

Marseille, d'une économie à l'autre

• **Bernard Morel***

Economiste, TELEMME-MMSH, Université de Provence

L'engouement qu'ont manifesté beaucoup de Marseillais à l'égard de la candidature de Marseille à l'accueil de la Coupe de l'America, ne saurait être analysé comme un simple mouvement d'humeur à mettre sur le compte de ce "*patriotisme*" local qui sait si bien enflammer les esprits. Il témoignait, sans aucun doute, de la prise de conscience du changement profond que connaît l'économie marseillaise depuis le début des années 1990. Ce changement est le fruit d'une évolution qu'il convient d'examiner avec attention. Pendant près d'un quart de siècle, de la fin des années 1960 au début des années 1990, l'économie marseillaise a traversé une période pleine de paradoxes. Tandis qu'*intra muros*, Marseille subissait une crise économique grave, la

Marseille, au cours des cinquante dernières années, a traversé une crise économique et industrielle particulièrement grave. Mais paradoxalement, pendant le même temps, l'Aire Métropole Marseillaise avec Aix-en-Provence, l'étang de Berre, Aubagne-Gémenos, était engagée dans un processus de développement démographique et économique exceptionnel. Tout l'enjeu, depuis le milieu des années 1980, a été de réamorcer le développement marseillais en prenant conscience de ce paradoxe et en s'appuyant sur le développement de "l'extra-muros". Cette dynamique s'est appuyée sur une nouvelle politique d'attractivité soutenue par le développement des activités culturelles, le tertiaire, le grand projet Euroméditerranée, et confortée par l'arrivée du TGV.

"*métropole marseillaise*", l'*extra muros*, connaissait un exceptionnel dynamisme. L'économie marseillaise sort, petit à petit, de cette situation. Elle le fait en s'appuyant sur les avantages dont elle disposait de par son passé en utilisant les nouvelles perspectives qu'offre "*la nouvelle économie*".

Pour comprendre comment s'est opérée la sortie de crise, il convient de revenir brièvement sur son origine. Les causes de la crise sont connues et ont fait l'objet de nombreuses publications (Morel, 2001 ; Daumalin, Girard & Raveux,

* *Temps, Espace, Langage, Europe méridionale, Méditerranée, 5 rue du Château de l'Horloge, BP 647, 13094 Aix-en-Provence, cedex 2. b.morel@mmsch.univ-aix.fr*

2003). Elles sont doubles. D'une part, la décomposition du système industrialo-portuaire qui fonctionnait à la manière d'un district et sur lequel Marseille avait fondé sa richesse. D'autre part, l'émergence sur l'aire métropolitaine d'une dynamique économique.

La crise économique marseillaise

L'industrie marseillaise n'a pas su s'adapter aux nouveaux modes de gestion du capitalisme moderne qui ont caractérisé la grande période de modernisation du capitalisme français (1950-1975). Elle n'a pas pris les risques industriel et financier de la modernisation taylorienne. En l'espace de quinze ans, malgré ou à cause de l'attitude résolument défensive qu'elle adopta à travers les concentrations, elle déclina et perdit le rôle qu'elle tenait depuis plus d'un siècle dans l'économie marseillaise. Elle s'effaça derrière le rôle commercial du port, alors qu'elle en avait été un élément indissociable.

L'exemple de l'industrie des corps gras est à cet égard très révélateur. Avec son déclin, c'était toute une histoire industrielle de Marseille qui s'achevait. Car, derrière ce secteur, en étaient touchés de nombreux autres : l'emballage carton, l'imprimerie, la manutention, la chaudronnerie, etc. Brutalement, beaucoup de PME qui avaient les huiliers pour principaux clients, se trouvèrent ainsi en difficulté. Ce processus aurait dû inciter les entreprises des autres secteurs à prendre des initiatives. Ce ne fut pas le cas. Et les mêmes causes produisant souvent les mêmes effets, la mutation industrielle les frappa les unes après les autres. De nombreuses petites industries, à faible productivité, encore très artisanales, fondées sur l'emploi d'une main-d'oeuvre bon marché, furent la proie des grands groupes.

