WORKSHOP S7 VILLE-NATURE – 5^{ÈME} ÉDITION

URBANIC PARK



HISTOIRE

BROCHURE SPÉCIALISÉE

Architecture, Ville et Territoires
École Nationale Supérieure d'architecture de Marseille
Parc National des Calanques
2017 - 2018

6	HISTOIRE GENERALE
8	LE FORT BEROUARD
10	L'ÎLE VERTE Dénomination et querelles de propriété Emplacement militaire stratégique et querelles de propriété
14	LE CHANTIER NAVAL Du bateau de pêche à l'âge d'or des chantiers De la grande guerre aux hydravions Occupation et extension Décadence et cessation d'activité
32	LA CIOTAT EN GUERRE
42	LE CINÉMA
44	LE MUGEL
46	CHANGEMENTS D'ACTIVITÉS



FRISE DIACHRONIQUE

ANTIQUITÉ

MOYEN ÂGE

1700

1800

1825

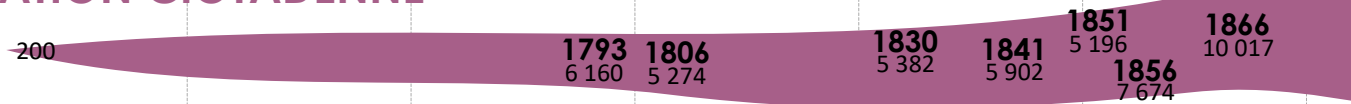
1850

1875

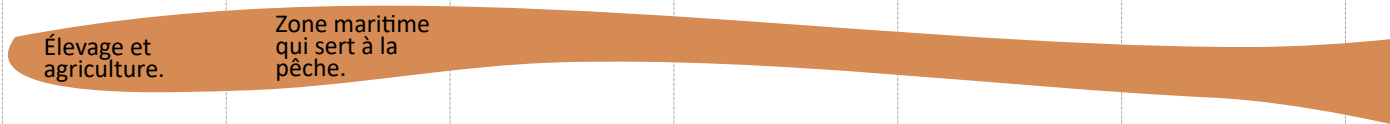
VILLE DE LA CIOTAT



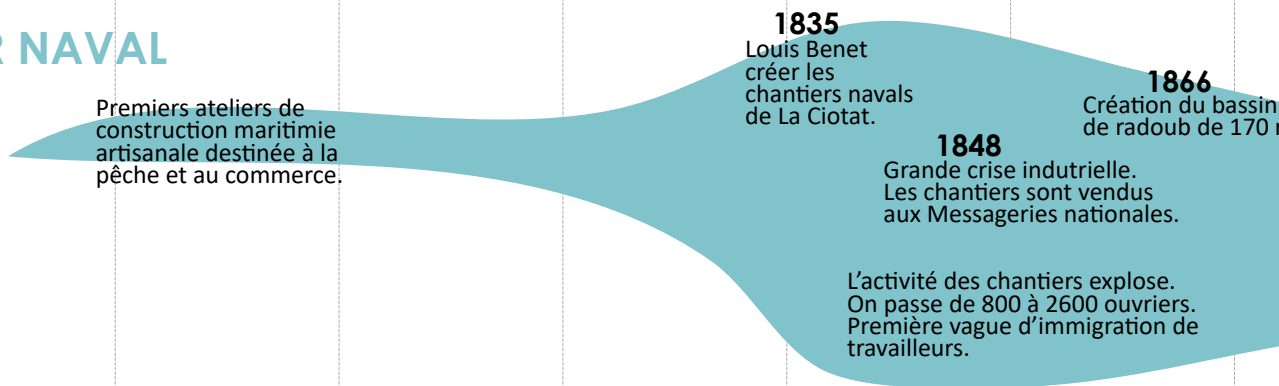
POPULATION CIOTADENNE

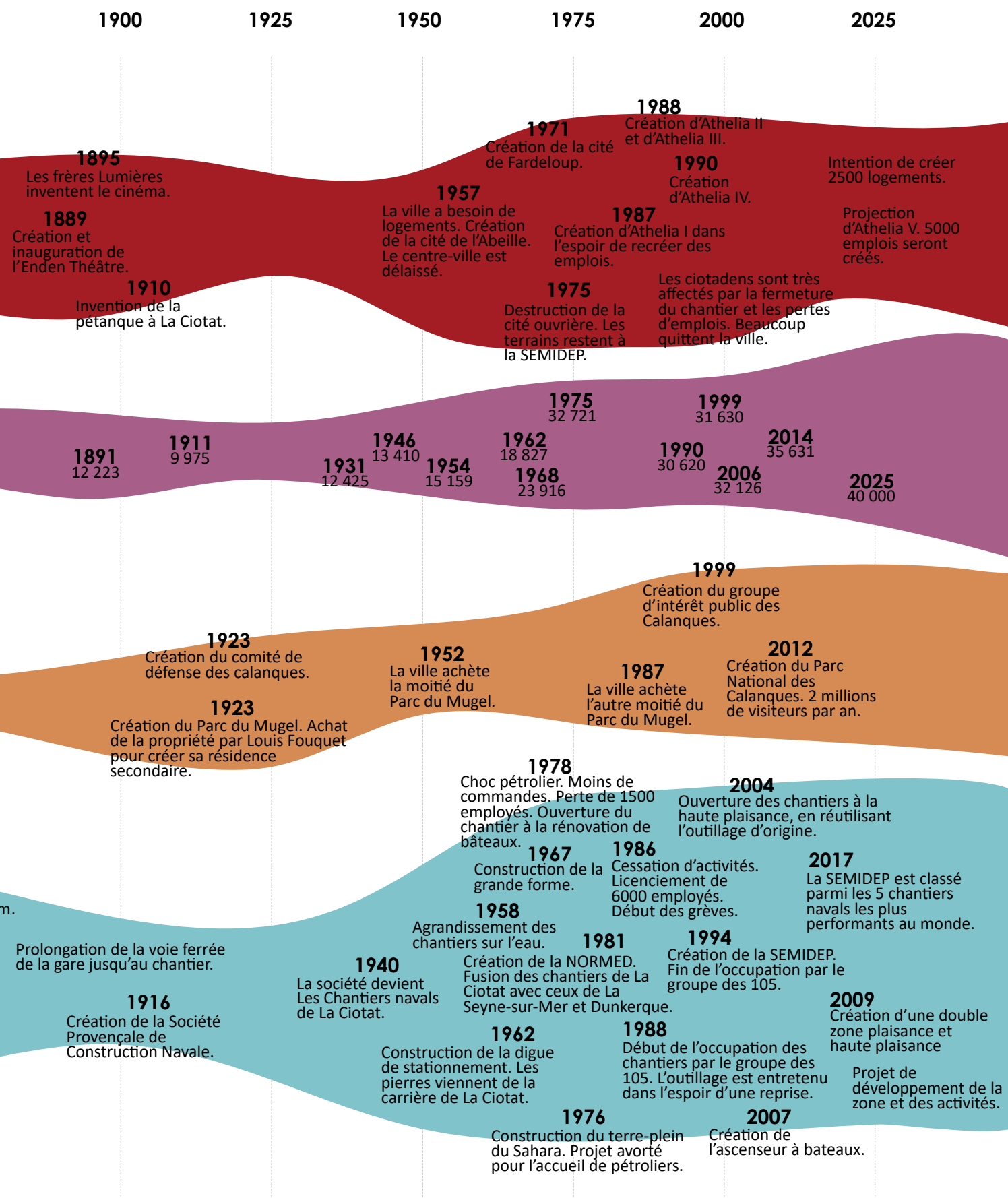


LES CALANQUES



CHANTIER NAVAL







HISTOIRE GENERALE

Du port de pêche à aujourd'hui

Même si on note une présence humaine sur le territoire de l'actuel La Ciotat dès -2000/-3000, ce n'est qu'à partir du cinquième siècle avant J.C. que la ville commence à se former. On doit sa naissance à sa localisation privilégiée sur une importante route maritime. Dès le début, La Ciotat est alors une ville prospère vivant de la pêche et du commerce.

La présence de vestiges de villa dans la campagne et d'un cimetière urbain (reste d'un sarcophage romain du IV - Vème au jardin de la ville), témoignent de l'occupation romaine jusqu'au Vème siècle. La ville (Civitas) se nomme alors: «Citharistas Portus», nom latin qui dérive du gréco-ligure «Kitaristes Akron» (le Bec de l'Aigle) et englobe les territoires de La Ciotat et de Ceyreste. Elle est alors une station de l'itinéraire maritime d'Antonin.. Lors de la décadence de l'Empire romain, Citharistas Portus, port longtemps actif et prospère, souffre des troubles et des invasions. Barbares, Burgondes, Goths, Sarrasins se succèdent et même les Normands venus jusqu'ici, depuis leurs lointaines contrées scandinaves.

Durant le VIIème siècle, les pillages obligent les populations côtières à se réfugier sur l'oppidum de Césarista (qui donnera Ceyreste) et le port reste longtemps abandonné.. Le danger des invasions sarrasines fut considérablement écarté lorsque le Comte Guillaume Ier fit appel aux guerriers de Provence, du Bas Dauphiné et de Nice qui infligèrent aux pirates de cuisantes défaites.. Enfin, en 1303, Charles II ramène une sécurité relative en réglementant la garde des côtes et en instituant des vigies. Les pêcheurs se réinstallent dans l'agglomération qui se recrée autour du port. En 1303, on reparle à nouveau de la «Civitas» («la ville») qui, de «La Cieutat», se transformera ensuite en «La Ciotat».

Depuis une époque reculée le poste de guet, ou vigie, créé sur le Cap de l'Aigle était gardé à tour de rôle par les gens de Ceyreste et ceux de La Ciotat. Cette garde fut à l'origine d'une vive querelle entre les deux populations que le seigneur-abbé de Saint-Victor Guillaume Dulac apaisa en accordant par une charte, le 14 mars 1429, l'autonomie au bourg de La Ciotat et procéda au partage du territoire entre les deux communautés. Cette charte, conservée au Musée de La Ciotat, constitue l'acte de naissance de la commune de La Ciotat. En contrepartie de leur relative indépendance, les Ciotadens se voient assigner des obligations; en particulier; ils sont tenus d'assurer une surveillance au sommet du Bec de l'Aigle et d'y entretenir un feu.

La Ciotat entreprend alors la construction de ses propres remparts, de son fort, de son église et de ses commerces. La ville se développe très rapidement, notamment grâce à l'arrivée de nombreuses familles bourgeoises de Gênes, pour atteindre les 10000 habitants.

Les premiers chantiers navals s'installent en 1622. Au départ, il s'agit avant tout de petites entreprises familiales à l'activité essentiellement destinée à la pêche. Petit à petit, les unités accueillies deviennent plus importantes, et à usage militaire notamment.

En 1720, la peste ravage la Provence. Mais immédiatement, la ville de La Ciotat a fermé ses portes. Personne ne peut alors rentrer et les réfugiés marseillais sont laissés dehors. La ville est alors épargnée par le fléau de la peste.

Le XVIIème siècle est l'âge d'or pour La Ciotat. La ville se couvre de chapelles et de couvents. Elle accueille de nombreuses confréries et congrégations. Des générations de hardis marins et de commerçants entreprenants

sillonnent la Méditerranée et créent des comptoirs au Moyen-Orient. La construction navale est florissante sur les chantiers de l'Escalet. En 1675: deuxième partage du territoire avec Ceyreste qui agrandit celui de la Ciotat jusqu'à ses limites actuelles.

Le XVIIIème siècle verra, par contre, s'amorcer le déclin de La Ciotat. Marseille, jalouse de sa prospérité, entreprend auprès des gouverneurs de Provence une campagne d'entrave de son commerce maritime: les navires, devant faire obligatoirement une quarantaine à Marseille, se détournent de La Ciotat. En 1724, une tempête détruit les quais et les installations du port. Les actes de piraterie se multiplient sur les routes maritimes. Les guerres de 1755, 1777 affaiblissent cruellement la ville. A la veille de la Révolution, la ville n'est plus qu'une ombre avec des chantiers abandonnés et quelques 6000 habitants. Les guerres de la Révolution puis de l'Empire accentuent cette décadence. Les Anglais bloquent le port et entraînant le commerce et construction navale dans le marasme total: on ne dénombre plus que 5 237 habitants au début du XIX° siècle.

En 1835, l'industrialisation du chantier naval sort La Ciotat de cette période de déclin. Véritable poumon économique de la ville, la fermeture de ceux-ci en 1987 suite à une directive européenne provoque une crise dans la ville. Sinistrée par le chômage, elle perd une partie de sa population.

Ce n'est que quinze ans plus tard que l'installation de nouvelles entreprises dans le domaine maritime, et le développement d'Athélia ont pu ramener une activité économique dans la ville.



