Travail Personnel de Fin d'Étude présenté par Pascale BARTOLI, Anne CARPENTIER, Cécile MUSSET, Agnès TRUCHOT et Clément ORILLARD, sous le titre : des rives métropolitaines

ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE-LUMINY

L'ÉTANG DE BERRE

de la mer au lac

LES EDITIONS GENERALES

ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE-LUMINY

L'ÉTANG DE BERRE

de la mer au lac

ÉDITIONS GÉNÉRALES DU CAUE DES BOUCHES-DU-RHÔNE

T P F E

Pascale BARTOLI, Anne CARPENTIER, Cécile MUSSET, Agnès TRUCHOT, Clément ORILLARD

Directeur d'étude : Jacques SBRIGLIO, architecte DPLG, enseignant à l'EAML - Membres du jury: Sophie BERTRAN de BALANDA, architecte DPLG, ingénieur en chef architecte de la ville de Martigues ; René BORRUEY, architecte DPLG, chercheur à l'INAMA, enseignant à l'EAML ; Edouard FRANÇOIS, architecte DPLG, urbaniste diplômé de l'ENPC ; Georges DEMOUCHY, paysagiste DPLG, chargé d'études à l'EPAREB, enseignant à la faculté d'Aix (DESS Parme) ; Patrice GOULET, architecte DPLG, Institut Français d'Architecture ; Georges Heintz, architecte DPLG, titulaire maître assistant à l'École d'Architecture de Strasbourg ; Rodolphe LUSCHER, architecte urbaniste ; Sébastien MAROT, philosophe, délégué général Société Française des Architectes ; Jean-Louis PARISIS, sociologue, enseignant à l'EAML ; Claude PRELORENZO, sociologue, professeur à l'École d'Architecture de Versaille - octobre 2000 -
Illustrations : Droits réservés

ÉCOLE D'ARCHITECTURE
MARSEILLE - LUMINY
184, avenue de Luminy case 924 - 13288 Marseille Luminy CEDEX 09

Sommaire

ÉDITORIAL *5*
Liminaire *7*

Le territoire réel : contexte et structure

Le cadre physique comme support de l'activité humaine *13*
1 L'étang rural **19**
25 siècles autour de l'étang 21
Du monde rural à l'activité agricole 39
2 L'étang mécanique **49**
Une armature pour l'industrialisation : les infrastructures 51
Vers un autre territoire productif : l'industrialisation 65
3 L'étang métropolitain **89**
À l'origine du bouleversement : deux nouveaux pôles de développement 91
L'avenir métropolitain de l'Étang de Berre 111
4 Bref rappel de l'évolution du territoire **125**
Petite histoire locale de l'urbanisme 127
Formes urbaines 135
Un étang en mutation 147

Le territoire en projet : rêves d'étang

5 Vers une utilisation de l'Étang **161**
Une voie navigable vers le Rhône 163
D'un étang à une rade, rêves d'occupation… 171
6 Marseille sur Berre **181**
Vers une nouvelle géographie marseillaise 183
Naissance d'un territoire métropolitain 189
7 L'Étang de Berre, pôle métropolitain **197**
Marseille-Fos, site stratégique national 199
Étang de Berre et aménagement métropolitain 203

Le territoire en 2050 : un nouveau dessein pour l'étang

Préalable au projet *217*
8 Plan de déplacements métropolitains **225**
Les infrastructures de l'Aire Métropolitaine Marseillaise 227
Un système d'infrastructures 231
9 Projet paysage **247**
La représentation géographique 249
La représentation culturelle et sensible 257
Plan d'intervention paysagère 265
10 Schéma de cohérence territoriale **281**
Intervention sur un territoire métropolitain 283
L'agglomération de la rive Est 287
L'agglomération de rive Ouest 315
L'agglomération du chenal de Caronte 335
Projet de loi SRU 341
11 Laboratoire de nouvelles formes **347**
Le 3e pôle de l'AMM 349
Un parc métropolitain 361
Un chenal urbain 373

Conclusion 381
Bibliographie 383

Cinq ans d'école, un travail personnel de fin d'étude et voilà l'étudiant devenu architecte pour faire « toutes sortes de bâtiments ». Il en sera le maître d'œuvre mais sa préparation professionnelle lui aura aussi permis de confronter ses connaissances et ses projets à la géographie des territoires, à l'urbanisme des villes tout autant qu'au paysage. Il y a dans la formation pluridisciplinaire de l'architecte une alchimie permanente. Il doit donc composer avec le général et le particulier, l'essentiel et le détail, le public et le privé. Cet exercice donne à son esprit de synthèse toute capacité à hiérarchiser, donner du sens et trouver la meilleure forme. Telle est la finalité de son métier er de toutes les réalisations dont il sera l'auteur.

Ce remarquable travail personnel de fin d'étude (T.P.F.E.), qui a reçu les félicitations du jury, illustre parfaitement et à plus d'un titre ce qui constitue aujourd'hui la formation des architectes à l'École d'Architecture de Marseille-Luminy en préparant ainsi les futurs professionnels aux métiers et aux différentes échelles de l'aménagement. L'édition marque aussi, avec la complicité des ses auteurs, la contribution de l'École d'Architecture aux d'ébats et enjeux qui traversent notre région. Les décideurs attendent de l'architectes un regard qui prennent en compte la complexité du territoire tout à la fois économique, historique, géographique et humain. Conscients de notre responsabilité, il nous appartient d'adapter notre formation à l'évolution des exigences de la société, sans s'éloigner de ce qui constitue les bases irréductibles de ce métier fait bien sûr de connaissance mais aussi de création et de médiation.

Merci au Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement des Bouches-du-Rhône d'avoir permis que ce travail exemplaire à bien des égards soit connu d'un plus large public.

Jean-Claude GROUSSARD

Directeur de l'École d'Architecture de Marseille-Luminy

Un des plus grands lacs d'Europe, au cœur des Bouches-du-Rhône. Certes les châteaux sont d'industrie, le territoire à la générosité d'un catalogue et les rives sont incertaines mais tout est là pour projeter dans l'épaisseur du lieu.

Mais aujourd'hui où peut - on encore construire une route en corniche, les pieds dans l'eau, qui devient quai lorsqu'elle arrive en ville ? Un embarcadère avec pavillon et bateau navette ? Un jardin public de front de lac donnant un horizon bleu à tous ?

Les études sont au service des ambitions. Dans le cadre de tout schéma de cohérence territoriale, chaque projet, chaque opportunité foncière en rive de l'étang devrait aujourd'hui confirmer l'intérêt public, l'intérêt pour tous les publics.

Ainsi, au fil du temps, l'addition de toutes les opérations d'aménagement des rives de l'Étang de Berre viendront conforter la requalification de ce site pour l'ouvrir à tous et faire de cette extraordinaire ressource environnementale de notre département un lac moderne, confrontant industries, front de ville, paysage et activités de loisirs.

L'Étang de Berre, cette « mer » un peu cabossée par l'histoire et qu'il faudra bien rebaptiser, mérite toute notre attention pour faire rêver demain les lecteurs des guides touristiques et séduire au quotidien les habitants du pays.

Jean-Louis CHAMPSAUR

Directeur du C.A.U.E. des Bouches-du-Rhône

LIMINAIRE

Qu'est-ce que peut être un travail personnel de fin d'études ? Qu'est-ce que doit être un travail personnel de fin d'études ? Le diplôme n'est pas un temps de l'enseignement comme les autres, c'est un temps exceptionnel où fort de six ans d'études l'étudiant peut s'offrir le luxe incroyable de prendre le temps de faire une pause dans son ascension vers la pratique professionnelle, c'est alors qu'il regarde le chemin parcouru et qu'il observe la réalité qui l'attend. Il nous est apparu clair que ce temps privilégié était à utiliser pour réaliser une expérience unique qu'il serait difficile de rééditer, une dernière expérience au croisement de l'aventure, de l'utopie, du bilan, de notre réflexion personnelle sur les questions spatiales. Le diplôme ne nous apparaissait pas comme un simple passeport professionnel mais comme l'occasion de clôturer notre cursus, de marquer par un travail exceptionnel l'aboutissement de ces six ans d'études, six ans d'expériences diverses.

SIX ANS D'EXPÉRIENCES CLÔTURÉES PAR UN DIPLÔME.

Durant ces six années, nous nous sommes frottés à tout ce qui a pu ressembler de près ou de loin au domaine de la pratique architecturale. Depuis six ans, cette dernière s'est insinuée de plus en plus profondément dans notre vie au point d'en être indissoluble aujourd'hui. Cet apprentissage a changé notre perception de la réalité, aiguisé notre sensibilité. Il nous a ouvert les portes d'un monde nouveau, celui de l'espace, un monde dont nous ne soupçonnions pas la richesse. Sans en avoir vraiment conscience nous étions en train d'acquérir un regard d'architecte !

Un double axe de recherche a constamment marqué ces six ans, celui d'une grande attention portée au contexte, à l'existant. Nous avons expérimenté outils et processus tous plus différents les uns des autres. Nous nous sommes battus avec les programmes, nous avons écouté le murmure des sites, nous avons joué avec les modèles, nous avons terrassé le calque blanc, toujours avec la conscience de travailler une réalité sensible, inscrite dans un contexte. Ce contexte fut rapidement considéré comme central dans notre travail, central car constituant l'essence de la réalité ; une réalité incontournable, qu'elle soit magnifique ou ignoble, une réalité à laquelle nos projets se devaient de participer de gré ou de force. Au fur et à mesure que notre réflexion et nos capacités se renforçaient nous avons eu la possibilité d'affronter des échelles toujours plus grandes, des espaces toujours plus vastes, où l'écoute de l'existant prenait de plus en plus de place et où le travail se simplifiait de plus en plus. Depuis le simple espace public jusqu'au morceau de ville, du kiosque à la mégastructure, nous avons admiré et envié de nombreux projets et leurs concepteurs en plongeant dans la recherche de vocabulaire et d'outils. Nous avons pris parti, nous avons défendu certaines approches, nous nous sommes passionnés pour la riche histoire de la profession.

Surtout nous avons appris à regarder, observer, comprendre ce monde qui se présentait à nous. Et nous avons vu autre chose que ce que l'on nous a souvent enseigné, nous avons vu un autre univers, celui de la périphérie, maelström incroyable d'expressions, de formes, de pratiques, de flux. Ici se joue l'avenir ! Nous en avons la conviction. Un avenir sous la forme d'un mélange d'autoroutes, de centres commerciaux, d'anciens noyaux villageois, de grands ensembles, de lotissements pavillonnaires, un avenir que personne n'ose regarder en face mais qui existe pourtant bien.

