

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) est une terre d'immigration très ancienne comme en témoignent l'installation des colons grecs de Phos et celle des riches propriétaires terriens italiens de la République puis de l'Empire romain. Seule une histoire sur le très long terme, de l'Antiquité à nos jours¹, permettrait de restituer toute l'évolution et toute la complexité du brassage des populations dans ce creuset qu'est le Sud-Est français.

Histoire de l'immigration en PACA : le cas unique de Marseille

Sous la direction de Yvan Gastaut
Université de Nice Sophia Antipolis, CMMC

Étudiée sur deux siècles, la région PACA a beaucoup changé : plusieurs travaux historiques ont bien montré les mutations socio-économiques de la région en y incluant l'importance du fait migratoire². Outre la spectaculaire croissance démographique et une répartition des populations sur le territoire régional de plus en plus déséquilibrée, les trois quarts vivant dans une bande d'environ cent kilomètres de largeur qui suit l'axe de la vallée du Rhône et le littoral, l'essor du tourisme est d'une importance capitale pour comprendre la logique des flux migratoires. La vocation agricole n'est plus la principale caractéristique de PACA. La trilogie traditionnelle méditerranéenne fondée sur le blé, la vigne et l'olivier a aujourd'hui quasiment disparu et l'exode rural a touché les régions à agriculture extensive, dès la seconde moitié du XIX^e siècle, surtout les Alpes du Sud. Autre élément majeur pour bien appréhender la question de l'immigration, la région PACA est faiblement industrialisée par rapport au reste du pays : elle s'inscrit dans une zone qui n'a pas connu la révolution industrielle du milieu du XIX^e siècle et qui n'a été concernée que de manière ponctuelle par l'essor industriel du XX^e siècle. En revanche, le secteur tertiaire est triomphant avec aujourd'hui 79 % des actifs (contre 3 % pour le primaire et 18 % pour le secondaire). PACA, perçue et vécue comme une région où il fait bon vivre, est, depuis le début des années soixante, la première région touristique l'été, la seconde l'hiver.

Ainsi, les villes, dont l'accroissement naturel est faible quand il n'est pas négatif, doivent l'essentiel de leur gain démographique aux « *estrangés* », terme désignant en Provence celui qui n'est pas né sur place. Grosses pourvoyeuses d'emplois, les villes drainent, on l'a vu, toute une population issue des départements limitrophes, paysans de la montagne ou habitants des petits bourgs oubliés par le progrès. Elles attirent aussi de nombreux travailleurs immigrés. Si la Provence a toujours été une terre d'immigration, c'est à partir du milieu du XIX^e siècle que les mouvements migratoires ont pris une ampleur exceptionnelle faisant de la future région PACA un espace cosmopolite. Par exemple, les Italiens constituent un tiers des admissions à l'arsenal de Toulon en 1860, 43 % des ouvriers de la parfumerie Chiris à Grasse, au début du XX^e siècle. Ils représentent alors 20 % de la population de Marseille, 25 % de La Seyne, et de Nice, 30 % à Cannes. Ce sont les pêcheurs napolitains de la presqu'île de Saint-Mandrier près de Toulon, ou du quartier Saint-Jean à Marseille, les petits commerçants toscans du cours Saleya à Nice, les nourrices lucquoises si recherchées par les familles bourgeoises et, surtout, les Piémontais. Ces derniers sont partout, dans l'agriculture périurbaine, le bâtiment, l'hôtellerie, les usines et les ports. Ces nouveaux venus constituent toujours un pourcentage non négligeable de la population, y compris dans les petites villes.

Si l'histoire de l'immigration à l'échelle régionale n'a jamais fait l'objet d'une étude historique, plusieurs travaux apportent une somme de connaissance non négligeable et constituent une solide base de réflexion : approches sectorisées par départements, ou plus souvent par villes, comme Marseille ou Nice, voire par quartier ; approches par nationalité ou groupe minoritaire comme les Russes, les Suisses, les Italiens ou les Maghrébins. De même, aucune étude n'a envisagé l'échelle de l'histoire contemporaine dans son ensemble, les travaux portant sur une périodisation plus serrée.