LE FORT BÉROUARD

Fort et prison

L'entrée du port avait été dotée d'une plate-forme de terre consolidée par des murs d'enceinte et armée d'une batterie de canons. C'était ce que l'on nommait à l'époque un «boulevard», qui en provençal devint «balouard» ou «baloard». Le nom commun «Balouard» devint «Barouard», puis «Bérrouard» dans le dialecte ciotaden. On l'accola enfin, au XIX^{ème} siècle, à la construction qu'il portait ce qui donna «le Fort Bérrouard».

A la date du 25 octobre 1551, il est pris une délibération pour la transformation de ce «baloard» en château et on ordonna que *«il sera exigé perçu et levé sur tous les manants, habitants et particuliers du dit Cieuta, un vingtain des fruits de terre, savoir blé, vin, avoine, orge, huile safran et figues d'une année seulement, et aussi tout gain et profit de mer.»* Le 11 novembre 1564, le roi Charles IX, par lettres patentes, accorde aux consuls de La Ciotat la permission d'élire tous les ans un capitaine gouverneur de la place et fait don de plusieurs pièces d'artillerie. Ces autorisations sont confirmées par Henri III tout au long des années 1581 à 1583.

Mais le fort, construit de 1551 à 1572, ne sera vraiment terminé que seulement 30 ans après la délibération initiale. On retrouve en effet, en date de juillet 1584, un rapport du cannage¹ des murailles du Grand Baloard qui remplaçait le terre-plein primitif.

Voici la description du fort à la veille de la Révolution: *«Le Bérrouard en haut duquel est un fanal pour servir de signal aux vaisseaux pendant la nuit, est commandé par un gouverneur qui prend le titre de capitaine. On y bat tous les soirs la retraite quoi qu'il n'ait pas de troupes. Ce fort est à l'entrée du port. Il renferme 11 canons et une prison où on met ceux qui ont malversé dans le métier de la mer, et même des voleurs et criminels de toutes espèces, car il contient une seconde prison destinée à ceux qui ont commis des crimes civils.»*

En 1793, le fort reçut plus de 100 prisonniers politiques, dont l'abbé Aube, prêtre assermenté qui s'était rétracté. Ces prisonniers furent pour la plupart transférés à Marseille

¹ la mesure : la canne était une mesure qui valait environ 2 mètres

pour y être guillotiné. Le fort était particulièrement insalubre et, le 27 septembre 1794, la municipalité, vu l'état de santé des détenus de la «Maison d'arrêt», avait été contrainte de procéder à la libération de 59 de ses prisonniers, particulièrement atteints par les fièvres.

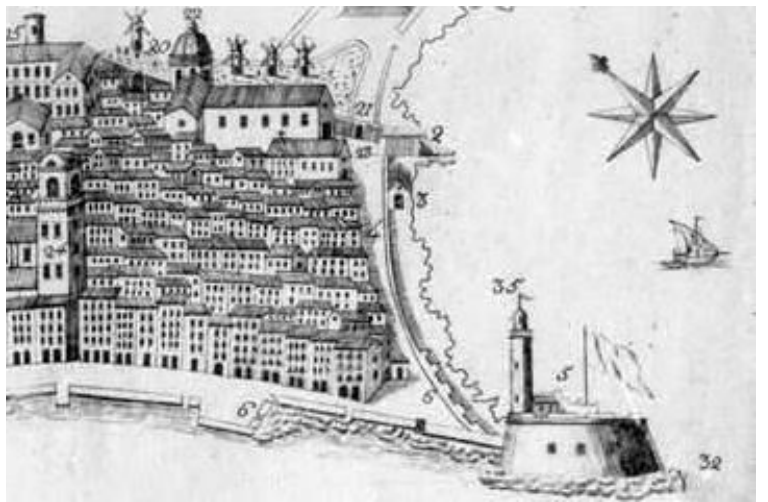
Dans les premiers jours de janvier 1852, 22 prisonniers politiques, compromis lors du coup d'Etat du 2 décembre 1851², furent aussi enfermés dans les Geôles du Bérrouard, avant d'être transportés au Château d'If de Marseille.

Sous le Second Empire, la ville entretenant une compagnie de soldats de ligne, ceux-ci furent logés dans le fort. Ils n'y demeurèrent pas longtemps car la plupart d'entre eux furent aussi atteints de fièvre produite, disait on, par les déjections déposées au pied du mur de la citadelle. En réalité, c'était l'air humide des cachots qui en était la cause.

La tour du Dintre qui servait de maison d'arrêt ayant été détruite en 1851, pour l'agrandissement du quai, la ville se retrouva donc sans prison. Le maire L. Cottard eut, en novembre 1854, une entrevue avec le commandant du Génie militaire qui accepta de recevoir des prisonniers civils au Bérrouard: *«à la condition que la ville reporte au sous-officier gardien du fort la paye faite au gardien municipal.»* Comme la ville payait déjà les frais d'éclairage et de chauffage du corps de garde, la forteresse devint donc une prison municipale.

Le Bérrouard fut inclus dans les ouvrages militaires destinés à être déclassés par la loi du 27 mai 1889. Le déclassement fut effectif en juin 1890. De plus, la commune avait besoin d'un terrain pour construire une gare au terminus de la ligne ferroviaire Gare-Ville et des entrepôts à marchandises. La démolition du Bérrouard commença donc en 1892 et fut effective en 1895. Par la suite, il ne resta plus de la construction que le môle et le phare qui conserveront logiquement le nom de «Bérrouard» jusqu'à nos jours.

² *Le coup d'État du 2 décembre 1851 est l'acte par lequel, en violation de la légitimité constitutionnelle, Louis-Napoléon Bonaparte, président de la République française depuis trois ans, conserve le pouvoir à quelques mois de la fin de son mandat, alors que la Constitution de la Deuxième République lui interdisait de se représenter.*



Le Fort Bérard



L'ÎLE VERTE

Dénomination et querelles de propriété

L'Île Verte marque le début du golfe des Lecques et protège La Ciotat des grands coups de mer venant du sud et du sud-ouest. Sa constitution géologique est analogue à celle du Bec de l'Aigle dont elle est le prolongement oriental : constituée par des terrains appelés «Turoniens» caractérisés par des «poudingues» (mélange de galets et de ciment). Eloignée de 600 m du rivage, elle mesure 700 m dans sa plus grande longueur et son plus haut sommet atteint 53 m. Elle présente 3 mamelons dont l'un supporte ce qui reste de «la Tour Géry». Un appontement, à l'Anse St-Pierre, situé sur la côte Nord permet d'y débarquer et il existe, plus au sud, une autre crique: la «Seynerolle». Elle est reliée à la côte par un haut-fond de 18 m, mais, de part et d'autre, la profondeur varie de 60 m, à l'ouest, à 48 m vers le Nord. La dénivellation y est brusque ce qui a pour conséquence l'établissement d'un courant dans le bras de mer qui sépare l'île du Bec de l'Aigle.

L'Île Verte a porté le nom de «Torrenti» ou «Thorrento» jusqu'au XVII^{ème} siècle et on retrouve, dans les actes de St.Victor, cette dénomination: «Insula Torenti». L'origine de ce nom est incertaine. On a prétendu que l'île tirait son nom du courant marin que l'on aurait appelé «torrent». C'aurait donc été «L'île du courant marin». D'autres ont voulu voir dans «Torenti» un souvenir de «Tauroentum», la cité engloutie¹.

L'Île a souvent changé de nom. Après avoir été l'«Insula» au court du XI^{ème} siècle, on parle au XV^{ème} et au XVI^{ème} siècle de l'«Aquilade» (Le Bec de l'Aigle portait le nom d'«Aquila»: Aigle), concurremment avec «Torrenti», et parfois de «L'île des Conils» (ancienne appellation des lapins) et même « Île Madame » en 1681. Jusqu'à ce que le bon sens populaire qualifie cet îlot pierreux mais boisé du nom d'« Île Verte ». On considère que l'île était couverte de chênes verts qui ont dû être détruits à l'époque romaine puis moyenâgeuse et qu'ils furent remplacés par une garrigue de chênes Kermès et de pins d'Alep. Plus tard, des incendies répétés ont amené le développement de cistes et d'asphodèles, enfin, le pin a fragilement repris ses droits, grâce aux multiples tentatives de reboisement.

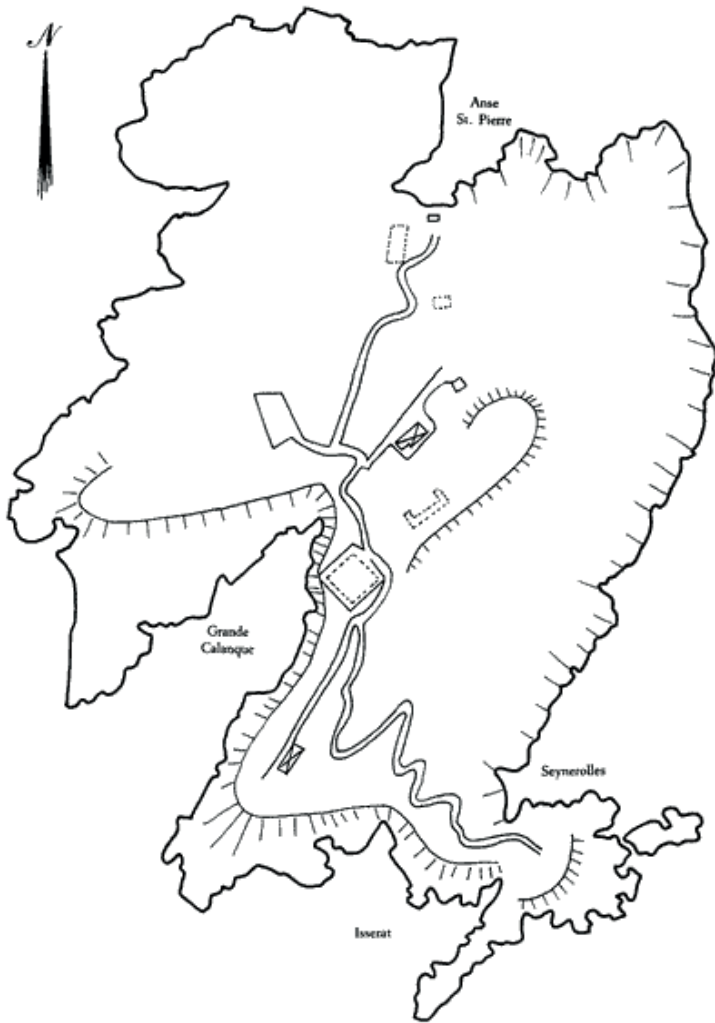
¹ Légende provençale reprenant le concept de l'Atlantide : une cité engloutie par une catastrophe naturelle qui se situerait autour des Trois Secs.

L'île a-t-elle été habitée, même momentanément? Rien de certain à ce sujet, même si certains ont prétendu y avoir trouvé des débris d'amphores, de tuiles à rebords, de poteries.. L'histoire documentée de l'île commence en fait le 20 décembre 1364, quand la Reine Jeanne (reine de Naples, de la Dynastie d'Anjou) fit donation par lettres patentes, à l'Abbaye de St. Victor de nombreuses terres qu'elle possédait en Provence : Nans, La Cadière, Ceyreste, le bourg de La Ciotat, ainsi que les îles situées «à une portée d'arbalète de la côte» (250 m environ). L'île Verte se trouvant à une distance supérieure de la terre, les ciotadens la revendiqueront donc comme «propriété communale» ; mais les Abbés de St. Victor prétendront, eux, qu'elle leur appartenait. Ainsi les deux activités possibles à l'époque, à savoir, la chasse et la pêche, devinrent des sujets de conflits permanents : par exemple, le 5 avril 1754, le chargé d'affaires de l'Abbé écrit au Viguier (qui représentait le Seigneur et rendait la justice en son nom): «*Les messieurs de La Ciotat, sous une prétention mal fondée, s'imaginent qu'ils sont les maîtres de la chasse à l'Yle du Thorent...*».

La pêche fut aussi à l'origine des premières constructions à vocation religieuses édifiées sur l'île:

- La Chapelle St. Pierre, sur le flanc nord de l'île, fut édifée pour honorer le saint patron des pêcheurs. C'était un petit édifice voûté que la Prud'homie entretenait et où elle organisait des offices. Sous la Révolution, cette chapelle ne fut pas comprise dans l'inventaire des biens nationaux. L'Empire l'utilisera souvent comme poudrière et des artilleurs y furent cantonnés. En 1815, elle fut rendue aux prud'hommes qui la firent remettre en état. Elle servit plus tard de dépôt pour les engins de pêche. Et en 1944, quand les allemands abandonnèrent l'île, la chapelle était totalement détruite.