Puis sans y prendre gare, notre destin nous a rattrapé, les études se finissaient, le temps béni de notre cursus était maintenant compté, le diplôme approchait. La réflexion nous poussa à prendre à bras le corps cette dernière chance d'effectuer un exercice d'école. Rapidement l'idée de poursuivre la logique de notre cursus émergea, il nous fallait prendre un territoire encore plus grand pour pousser encore plus loin l'expérimentation. D'un autre coté, la volonté de travailler sur le vrai territoire, celui où s'inscrit réellement le quotidien, nous poussa à chercher un site marqué par la périphérie. Réunis autour d'une carte de la région, un nom émergea rapidement : l'Étang de Berre, ce sera l'Étang de Berre !

Le projet imaginé à l'origine devait rassembler autour d'un projet global, sorte d'armature commune plutôt limitée, plusieurs projets individuels, expressions personnelles. Ainsi formulé, le sujet fut discuté puis rassembla progressivement le petit groupe enthousiaste que nous formons, cinq personnes se connaissant depuis longtemps, ayant suivi un cursus similaire et partageant leurs talents personnels. Nous nous installâmes sous les meilleurs auspices, au douzième étage de la tour le Brasilia, la bien nommée. Au travail !

POURQUOI L'ÉTANG DE BERRE ?

L'Étang de Berre, reste hors de toute histoire de la Provence, hors de tout intérêt touristique, évacué en quelques lignes par des guides qui n'en retiennent qu'une ou deux anecdotes. L'Étang de Berre est d'une certaine manière hors de toute existence culturelle. Que dire du débat sur l'aménagement urbain qui s'est développé pour le meilleur et pour le pire au sujet de Marseille et Aix mais qui reste désespérément muet en ce qui concerne cet espace ? Pourtant l'Étang de Berre est si proche des grandes villes du département, si facile d'accès. Parler de la région de l'Étang de Berre avec enthousiasme paraît toujours étrange voire suspect alors que son nom est automatiquement associé aux maux de notre époque, maux qui touchent l'ensemble de la région mais qu'une cristallisation sur le territoire de l'Étang a permis d'exorciser. N'est-il pas, en effet, l'Étang de la pollution où même celui de la politique extrême comme avait osé le stigmatiser un reportage télévisé ? Loin de nous l'idée de mettre en doute cette réalité à l'origine d'un réel rejet, une réalité qui nous a bien sûr fait un temps douter de l'intérêt de notre choix. Pourtant chaque visite sur le terrain nous a conforté dans la conviction que l'Étang de Berre était un territoire exceptionnel. Mais pourquoi choisir l'Étang de Berre ?

UN TERRITOIRE UNIQUE MAIS DÉSTRUCTURÉ.

Qui ne se souvient pas, s'il a déjà pris l'avion pour rejoindre Marseille, de son étonnement lorsque, observant les manœuvres d'atterrissage, il avait surpris un spectacle extraordinaire ? Celui d'un site que seule une vue d'avion permet de saisir dans son ensemble, un site immense, vaste amphithéâtre formé par le relief au cœur duquel vient se loger cette véritable mer intérieure pour qui le mot étang paraît si ridicule. Entre ces deux masses physiques l'espace semble s'organiser comme un collier multicolore, chapelet ahurissant d'établissements humains : urbanisation, industries, espaces agricoles, une agglomération multipolaire, sorte de variante circulaire des utopies de Soria y Mata ou de Leonidov. Mais une fois au sol, cette réalité entr'aperçue le temps de ce qui pourrait passer pour un rêve, paraît s'évanouir dans les méandres d'un territoire éclaté. Maintes fois, la perdition menace le visiteur qui ne peut plus se repérer. Se remémorer sa vision aérienne ne lui sert à rien tant l'espace dans lequel il circule maintenant n'a plus rien de commun avec ce qu'il a vu. Ici vernaculaire et spontanéité sont la règle, autoroutes, grandes surfaces, habitations, zones industrielles et même grands équipements comme l'aéroport semblent avoir été jetés en désordre sur la surface par quelque démiurge farceur. Notre première expérience de la région de l'Étang de Berre fut la même. Choisi sur une carte géographique pour l'ordre remarquable, la structure étonnamment lisible qu'il paraissait posséder, la visite en révéla un tout autre aspect. Ces longues virées en voitures au travers de paysages composites, parfois totalement surréalistes, sorties en groupe pour une étude au plus près du terrain, eurent quelque chose d'un road-movie architectural dans lequel le site aurait le premier rôle. Impossible de fixer une image particulière qui pouvait résumer la réalité du territoire, impossible de résumer ce paysage fondamentalement instable, en mouvement et, c'est peu de le dire, contrasté, sautant d'ambiance à ambiance, dévoilant une multiplicité de nature déconcertante. Nous nous retrouvions noyés dans un kaléidoscope dont chaque parcours montrait une pléthore d'aspects nouveaux.

L'Étang de Berre est ainsi un paradoxe territorial, hésitant entre un ordre qui semble exister, que l'on peut parfois apercevoir mais qui est si peu sensible sur le terrain, perdu dans l'éclatement des typologies, des expressions, des implantations. S'il n'y avait la peur de tomber dans le cliché, l'expression entre unité et diversité pourrait pleinement qualifier ce territoire.

LA QUINTESSENCE DE LA PÉRIPHÉRIE.

Avons-nous vraiment conscience de l'espace dans lequel nous vivons, dans lequel nous nous déplaçons ? À l'évidence non ! Souvent notre pratique est trop fragmentaire, trop utilitaire pour saisir cette réalité pourtant tangible. Nous restons aveugle à ce qu'est le véritable espace dans lequel se déroule notre quotidien. Il suffit pourtant de bénéficier d'un moment exceptionnel, moment où la possibilité de prendre du recul permet de se consacrer à la contemplation de cette réalité parfois ingrate pour que cette cécité disparaisse. Alors le monde invisible, parallèle de la périphérie, un monde qui fait l'objet d'une attention très faible, apparaît dans sa plus parfaite nudité. L'Étang de Berre en fait parti.

Il n'est pas de ces sites inconnus dont la découverte marque à tout jamais. Tout au contraire, c'est un espace traversé quotidiennement par un nombre considérable de personne, où vit une population importante, un centre industriel d'échelle nationale. Mais c'est surtout un espace sans image, à part celle évoquée plus haut. Ici, pas de grand centre ancien, pas de grande ville non plus d'ailleurs. Pas de cette matière première dont se nourrit si facilement le débat urbain actuellement en France. Ici tout est périphérie, inextricable accumulation d'infrastructures, d'industries, de sites naturels ou abandonnés, d'habitats collectifs et pavillonnaires, de centres commerciaux. Ici l'espace ne paraît pas, il est, il vit sa vie complexe et tourmentée. Réalité inépuisable, l'Étang ne fait pas de manière, se montrant à nous sans attrait visible, brut, rébarbatif, bref authentique. Il faut regretter ce manque actuel de regard sur un espace si important dans la vie de notre société. Mais peut-être que cette prise de conscience est en marche à l'image de celle plus ancienne du monde des suburbs aux États Unis.

Notre objectif n'est pas de projeter dans cet espace des chimères urbaines que la réalité rejetterait de toute façon mais bien au contraire d'apprendre à manipuler ce qui deviendra de fait le principal espace d'intervention architecturale dans l'avenir. Il s'agit de compléter notre savoir en matière de structuration de l'espace en oubliant la ville pour se jeter à corps perdu dans une réalité nouvelle qui est en passe de devenir incontournable. Notre attitude n'a rien de cynique, elle se veut réaliste et positive. Au lieu de condamner au bûcher le tissu périphérique, nous préférons essayer d'y trouver un nouveau vocabulaire, une nouvelle structure qui pourrait renouveler notre vision de l'espace.

D'un autre coté, il s'agit aussi de se confronter à ce qui peut paraître l'échelle ultime du projet, au-delà de laquelle l'espace perd de sa matérialité, de sa réalité et menace de tomber dans l'abstraction : l'échelle du territoire. Nous ne désirons pas jouer aux démiurges salvateurs d'une région qui

en aurait pourtant bien besoin mais plutôt expérimenter notre pratique architecturale à une échelle où un simple trait tranche radicalement l'espace, où la moindre idée peut provoquer catastrophe ou miracle, une échelle où la pratique du projet devient très lourde de conséquences, une échelle où l'erreur est fatale.

RECONSTITUER UNE HISTOIRE.

L'aspect le plus curieux dans notre recherche fut de n'avoir jamais trouvé d'histoire écrite de l'Étang de Berre alors que la matière était surabondante. Cela nous confortait dans l'idée que nous effectuions un défrichement du sujet. Cette histoire du territoire de l'Étang de Berre, de sa forme et de son organisation au fil des siècles était nécessaire, indispensable pour nous permettre de nous appuyer sur un fond solide et ne pas faire d'erreurs trop importantes. Cette partie qui consiste en l'analyse du territoire matériel, celui sur lequel nous nous apprêtions à intervenir, nous a poussé à porter un regard attentif à la réalité du territoire de l'Étang de Berre, nous l'avons donc nommé le Territoire réel.

Ce défrichement fut épique. Perdus au milieu d'un monceau de références, courant des archives de quelques villes de l'Étang à celle de la Chambre de Commerce et d'Industrie en passant par celles de la Ville de Marseille et celles du département, il nous a fallu trouver les bonnes entrées et organiser le classement des sources. Devant l'échelle, nous nous sommes concentrés sur deux aspects. Le premier consistait à reconstituer le processus de formation de la morphologie générale du territoire, ses basculements, ses grandes mutations, un processus lié historiquement aux grands modes de structuration du territoire. Ces derniers, souvent liés directement à un contexte particulier, constituent une sorte d'histoire volontaire du territoire, inscription dans l'espace d'une succession de décisions. Cette sous-partie fut donc nommée Contexte et structure.

L'autre aspect fut l'analyse du grand mouvement d'urbanisation qui bouleversa les rives de l'Étang au point d'en faire un espace d'une complexité difficile à comprendre. Deux axes de lecture furent dégagés. Tout d'abord nous nous sommes appliqués à décrypter les couches successives apposées sur le territoire par la volonté des aménageurs. Puis nous avons essayé de comprendre les grands phénomènes qui ont bouleversé l'ensemble du territoire occidental en deux siècles, phénomènes indépendants la plupart du temps d'un quelconque contexte local, mais dont l'importance est réelle dans la compréhension de l'évolution de tout site. Celle-ci est indispensable pour saisir vers quoi tend le développement actuel de l'Étang sans avoir à lire dans le marc de café. Le tout se présente naturellement sous le nom d'Histoire et mutations.