Les activités du port – au cœur de ce système industrialo-portuaire – n'ont pas échappé à cette évolution. Dans la période 1959-1977, la réparation navale avait été le secteur industriel-phare de Marseille. A la désindustrialisation des secteurs aval du port, elle opposait une croissance régulière, quantitative et qualitative, consécutive à la croissance dopée du trafic portuaire et à l'évolution du transport maritime. C'est elle qui avait maintenu la grande tradition

portuaire à Marseille, non seulement par le nombre d'emplois directs et induits, mais aussi par le rapport entretenu entre le port et la ville. La réparation navale était une activité de vieille tradition marseillaise, liée aux transports maritimes locaux. La croissance du trafic portuaire, induite en particulier par l'augmentation du trafic pétrolier, conduisait la réparation navale marseillaise à jouer un rôle déterminant au plan national. Au niveau du service de réparation, l'industrie marseillaise était particulièrement bien placée par la qualification élevée du personnel, et surtout par la diversité des prestations qui pouvaient être offertes à des flottes utilisant une technologie de plus en plus sophistiquée et réclamant un éventail élargi de qualifications. La réparation navale marseillaise était un très bel outil, adapté aux conditions les plus exigeantes du transport maritime. Mais la croissance rapide a occulté les problèmes qui se profilaient derrière le succès. Ainsi, les investissements massifs et nécessaires qui plaçaient Marseille au premier rang, réclamaient-ils une surface financière puissante que n'avaient pas les industriels de la réparation navale marseillaise, somme toute familiale et autofinancée. Très vite, avec la crise, apparurent donc des concurrents qui détournèrent une partie des marchés. La crise du transport pétrolier, affectant particulièrement les navires de grandes dimensions, suffit à déséquilibrer l'ensemble. En 1978, le groupe Terrin sera démantelé. Avec sa disparition et le très grand ralentissement de la réparation navale, se concrétisait le déclin d'une grande partie de l'activité industrielle du port. La crise industrielle marseillaise atteignait là son paroxysme. Mais elle était occultée par l'extraordinaire croissance démographique qui alimentait une croissance auto entretenue par le développement rapide de ce que l'on pourrait appeler "*les services ordinaires*". La tertiarisation de Marseille était à l'œuvre.

L'émergence d'une dynamique métropolitaine

Mais les crises sont aussi des périodes de renouveau et de mutations économiques et spatiales. Dans les années 1975-1985, tandis que Marseille n'en finissait pas de rompre avec

son passé industriel, tandis que les nouveaux pôles de l'industrie fordiste rencontraient de sérieuses difficultés, on pouvait paradoxalement noter la montée de nouvelles activités dans l'ensemble du sud français. Le nouveau développement économique du sud n'a pas été le fruit du hasard ; c'est le résultat d'une alchimie complexe où se mêlaient la croissance démographique, l'extension des réseaux de communication rapide (autoroutes), accélérateurs du développement touristique, l'émergence des nouvelles technologies, l'importance prise par la recherche et les universités.

A partir de là, autour de quatre grandes villes, Toulouse, Montpellier, Aix-en-Provence-Marseille et Nice, se sont créés des milieux incubateurs de croissance et de développement¹. La situation de la région marseillaise était paradoxale en ce qu'elle appartenait à deux univers antagoniques. Avec sa tradition portuaire et son déclin industriel marqué, à cette époque, par la crise de la réparation navale, Marseille relevait des territoires qui n'attiraient plus les nouveaux investissements à la recherche de territoires moins "marqués". Mais, à l'opposé et dans le même temps, du fait de la croissance démographique et du développement de son potentiel universitaire et technologique, la région marseillaise appartenait aux nouvelles zones attractives, d'autant mieux qu'elle disposait d'une dynamique scientifique forte avec certains équipements comme le Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache. La combinaison de ces deux logiques antagoniques n'était possible que si se définissaient de nouveaux territoires permettant la combinaison des deux tendances opposées. C'est de cette situation qu'il faut partir pour comprendre le développement d'abord du pays d'Aix et, par la suite, de la zone d'Aubagne-Gémenos.