- Une croix de bois, élevée en 1821 sur le point culminant de l'île et rongée par le temps, fut remplacée en grande pompe en 1895 par une croix monumentale en fer. Faisant 8,50 m. de haut et pesant 1320 kilos, elle fut transportée en pièces détachées dans une grande barque de pêche, elle fut remontée et bâtie sur un socle de ciment. Sous l'occupation, les allemands l'abattirent car elle gênait leur surveillance.



Inauguration du crucifix en fer (1895)



L'ÎLE VERTE

Emplacement militaire stratégique et querelles de propriété

L'île constituait aussi un important point stratégique. En 1695, le Maréchal de Tourville, parcourant la côte méditerranéenne, en apprécia l'importance militaire: il y fit construire deux fortins: le Fort St. Pierre et le Fort St. Louis, dotés de 12 pièces de canons et de 2 mortiers. La France étant alors en guerre avec diverses puissances, le Maréchal envoya sur l'île Verte le bataillon «Le Phénix» composé de 200 hommes de troupe et de 200 marins (une partie de cet important contingent était casernée en ville). Postée sur l'île, cette troupe, de concert avec les batteries de St. Jean et du Liouquet, pouvait tenir tête à l'ennemi et croisait constamment au large. Des galères faisaient chaque jour le service de l'eau et des vivres entre l'île et la terre. Un complément de défense fut ajouté en 1707. Mais on négligea ensuite de prendre soin du matériel et, un siècle plus tard, l'île était dépourvue de tout moyen de défense: les fortifications étaient en ruine et les matériaux en étaient dispersés.

Sitôt après la Révolution, la commune va devoir défendre ses droits sur l'île, mais sur le plan administratif cette fois. et contre l'autorité militaire: le Capitaine du Génie de la région avait en effet écrit aux magistrats ciotadens: *«Je viens d'apprendre, citoyens, que la Commune de La Ciotat avait affermé (loué) l'île Verte et permis d'y construire une baraque de pêcheurs, ce qui est absolument contraire aux dispositions de la loi du 10 juillet 1791 et aux divers règlements militaires postérieurs à cette loi.»*. Sur les réclamations et observations du Maire Ramel, le Capitaine du Génie montra ensuite de meilleures dispositions et autorisa aux ciotadens un droit de pacage (pâturage) ainsi que le droit de tirer profit des produits de l'île..

Vers 1810, l'Administration des Domaines, revendique à son tour l'île dans les termes suivants : *«Cette île a été distraite du Domaine par usurpation, elle doit y entrer n'étant ni utile ni employée pour un service public, ni nécessaire pour la navigation et la pêche... L'Administration des Domaines doit en prendre possession pour l'affermir pour le compte de l'Etat. »*.

Mais, nouvelle menace militaire des anglais sous le Premier Empire, le 1er juin 1812: cette fois, 300 anglais commencèrent à débarquer sur l'île sous la protection de neuf vaisseaux et de deux frégates. L'alerte est donnée

à La Ciotat : des barques de pêcheurs transportèrent, grâce à un bon vent, 110 soldats et volontaires sur l'île. Les anglais, qui n'avaient pas eu le temps d'organiser leur défense, furent attaqués et jetés à la mer. Seule victime française de cette escarmouche, le lieutenant d'artillerie de marine Gery, qui mourut de ses blessures à l'hôpital de La Ciotat. On ne déplora aucune autre victime.

La bataille « administrative » reprend sitôt après : Le Maire écrit aux Domaines: *«D'après la loi du 20 mars 1813 qui cédait les biens des communes à la Caisse d'Amortissement, l'île Verte, portée sur la liste des biens communaux, fut comprise dans les «exceptions» par décision de Monsieur le Préfet le 21 mai 1813...»*. L'île devait donc rester aux ciotadens.

Après le second débarquement anglais, le Génie militaire fut convaincu de l'importance des défenses et décida de fortifier l'île en 4 points. Ce ne furent cependant, en dehors de la tour avec fossés qui prit plus tard le nom de «Tour Géry» (une plaque commémorative sera scellée à l'entrée du fort en 1852), que des constructions très légères. On installa des batteries, une à la pointe de la Senderole, l'autre pointait au large. Mais les travaux furent interrompus par la paix de 1814 et demeurèrent incomplets.

La contestation des biens continue: Le Commissaire des Guerres, le 28 janvier 1817, s'octroie les terrains non militaires de l'île pour 6 ans.

En juillet 1822, le Maire apprit enfin que le Ministre de la Guerre rendait à la Commune, le 20 avril de la même année, les terrains de l'île Verte non affectés au service des batteries. La Municipalité put donc affermer l'île à son compte, à compter du 1er janvier 1823, et les droits de chasse et de plantation de pins étaient inclus au contrat.

Le 20 février 1889, il fut procédé au déclassement des batteries de l'île Verte ainsi que de celles de la côte (Matelas, Trois moulins, Grosnez, Liouquet). Mais les discussions et les contestations continuèrent entre le Génie Militaire, les Domaines et la Municipalité, laquelle n'était pas en mesure de fournir les originaux des arrêtés royaux des 4 mai 1706 et 31 juillet 1762 sur lesquels elle fondait ses droits. Du coup, la Municipalité avouera en 1933: *« ..la propriété de l'île verte n'est pas exactement définie mais*

la jouissance en est concédée à la ville, sauf les ouvrages à caractère militaire placés sous la dépendance du Génie.. »

Durant la première guerre mondiale, en septembre 1916, le Génie Maritime de Toulon envoya 19 artilleurs commandés par un Maréchal des Logis pour desservir les 4 pièces de 90 placées sur l'île. La Tour Géry fut aménagée pour loger la petite garnison constituée de réservistes. L'accès de l'île fut interdit et un bateau de pêche loué par l'autorité militaire permit le ravitaillement. Neuf autres artilleurs arrivèrent ensuite pour aider à effectuer divers travaux de défense. Pour faciliter les opérations de débarquement, la Société Provençale de Constructions Navales exécuta, pour le compte de l'Administration Militaire, la réparation du débarcadère.

En 1943, les allemands s'installèrent sur l'île Verte et la fortifièrent. Le samedi 12 août 1944, on annonça l'arrivée d'avions alliés. Des bombes commencèrent à tomber sur la Plaine Brunette et Le Liouquet puis, s'abattirent sur l'île Verte. Toutes les batteries et abris allemands furent rasés de même que les quelques constructions qui subsistaient.

A versant administratif, le Conseil Général des B-d-R entreprit une action auprès de l'Etat, il y a une trentaine d'années, et acquit la propriété de l'île. La ville en reçut la jouissance et en assure donc, depuis, l'entretien.

De nos jours, occupée en permanence par les seuls « gabians », l'île a retrouvé un peu de quiétude en dehors de l'invasion pacifique et cyclique des touristes.



L'île en 1895



LES CHANTIERS NAVALS

Du bateau de pêche à l'âge d'or des chantiers

En 1601, alors que la ville est bien développée, les édiles de La Ciotat décident de concentrer la construction des bateaux autour du port.

Les premiers chantiers navals s'installent en 1622. Au départ, il s'agit avant tout de petites entreprises familiales à l'activité essentiellement destinée à la pêche. Petit à petit, les unités accueillies deviennent plus importantes.

Jusqu'à la fin du XVIIIème siècle se poursuit alors la construction de navires de pêche et des commerces toujours plus importantes.

Les différentes guerres citées précédemment affaiblissent la ville, et ce n'est qu'au début du XIXème siècle, alors que la France s'engage dans la conquête de l'Algérie, que les chantiers navals retrouvent un nouveau souffle. La Ciotat profite alors de ses compétences pour s'engouffrer dans le marché. Les chantiers tentent de suivre la marche du progrès en suivant l'évolution des matériaux, des énergies et des modes de propulsion. C'est ainsi que près de 200 navires sortiront des chantiers de La Ciotat entre 1900 et 1935.

En 1836 sort des chantiers navals de La Ciotat le premier paquebot à vapeur français. Jusque-là l'apanage des britanniques, la vapeur se développe en France grâce au recrutement d'ingénieurs anglais. Cette collaboration permet la naissance de nombreuses innovations technologiques qui font rapidement la différence avec les chantiers voisins de la Méditerranée.

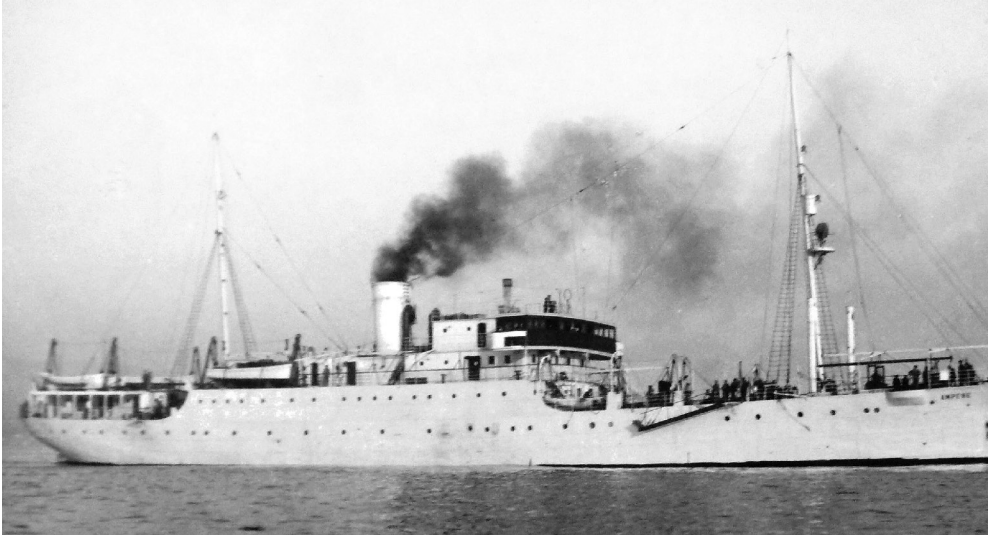
Grâce à la privatisation des services postaux en 1851, La Ciotat est chargée de renouveler la flotte vieillissante des bateaux de l'État, qui traversent le pays et la Méditerranée. Un département est alors spécialement créé dans les chantiers navals pour subvenir à cette entreprise. Il est technologiquement à la pointe et permet la production de bateaux spécialement pensés pour les services de messageries.

Une cité ouvrière de 800 places est construite en 1856, inspirée des corons du Nord de la France. Les chantiers embauchent alors au total 1100 ouvriers. A l'époque ces logements n'étaient pas dénués des dernières innovations : WC, tout-à-l'égout, électricité. Les femmes et les enfants travaillaient jusqu'à 12 heures par jour, les hommes 18h par jour 6 à 7 jours sur 7 au maximum.

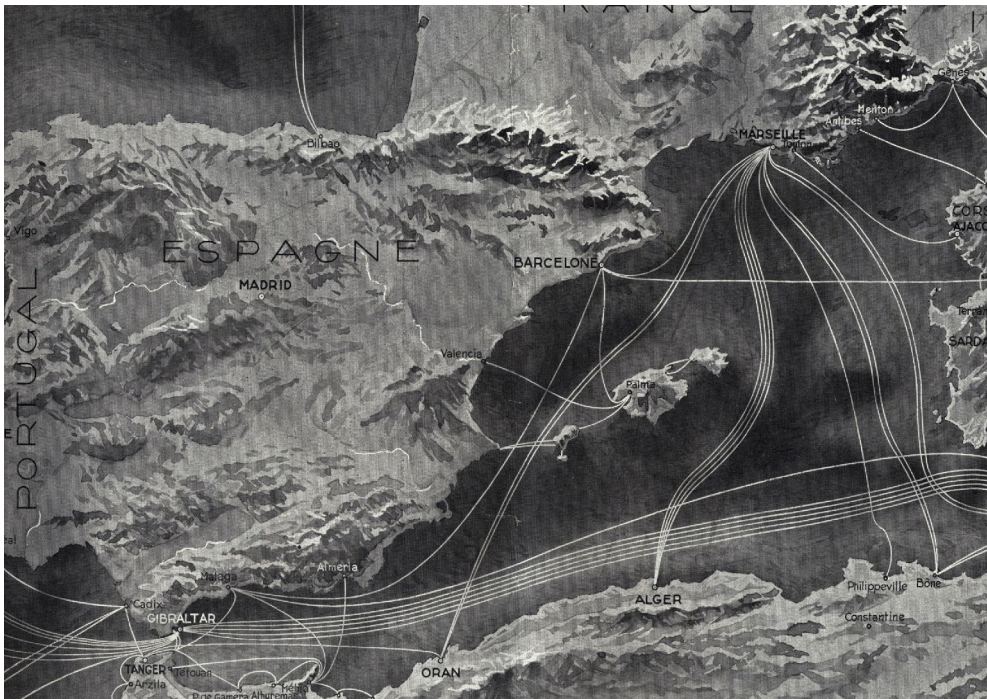
Les navires de messageries maritimes sont en 1857 réquisitionnés pour servir au transport des troupes durant la guerre de Crimée. Face à la réussite de cette opération, l'Empereur décide de confier à La Ciotat la construction de navires pour la première ligne transatlantique commerciale, entre Bordeaux et le Brésil.