Mais reconstituer l'histoire de la formation du territoire de l'Étang n'est pas suffisant pour permettre de projeter sur son territoire, un recul est nécessaire pour s'abstraire du poids de la réalité et nourrir un imaginaire qui manque si souvent dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

RÊVER LE TERRITOIRE.

Certes nous pouvions donc désormais répondre à la question qu'est-ce que l'Étang de Berre ? Pourtant cette simple réponse nous semblait réellement insuffisante pour accéder immédiatement à la pratique du projet, une étape intermédiaire devait être nécessaire. Durant notre cursus, notre méthode de travail s'est constituée autour du triptyque analyse, références, projet. Ces références, glanées au cours de séjours interminables à la bibliothèque, plongés dans l'étude de projets d'autres concepteurs admirés ou détestés qui s'étaient confrontés aux mêmes difficultés que nous, nous permettaient de recueillir idées, outils, méthodes qui venaient nourrir notre pratique. Pour répondre à la question qu'est-ce que projeter le territoire de l'Étang de Berre, nous décidions donc de passer l'analyse historique au filtre des références dans une partie intitulée le Territoire en projet.

Quelle ne fut pas notre surprise durant nos recherches historiques lorsqu'au milieu de sources, toutes plus fragmentaires les unes que les autres nous avons découvert quelques projets d'envergure portant sur le territoire de l'Étang. Décidément notre intuition semblait de plus en plus justifiée, d'autres concepteurs, parfois illustres, corroboraient ainsi notre démarche et apportaient leur propre regard, un regard à replacer dans un contexte parfois ancien. Celui-ci nous fut précieux car souvent porteur de cette bienveillance positive, parfois rêveuse, dont nous avions bien besoin pour porter notre réflexion sur le territoire. Nous avons choisi de présenter certains de ces projets, parcelles d'imaginaires perdus dans une histoire qu'elles n'ont pu réellement influencer, tels des Rêves d'Étang.

Projeter le territoire de l'Étang de Berre avait quelque chose d'une utopie, d'un rêve qui ne se réaliserait jamais. Nous imaginions que l'aspect du projet pourrait rappeler modestement ces grands plans urbains et territoriaux qui parsèment l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme, plans utopiques mettant à l'épreuve de l'espace idées et théories, œuvres totales, défis personnels souvent. Pourtant il nous fallait bien faire aboutir ce qui constituait le cœur de notre travail, imaginer le futur de l'Étang de Berre.

L'ÉTANG FUTUR.

Après des mois de recherches diverses, de virées sur le terrain, de débats animés, d'écriture, il nous fallut toucher de nouveau à ces objets familiers que nous avions abandonnés un temps pour l'amour d'un travail de recherche. Le calque et le crayon faisaient leur grand retour dans notre vie. Armés d'un savoir nouveau notre envie d'en découdre avec le territoire n'en était que plus forte. Comme pour un problème mathématique, nous fixions des axiomes, règles du jeu, éléments de base sans lequel repenser le territoire de l'Étang de Berre n'était pas réellement possible puis ce fut le choix d'une échéance symbolique, une échéance qui nous permettait de présenter un état arrêté du développement imaginer sans oublier qu'un territoire est en constant mouvement. 2 050 nous sembla une date juste pour la nouvelle odyssée que nous promettions à l'Étang de Berre, ce sera donc le Territoire en 2 050.

L'idée originale était de rassembler autour d'un projet pour l'Étang de Berre, divers projets individuels mis en réseau, coordonnés. Mais progressivement ce qui n'était encore qu'une armature devint rapidement, le centre de notre travail tant le sujet nous passionna. La somme de recherches, d'analyses effectuées, les références rencontrées nous enthousiasmèrent au point d'entrer dans un niveau de détails que nous n'imaginions pas. Suivant le chemin tracé par nos aînés, nous nourrissant de l'expérience de ces concepteurs ayant déjà expérimenté une telle échelle, nous avons choisi de travailler selon une triple approche. Permettant de cerner le territoire au travers de sa perception, cette triple approche était constituée par les infrastructures pour le territoire du déplacement, le paysage pour le territoire du sensible et le système d'agglomération pour le territoire du vécu. À chaque perception fut associé un niveau du projet global, et logiquement, se nourrissant des interactions, la superposition de ces projets devait dépasser leur simple somme pour constituer ce rêve enfin matérialisé tel un Dessein pour l'Étang.

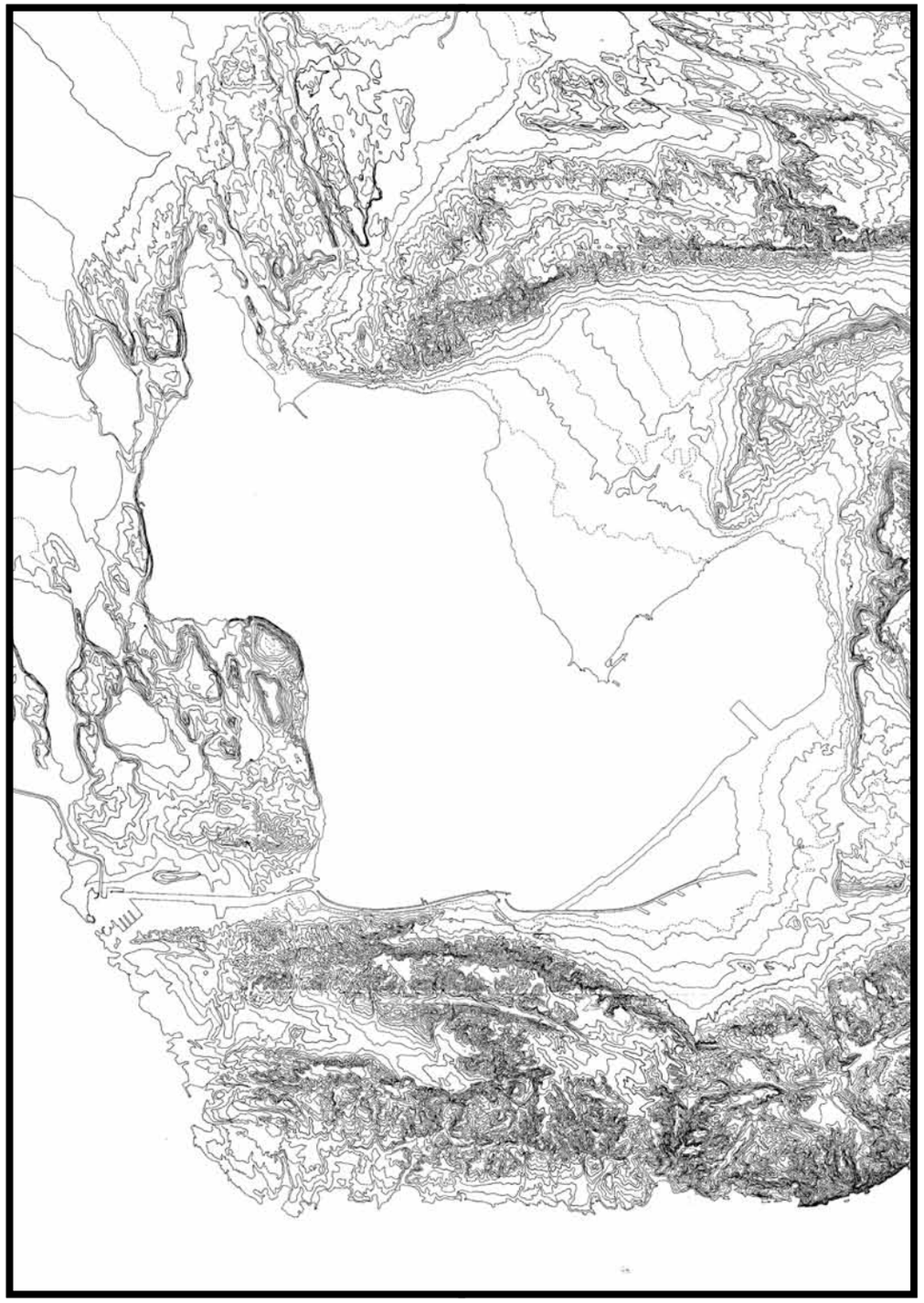
Contrebalançant cet énorme travail collectif, un travail qui fut nécessairement traversé par son lot de conflits et de contrariétés, les projets individuels nous permirent d'avoir un exutoire où exprimer nos idées, nos envies, notre rapport personnel au territoire. Conçus à l'échelle du tissu, limite minimum de notre travail et niveau où nous avions déjà l'habitude de travailler, leur but fut d'expérimenter la pratique du plan masse au cœur du tissu périphérique, de travailler avec ces nouveaux objets que nous avions découverts au cours de nos visites sur le terrain. Associant quatre sites particuliers à quatre programmes typiques de l'évolution des périphéries (aéroville, transformation d'une zone en espace de centralité, parc métropolitain, ville nouvelle autour d'un port) notre objectif fut ainsi de terminer notre projet par un Laboratoire des nouvelles formes métropolitaines.

Alors que sont tapées ces dernières lignes d'un texte résumant cette exceptionnelle expérience que nous avons vécue, le reste du mémoire encore en cours de rédaction, dans ce douzième étage de la tour le Brasilia, dont le nom mais aussi l'aspect et l'histoire peut symboliser l'utopie urbaine ou plutôt anti-urbaine, nous pouvons observer l'étendue de la métropole marseillaise qui s'étend à nos pieds, rêvant (redoutant ?) déjà ce moment où nous vous présenterons notre projet. En cette fin de travail nous mesurons alors tout le chemin parcouru depuis cette époque où le petit groupe de cinq personnes que nous constituons prit la décision de se lancer dans ce travail qui se révéla si complexe. Mais la foi et l'enthousiasme permettent de déplacer des montagnes ou plus modestement des collines, et ce premier bilan que constitue le présent propos liminaire nous emplit d'un certain plaisir, celui de constater que malgré aléas, difficultés et autres manques de capacités nous avons pu mener au bout, tout du moins en partie, ce défi que nous nous étions lancés.

Mais cette occasion unique d'apprendre tout un pan de connaissance qui nous manquait et de faire un bilan de six ans d'études nous permit surtout de découvrir et d'aimer un territoire que nous ne regarderons désormais plus jamais de la même façon. Réalité si éloignée de ces sites confortables dans lesquels nous avions l'habitude de nous exercer, l'Étang de Berre restera probablement toujours pour nous ce territoire extraordinaire, source inépuisable de recherches et de projets dont le présent diplôme n'est qu'une goutte, objet spatial qu'il est difficile d'approcher mais qui finit par vous obséder jour et nuit. Oui décidément nous avons adoré travailler sur le territoire de l'Étang de Berre. Nous espérons que vous serez saisi vous aussi par l'intérêt de ces rives.