A partir des années 1975, s'est créé sur ces territoires "un véritable milieu incubateur". Par bien des côtés, le développement aixois ressemblait au cas montpelliérain : un générateur de mutation technologique et économique, à Montpellier IBM, à Aix, le CEA puis Eurotechnique ; un milieu traditionnel de notables attachés à une certaine image de leurs villes ; une présence universitaire. Il y avait quand même une très grande différence entre

Aix et Montpellier, puisque l'université scientifique n'était pas localisée à Aix, mais à Marseille. Cette absence d'université scientifique à Aix-en-Provence avait, pendant longtemps, constitué un obstacle au développement aixois. Mais, l'émergence sur Aix d'un milieu technique, «*l'atmosphère ingénieur*» d'une part (Garnier, 1992), la réunion en 1983 des Assises de la Recherche d'autre part, avaient contribué à effacer ce désavantage en mettant en évidence, auprès des entreprises, la puissance et la proximité de la recherche marseillaise. Cette prise de conscience était évidemment confortée par les initiatives des acteurs marseillais (ville et chambre de commerce) en faveur du développement à Marseille d'un pôle de haute technologie (Château-Gombert).

Si la création à Cadarache du Centre d'Etudes Nucléaires a constitué un «des événements fondateurs» (Morel, 2001) de la dynamique technologique du pays d'Aix, le renforcement de la dynamique d'Aix-les-Milles et la création de la zone de Rousset-Peynier allaient en démultiplier les effets. Sur la zone des Milles, on a vu arriver de grandes unités liées aux industries informatique, robotique ou électronique. Mais la zone d'activité des Milles s'est aussi, dans le même temps, très diversifiée avec des entreprises de service tournées notamment vers les travaux d'équipement et d'entretien relatifs aux BTP et aux équipements urbains. La présence d'une telle concentration de compétences a conduit "naturellement" les responsables locaux à mettre en valeur l'idée d'un Technopôle aixois auquel étaient associées des communes voisines.

C'est l'arrivée, en 1977, sur la zone industrielle de Rousset-Peynier, d'Eurotechnique qui va enclencher la dynamique de la vallée de l'Arc. En quelques années, le paysage économique s'en trouva profondément bouleversé. Aix a profité de cette dynamique de la vallée de l'Arc en étendant le territoire de son projet technopolitain à l'ensemble du "Pays d'Aix". Dans cette phase de restructuration, Aix-en-Provence et le pays aixois n'ont pas été les seuls espaces concernés. La nécessité de faire face au déclin marseillais d'une part, à la crise de la construction navale de La Ciotat d'autre part, va se manifester par la création à l'est de Marseille, autour

d'Aubagne et de Gémenos (avec Gemplus), de zones de reconversion dynamiques.

Les années 1980 ont donc été marquées sur l'aire métropolitaine marseillaise par un processus de recomposition très largement autonome, aussi bien de la tradition industrielle marseillaise que du développement fordiste des années 1960-1970. Économiquement, Marseille se vidait de ses entreprises alors que l'Arrière-Marseille attirait de nouvelles activités.

Les autorités marseillaises tentèrent de reprendre la main. Elles cherchèrent à susciter une nouvelle dynamique en créant des emplois nouveaux dans des secteurs de pointe, générateurs d'effets multiplicateurs puissants, en mesure d'investir l'ensemble de l'économie et de multiplier les emplois de services. L'idée technopolitaine séduisait. Marseille s'y employa pour reprendre un rôle central dans la métropole. Mais cette ambition se heurtait à de nombreux obstacles. Le moindre n'était pas l'absence de crédibilité d'un tel projet. Problème d'image : vue de Paris, Marseille n'était pas très bien considérée. Contrairement à d'autres villes (Lyon, Montpellier, Grenoble), Marseille n'était pas parvenue à faire partager cette ambition aux investisseurs. Si le sud attirait, ce n'était pas à Marseille qu'ils choisissaient de s'installer. Marseille restait, pour beaucoup, une ville portuaire au passé industriel, pauvre et en crise.