Après l'Indépendance des Etats-Unis, des ingénieurs réfléchissent à relier le continent Européen et Américain par des câbles téléphoniques. La technique mise au point vise à dérouler par bateau un immense câble entre les deux points à relier, tout en l'enfouissant au fur et à mesure dans le fond marin. Les navires chargés de cette mission sont nommés les câbliers. Après plusieurs essais infructueux, c'est finalement un paquebot immense reconverti « Le Léviathan » qui supportera les 4000 km de câble nécessaires pour relier l'Irlande et Terre Neuve et permettre la première conversation téléphonique entre le président des Etats Unis et la reine d'Angleterre. La Ciotat construit elle aussi des navires câbliers, comme par exemple l'Ampère II en 1930. Aujourd'hui 30% des flux Internet passent toujours par ces câbles sous-marins.

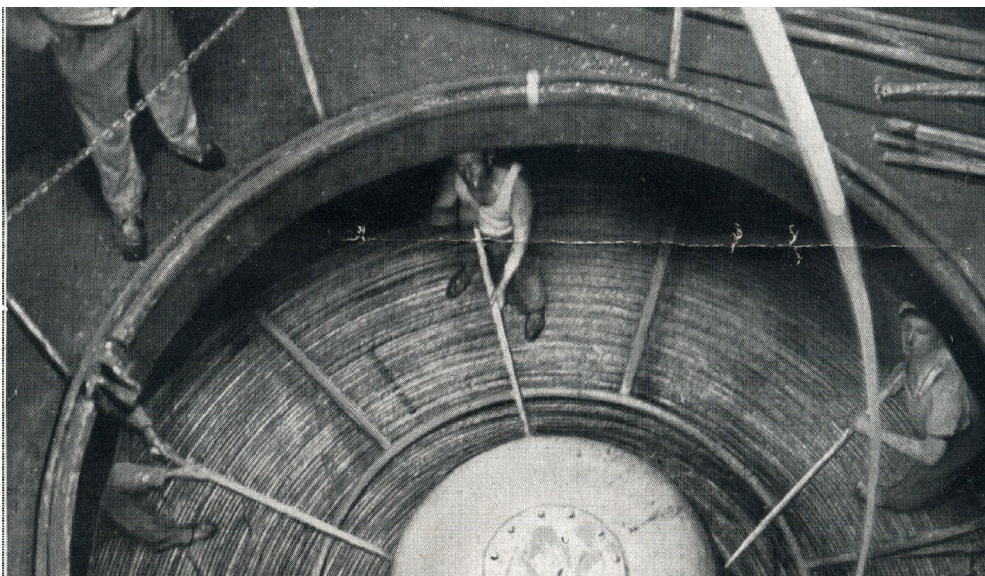
Commence alors l'âge d'or des chantiers. C'est la grande période de l'expansion coloniale, et des paquebots toujours plus grands sont produits à La Ciotat pour traverser les océans du monde entier.



L'Ampère, un câblé de la Ciotat



Carte des connexions par câbles sous marins de la méditerranée



A fond de cuve, des matelots armés de gaffes guident le déroulement du câble pour l'empêcher de se nouer sur lui-même et de se rompre.



LES CHANTIERS NAVASL

De la grande guerre aux hydravions

Avec la première guerre mondiale, l'activité des chantiers est stoppée net. Afin de servir l'effort de guerre sont alors produits des obus et des caissons d'artillerie. C'est à cette occasion qu'on aménage une voie ferrée de la gare jusqu'aux chantiers afin d'acheminer par rail les produits destinés au front. Les navires de messageries, eux, assurent de nouveau le transport des troupes.

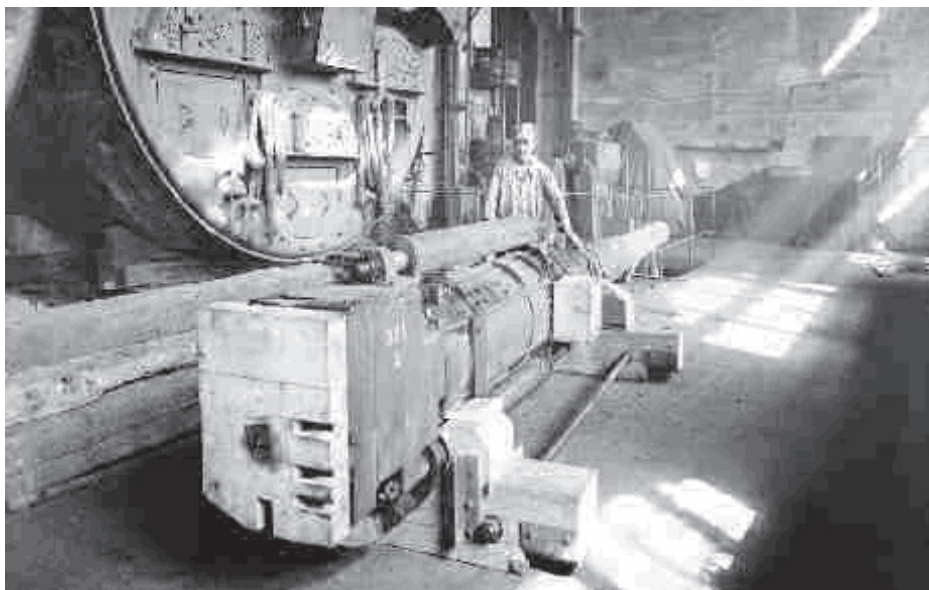
Le 6 octobre 1914, sur demande de l'Etat, la compagnie crée, dans l'atelier de voilerie en plein cœur du site, l'Hôpital Bénévole «82bis». Entièrement géré par les messageries qui fournissent le personnel infirmier, les lits, les sanitaires, les fourneaux, les ventilateurs, le chauffage, l'eau et l'électricité. L'hôpital peut recevoir 300 blessés.

Les activités maritimes reprennent aux chantiers en 1916, avec la réparation du contre torpilleur Cassini, des remorqueurs Polyphème et Atlas, des torpilleurs le d'Iberville et le Téméraire, on entreprend plusieurs constructions : le Cordillère, l'Atlantique, le Karnak, le Polynésien, l'Amazone, le Calédonien, le Péï Ho, El Kantara et l'Ispahan. Les chantiers abandonneront

alors définitivement leur activité de messagerie pour se consacrer aux paquebots. Une voie ferrée est aménagée à cette époque depuis la gare jusqu'aux chantiers pour pouvoir acheminer par rail, les divers produits destinés au front (locomotives, canons, etc..).

Dans l'entre-deux guerres, l'essor de l'aviation inquiète les constructeurs navals qui décident d'inventer un hybride : l'hydravion. Le Météore en 1925, puis Le Météore 2 et Le Météore 3 sont des hydravions qui furent construits à la Ciotat. Le temps de voyage entre Paris à Saigon est passé de 42 jours en bateau à 9 jours en avion. Quatre changements étaient nécessaires pour arriver à destination. Seul le trajet Marseille-Beyrouth se faisait avec le Météore qui pouvait emmener 6 passagers dans une cabine chauffée.

Le courrier était le principal bénéficiaire de cette nouvelle forme de transport. Le dernier vol réalisa la liaison Marseille-Alger. Le bâtiment de l'Aviation, détruit en 2009, témoignait de cette activité.



Production de canons et d'obus dans les Chantiers Navals (1914-18)



LES CHANTIERS NAVALS

De la grande guerre aux hydravions

**SOCIETE PROVENCALE
DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES**

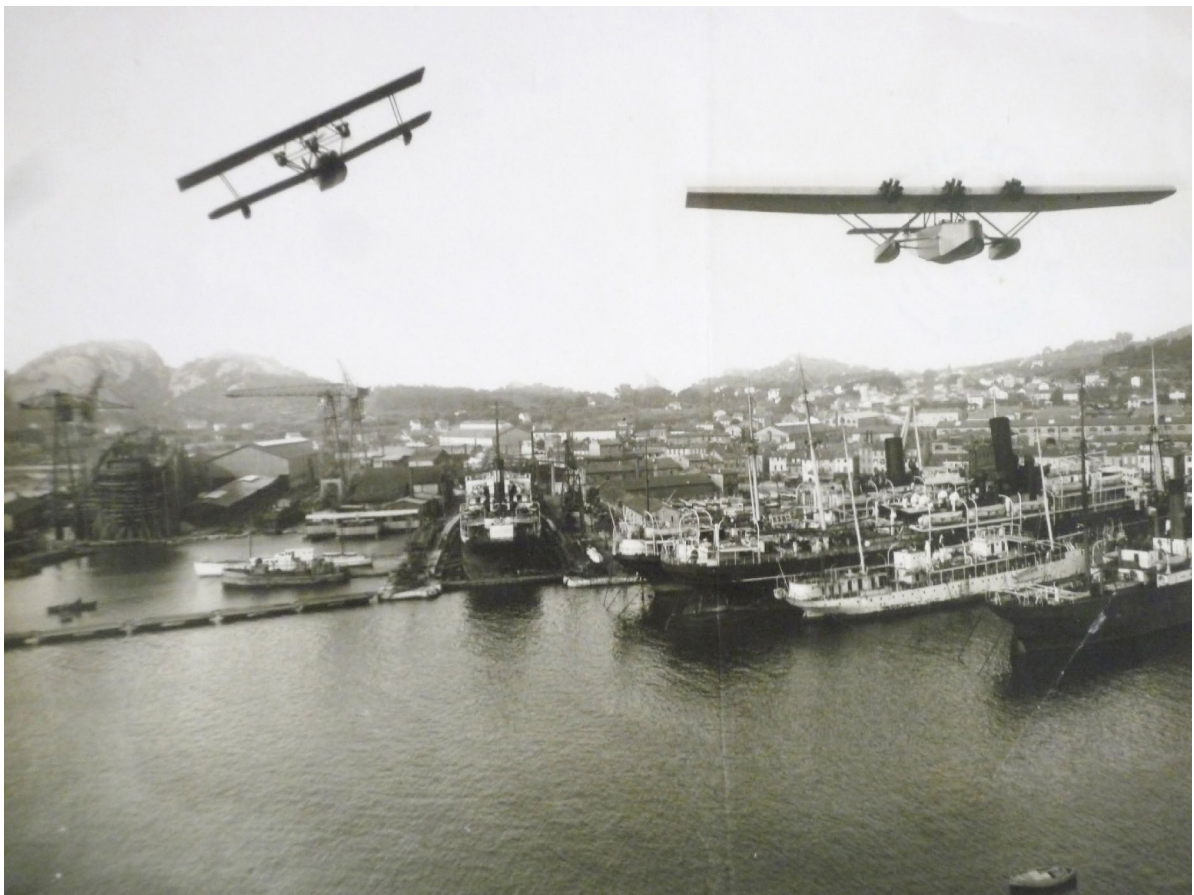
avions	construction métallique	hydravions
--------	-------------------------	------------

ateliers : à MARSEILLE, 243-8^e National et 87 rue de Lyon ; 92 L'ESTACHE (Boulevard d'Alsace)

Siège social et direction générale : 3, rue de la Baume, Paris (8^e)
Tél. : Elysées 54-84, 96-01, 55-65 - Adr. tél. : Provaéro-47-Paris



Construction de la voie ferrée reliant la Gare aux Chantiers navals (1916)



Avions Météore au dessus du Chantier naval (autour de 1925)



LES CHANTIERS NAVALS

De la grande guerre aux hydravions



Localisation de la Cité ouvrière (1856-1975)



Cité ouvrière (1856-1975)



LES CHANTIERS NAVALS

Occupation et extension

L'innovation ne s'arrête pas là avec la mise sur le marché de navires propulsés par moteur diesel, tel le paquebot Eridan en 1928. Ces moteurs avaient le grand avantage sur les moteurs à vapeur de supprimer les métiers de soutier ou chauffeur très éprouvants en raison de la chaleur suffocante, et le grand inconvénient d'être assez bruyants (115db) pour rendre sourd quiconque rentre dans le compartiment des machines.