Marseille, ville de migrants

Dans cet ensemble, la ville de Marseille est un cas à part, un cas unique. La cité phocéenne connaît une impressionnante croissance : 100 000 habitants à la fin de l'Ancien Régime ; 300 000 à la fin du Second Empire ; plus de 800 000 au début des années 2000, ce qui déséquilibre l'ensemble de la région. Depuis le milieu du XIX^e siècle, une industrialisation moderne fondée sur les données du commerce marseillais, sur les constructions navales, le lignite de Fuveau Gardanne, les bauxites du Var, l'utilisation pétrolière de l'étang de Berre coïncide avec un déclin de presque toutes les industries traditionnelles. Or, l'industrie nouvelle, à peu d'exceptions près, c'est-à-dire surtout la région toulonnaise et l'agriculture comtadine, a concentré les usines et les hommes, dans un rayon de cinquante kilomètres autour de la ville de Marseille, tandis que la vieille industrie dispersée, conjuguée à l'exode rural, affaiblit le reste de la région. L'aspect démographique de ces changements est particulièrement frappant : par exemple, la Haute-Provence, exsangue, n'assure plus le rôle de réservoir humain, de foyer d'émigration régionale qu'elle avait joué pendant des siècles. La croissance de la basse Provence, littorale et marseillaise, est contrainte de s'alimenter à d'autres sources, celle de l'immigration extérieure et internationale.

À Marseille, tout gravite autour du port, le premier de France et de Méditerranée. À partir de 1849, une mutation s'accomplit qui va conditionner l'avenir de la cité phocéenne : l'arrivée du chemin de fer. En outre, depuis 1850, les eaux de la Durance permettent la modernisation et le développement des industries. La vapeur, utilisée comme force motrice dans les usines et sur les navires, révolutionne la production et

les transports. Sous le Second Empire, la ville se dote d'un système capitaliste moderne grâce à l'installation de plusieurs succursales de banques et la création en 1865 de la Société marseillaise de Crédit. Enfin, l'ouverture de six nouveaux bassins portuaires sur le littoral nord, de 1844 à 1914, porte à 20 km la longueur des quais et à 200 ha la superficie des plans d'eau³. En 1870, Marseille se place au premier rang des ports d'Europe continentale avant de se laisser dépasser par Hambourg, Anvers et Rotterdam à la fin du siècle. La ville reste cependant la place commerciale principale du sud de l'Europe en relation avec les cinq continents. Elle est la « porte de l'Orient » et de l'Afrique, mais aussi celle du Nouveau Monde pour lesquels les navires embarquent un nombre croissant d'immigrants, notamment italiens. En 1913, Marseille possède 17 sociétés d'armement, son port est fréquenté par une soixantaine de compagnies de navigation françaises et étrangères. Sa position centrale, entre l'Europe du nord et l'Afrique, entre l'Atlantique et les « au-delà de Suez », favorise les échanges les plus divers de marchandises exotiques et de produits manufacturés. Toutefois, les déceptions consécutives au percement de l'isthme de Suez qui ne fait pas de Marseille « l'entrepôt de la Méditerranée » comme on l'avait espéré, poussent la ville à étendre sa fonction industrielle : savon, pain de sucre, pâtes alimentaires Scaramelli, Rivoire et Carret, bougies Fournier, bière Phénix, Amer Picon, vermouth Noilly, les tuileries briqueteries, industries chimiques et métallurgiques déjà anciennes, hauts-fourneaux créés plus récemment sous le Second Empire, usine de la Barasse où l'on fabrique de l'alumine depuis 1906, complètent le dispositif auquel il faut ajouter les manufactures de tabac et d'allumettes. Ainsi, Marseille est devenue, au début du xx^e siècle, une grande ville populaire, à près de 50 % ouvrière, où les travailleurs migrants, principalement italiens, représentent le cinquième de la population.