L'amorce du changement

L'amorce du changement vint d'un double constat qui s'imposa au milieu des années 1980. Le premier était celui de l'existence de cette métropole marseillaise dont "*l'évidence*" était enfin reconnue, à la fois dans sa dynamique économique et dans sa composition spatiale, mais qui ne paraissait pas vouloir prendre conscience d'elle-même. Le second était que cette métropole avait besoin d'une centralité renouvelée qui ne contrarie pas pour autant la dynamique métropolitaine.

La prise de conscience de la métropolisation marseillaise par les élites politiques ou économiques date du milieu des années 1980. Les textes de l'époque témoignent de l'intention des responsables, quels que soient les débats politiques qu'ils aient pu avoir entre eux, d'ancrer

Marseille dans la construction d'une véritable métropole. Mais, si le constat faisait presque l'unanimité, deux conceptions transparaissaient. La première visait à "*imposer*" Marseille comme le centre de la dynamique métropolitaine. Elle reposait sur l'idée selon laquelle le déclin marseillais provenait du transfert des activités et des hommes à la périphérie qui aurait été "*organisé et mis en œuvre*" par les communes périphériques et qu'il convenait de contrarier, voire d'arrêter. La seconde était fondée sur l'idée que le développement économique périphérique de Marseille, y compris celui de "*la rivale aixoise*", était une bonne chose pour Marseille, à condition que celle-ci définisse une véritable stratégie économique et urbanistique.

La première, qui semblait prévaloir à la fin des années 80, montra très vite ses faiblesses. Elle était inacceptable pour les responsables des autres collectivités qui voyaient en elle le moyen pour Marseille de faire supporter aux autres ses difficultés, et elle traduisait une profonde méconnaissance de la nature du processus de métropolisation et de la vitalité des pôles extérieurs.

La seconde constituait une véritable rupture avec le passé. Elle supposait une nouvelle analyse de la situation marseillaise et des mutations en cours. Trois éléments doivent être mis en évidence pour appréhender cette prise de conscience : la nouvelle image de Marseille, son attractivité sur l'ensemble métropolitain, la prise de conscience de ses avantages comparatifs.

C'est au cours des années 1980 que Marseille, lasse de traîner comme un boulet cette image déplorable qu'on lui faisait dans les médias et les milieux parisiens - et qu'elle entretenait parfois -, se résolut à montrer son vrai visage, à magnifier son histoire, à défendre sa culture. De grandes expositions comme "*l'Orient des Provençaux*", puis "*Marseille au XIXe*", la restauration de l'hospice de la Vieille Charité transformé en un lieu prestigieux de manifestations artistiques au renom international, les créations du Musée d'Histoire de la Ville de Marseille et du Musée d'Art Contemporain, de nombreuses initiatives dans le domaine de la création culturelle, en particulier musicale, mais aussi les succès de l'Olympique de Marseille, contribuèrent

à donner à la ville une nouvelle image, celle d'une ville au passé exceptionnel, à l'extraordinaire beauté, à la vitalité populaire communicative.

Marseille se mit "*en désir*", pour reprendre l'expression de Jean Viard (1995), et devint attractive. Les visiteurs, venus à l'occasion de manifestations culturelles, étaient souvent époustoufflés par le charme d'une ville qui répondait si peu à l'image qui lui avait été faite. Des créateurs se trouvaient éblouis par la force et la qualité des paysages, la lumière et les sites, son puissant caractère méditerranéen dont elle est la surprenante synthèse. Marseille su profiter de cet engouement. En transformant la friche industrielle d'une ancienne raffinerie de sucre dans le quartier de la Belle-de-Mai, en un espace dédié à la création culturelle, regroupant des artistes à la recherche d'un atelier, d'un studio, de lieux de répétition ou d'enregistrement...une sorte de "*technopole culturelle*", Marseille inscrivait son avenir dans une nouvelle dynamique.