Que l'Étang de Berre se dévoile !

LE TERRITOIRE RÉEL
CONTEXTE ET STRUCTURE



LE CADRE PHYSIQUE COMME SUPPORT DE L'ACTIVITÉ HUMAINE

La compréhension du territoire de l'Étang de Berre appelle à une analyse historique et morphologique associée au contexte géographique. En effet, le territoire aménagé tel que nous le percevons, renvoie l'image d'un développement conditionné par les contraintes du milieu naturel originel. Le cadre physique est alors analysé comme une somme de facteurs qui ont servi d'armature à l'occupation du territoire par l'homme.
Le site de l'Étang de Berre offre un contexte géographique très diversifié : étendue d'eau, collines, marécages, plaines… Cette configuration est due à des origines géomorphologiques complexes. Au cours de l'histoire, l'homme a su profiter des potentiels offerts par ce territoire : exploitation des richesses naturelles, aménagement des surfaces planes, utilisation de la communication de l'étang avec la mer, conquête d'un territoire protégé à l'intérieur d'une ceinture de collines…

ORIGINES D'UNE DIVERSITÉ GÉOGRAPHIQUE

«…Cela se passait au temps où il n'y avait pas l'Étang de Berre : c'était une immense plaine traversée par l'Arc. Elle appartenait à un paysan qui la cultivait en blé. Il avait trois fils dont un était aveugle.
Sur son lit de mort, le paysan fit des recommandations à ses trois fils : être honnêtes entre eux, prendre soin de celui qui était aveugle et veiller à ce qu'il ne manque de rien.
Lorsque le moment des moissons arriva, ils fauchèrent le blé et le mirent en gerbe à l'endroit où se situe le rocher de la Mède aujourd'hui. Les deux frères volèrent petit à petit les gerbes de leur frère aveugle qui ne pouvait s'en rendre compte. Dieu pour les punir, transforma en pierre les trois meules de blé, puis noya la terre. »
Ce conte populaire interprète d'une manière très imagée, la formation de l'Étang de Berre. Celle-ci est en réalité, le résultat d'une évolution géomorphologique complexe qui explique la grande diversité de paysages et de situations géographiques.
La formation de la cuvette de l'Étang de Berre est l'aboutissement d'une succession de phénomènes géologiques : plissements, érosion et sédimentation.

NAISSANCE D'UN RELIEF DIVERSIFIÉ

Le plissement pyrénéo-provençal de l'époque tertiaire forma des rides calcaires au Nord et au Sud (chaînes de la Fare et de la Nerthe) et une structure en gradins à l'Est (le plateau de Vitrolles, incliné vers le Sud). À la fin du tertiaire, l'érosion avait tout nivelé et avait dessiné à l'Ouest, dans un terrain plus friable (molasse), des vallons très contrastés, marqués par un fouillis de dépressions (collines d'Istres, l'Étang de l'Olivier, de Lavalduc.).

NAISSANCE D'UN ÉTANG MARIN

Par la suite, durant l'ère glacière, un creusement fluvial fit apparaître une cuvette. En effet, le niveau marin baissa (jusqu'à – 100 m) et entraîna le recul du littoral. L'Arc, la Cadière et d'autres cours d'eau, dont la sortie s'effectuait par la passe de Caronte, ont vigoureusement érodé les roches plus tendres dans la plaine. Plus tard, une hausse du niveau de la mer a ensuite déterminé la submersion de la cuvette par les eaux salées transformant la dépression de Berre en un étang marin peu profond.

RÉSULTAT : UNE GÉOGRAPHIE DIVERSIFIÉE

Aujourd'hui, et depuis près de 7 000 ans, l'Étang de Berre est un vaste plan d'eau saumâtre de 155 km^2, d'une profondeur moyenne de 6 m (la plus élevée ne dépassant pas 9 m). Il est composé de l'Étang de Berre à proprement parler, de l'étang de Vaïne au Nord-Est et de l'étang de Bolmon au Sud-Est. Ses rives sont très contrastées, tantôt bordées de falaises assez raides (au pied des collines d'Istres), tantôt elles sont plates et marécageuses, constituées d'alluvions. Cette structure très différente d'un rivage à l'autre a conditionné le rapport de l'homme à l'eau.
Le cadre physique ainsi formé est caractérisé par une grande diversité de sites : collines, coteaux modérés, plateaux et plaines. Mais l'unité géographique est assurée d'une certaine manière par l'étang lui-même, première origine de l'attrait du site.

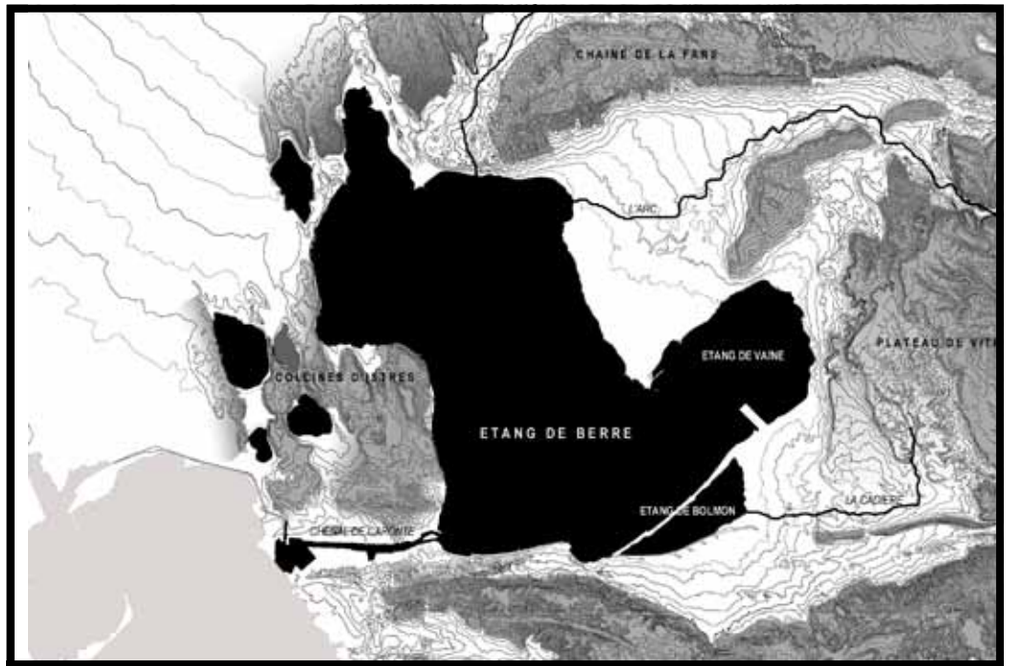
CONDITIONS DE L'ACTIVITÉ HUMAINE

« Il est vrai qu'ici l'espace permet beaucoup de choses […] »
Trente siècles autour de l'Étang de Berre
Constant Vautravers.

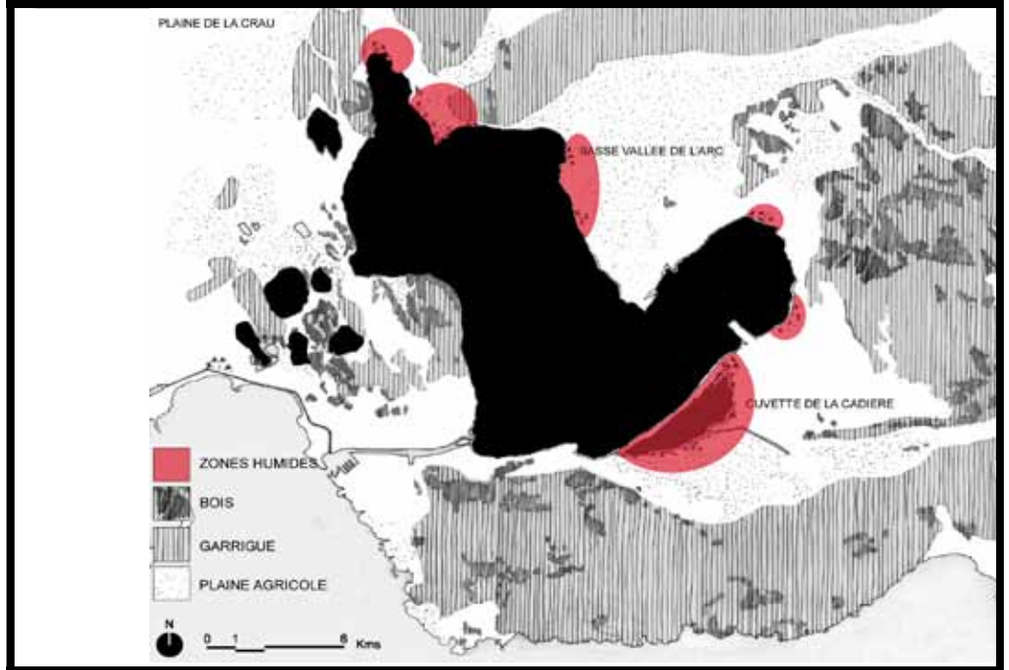
Zone de contact et de transition entre deux régions distinctes, une région montagneuse (Basse Provence) et une région plate (Bas Rhône), le site de l'Étang de Berre bénéficie d'une physionomie géographique originale et contrastée qui a suscité l'intérêt de l'homme tout au long de son évolution. En effet, l'étang et ses affluents offrent l'eau indispensable à la vie, les plaines définissent un vaste territoire vierge, les reliefs organisent des ouvertures déterminantes vers des territoires influents…

UN ÉTANG NOURRICIER

L'étang est un milieu naturel original où eau douce (celle des rivières qui s'y déversent) et eau salée (celle de la mer) se mêlent. De cette rencontre naît une eau saumâtre, à l'origine d'un biotope significatif et d'une prolifération de petits éco-



Une ceinture de reliefs



Des milieux naturels diversifiés.

systèmes. Certains appartiennent au milieu salé, les autres dépendent de l'eau douce et constituent une source de richesses naturelles dans lesquelles l'homme a puisé pour vivre.

Un vivier pour la pêche. Cette eau saumâtre fût le lieu de rencontre de nombreuses espèces de poissons L'étang constituait un véritable vivier où cohabitaient, selon les lieux, des poissons d'eau douce (carpes, anguilles,…) et des poissons d'eau de mer (muges, dorades, soles.). Cette variété et cette abondance ont entraîné un développement massif de la pêche, une multiplication des techniques de pêche et l'installation de quelques villages de pêcheurs sur les berges de l'étang qui ont concurrencé un temps, Marseille (St Chamas, Berre, Martigues.).

