

ORIGINES DE MIRAMAS

Du village médiéval à l'agglomération ferroviaire, 150 ans d'histoire.

La ville de Miramas ne s'est pas développée, comme ailleurs, autour de son noyau historique. L'arrivée du rail au milieu du XIXème siècle et la création d'un débarcadère à l'ouest du village médiéval ont provoqué le transfert puis la croissance de la population, et l'abandon progressif du village d'origine.

DE 964 À 1850 : MIRAMAS-LE-VIEUX

Village perché sur un « mamelon » rocheux dominant l'étang de Berre, [Miramas-le-Vieux](#) demeure un endroit chargé d'histoire et de patrimoine. Aujourd'hui avec sa centaine d'habitants, ses vestiges de rempart, les ruines du château ou encore la porte Notre-Dame et la [chapelle Saint-Julien](#), le vieux village demeure un petit bijou médiéval provençal.

L'abandon du village d'origine

L'installation d'une population sur cet oppidum remonte aux IX-Xème siècles, lorsque les invasions sarrasines de la Basse Provence poussent les habitants à trouver refuge sur les hauteurs. La défense et la juridiction du village sont assurées par l'abbaye de Montmajour et le castrum de Miramas lui reste inféodé jusqu'en 1481, date à laquelle la Provence est rattachée à la couronne de France. Cette annexion au royaume rétablissant la sécurité et la stabilité politique, le site défensif sur lequel s'établit le village perd sa raison d'être.

Malgré les gigantesques travaux d'irrigation entrepris par les moines de l'abbaye pour développer la céréaliculture et la viticulture dans la plaine, l'habitat reste dispersé.

Miramas, terre de l'abbaye de Montmajour

Du Xème au XIIIème siècle, la maison des Baux et l'abbaye de Montmajour se disputent féroceement la propriété de Miramas qui est finalement donnée à bail aux moines de l'abbaye.

La clé représentée sur le blason historique de la ville et les armoiries de l'abbaye de Montmajour visibles à [l'église Notre-Dame-de-Beauvezer](#) de Miramas-le-Vieux, témoignent de cette appartenance jusqu'au XVIème siècle, où les guerres de religion affaiblissent la Provence et entament la décadence de l'abbaye.

DE 1869 À AUJOURD'HUI : DU VIEUX VILLAGE À LA VILLE NOUVELLE, NÉE DU RAIL

Le sort de la commune est intimement lié à l'avènement des chemins de fer qui, dans le département, comme sur l'ensemble du territoire national, est longue et mouvementée. Insuffisamment desservie par la circulation routière et la navigation fluviale, Marseille souhaite depuis longtemps l'établissement d'une voie ferrée la reliant au Rhône. C'est le tracé passant par Rognac, Saint-Chamas, Miramas, Arles et Tarascon qui est finalement choisi, achevant de convaincre Miramas d'établir une voie ferrée, appelée à devenir l'une des principales artères du réseau national.

La station Constantine

La ferme du Paty, sise au lieu-dit « la Bivoie d'Entressen » à 3,5 kilomètres du village de Miramas est choisie pour établir la station, baptisée « Constantine ». Ce nom obscur aurait été donné en l'honneur de l'ancienne propriétaire de la ferme, dame Constance, ou parce que la ferme avait été remise en état peu après la victoire des troupes françaises en Algérie.

La mise en place des lignes ferroviaires

Le 5 mars 1849, la ligne Avignon-Marseille est ouverte à la circulation. Le 28 avril 1869, la concession est accordée au PLM et la ligne est mise en service le 26 mai 1873. La gare de Miramas devient alors tête de ligne avec la création d'un embranchement la reliant à Avignon via Salon et Cavaillon.

Dès 1877, Marseille sollicite la création d'une ligne Miramas-Port-de-Bouc, puis en 1883 d'une ligne Miramas-l'Estaque. « Porte de l'Orient » depuis l'ouverture du Canal de Suez en 1869 et premier port colonial français depuis 1870, Marseille souffre du manque de relations avec l'intérieur du Pays. Grâce à cette nouvelle ligne, le port peut évacuer rapidement ses produits, Miramas le garantissant contre un éventuel blocage.

À la veille de la Première Guerre mondiale, les principales lignes du réseau ferroviaire départemental sont réalisées. Dans le même temps, les hommes, attirés par l'activité de Constantine, vont s'y installer, créant la rupture avec le village d'origine.

Une nouvelle cité née du rail : Constantine

L'arrivée des ouvriers itinérants employés à la pose du rail entraîne une augmentation de la population de Miramas-Village. Mais l'ouverture de la gare détourne ces hommes vers Constantine et des ouvriers agricoles du village au chômage se joignent à eux. En 1849, la nouvelle cité ne regroupe que quelques baraquements où logent une quarantaine d'ouvriers et une quinzaine d'employés du chemin de fer. Certains hommes s'installent définitivement une fois celle-ci achevée. Constantine devient rapidement un hameau de 400 habitants. En 1854, le débarcadère est remplacé par une gare plus spacieuse où transitent dès 1855, 22 000 voyageurs et 20 000 tonnes de marchandises. Pourtant, en 1860, Miramas-Gare n'est encore qu'une petite agglomération sans forme.

La décadence de Miramas-Village

Le village dont la population chute de 500 à 100 habitants, n'attire plus que quelques ouvriers du chemin de fer qui ne trouvent pas à se loger dans la nouvelle agglomération. Le centre de gravité de la commune se déplace vers la nouvelle cité, dotée d'une population jeune et dynamique, alors que le village, dénommé désormais « Miramas-le-Vieux », continue inexorablement son déclin. La rupture est consommée, et dès 1870, la commune, avec l'installation d'un bureau de vote à Constantine, possède deux sections électorales.

Miramas, cité cheminote

Le commerce et le trafic de Marseille se développent créant un problème de répartition des wagons et de formation des trains de marchandises que la cité phocéenne, faute de place, ne peut assurer. Un triage s'impose pour les importations débarquées à Marseille et les produits industriels destinés à l'exportation. Miramas est choisie pour accueillir cette activité avec pour conséquence l'augmentation de l'activité économique... et de la population.

Références

Les chroniques de Miramas

Auteur : Joseph Grégoire

Éditions : Ateliers Henri Péladan

Abbaye Saint-Pierre de Montmajour : Histoire et patrimoine

Auteur : Aldo Bastié

Éditions : Les Amis du Vieil Arles

L'impact régional du TGV sud-est

Auteur : Valérie Facchinetti-Mannone