En 1940, le groupe Terrin rachète le chantier naval, et fonde les Chantiers Navals de La Ciotat

Les conteneurs, inventions permettant de transporter des marchandises dans un contenant identique et standardisé pour s'adapter aux wagons, camions et bateaux, donnent le jour aux porte-conteneurs. Le porte-conteneur « Essa Waterberg » sorti des eaux de la Ciotat fut le plus grand de son époque, en permettant le transport de 2500 conteneurs (le record aujourd'hui est de 24000)

Sous l'occupation, l'activité des chantiers est au point mort, se résumant à quelques réparations des navires allemands. Pour bloquer les quais et éviter l'avancée de la construction en faveur de l'armée allemande, le navire « Le Maréchal Pétain » est laissé à quai pendant toute la durée de l'occupation, utilisant des ruses telles que déconstruction la nuit, pertes « accidentelles » de pièces en réalité jetées à la mer, pour ne pas pouvoir le lancer. Juste avant que les Alliés débarquent en Provence, les troupes allemandes sabotent entièrement le port avant de partir. Les chantiers se retrouvent en réparation jusqu'en 1948, et l'activité repart alors très vite. On reconstruit les deux cales en 1952 et 1957, ce qui permet la construction de navire de plus de 80 000 tonnes.

En 1959, une occupation des chantiers a lieu par les travailleurs à qui l'on n'a pas donné leur prime de lancement pour le lancement du bateau « le Centaure ». L'évènement est baptisé « la nuit du Centaure » et une association « le Centaure » agit aujourd'hui en faveur des personnes amiantées, que ce soit hier ici dans la construction des bateaux, qu'aujourd'hui au Bangladesh

pour la déconstruction des navires amiantés européens. Un monument commémorant le silence des autorités quant à la dangerosité pour la santé des travailleurs qui s'exposent à l'amiante ayant causé la mort de nombre d'entre eux se trouve sur le Vieux Port de La Ciotat.

En 1967, pour répondre à la demande des armateurs pétroliers, on construit même une gigantesque cale de 360 mètres de long, permettant de construire un navire de 300000 tonnes. Le fameux portique de 500 tonnes est alors construit, accompagné d'une vingtaine de grues. Les bateaux produits sont alors de plus en plus grands, et surtout, produits de plus en plus vite. Près de 5000 employés travaillent alors dans les chantiers, sans compter les milliers de sous-traitants dépendant des chantiers. Le lancement d'un bateau est à l'époque un évènement qui remue toute la ville : baptême par l'Eglise, puis discours d'une marraine (la plupart des premières dames de France l'ont été, Simone Veil le fut aussi et gardera un attachement pour la Ciotat)

On décide alors d'agrandir les chantiers sur la mer, pour poursuivre le développement de La Ciotat. Cette extension ouvre en 1975. La cité ouvrière est démolie en 1975-1976 pour des besoins d'extension des terrains. Peu après, aura lieu la construction du portique capable de supporter 660 tonnes toujours en activité aujourd'hui. La démolition de la cité ouvrière se fait au profit d'un parking, et celle du couvent des Bernardines dans lequel des femmes cousaient autrefois les voiles au profit d'un bâtiment pour la direction et l'ingénierie des chantiers, aujourd'hui Mairie de la Ciotat.



Démolition du Chantier Naval par les allemands en 1944



Chantier Naval dans les années 1950



LES CHANTIERS NAVALS

Occupation et extension



Les hélices de la Marseillaise sortant de la Porte de la Mécanique (1949)



Lancement du Yang-Tsé (17 Fevrier 1958)



LES CHANTIERS NAVALS

Occupation et extension



Lancement du Mauricien en cale 2, le Centaure se construisant en cale 1 et le Malais dans le bassin de radoub (13 Juin 1959)



Lancement du Centaure (23 Septembre 1959)



«Il fut un temps, où dans notre commune, il y avait autant de navire que de voitures» (22 Juin 1961)



LES CHANTIERS NAVALS

Occupation et extension



Entrée à l'eau du Touraine (20 Septembre 1963)



Le Touraine amarré au quai d'armement (22 Septembre 1963)



Les chantiers remplis (1971)



LES CHANTIERS NAVALS

Décadence et cessation d'activité

Malgré la productivité des chantiers de La Ciotat, la concurrence des chantiers japonais et sud-coréens est de plus en plus vive. Des premiers licenciements ont lieu en 1978. La Ciotat décide de se tourner vers la réparation des bateaux mais doit abandonner en raison de la concurrence qu'elle exerce sur Marseille.

Elle essaiera la requalification toujours plus difficile de bateaux comme la transformation de pétroliers en navires raccordés aux puits de pétroles. Elle se lancera même dans la réparation d'un navire uruguayen, le Rou Juan de La Vallera, coulé par une tempête au large d'Arzew en Algérie et dont la coque a été arrachée, en remplissant ses cuves d'air pour le faire remonter, puis traverser la Méditerranée flottant sur une coque percée et enfin reconstruisant sa coque dans les chantiers navals.

Les chantiers essaieront également de se réorienter vers la production de méthanier, bien plus complexes à construire et aussi bien plus chers à la vente. En effet, ce gaz doit être conservé liquéfié à -160°C ce qui briserait n'importe quelle paroi de métal si les chantiers de la Ciotat n'avaient inventé une paroi gaufrée dans toutes les dimensions capable de supporter retraits et dilatations du métal. L'évaporation d'une partie de la cargaison en cours de route était calculée et servait à la propulsion du moteur.

Cependant, une directive européenne survient, le « Plan Davignon » éponyme d'Etienne Davignon, homme politique et businessman belge, commissaire européen chargé du marché intérieur et des affaires industrielles, de l'énergie et de la recherche. Elle impose à chaque pays de n'avoir qu'un seul chantier naval ouvrant sur la mer. L'État choisit alors Saint-Nazaire, disposant d'une forme plus grande que celle de La Ciotat. Un plan de restructuration est tenté avec la NORMED (chantiers du nord et méditerranée) qui regroupe France-dunkerque et la CNIM de La Seyne, mais en vain.

Véritable poumon économique de la ville, les chantiers navals ferment en 1987. La ville, ainsi privée de son activité, est sinistrée par le chômage et perd une partie de sa population.

Une lutte commence pour les salariés licenciés : destruction de voie ferrée, incendies au péage, coupure de l'autoroute, tous les moyens sont bons pour protester et ils subissent la répression policière. 105 travailleurs nommés les « chevaliers de la lumière » tiennent la lutte pendant 7 ans. Le lancement du « Monterrey » (dernier bateau produit par les chantiers avant la fermeture) est empêché par protestation jusqu'à la proposition d'une entreprise dirigée par Bernard Tapie de rebaucher. Le bateau est libéré le 14 Juillet 1989, puis l'entreprise quitte le contrat. Un plan de reconversion est envisagé par l'Europe, et Athélia, zone industrielle construite sur une zone à la fiscalité intéressante, naît. Mais le temps de sa mise en place, et la difficulté d'une reconversion professionnelle aussi totale rend difficile le succès de ce plan. Par la suite, l'Etat refuse des plans de relancement des chantiers car il devrait rembourser le plan de reconversion payé par l'Europe.

Ce n'est que quinze ans plus tard, en 1994, qu'est créée la SEMIDEP (Société d'Economie Mixte de Développement Economique et Portuaire) chargée de gérer le relancement de l'activité des chantiers et l'installation de futures entreprises dans divers secteurs maritimes innovants. Une circulation interne repensée, et c'est 35 entreprises qui occupent aujourd'hui les chantiers navals, axés aujourd'hui sur la grande plaisance et le refit (réparations, peinture, réaménagement, etc) de yachts du monde entier.

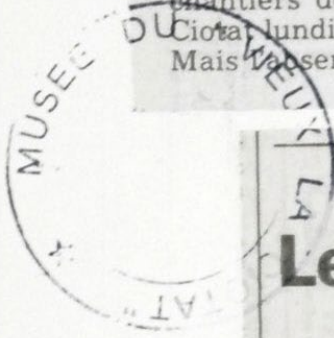
Il était bloqué depuis neuf mois

La Ciotat : le "Monterrey"

a quitté les chantiers

Le navire mexicain était retenu en "otage" par les ouvriers des chantiers depuis leur mise en liquidation. Il devait quitter La Ciotat lundi dernier après l'annonce de la signature d'un accord. Mais l'absence des remorqueurs avait empêché son départ

PAGE 14



16-07-89

La Ciotat

Le "MONTERREY"

cap au large

Officiellement "libéré" par la CGT le samedi 8 juillet, les opérations effectives du déblocage du navire ayant été ache-

ordinateur, son ballastage est compensé automatiquement. Le secteur des machines est également régulé par ordina-

Articles de presse relatant le lancement du «Monterrey» (14 Juillet 1989)



LA CIOTAT EN GUERRE

Des marques toujours visibles

En tant que ville portuaire et productrice de navires, la ville de La Ciotat a été utilisée au cours des différentes guerres dans lesquelles la France a été impliquée.

Historiquement, on mentionnera les guerres de 1755¹ et 1777² qui affaiblissent la ville.

Peu avant la Révolution française, l'agitation monte. Outre les problèmes fiscaux présents depuis plusieurs années, la récolte de 1788 avait été mauvaise et l'hiver 1788-89 très froid. C'est au moment de la rédaction des cahiers de doléances qu'une vague insurrectionnelle secoue la Provence. Une émeute frumentaire se produit à La Ciotat le 26 mars. Si elle se limite finalement à un rassemblement assorti de cris et de menaces envers les possédants, elle parvient à obtenir la suppression d'un impôt, le piquet, de manière temporaire. Dans un premier temps, la réaction consiste dans le rassemblement d'effectifs de la maréchaussée sur place. Une garde bourgeoise est créée, afin de pallier de futurs soulèvements. Puis des poursuites judiciaires sont diligentées, mais les condamnations ne sont pas exécutées, la prise de la Bastille comme les troubles de la Grande peur provoquant, par mesure d'apaisement, une amnistie début août.

En 1800, la rébellion s'essouffle progressivement avec la nomination du nouveau maire de La Ciotat, Bernardin Ramel, par le premier consul Bonaparte. Le retour du curé et des prêtres au presbytère, la suppression du calendrier républicain au 1er janvier 1806, le rétablissement des

1 *La guerre de Sept Ans (1756-1763) est un conflit majeur, le premier à pouvoir être qualifié de « guerre mondiale ». Elle mêle de façon conséquente les puissances, regroupées dans deux alliances antagonistes, et se déroule simultanément sur plusieurs continents et théâtres d'opérations, principalement en Europe, en Amérique du Nord et en Inde. Elle oppose principalement le royaume de France, l'archiduché d'Autriche, leurs empires coloniaux et leurs alliés, au royaume de Grande-Bretagne, au royaume de Prusse, leurs empires coloniaux et leurs alliés.*

2 *Guerre d'indépendance des États-Unis (1755-1783) dans laquelle la France s'engage contre la Grande-Bretagne.*

anciens noms de rues en 1808, marquent bien la fin de l'ère révolutionnaire.

Néanmoins, la multiplication des attaques britanniques achève de ruiner La Ciotat. Peu à peu, la population diminue et s'appauvrit. À l'heure où s'effondre l'Empire, La Ciotat se trouve très affaiblie.

Pendant la seconde guerre mondiale, La loi du 27 septembre 1940, "Loi sur la situation des étrangers en surnombre dans l'économie nationale", crée les "Groupes de travailleurs étrangers" ou GTE³. Elle prévoit également de mettre les GTE à la disposition d'entreprises. L'objectif est de fournir de la main d'œuvre pour les travaux agricoles, forestiers et industriels. Les hommes du 167e GTE (situé à la Ciotat) sont utilisés pour travailler au chantier naval.

A la suite du 8 septembre 1943, date à laquelle l'Italie fasciste se range aux côtés des Alliés, l'Allemagne prend le contrôle en France des zones autrefois allouées à l'Italie, celles allant de La Ciotat à la frontière italienne.

On retrouve aujourd'hui plusieurs marques de la présence allemande pendant la guerre, notamment la présence de murs de bunkers à plusieurs endroits (plage saint jean, calanque du Mugel, calanque de Figuerolle...).