Un vivier pour la chasse. Une autre caractéristique de l'étang sont les zones humides présentent sur les rives, où terre et eau mêlées n'arrivent pas à fixer de frontière. Sur ces berges s'accumule une végétation très dense qui abrite une très forte concentration de gibier d'eau, dont de nombreuses variétés d'oiseaux (macreuses, sarcelles, aigrettes, hérons.). Celles-ci y trouvent nourriture, repos et abri ; et sont à l'origine d'une chasse très importante.

Une source de sel. La présence d'une eau dont la salinité est entretenue par une liaison permanente avec la mer (passe de Caronte), explique la transformation de certains terrains marécageux en salines (salins de Berre, salins du Lion…). L'homme a su profiter de conditions climatiques idéales (une évaporation rapide favorisée par un ensoleillement très important et un fort mistral) pour développer une activité économique qui par la suite va favoriser l'installation de fabriques de soude.
Aujourd'hui l'étang ne rempli plus son rôle de réserve nourricière. Les poissons ont disparu, les salins ne fonctionnent presque plus, le gibier disparaît avec les berges humides. Ceci est dû à une eutrophisation du milieu à cause d'un apport trop important d'eau douce, et à un manque de protection des zones humides souvent remblayées.

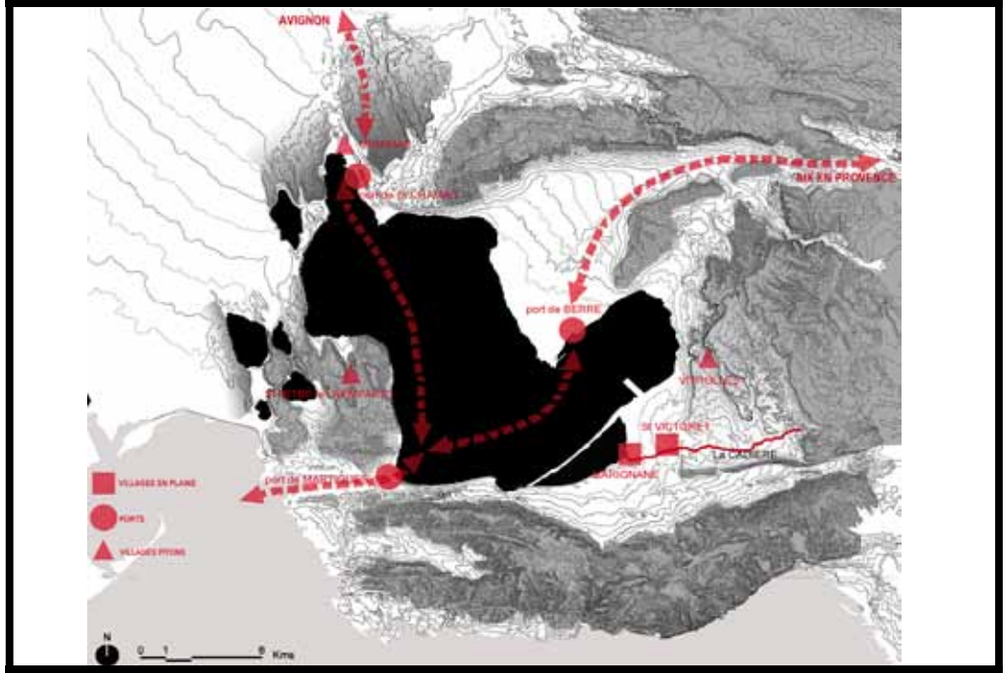
Une eau fertilisant les vastes plaines. Les réserves d'eau douce du territoire de l'Étang de Berre, constituées par les affluents de l'Étang de Berre, dont les plus importants sont l'Arc, la Touloubre, et la Cadière ont conditionné l'occupation et les premières activités humaines.
Le réseau hydrographique a déterminé les premières installations villageoises, soit près des cours d'eau (Marignane et St Victoret) soit des sources.
Au-delà de l'étang, s'étendent à l'est de vastes plaines, dont les principales sont celles traversées par l'Arc (Nord-Est) et la Cadière (Sud-Est). Constituées d'alluvions (calcaire et molasse), elles sont potentiellement fertiles à condition d'une irrigation régulière et abondante.

Barques de pêcheurs sur l'Étang de Bolmon.

Zone humide du salin du Lion.

Salins de Fos.

Une ceinture de reliefs



Des milieux naturels diversifiés.

Les affluents furent alors utilisés pour alimenter un immense réseau d'irrigation (des dizaines de kilomètres de canaux, captages de sources, citernes de réserve, aqueducs.). Cette arborescence artificielle creusée par l'homme forme une trame dans laquelle s'inscrivent les exploitations agricoles et permettent une mise en valeur des terres.
Ces canaux d'irrigation, dont le débit d'eau était constant et contrôlé, ont permis l'installation de moulins qui utilisaient la puissance de l'eau. Au cours de l'histoire, cette énergie hydraulique fut un facteur important dans l'installation de la poudrerie de St Chamas, une des premières manufactures sur les rives de l'étang.
Les plaines, vides et fertiles ont contribué à fixer une population vivant de l'étang (pêche, chasse, salines) et d'agriculture. Mais l'abondance de ces richesses naturelles n'a pas seulement servi à nourrir sa population côtière, il a également permis une importante activité commerciale liée à l'exportation de sa production. Ainsi, très tôt l'étang est entré dans une logique maritime. commerciale à grande échelle.

UN TERRITOIRE CLOS, SOUMIS À DES INFLUENCES EXTÉRIEURES

Le relief joue un rôle structurant très important dans l'histoire de l'aménagement du territoire. Les massifs forment des éléments (limites, ouvertures) déterminant le fonctionnement interne et externe de l'entité dont le centre est l 'Étang de Berre.

Le relief, unité et diversité. Le territoire de l'Étang de Berre est à la fois unifié et divisé par le relief. Cette ambiguïté ne permet pas une lecture directe du fonctionnement des espaces ainsi formés.
L'étang et ses plaines sont blottis au creux d'un cirque constitué du plateau de Vitrolles à l'Est, des collines d'Istres à l'Ouest, du chaînon de la Nerthe au Sud, et de celui de la Fare au Nord.
Cette ceinture forme une frontière naturelle entre la cuvette de l'étang et les contrées environnantes. Le territoire ainsi clos, bénéficie d'une protection très efficace et facile à assurer : de nombreux points hauts permettaient un contrôle lointain (St Blaise, Roquepertuse, rocher de Vitrolles.).
Le relief structure également le rapport des plaines entre elles. En effet, elles sont isolées les une des autres par des massifs et ne communiquent que par d'étroits goulets d'étranglement entre l'étang et les collines. Ces couloirs vont déterminer le tracé des voies de communication.
Ainsi, le relief rassemble des terres dans une même enceinte tout en les cloisonnant entre elles. Cette caractéristique explique la complexité des rapports entre les différentes entités.
Des ouvertures, des influences. Par endroit le relief s'ouvre sur le territoire extérieur. Ces quelques trouées naturelles vont déterminer l'arrivée et l'installation de nombreuses activités, la répartition des influences subies et le développement du commerce.
Ces trouées étroites ont déterminé, au cours de l'histoire, la diffusion d'influence des différents pouvoirs qui rayonnaient des centres voisins. En effet, par ces goulets se sont tissées des relations économiques, culturelles et politiques entre le bassin de Berre (et ses richesses naturelles) et les différentes contrées ainsi connectées :
- la vallée de l'Arc assure la liaison entre le bassin d'Aix en Provence et celui de Berre (entre le plateau de Vitrolles et le chaînon de la Fare) ;
- le passage des Pennes Mirabeau (entre la Nerthe et le plateau de Vitrolles) ouvre la cuvette de Marseille à celle de l'étang ;
- le chenal de Caronte fraye une voie vers la mer Méditerranée ;
- la plaine de la Crau débouche sur la cuvette par Istres et St Chamas (de là se sont exercés les influences d'Arles et Avignon).

L'étang a longtemps été le passage obligé entre l'est et l'ouest (entre le Rhône et Marseille). Ce transit commercial entre le bassin de Berre et Marseille et les autres grandes villes périphériques a déterminé le tracé des voies de communication liées au commerce. Il a également servi, durant le Moyen Âge, de port avancé pour des villes à l'intérieur des terres. En effet, l'étang offre un abri naturel plus accessible que ceux de la côte maritime : Berre, située sur la flèche en avant dans l'étang, servit de port à Aix en Provence et St Chamas fut le port des marchands Florentins pour les produits de luxes destinés à la cour pontificale d'Avignon. Ces connexions entre les ports et les villes furent possibles selon les ouvertures dans le relief.
La structure du relief a donc déterminé le fonctionnement des échanges entre la région de l'étang et les contrées avoisinantes : tracé des voies de communication, diffusion des influences.
L'occupation humaine dépend de nombreux facteurs géographiques. L'étude de ces derniers, permet de lire et de comprendre l'image du territoire aménagé. Ainsi, le fonctionnement de l'Étang de Berre se saisi à travers sa grande diversité de situations à laquelle répond une grande variété d'activités : un relief protecteur et structurant, des plaines qui ont attiré des activités très diverses, une liaison avec la mer Méditerranée providentielle et déterminante pour le développement du commerce.
Cette structuration est la transcription d'un certain contexte politique et économique dans un site géographique particulier.

01

L'ÉTANG RURAL

La structure rurale du territoire est certainement le plus naturel et le plus ancien mode d'oc-cupation d'un espace par une communauté. L'exploitation des richesses naturelles d'un « pays » définit, en effet, un ensemble d'usages, de règles et d'aménagements qui organisent, de fait, le rapport homme – cadre physique.
Cette organisation couvre un territoire dans sa totalité, à chaque milieu naturel correspondent des pratiques d'exploitations adaptées (la pêche dans les milieux aquatiques, la récolte du sel, la chasse dans les marécages, les cultures dans les plaines, la cueillette et le ramassage du bois dans les forêts, l'élevage dans les collines…). Ce lien entre un peuple et un espace induit quasiment une économie d'autosubsistance, les hommes tirant partie de tous les milieux qui les entourent et organisant leurs vies en fonction de ce cadre naturel.

Ainsi la hiérarchie villageoise, politique (la féodalité), et celle des cheminements, découlent d'une volonté de répartir les richesses naturelles et leurs exploitations entre les communautés.
L'Étang a vu ces rapports se structurer et se complexifier en gardant les traces de l'occupation rurale de l'antiquité jusqu'au siècle dernier.
Le xxe siècle marque ainsi une rupture, l'organisation rurale va peu à peu disparaître pour laisser place à une structuration mécanique du territoire. L'exploitation des ressources naturelles occupe alors une place dans un réseau, au même titre que l'industrie ou l'habitat. Elle subit encore de grandes mutations passant d'une production vivrière à une production spécialisée.
Les zones agricoles se sont modernisées ou ont disparut au profit de l'urbanisation mais gardent cependant les stigmates du passé.