Enfin Marseille prit conscience de ce qu'elle était devenue, une ville tertiaire. Mais quand on parle d'activités tertiaires, la prudence est de rigueur car elles recouvrent des activités d'une extrême diversité qu'il convient de distinguer. Distinction entre services marchands et services non marchands, distinction entre services aux entreprises et services aux particuliers, distinction quant à leur nature qui va du plus sophistiqué, comme les activités de recherche, au plus banalisé (Beckouche & Damette, 1993 ; Vanier, Scherrer, Boino, Bourdin, Gallot & Maïga, 1998). L'aire métropolitaine marseillaise était, en comparaison de l'ensemble national, surtertiarisée (77% contre 67% des emplois). Cette surtertiarisation marseillaise était le fruit de l'histoire, celle du commerce et du négoce marseillais, de l'explosion démographique, de la désindustrialisation. Mais elle ne signifiait pas *de facto* que Marseille ait été à l'avant-garde de la modernité, souvent caractérisée par le rôle moteur joué par les services aux entreprises et de haute qualification. Ce n'était pas vraiment le cas à Marseille où le tertiaire était plutôt dominé par les services aux particuliers, mais où on notait un lent renversement de tendances. Ce processus marseillais de tertiarisation n'était pas propre à Marseille. Il touchait d'une manière

ou d'une autre l'ensemble de la métropole. Un certain rapprochement s'opérait même entre Marseille et Aix. Si le développement industriel d'Aix-en-Provence avait entraîné le développement de services aux entreprises sur le territoire aixois, parallèlement, Marseille avait acquis des fonctions nouvelles qu'elle n'avait pas eues pendant longtemps, en particulier tout ce qui concerne l'université et la recherche, le tourisme et la culture.

Dans cette perspective, l'avenir économique de Marseille reposait donc, pour une large part, sur sa capacité à fondre ces trois éléments dans une dynamique unique, intégrant aussi les éléments de la tradition industrielle et portuaire. Il y fallait un signe fort. Il fut envoyé, en grande partie, par l'Etat qui, "*pour sauver*" Marseille, prit la décision de stimuler et de prendre en charge l'opération Euroméditerranée dont l'enjeu devenait alors beaucoup plus que symbolique, vital (Morel, 1994). La crédibilité du projet Euroméditerranée tenait à l'association des trois dimensions essentielles de l'avenir métropolitain: les dimensions économique, sociale et urbaine. Il était à la fois et dans le même mouvement le lieu où s'unissent les dynamiques économiques métropolitaines, où se fondent les populations diverses qui font Marseille et où s'inventent des cultures nouvelles. Il devait accompagner et nourrir le changement de l'économie marseillaise.

Le changement

En quoi la dynamique du projet Euroméditerranée a-t-elle nourri cette nouvelle dynamique économique, renouant ainsi avec cette logique de l'évolution de l'aire métropolitaine selon laquelle ici tout commence par des "*événements fondateurs*", faits d'économie et d'aménagement (Fos et sa sidérurgie, Cadarache et ses hautes technologies, Aix-les-Milles et l'informatique, Vitrolles-Marignane et l'aéronautique, Plan de Campagne et le commerce).

Euroméditerranée, c'est un territoire à l'intérieur duquel on trouvait trois des éléments qui étaient appelés à structurer et à définir une nouvelle économie: des friches industrialo-portuaires, la gare SNCF et des terrains portuaires.

La dynamique avait été initiée par l'aménagement des anciens docks de la Joliette en bureaux. Outre le fait qu'il comblait un manque réel de bureaux, il fut le signe que non seulement le changement de destination de l'immobilier industrialo-portuaire était possible, mais encore que de nouvelles activités fondées sur les technologies de l'information et de la communication trouvaient un point d'ancrage à Marseille. Il participait donc ainsi à renouveler l'économie marseillaise en s'appuyant sur les fondements de son industrie.