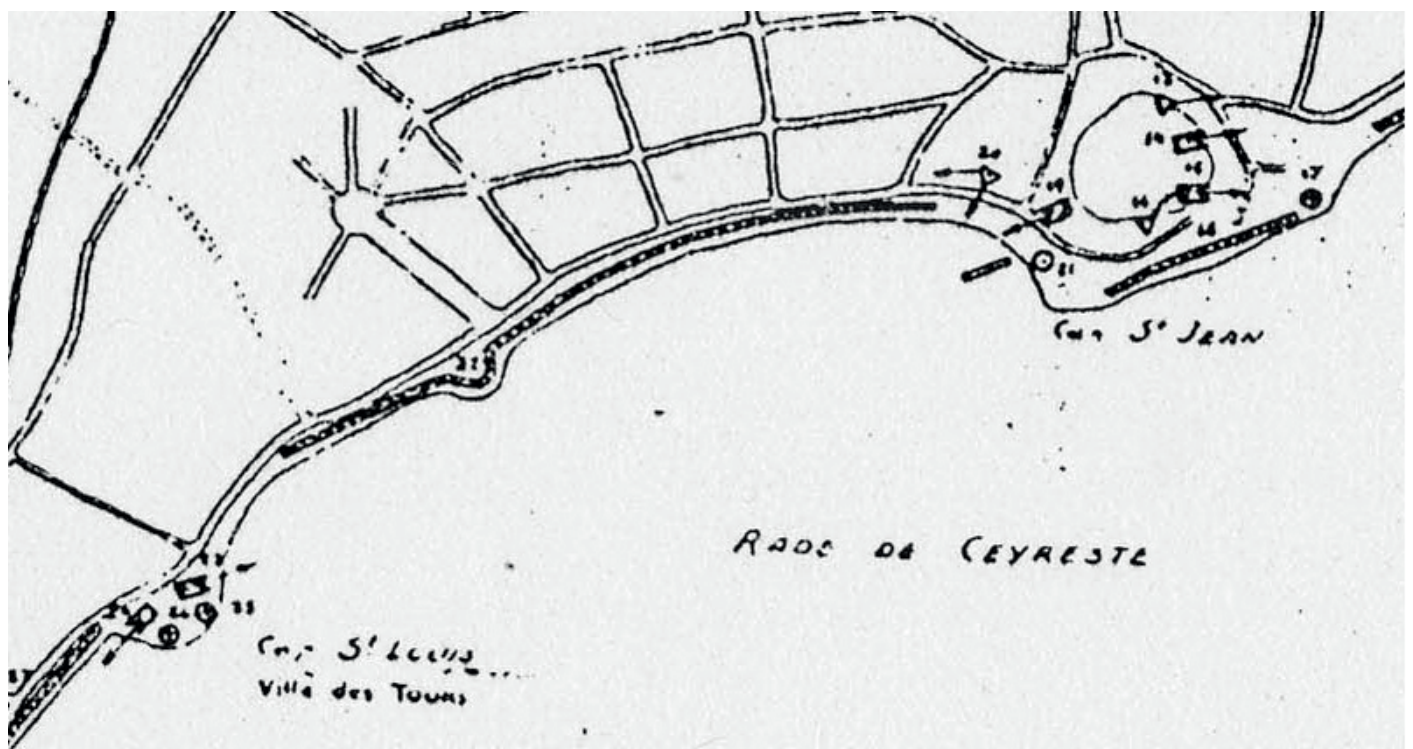
Une bataille porte le nom de « bataille de La Ciotat » : c'est un engagement naval livré en août 1944 dans le cadre de l'opération Dragoon lors de la Seconde Guerre mondiale. Dans le cadre des préparatifs du débarquement dans le Sud de la France (débarquement de Provence), une flottille de navires de guerre américains et britanniques mènent une

3 Art.1er « Les étrangers de sexe masculin, âgés de plus de 18 ans et de moins de 55 pourront, aussi longtemps que les circonstances l'exigent, être rassemblés dans des groupements d'étrangers s'ils sont en surnombre dans l'économie nationale et si, ayant cherché refuge en France, ils se trouvent dans l'impossibilité de regagner leur pays d'origine. »

attaque de diversion contre la ville portuaire de La Ciotat. Les Alliés espéraient ainsi attirer les forces allemandes à l'écart des principales zones de débarquement (Cavalaire-sur-Mer, Saint-Tropez et Saint-Raphaël). Pendant l'opération, deux navires de guerre allemands ont attaqué la flottille alliée. Les navires de guerre alliés bombardent des cibles ennemies dans la ville jusqu'à ce que deux navires allemands soient repérés

Après un échange de tirs qui a duré moins d'une heure, les Américains parviennent à couler les deux navires allemands. Les Alliés pilonnent alors à nouveau les installations allemandes dans la ville.

Le même jour, l'aviation américaine, juste au nord de La Ciotat, largue 300 parachutistes factices et des engins explosifs dans le but de faire croire aux Allemands une invasion. Les pertes allemandes sont inconnues, bien que le Endicott a récupéré 169 marins ennemis qui ont été faits prisonniers de guerre.



Plan des installations militaires allemandes sur la plage de La Ciotat en 1944

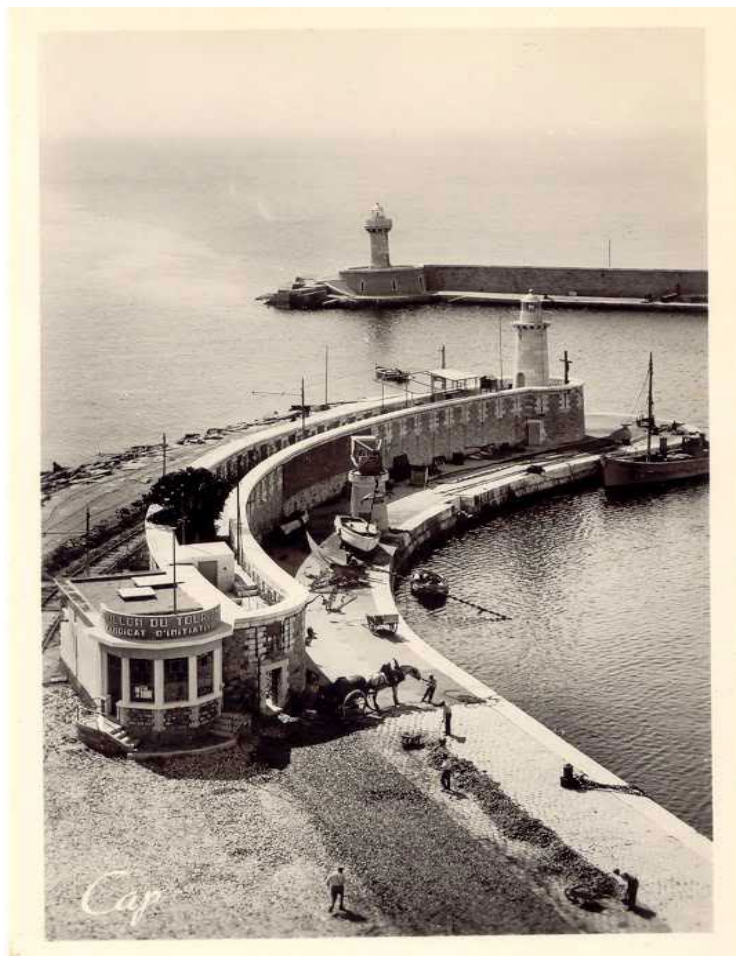


LA CIOTAT EN GUERRE

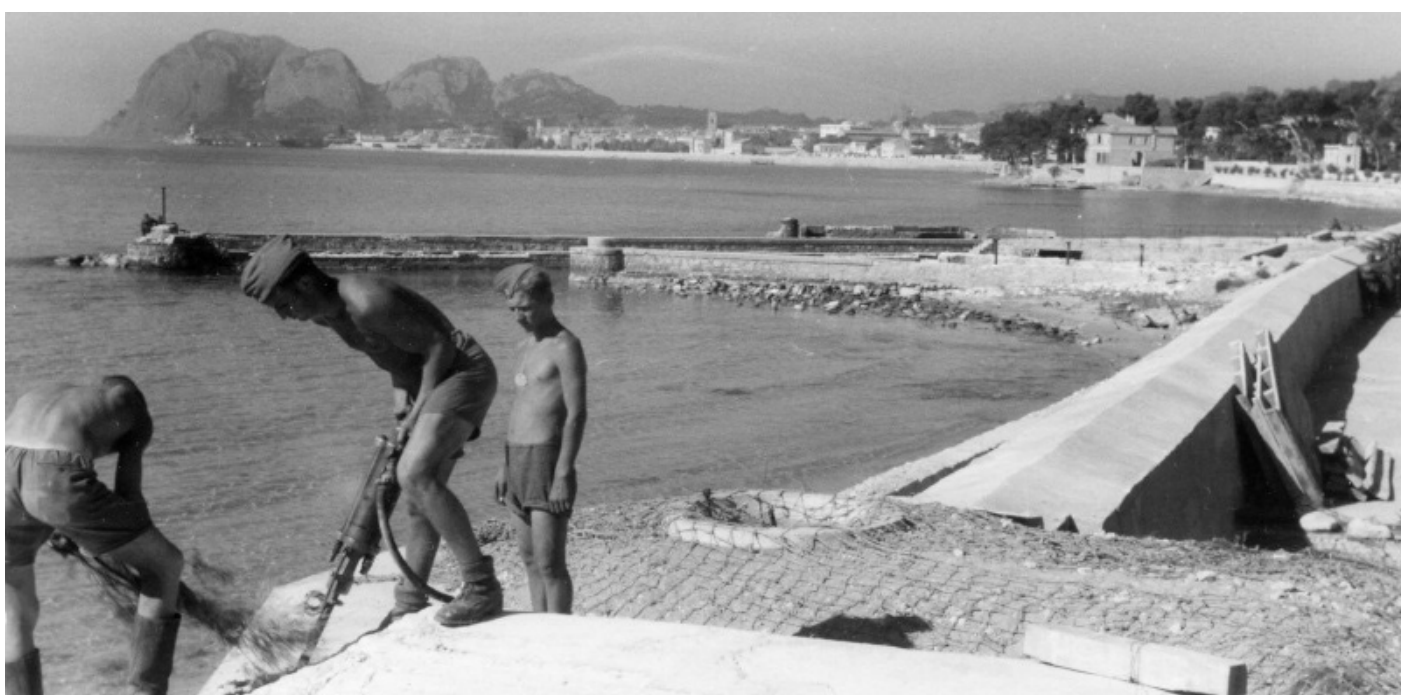
Des marques toujours visibles



Mole allemande (machine de guerre) en 1944



Même emplacement en 1930



Zone de surveillance au niveau de Saint Jean (1944)



Blindés allemands sur l'Allée Lumière (1942)

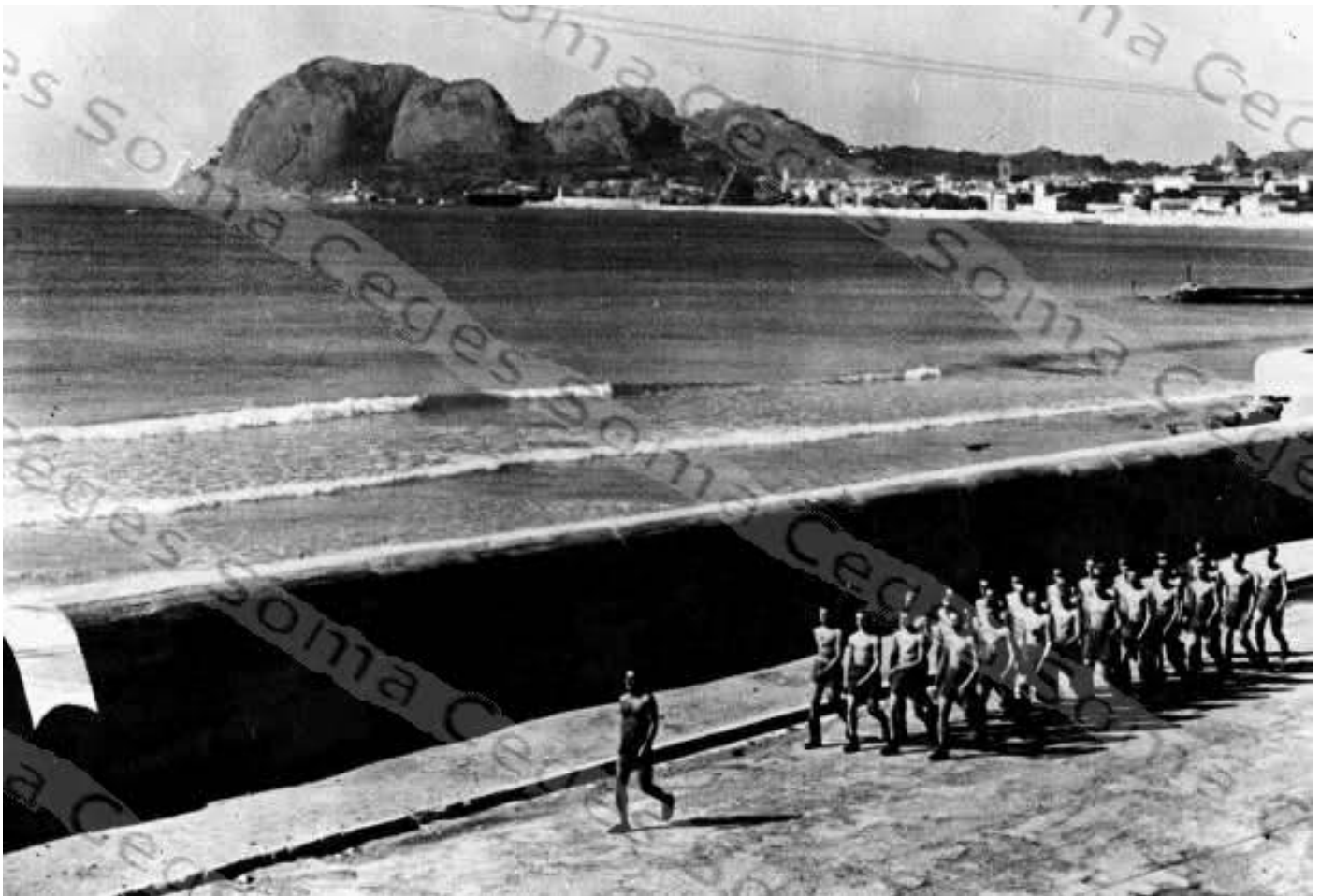


Allée Lumière (1970)