25 siècles autour de l'Étang

Si de nombreuses traces sur la chaîne de la Nerthe, autour de Vitrolles et de Calissane attestent que la présence humaine sur les rives de l'Étang de Berre a débuté dès le paléolithique, ce n'est qu'à partir du néolithique que les populations se sédentarisent et commencent à organiser leurs territoires. Établies sur des oppidums qui surplombent l'étang, les tribus celto-ligures sont les premières à prendre le contrôle de ses rives.

A cette époque Marseille (Massilia), colonie phocéenne, est un comptoir commercial. Mal équipée d'un point de vue militaire, elle rencontre les plus grandes difficultés dès qu'elle essaie d'acheminer des denrées vers l'arrière pays. En effet, les tribus Saliennes regroupées en une confédération dont la capitale est vraisemblablement située à Entremont, étaient établies sur les points stratégiques de la région pour piller les marchandises. C'est ainsi qu'en 125 av. J-C., les armées romaines sous le commandement de Caius Sextius Calvinus interviennent dans la région à la demande des phocéens pour éliminer la menace [1]. Après la défaite subie par les Salyens, les troupes romaines contrôlent l'étang qui se trouve entraîné par le phénomène général de colonisation militaire, et surtout culturelle et politique de la Provence par Rome. Celui-ci sera définitivement entériné par la chute de Marseille assiégé par Jules César en 50 av. J.-C. Les romains tissent alors, très habilement, leur réseau de contrôle du territoire. Il s'agit d'une structure très subtile qui prend en charge la gestion politique et agricole de l'espace. Les oppidums Salyens sont réinvestis par des villes fortifiées reliées entre elles par une trame de voies rejoignant Marseille, Aix et Arles et de chemins locaux. Cette première strate est complétée par un réseau de villages qui prennent en charge l'exploitation d'un espace agricole [2].

L'Étang de Berre entame alors une période de paix et de prospérité remarquable. Grâce au savoir-faire romain les populations qui vivent sur les rives de l'Étang peuvent bénéficier de ses richesses, la culture de la Vigne, du blé et des céréales s'organisent mieux et l'exploitation et le commerce du sel font leur apparition sur les salins du Lion [3]. La ville de Fos devient un haut lieu du commerce maritime grâce au creusement d'un canal, les « fosse Mariane » entre son port et le Rhône.

Trois types d'occupation se succèdent donc autour de l'Étang de Berre durant la période archaïque :

- L'occupation des places hautes par les tribus celto-ligures qui découle d'un rapport offensif au territoire.

- L'occupation des plaines à l'époque romaine qui accompagne l'acquisition de nouvelles techniques de drainage des zones humides et qui témoigne du lien nourricier entre l'étang et ses occupants.

- Le retour aux oppidums, la troisième période est marquée par la domination barbare à la chute de l'empire romain, elle se caractérise par l'abandon des villes par leurs occupants qui réinvestissent les hauteurs, c'est un rapport défensif qui va alors s'instaurer jusqu'au IXe siècle.

Mais c'est sans aucun doute, la structure apportée par les colonisateurs romains qui est le point de départ de l'organisation politique et spatiale caractéristique de l'Étang de Berre qui perdurera jusqu'au début du siècle.

Un territoire vassalisé

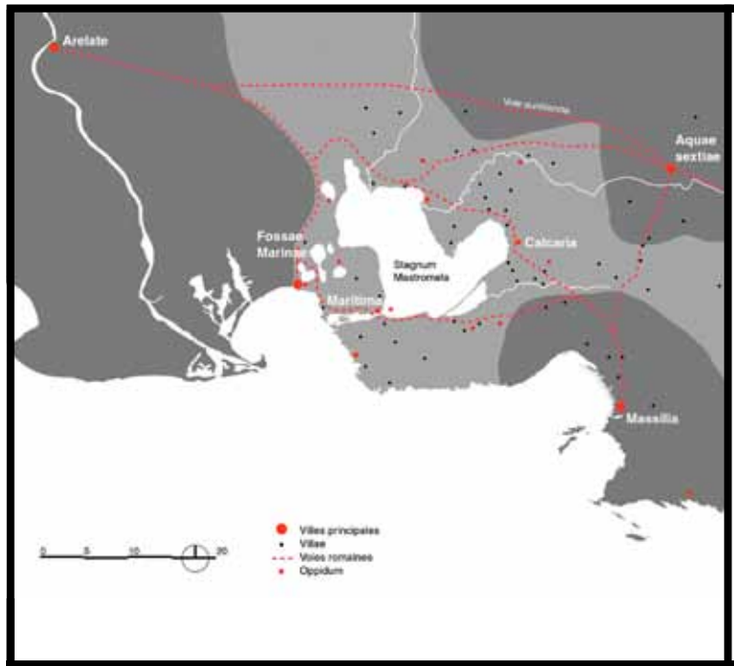
La chute de l'empire romain marque, comme on l'a vu, le début d'une période obscure où règne l'anarchie : le monde antique ainsi que ses structures se désagrègent tandis que la relève n'est pas assurée. La Provence devient dès lors une région incertaine où les habitants vivent repliés en petites communautés sans relation entre elles[4].

Le moyen âge marque un retour à une civilisation plutôt organisée, le pouvoir religieux étend son influence sur le terroir par des campagnes d'évangélisation. Le christianisme à en effet pénétré la région dés le IIIe siècle, les premiers évêques connus étant ceux de Marseille et d'Arles. Les monastères comme Saint Victor ou Montmajour [5] exploitent et valorisent de vastes territoires agricoles grâce aux techniques de drainage et d'irrigation détenues par les moines. Ils constituent pour les villes, des outils de gestion efficaces de l'arrière pays.

En 974, le pouvoir féodal rejoint le pouvoir religieux lorsque le comte d'Arles, Guillaume le libérateur, expulse la menace sarrasine et étend son autorité sur toute la Provence qui devient comté unique. La lourde mécanique féodale se met alors en place, morcelant la région en de multiples petites dominations, sources intarissables de convoitises, d'intrigues et de contestations.

Le pays de l'Étang de Berre émerge dans ce cadre politique,

Comté et gouvernement de Provence, 1952 Sanson.



Les sites de Roquepertuse et de Constantine au nord commandaient les vallées de l'Arc et de la Touloubre, tandis que ceux de Vitrolles et de Chateauneuf, à l'est, cernaient la vallée de la Cadière.
Au sud, les tribus établies à Fos et à Martigues contrôlaient l'accès à l'embouchure du Rhône, celles de Saint Blaise et du Castellan à l'ouest tenaient les routes menant à Arles.

Le territoire présumé des villes de Marseille, Aix-en-Provence et Arles à l'époque romaine.

Les terres adjacentes constituent à l'ouest, la région contrôlée par l'église d'Arles et l'abbaye de Montmajour.
Les terres « Baussenques », au centre, appartiennent aux seigneurs des Baux, comte de Berre où à ses vassaux (seigneurs de Chateauneuf-les-Martigues, de Vitrolles, de Marignane…).
A l'est, les terres appartenant aux églises de Marseille sont plus réduites et concentrées sur le littoral.

Le territoire de l'Étang de Berre au Moyen Age.

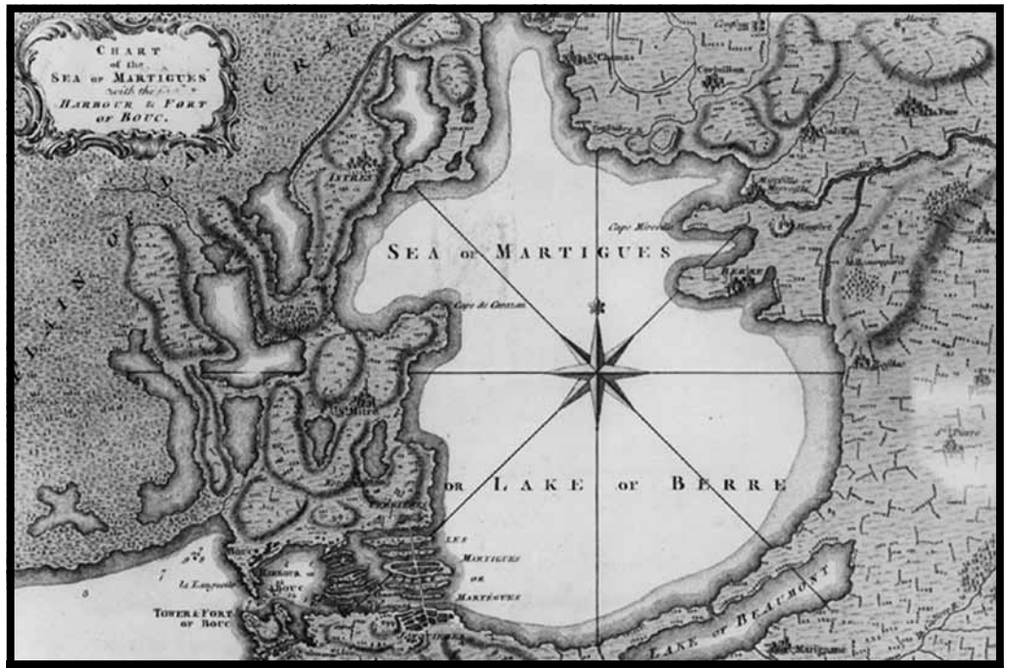
tout rapproche, en effet, les populations qui vivent autour de cette étendue d'eau, du commerce du grain, du sel et de la pêche à part les dominations qui s'y exercent. En 1363, on dénombre, sur les rives, 20 communautés, dont les tutelles font l'objet de violentes querelles pour les puissances urbaines. A cette époque là, c'est véritablement Marseille, Arles et Aix-en-Provence qui fixent les règles du jeu politique.