L'idée la plus novatrice pour Marseille a été la transformation des friches industrielles. Le succès de la friche de la Belle-de-Mai a incité les responsables d'Euroméditerranée à inscrire ce territoire dans le périmètre d'aménagement, à l'étendre en y ajoutant l'ancienne usine de la SEITA, et à en faire réellement un "*technopôle culturel*" divers, dont les composantes significatives comprennent aussi bien des studios de production cinématographique que les archives municipales. La Belle-de-Mai est devenue, en quelques années, un lieu essentiel de la création et de la vie culturelle marseillaises. Son succès tient à la grande diversité des occupants, permettant ainsi de croiser des initiatives et des pratiques culturelles, à l'attractivité qu'elle a générée, à la proximité, avec "*les centres-villes*" marseillais. D'autres friches furent par la suite utilisées comme celle qui accueillera les archives départementales.

La conséquence est que rapidement Marseille a attiré des artistes divers et multiples et créé une sorte "*d'économie de la production culturelle*", spécialisée dans la production "*d'objets culturels*" (enregistrement, tournage...), attirant ainsi de nombreux emplois d'artistes ou des techniciens liés aux métiers de la création. Cette effervescence s'est traduite par l'émergence de pratiques culturelles innovantes comme en témoigne la place prise par les musiques nouvelles.

La culture marseillaise est devenue, d'une certaine manière, "*un label*" made in Marseille. Ce faisant, ce processus s'inscrit dans l'histoire économique marseillaise. De même qu'à la grande époque de l'économie marseillaise, Marseille accueillait des matières premières de base venant du mode entier pour une transfor-

mation en biens de consommation, de même, aujourd'hui, elle transforme les apports pluriels pour les transformer en "*produits culturels*".

Le processus a été amplifié par des manifestations culturelles dont les renommées nationale et internationale n'ont fait que croître, comme la Fiesta des Suds, installée, elle aussi, dans d'anciens entrepôts industriels, les Docks des Suds, ou dans un autre registre – plus intellectuel – les journées d'Averroès ou le festival du film documentaire, connecté avec le marché du film documentaire Sunny Side, ou encore certaines grandes manifestations comme la Massilia ou la Marcelesté. Cette dynamique a fait de Marseille une ville attractive pour ne pas dire "*une ville à la mode*".

L'arrivée du TGV à Marseille, en gare Saint-Charles, a constitué le deuxième élément structurant porteur de la nouvelle économie marseillaise : Marseille à 3 heures de Paris et à 1 heure de Lyon. Attractivité du lieu, commodité d'accès : tous les ingrédients pour le développement touristique étaient en place. Avec la mise en place de la réduction du temps de travail et des 35 heures, toute une nouvelle économie s'est développée, à laquelle contribue aussi et dans un autre registre le tourisme de croisière. Le tourisme urbain y joue un rôle privilégié. Marseille a pu commencer à investir ce créneau, malgré certains handicaps comme la faiblesse de l'infrastructure hôtelière. D'une certaine manière, il pouvait paraître en mesure d'accompagner le développement de l'économie culturelle.

Le troisième élément clé du projet Euroméditerranée repose sur l'utilisation des terrains portuaires et, en particulier, ce qu'on appelle le J4, un vaste terrain littoral situé au pied du Fort Saint-Jean, en prolongement du Vieux-Port. Ces terrains constituaient un enjeu et ont donc suscité de nombreux projets. Celui défendu par Euroméditerranée se situe dans une perspective résolument méditerranéenne autour d'implantations de services de haut niveau en direction des pays méditerranéens et surtout d'un pôle culturel de prestige symbolisé par la création du Musée des Civilisations Européenne et Méditerranéenne, issu de la décentralisation du Musée des Arts et Traditions populaires et de la Cité de la Méditerranée bâtie autour du projet

régional de la Villa Méditerranée.

Cette nouvelle économie marseillaise repose donc sur une alchimie complexe - et fragile - qui associe les activités portuaires traditionnelles, de nouvelles activités productrices relevant des hautes technologies, "les industries culturelles" nourries par une importante création culturelle vivante et le tourisme.