LA CIOTAT EN GUERRE

Des marques toujours visibles



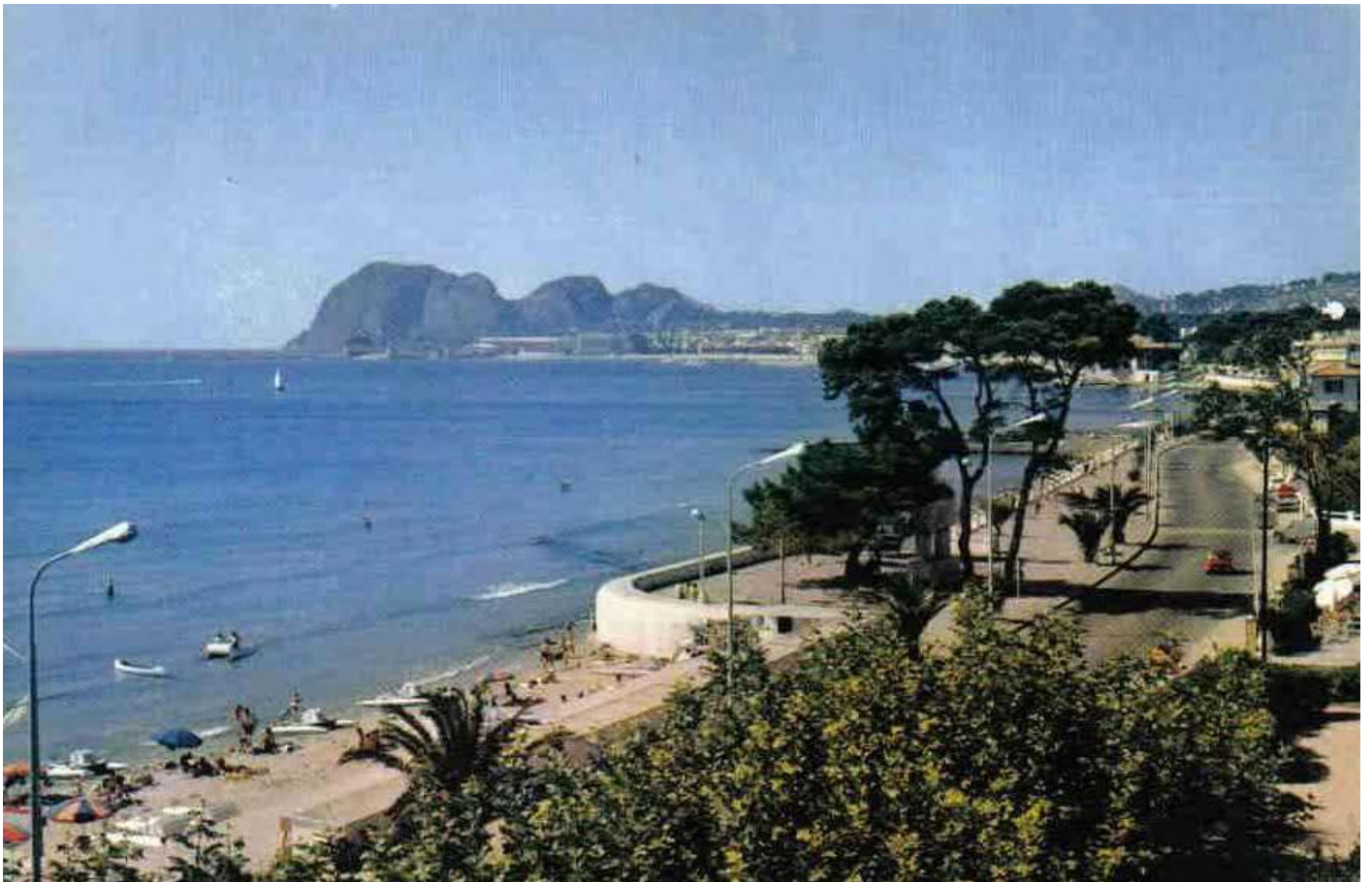
Troupes allemandes, plage Saint Jean (1943)



Tourelle allemande, place aux pins (1943)



Troupes hippomobiles allemandes, plage Saint Jean (1943)

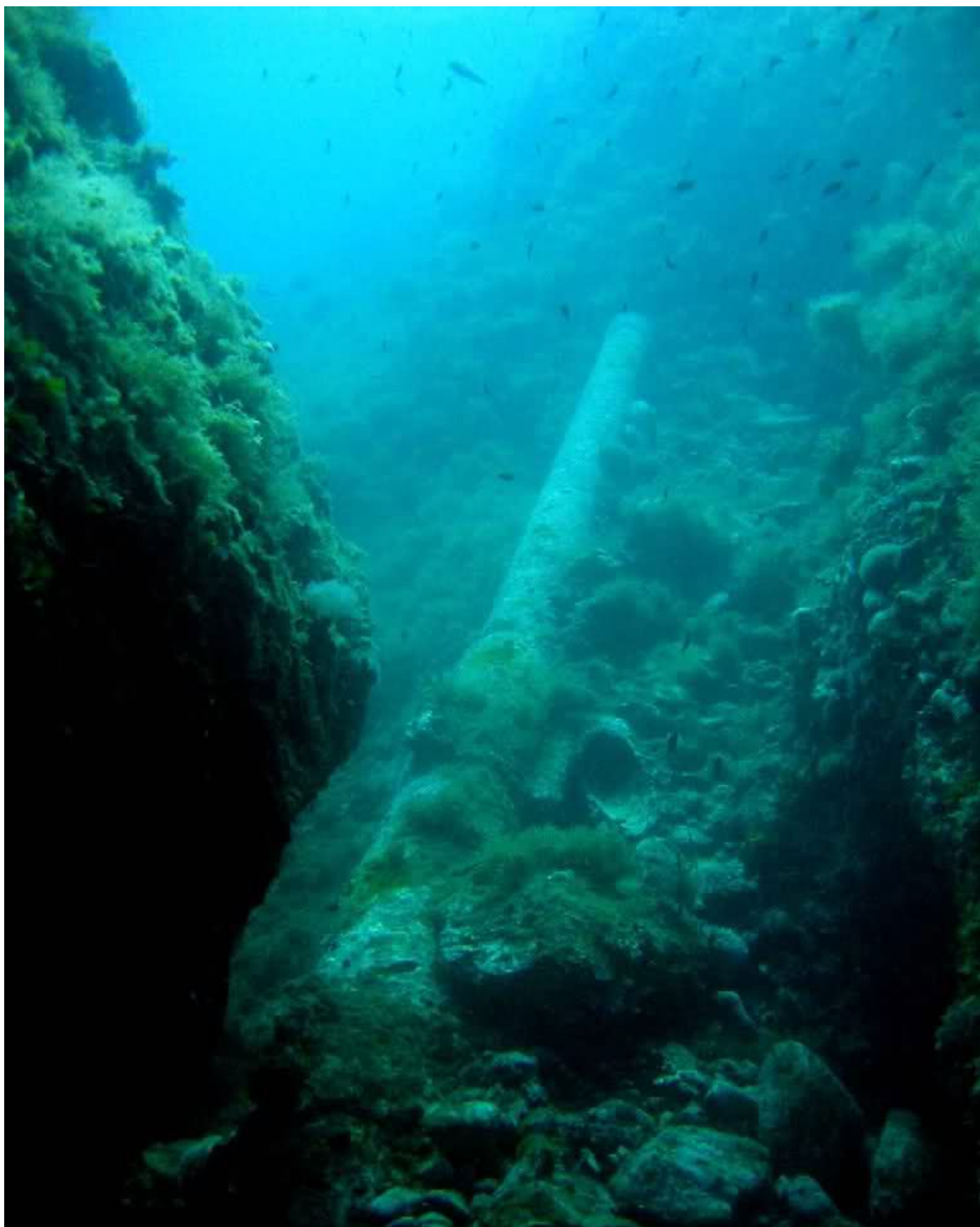


Plage Saint Jean et Place aux pins (1970)



LA CIOTAT EN GUERRE

Des marques toujours visibles



Canon russe retrouvé au Sud-Ouest de l'Île Verte (1950)

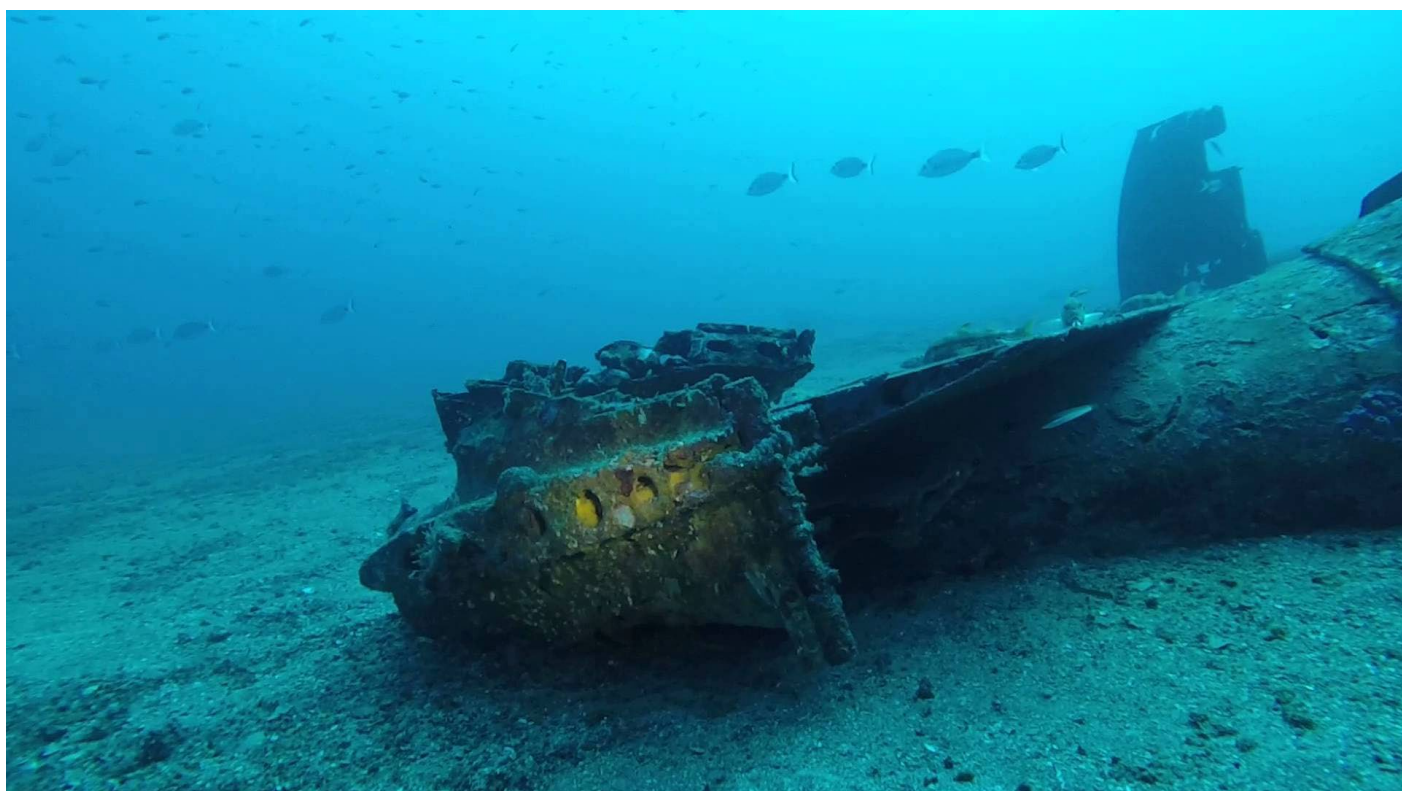


Tourelles sur la plage des Capucins (1943)