DES VILLES D'INFLUENCE

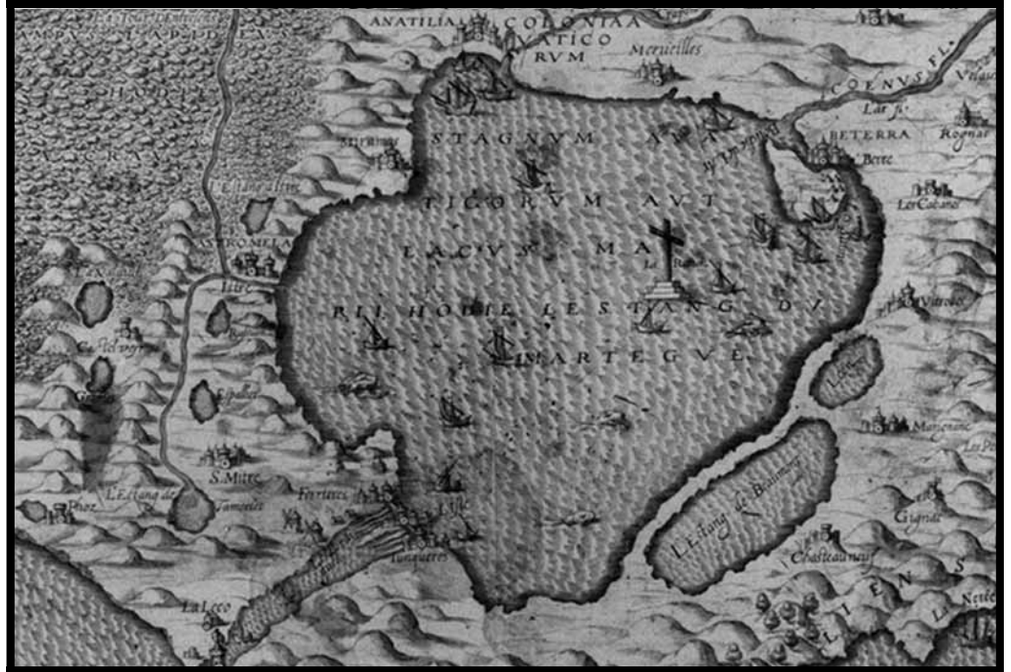
La région de l'Étang, richement dotée de ressources par la nature, est pour ainsi dire prise entre trois feux. Elle est quasiment située à équidistance des trois principales villes médiévales de basse Provence. Cependant, c'est sans conteste, Arles qui détient le pouvoir le plus important sur l'arrière pays. Sans doute l'héritage politique de l'empire qui avait fait de la ville la première cité de Provence est-il à l'origine de cette situation. Elle exerce un pouvoir absolu sur l'étang, malgré l'éloignement et notamment la traversée de la Crau qui était une rude épreuve. Le front occidental de l'étang fait partie des « terres adjacentes », c'est à dire de l'ensemble des biens de l'église d'Arles dites encore « terres d'empire ». L'archevêque y a établit des seigneuries relais sur la route du sel et des pêcheries [6], à Saint-Mitre, Ferrières et Fos où elle a placé ses meilleurs vassaux, la famille des Baux principalement. Le château de Salon ferme au nord l'armature du pouvoir. En parallèle de sainte Trophime, l'abbaye de Montmajour complète l'emprise arlésienne par ses possessions sur l'étang comme le village de Jonquière.
Aix-en-Provence qui n'est pourtant qu'à trente kilomètres par la vallée de l'Arc, n'aura dans les premiers temps, de rapports privilégiés qu'avec la ville de Berre qui lui sert de port diplomatique relié par un chemin royal. Son essor politique et économique, à partir du XVe siècle lui permet de lancer des offensives généralisées sur le plat pays et l'étang. L'administration aixoise renforcera ainsi progressivement son influence dans sa viguerie [7] en lançant plusieurs enquêtes domaniales qui visent à assainir la région de la contrebande, des pillages ou des fraudes fiscales sur la gabelle de Berre. L'influence d'Aix se bornera donc à un contrôle administratif et fiscal, à l'exception des investissements privés faits par les notables aixois qui acquièrent et exploitent des immenses propriétés agricoles de rapport dont la maison de maître couplée au corps de ferme permet au citadin de contrôler ses terres. La bastide de Calissane est un établissement exemplaire de ce point de vue, édifiée [8] en 1 645 par Pierre de Laidet, conseiller au parlement d'Aix, elle allie l'activité agricole à l'exploitation des carrières dans la chaîne de La Fare [9]. A la tête de 350 employés et contrôlant un domaine de 300 ha la bastide représente une véritable communauté autonome dans la plaine de Berre.
Marseille tient un rôle plus particulier dans cette quête incessante de pouvoir, la ville a en effet des ambitions tournées vers le commerce maritime. L'Étang représente donc une étape convoitée sur les routes maritimes entre le Rhône et son port. Au XIIIe les Marseillais implantent sur l'extrémité de la presque île de la Nerthe, la tour de Bouc qui contrôle avec la tour de Port-Saint-Louis, le golfe de Fos. Mais si Marseille détient le monopole maritime, il n'en est rien sur la terre. La ville est, en effet, isolée de la plaine de la Cadière par la chaîne de la Nerthe qui matérialise une limite franche et difficilement franchissable par des routes commerciales. Elle tentera néanmoins de nombreuses offensives pour s'attribuer des fiefs [10] sur la rive orientale afin de faire face aux possessions arlésiennes.
Au Xe siècle l'évêque de Marseille possédait tout le rivage de l'Étang de Berre depuis Martigues jusqu'au fond de l'Étang de Vaïne. Les moines de Saint Victor furent les premiers à assécher les terres pour les cultiver, sur un domaine qui leur avait été donné à Saint-Victoret sur les vallons de la Cadière. L'église de Marseille fît de même et relança l'exploitation des salins du Lion et du Jaï.
Beaucoup plus lointaine, Avignon a eut aussi des vues sur les rives de l'étang. Elle y avait établi des comptoirs à Saint-Chamas et à Bouc pour approvisionner la cour des papes en produits de luxes venus de Florence, l'Île Saint-Geniès lui fournissait du poisson. Mais ce commerce qui ne fut que temporaire, ne constitua pas un véritable établissement et toutes relations avec la ville cesseront avec le départ du pape.
Le destin de l'Étang de Berre est donc marqué par un surcroît de féodalité qui étouffe les communautés locales. Les villes passent de mains en mains au bon vouloir des comtes de Provence qui les distribuent ou les confisquent sans état d'âme. La région est donc politiquement une sorte de no man's land où seigneurs et villes ennemies se livrent bataille (l'Étang de Berre a longtemps été le paradis et le conservatoire de la féodalité).
Ce phénomène n'est d'ailleurs pas propre à la région, il est quasiment d'usage entre les villes françaises et leurs terroirs. Dès le moyen âge, la présence des populations urbaines, de plus en plus nombreuses et de plus en plus puissantes sur le plan économique et politique, a en effet, pesé sur la vie et l'organisation écologique des campagnes : les espaces ruraux furent très rapidement dominés par les villes dont ils constituèrent la « zone d'influence ». Au premier abord l'espace rural apparaît donc comme une création humaine permanente, qui dépend non seulement des populations paysannes qui les cultivent et qui y vivent mais aussi d'une partie de la bourgeoisie et de l'aristocratie urbaine qui en détient la maîtrise politique et foncière.

L'ORGANISATION D'UNE CEINTURE VILLAGEOISE

L'organisation du pouvoir local résulte d'un véritable réseau villageois qui ceinture l'étang, et qui s'appuie sur un maillage défensif de châteaux forts que justifiait la très grande insécurité qui régnait dans la région. Tous ces lieux sont par ailleurs des agglomérations fortifiées, des « castra » ou l'équivalent. Dans l'axe nord-sud et sur la rive occidentale, on dénombre trois châteaux très anciens (antérieurs au Xe siècle) : Saint-



Sea of Martigues, Thomas Jefferys, 1761, Archives de la ville de Martigues.



Stagnum Avaticorum, Archives de la ville de Martigues.

Chamas, Istres et Fos. Ils ont très efficacement verrouillé la basse vallée du Rhône et dévié les incursions sarrasines vers la Provence orientale.

Sur le versant oriental, beaucoup de châteaux tiennent les vallées affluentes de l'étang, l'Arc, la Cadière et la Touloubre. Ils sont contemporains de la guerre qui ruina la région au XIIe siècle.

Chaque seigneur a tenu à marquer sa place, à constituer une seigneurie banale pour tenir le pays et en exploiter des maigres profits. Ces seigneuries rivales ont atomisé l'espace.

Cependant deux places plus importantes jouent le rôle de pôles d'équilibres dans cette carte politique, ce sont deux baronnies :

- Celle de Berre créée en 1 116 par le premier comte de la maison de Barcelone pour Raimond de Baux. La ville est au centre d'un domaine à l'échelle de l'étang où elle étend sa domination. Les « terres Baussenques » ont un statut voisin de celui des biens de l'archevêque d'Arles (privilèges, exemption fiscale et autres libertés…). La maison des Baux a connu sa première fortune autour de l'étang en bâtissant une stratégie de conquête d'espaces par alliances, mariages [11] ou par manigances. Berre est donc au moyen âge la cité la plus importante des alentours (80 feux).
- Celle de l'île Saint-Geniès a un caractère différent. Elle est plus tardive, érigée en 1 354 par la reine Jeanne pour un autre seigneur des Baux, issu d'une autre branche familiale. La ville qui compte 65 feux, représente un intérêt stratégique et économique pour le comte de Provence, c'est le seul véritable appui qu'il possède dans ce contexte politique tendu, il va travailler à le renforcer encore par une action continue. (La ville va rejoindre Berre en terme d'importance de population). L'île apparaît alors comme la clé de l'étang, le comte y installe un péage qui règle à son profit les entrées et les sorties du plan d'eau.

L'essor de l'île va bientôt contaminer les rives de l'étang de Caronte. Le hameau de Ferrières au nord qui appartient à l'église d'Arles est un bourg agricole tourné vers son arrière pays, mais c'est aussi une ville neuve qui est terrée derrière son rempart. Au sud, Jonquière qui possède également une enceinte, est une possession de l'abbaye de Montmajour. Ces trois bourgs forment un ensemble qui dépend fortement de l'environnement régional, de profondes rivalités entrent en jeu et bloquent leurs développements économiques. : la solution est dans l'unification. Celle ci prend effet en 21 avril 1581, les trois villages s'unissent sous la tutelle de Henri III et prennent le nom de Martigues, qui était celui de l'étang. L'administration de la nouvelle ville est assurée par un conseil de soixante membres qui représentent les communautés initiales et qui élisent chaque année trois consuls chacun représentant un quartier. La ville est par la suite érigée en principauté contrôlant un vaste territoire qui représente quasiment le quart nord-ouest des rives de l'étang.

Martigues connaît au XVIIe une prospérité considérable, l'agglomération est en pleine croissance, les traits les plus structurants du paysage urbain actuel se forment à cette époque : le tracé des rues, le parcellaire et l'édification des principaux monuments. Plusieurs canaux secondaires sont alors comblés pour créer des terrains à bâtir ou bien des espaces publics comme le cour de Jonquières. Cet essor vient de la mer car Martigues s'affirme d'abord comme un port de pêche qui rêve de concurrencer Marseille, viennent s'ajouter la construction maritime, l'exploitation des salins et enfin l'agriculture. Martigues jouira donc dans l'histoire de l'Étang de Berre d'un rayonnement culturel et économique sur les autres communautés.