Marseille a accueilli de manière successive, à partir du xvii^e siècle, trois vagues

migratoires principales : les Italiens, les Arméniens et les Nord-Africains. Malgré les spécificités socioculturelles de chacune et l'attachement puissant de certaines de ces communautés à leurs traditions, la ville a toujours su absorber les nouveaux arrivants sans heurts, en faisant montre d'une grande tolérance, notamment en ce qui concerne les cultes. La xénophobie a cependant existé de manière régulière occasionnant parfois des poussées de fièvre comme, en 1881, avec l'affaire des « Vêpres marseillaises » qui illustre le rejet des travailleurs italiens, victimes des préjugés et de la violence physique. Un siècle plus tard, en 1973, ce sont les Algériens qui sont la cible d'un racisme virulent à la suite d'un fait divers dramatique, l'assassinat d'un tramnot par un Algérien. Toutefois, la mosaïque marseillaise n'a jamais donné lieu à un véritable métissage. Les minorités inté-

« *Entre accueil et rejet, la cité phocéenne se place au cœur de la question de l'immigration en France.* »

grées sont restées fortement structurées autour de leurs références respectives.

Entre accueil et rejet, la cité phocéenne se place au cœur de la question de l'immigration en France à l'époque contemporaine. Largement balisé par les historiens et les chercheurs, plus de la moitié des références bibliographiques de notre base de données y faisant directement référence, le sujet est toutefois loin d'être épuisé comme le montre notre partie sur les archives. L'historien Émile Temime, maître d'œuvre d'une série de quatre volumes, intitulés *Migrance, histoire des migrations à Marseille* et publiés entre 1989 et 1991, a entrepris, avec succès, le vaste projet de retracer une histoire des migrations à Marseille sur le temps long, depuis les origines de la ville et en soulignant l'étonnante diversité de ses composantes. La migration avait jusqu'alors été abordée dans différentes histoires de Marseille ou de la Provence, mais jamais de manière spécifique. Apportant un solide socle de connaissance, l'étude d'Émile Temime et son équipe a été complétée par

différents travaux scientifiques abondant, pour tout ou partie, la question des migrations pour la seule ville de Marseille. Le cas de Marseille est de fait omniprésent dans les études abordant l'immigration, attention totalement justifiée dans les faits. Une nouvelle génération de chercheurs pilotés par Pascal Blanchard et Gilles Boëtsch en 2005 avec *Marseille Porte sud*, reprenant le titre de l'ouvrage d'Albert Londres, apportent un excellent complément, notamment en matière d'iconographie, à l'œuvre d'Émile Temime, de même que toutes les approches plus fines proposées par la collection dirigée par Émile Temime et Pierre Milza « Français d'ici, peuples d'ailleurs » aux éditions Autrement. Différents lieux et/ou nationalités sont étudiés sur des périodes données comme le quartier de Belsunce, le camp du grand Arénas, les Comoriens, les colporteurs africains.

Très utiles également, les travaux d'économistes comme ceux de Bernard Morel (15) et de sociologues comme ceux de Jocelyne Cesari (16), Véronique Manry (17), Jean Viard (18) ou Michel Péraldi (19) révèlent que, depuis une vingtaine d'années, des problématiques fécondes nourrissent la réflexion dans les sciences humaines et sociales sur la question des migrations dans la cité phocéenne. ■

¹ Émile Temime (dir.), *Migrance, histoire des migrations à Marseille*, Édisud, Aix-en-Provence, 1989-1991.

² Voir notamment, Édouard Baratier (dir.), *Histoire de la Provence*, Toulouse, Privat, 1969 ; François-Xavier Emmanuelli (dir.), *La Provence contemporaine de 1800 à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994 ; ou encore, Maurice Bordes (dir.), *Histoire de Nice et du pays niçois*, Toulouse, Privat, 1976 ; Alain Ruggiero (dir.), *Nouvelle histoire de Nice*, Toulouse, Privat, 2006. Consulter également Jean Chelini (dir.), *Le Dictionnaire de la Provence et de la Côte d'Azur*, Paris, Larousse, 2002 ; ainsi que Ralph Schor (dir.), *Dictionnaire historique du Comté de Nice*, Nice, Serre, 2002.

³ Le port est alors équipé de 7 formes de radoub, de 37 ha de hangars et d'entrepôts ainsi que d'un dock monumental.