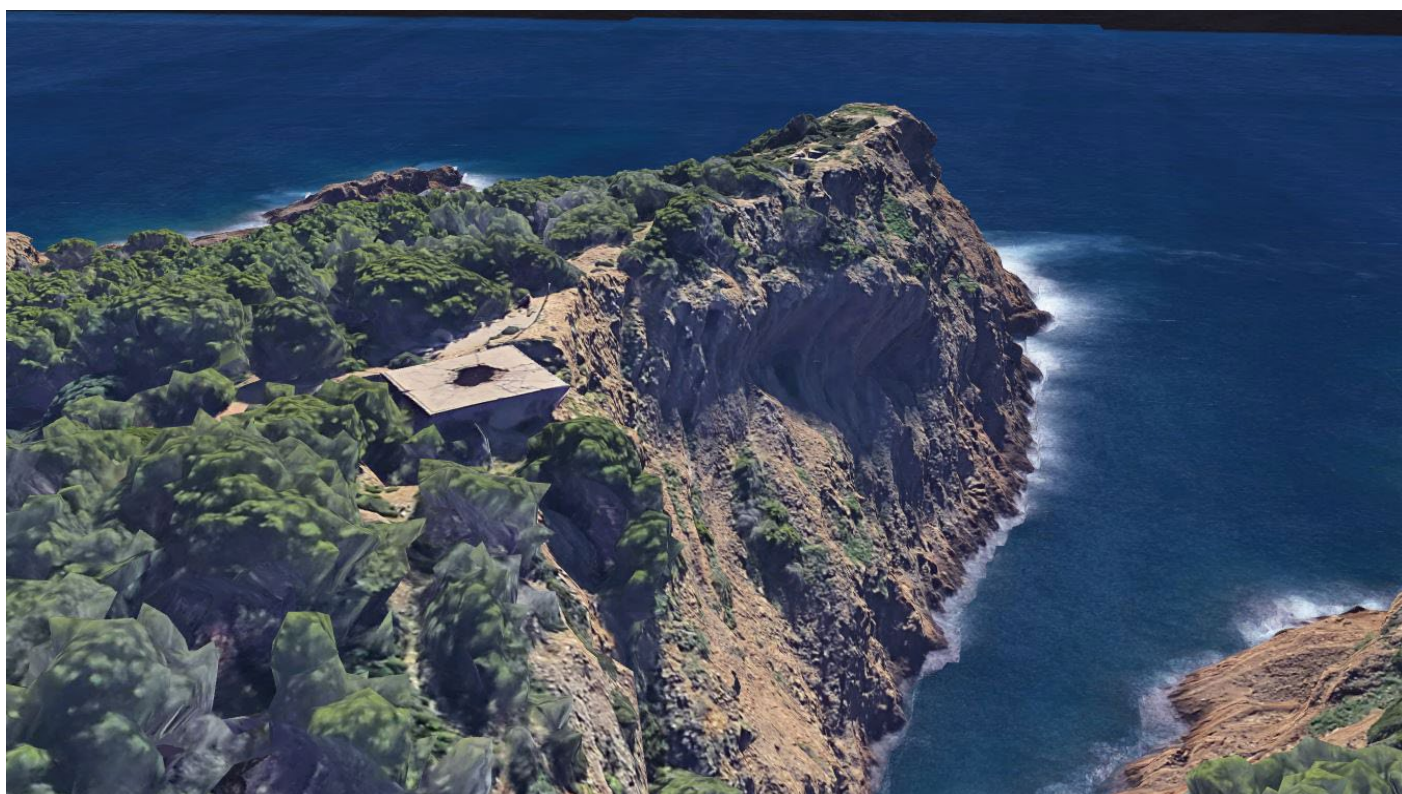


LA CIOTAT EN GUERRE

Des marques toujours visibles



Epave de l'avion militaire P38 de Harry Greenup. Il fut abattu par les forces allemandes alors qu'il survolait la baie en Janvier 1944. Son avion s'écrasa en mer, mais le jeune pilote américain parvint à s'en extraire à temps. Les Allemands le firent prisonnier pendant plus d'un an. Son avion repose aujourd'hui sur le dos, à 40 mètres de profondeur.



Ruines d'un fort Allemand sur l'île verte. Les installations Allemandes furent en partie détruites par les alliés lors du bombardement de la Libération, le 12 Août 1944.



LE CINÉMA

La Ciotat au cinéma et ciotadens cinéphiles

Avec le renommé court métrage des frères Lumière se déroulant à La Ciotat, la ville est également dotée de la plus vieille salle de projection de France : le cinéma Eden Théâtre, qui accueillera cette année le 6e «Festival du premier film francophone».

Cette salle de cinéma, où les Frères Lumière présenteront une séance privée en 1895, sera ensuite reprise par un artiste ambulant en 1899 qui y installera son propre projecteur.

Le plus connu des films tournés à la Ciotat est donc «L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat», ou «L'Arrivée d'un train à La Ciotat», réalisé par Louis Lumière en 1895, sorti en janvier 1896.

Contrairement à une idée reçue, le film n'est pas au programme des 10 films composant la projection du 28 décembre 1895, dans le Salon indien du Grand Café, place de l'Opéra à Paris (date de la première projection des films Lumière, à laquelle 33 spectateurs assisteront pour la somme d'un franc). D'autre part, on a souvent dit que les premiers spectateurs à voir le film avaient été effrayés par l'arrivée du train à l'écran et auraient même fui la salle, mais cette affirmation est désormais considérée comme faisant partie du véritable mythe que représente ce film.

Dans les films tournés à La Ciotat, on citera également «Smic, Smac, Smoc», réalisé par Claude Lelouch en 1971, racontant l'histoire de trois ouvriers du chantier naval décidant de changer de vie.

En terme de ciotaden notable, Olivier Dahan, né en 1967 à La Ciotat, est un réalisateur / scénariste à l'origine des films «La Môme», «Grace de Monaco», du spectacle musical «Mozart, l'opéra Rock», et de nombreux clips musicaux (on citera The Cranberries, Raphael, MC Solaar, France Gall, Cali, etc).

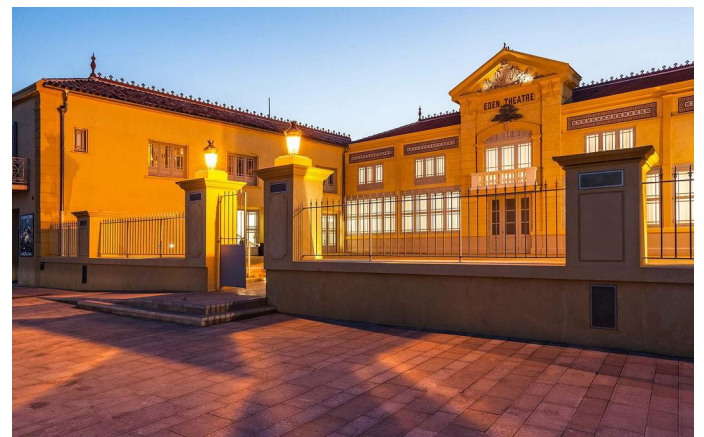
Michel Simon, de son vrai nom François Simon est un acteur suisse né à Genève en 1895.

Il devient une immense vedette avec Jean Renoir avec qui il avait déjà tourné Tire-au-flanc en 1928. On purge bébé (1931) est le troisième long métrage sonore de Michel Simon et le deuxième long métrage de Fernandel. Quant aux deux grands comédiens, ils seront réunis à nouveau à la fin des années 1930 dans «Fric-Frac». Renoir déclara : «Ce fut une espèce d'examen. On se méfiait de moi, il fallait que je fasse mes preuves. Ce film, je l'ai tourné en quatre jours, il a coûté moins de 200 000 francs au producteur et a rapporté plus d'un million».

Michel Simon a longtemps vécu à La Ciotat dont il était tombé amoureux. Il y acheta une bastide dans laquelle il installa une salle de cinéma. Rachetée par la ville en 1996, elle est devenue un musée hommage au grand acteur.



Eden théâtre, vers 1900



Eden théâtre, actuel



Arrivée d'un train en gare de La Ciotat, Court métrage de Louis Lumière, 1895



Michel Simon



Nicole Kidman et Olivier Dahan sur le tournage de Grace de Monaco (2014)



LE MUGEL

Une oasis exotique au coeur de la Provence

Jusqu'en 1867, de modestes ciotadens furent successivement propriétaires des 3 parcelles agrémentées d'un cabanon et d'une citerne, constituant le parc actuel. Ils y cultivaient la vigne, les légumes, les oliviers et pratiquaient l'élevage.

Dès 1870, les 3 propriétés ne deviennent qu'une, suite à leur rachat par M. Charles-Emile Robert, riche négociant à Calcutta. Dès lors, cette «campagne» agricole se transformera et s'enrichira au fil des années et des propriétaires successifs.

Fin XIXème, les frères Jauffret y construisent la bastide et le système d'irrigation du parc avec l'impluvium, les calades et les bassins.

M.Fouquet achète et rénove la propriété et son système de récupération d'eau en 1923. Il y introduit de nouvelles espèces de plantes comme les palmiers, les bambous, les châtaigniers...

Le jardinier, Lucien Rouvier, compte sur ses amis navigateurs pour lui amener des plantes exotiques venues du bout du monde. Certaines s'y trouvent encore, comme les bambous que son père avait récupérés en Asie. Lucien consacra sa vie à embellir ce jardin.

Ces plantes exotiques habituées à des climats chauds se plaisent particulièrement ici : les falaises du Mugel les protègent des vents froids, et l'hiver y est doux et ensoleillé.

Pendant la guerre, les Allemands construisent un blockhaus à l'emplacement actuel de la fontaine.

M. Bronzo rachète la propriété en 1947. Avec l'aide de Lucien Rouvier, il fait disparaître les traces de la guerre sous ces espèces exotiques. Il revend 13 hectares à la ville en 1952 et 3 hectares au Conseil Général en 1982.

Depuis 1987, le parc du Mugel est classé «Jardin remarquable¹»

Au bout d'un chemin, une ancienne bastide abrite « l'Atelier Bleu » le centre permanent d'initiatives pour l'environnement. Celui-ci sensibilise à la protection du littoral et des fonds sous-marins par le biais de photos, reportages, d'éco balades.... Des activités pédagogiques sous-marines sont proposées au départ de la plage de galet de l'anse du Petit Mugel comme la découverte du sentier sous-marin...

¹ Le label «Jardin remarquable» a été mis en place grâce aux propositions du Conseil national des Parcs et Jardins, nouvelle institution au sein du Ministère de la Culture et de la Communication depuis mai 2003. Il signale au grand public les jardins dont le dessin, les plantes et l'entretien sont d'un niveau remarquable, qu'ils soient privés ou publics, protégés ou non au titre des monuments ou des sites.



Parc du Mugel



CHANGEMENTS D'ACTIVITÉS

Zone franche, centre commercial et tourisme

Athélia

Prévoyant la fin inéluctable des chantiers navals, la municipalité entame en 1987 la construction du site d'Athélia. Il s'agit à l'époque d'un petit complexe industriel et tertiaire de 5 Ha, construit sur une zone franche¹. Ainsi, la Ville espère attirer des entreprises et compenser la perte d'emplois due à la fermeture des chantiers.

Mais les 10 000 emplois que généraient les chantiers sont sans rapport avec ce qui est proposé à Athélia : la reconversion des travailleurs est compliquée, puisque la main d'œuvre requise est plus qualifiée que les ouvriers ne le sont.

En 1988, l'autoroute A50, qui reliait Marseille et Aubagne, est prolongée jusqu'à Toulon. La zone d'Athélia, idéalement située sur cet axe routier, bénéficie alors d'une échelle métropolitaine, qui lui attirera de nombreux clients. Les différents lots d'Athélia I se vendent immédiatement, et la Ville lance alors la projection d'une phase II et III.

¹ Une zone franche est une zone géographique d'un pays présentant des avantages fiscaux afin d'attirer l'investissement et de développer l'activité économique. Les entreprises qui s'y installent bénéficient d'un environnement fiscal et réglementaire plus favorable que celui en vigueur dans le reste du pays. En particulier les marchandises qui y sont introduites sont considérées comme ne se trouvant pas sur ce territoire et sont exonérées de droits à l'importation, de taxes et de mesures de politique commerciale.

L'Ancre Marine

En 1996, l'hypermarché Carrefour décide d'installer une galerie commerciale sur d'anciens terrains agricoles. Cette galerie s'étendra peu à peu, attirant de nouvelles enseignes, et l'on compte aujourd'hui plus de 70 boutiques sur le secteur de l'Ancre Marine.

Rayonnant à l'échelle intercommunale, cette zone commerciale exerce une concurrence vis-à-vis du centre historique que la ville peine à redynamiser.

Le tourisme

Dans les années 2000, à la recherche de nouveaux relais de croissance, La Ciotat s'oriente vers le tourisme.

Plusieurs hôtels commencent alors à s'implanter, principalement près des plages ou du port.

Les plages sont aménagées artificiellement.

Un camping s'installe dans le secteur de la Baie des Anges, à l'Est de la ville, ainsi que plusieurs complexes hôteliers, définissant ainsi une nouvelle centralité.



57 La Ciotat - Plage des Capucins



La plage des Capucins avant aménagement artificiel