Toutes ces activités sont complémentaires les unes des autres (Langevin & Morel, 2002). Privilégier l'une par rapport à l'autre pourrait avoir pour conséquence d'affaiblir l'ensemble. On l'a vu, le tourisme, les nouvelles attractivités industrielles et tertiaires ont été revivifiés par la nouvelle image de Marseille à laquelle l'évolution des pratiques culturelles a largement contribué. Mais il ne faudrait pas que cette dynamique économique soit brisée par des opérations immobilières qui viendraient la remettre en cause.

Si les Marseillais ont semblé manifester pour la Coupe de l'America une réelle appétence, c'est parce qu'ils voyaient en elle l'expression symbolique de ce renouvellement économique : une manifestation qui intégrait industries traditionnelles, hautes technologies, tourisme et Euroméditerranée. Certes l'opération n'était pas sans risque, en particulier dans la volonté exprimée par la municipalité de bouleverser le site en y intégrant des éléments et des équipements qui pouvaient se traduire par des opérations immobilières qui auraient contrarié la nouvelle image de la ville. Surtout, s'ils avaient dû conduire à remettre en cause le projet du MUCEM et donc à sacrifier cette image culturelle qui s'y attachait.

Mais l'échec de la candidature de Marseille ne peut signifier la fin de ce repositionnement économique. Au contraire, il incite à le renforcer. C'est pourquoi la relance du projet culturel et le soutien public à ces activités sont essentiels pour l'avenir. ■

1 Les cas de Montpellier et de Nice ont été abondamment développés, parce qu'ils étaient effectivement révélateurs d'une dynamique très cumulative. Il est clair qu'IBM et le développement de l'université ont transformé le milieu montpelliérain en donnant aux élites locales une ouverture nationale et internationale, en favorisant le partenariat et l'échange, en développant l'essaimage....

Références

- Beckouche, P., & Damette, F. (1993). Une grille d'analyse globale de l'emploi. Le partage géographique du travail. *Economie et statistique*, 270, 37-50.
- Daumalin, X., Girard, N., & Raveux, O. (2003). *Du savon à la puce*. Marseille : Editions Jeanne Lafitte.
- Garnier, J. (1992). Développement d'un milieu technique dans le pays d'Aix-en-Provence. *INSEE Information économique*, 91.
- Langevin, P., & Morel, B. (2002). L'économie. Dynamique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La Tour d'Aigues : L'Aube Sud.
- Morel, B. (1994). 1er Avril 2015. Discours de Madame le Maire de Marseille pour la célébration du 20ème anniversaire de la pose de la première pierre d'Euroméditerranée. In *La France au-delà du siècle*. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.
- Morel, B. (2001). *Marseille, Naissance d'une métropole*. Paris : L'Harmattan.
- Vanier, M., Scherrer, F., Boïno, P., Bourdin, V., Gallot, E., & Maïga, M. (1998) *La conurbation : nouvelles périphéries et précarité de l'emploi*. Lyon : Institut d'Urbanisme de Lyon – DATAR – Plan Urbain.
- Viard, J. (1995). *Marseille, une ville impossible*. Paris : Payot.

Faire Savoirs

n° 5 - décembre 2005

Sciences humaines et sociales en région PACA



Sociétés

Hommes

Sciences

Le creuset marseillais

Coordination : André Donzel et Alain Moreau

Paul Cuturello & Christian Rinaudo

Mise en image et mise en critique de la Côte d'Azur

Synthèse de recherche

Patrick Perez & Fabienne Soldini

Les bibliothèques marseillaises, consommation culturelle et production de mixité sociale

Carole Rostagni :

Justice pénale et opinion publique. Nouvelles réflexions sur la présomption d'innocence

Swanie Potot

Circulation et réseaux de migrants roumains : une contribution à l'étude des nouvelles mobilités en Europe

Fournier, P., & Mazzella, S.,

(s/d'ir, 2004). Marseille, entre ville et ports

Les destins de la rue de la République. Paris : La Découverte