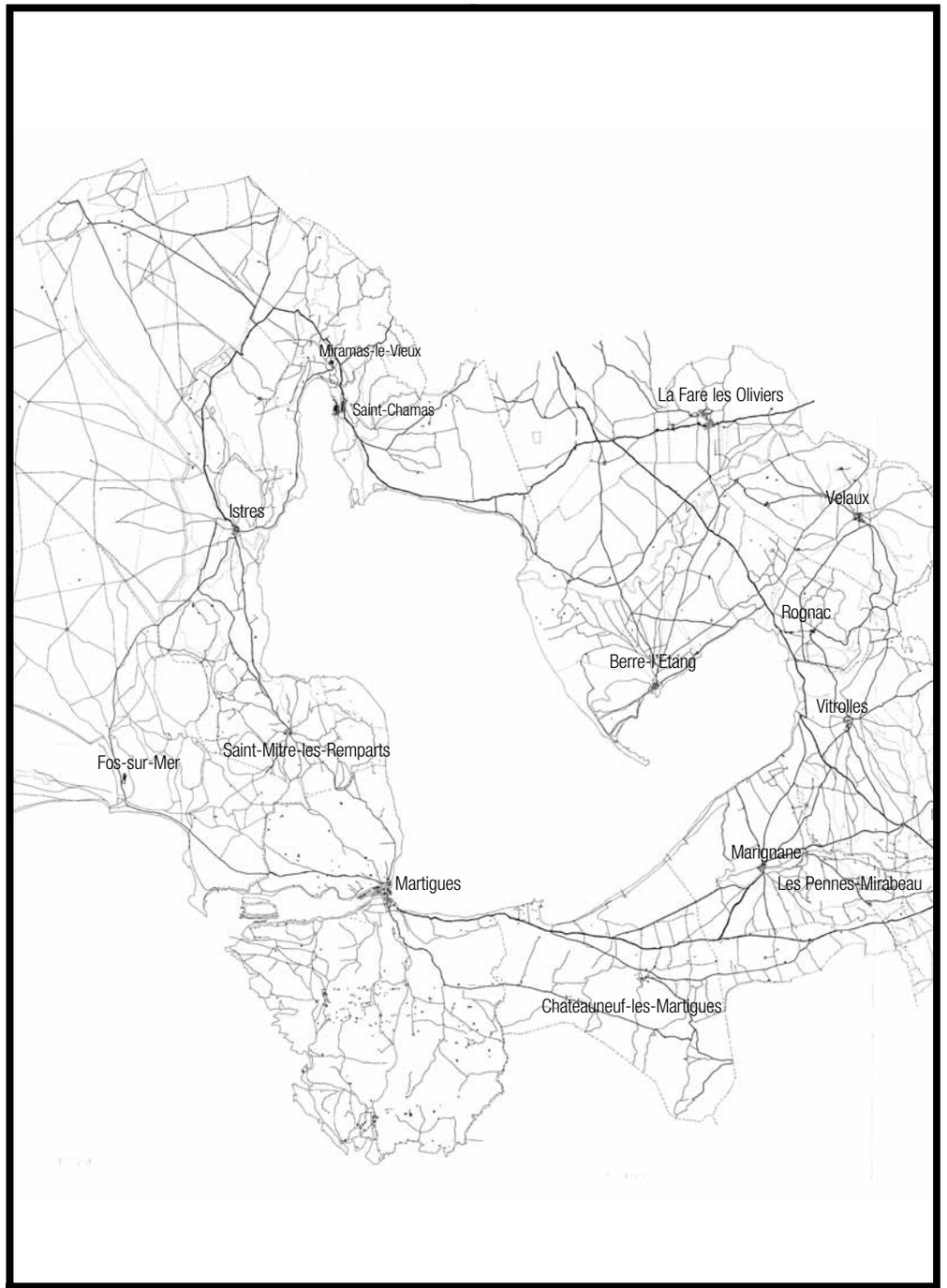
Le réseau villageois qui enserre l'étang est donc constitué par des petits bourgs agricoles liés à leurs seigneuries. Les communes connaîtront un développement assez tranquille, on ne constate donc pas de grandes mutations au début du XXe (mis à part la disparition de deux communautés Castelveyre près de Saint-Mitre et Merveille prés de Saint-Chamas). Les bourgs s'insèrent dans un réseau routier complexe qui sillonne tout le pays et qui atteste d'une activité intense du terroir.

- Les routes plus importantes relient entre elles les principales villes de cette partie de la Provence (Marseille, Aix en Provence, Arles, Salon et Martigues).
- Viennent ensuite s'adjoindre les chemins qui raccordent ces villes principales aux communautés de l'étang.
- D'autres chemins relient directement les villages.
- Un maillage resserré dessert enfin, les terroirs agricoles et les hameaux depuis chaque centre.

La morphologie des villages tient principalement à leurs exigences d'implantations ainsi qu'à leurs implantations elle-même. Les types d'établissements de villages répondent pour chaque modèle aux exigences des sociétés médiévales. On distingue quatre typologies de villages autour de l'Étang de Berre :

● **Les villages perchés,** point de surveillance et de défense du territoire à l'image des antiques oppida. Bâtis sur une éminence plus ou moins élevée, ils s'articulent en coquille ou en terrasses superposées en fonction des courbes de niveaux. Une occupation très dense de l'espace à l'intérieur de l'enceinte les caractérise : Unique rue charretière relayée par des ruelles et des maisons à étages serrées les unes contre les autres constituent un noyau dont le cœur est occupé par l'église ou le château s'exhibant au point culminant de la butte.
Vitrolles (800 hab.), Miramas-le-Vieux (500 hab.), Fos (400 hab.), Saint-Mitre (400 hab.), Istres (7 000 hab.).

● **Les villages adossés au relief ou relais routiers.** Les rives de l'étang étant souvent insalubres et source de paludisme, de nombreuses communautés leur préfèrent des sites plus élevés qui permettent de guetter les arrivants. Leur positionnement est fortement influencé par la présence d'axes routiers importants. Les habitants vivent de l'agriculture, de l'élevage dans les collines et de l'exploitation du saltus.
Châteauneuf-les-Martigues (1 600 hab.), La Fare-les-Oliviers (1 000 hab.), Gignac (1 200 hab.), Rognac (1 300 hab.), Velaux (800 hab.).



Plan dessiné d'après les tableaux d'assemblage du cadastre napoléonnien (de 1820 à 1850) des communes du pourtour de l'Étang de Berre.

1 Chateauneuf-les-Martigues | La Fare-les-Oliviers | Gignac-la-Nerthe | Rognac | Velaux

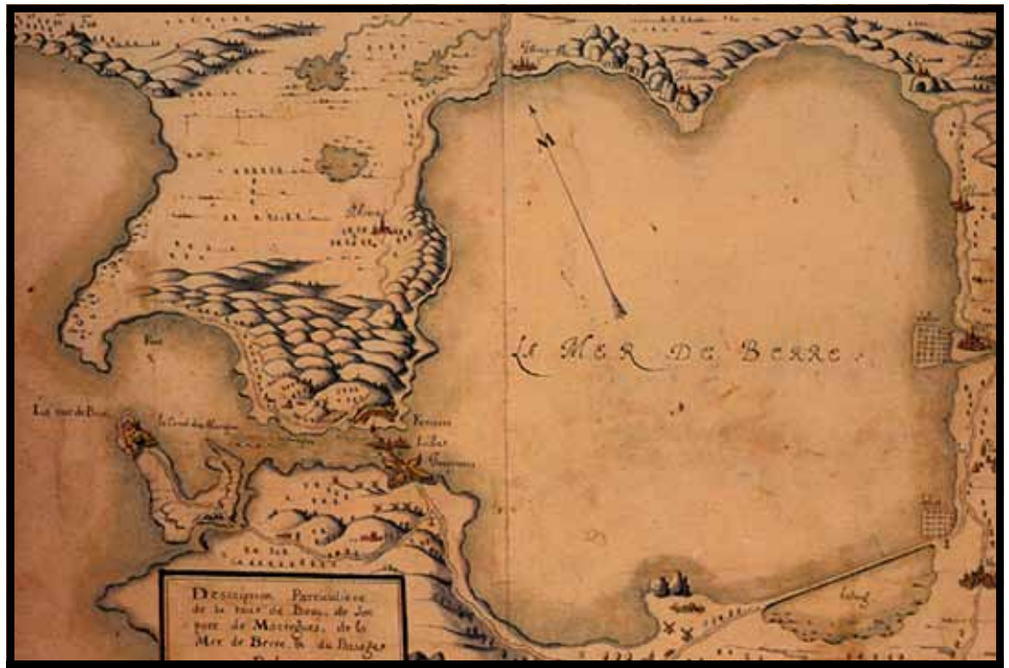
2 Istres | Fos-sur-Mer | Miramas-le-Vieux | St-Mitre-les-Remparts | Vitrolles

3 Berre l'Étang | Saint-Chamas | Martigues

4 Marignane | Saint-Victoret

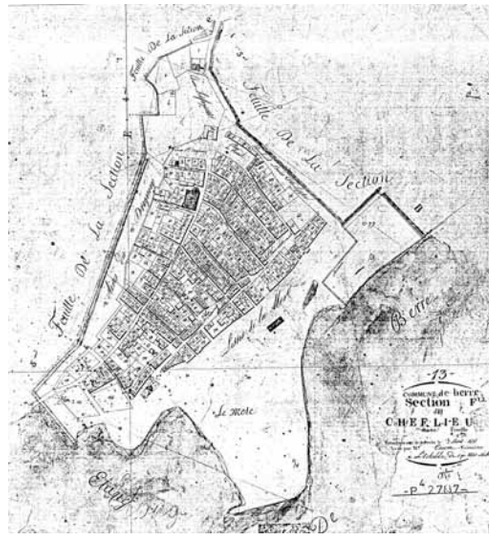
TYPOLOGIES

1/ Les villages adossés au relief ou relais routiers.
2/ Les villages perchés.
3/ Les villages de littoral ou villages ports.
4/ Les villages de plaines ou villages carrefour.



Mer de Berre, Archives de la ville de Martigues.

Plan et vue de la principauté des martigues avec son étang, ses écueils et sa forteresse de Bouc, 1666, payen Dhautescotte.



Village de Berre, planche du cadastre 1820,
Archives départementales des Bouches du Rhône.

● **Les villages de plaines ou villages carrefour.** Leur implantation est pleinement liée à une rupture de charge sur un axe routier principal, franchissement d'une rivière (péage), carrefour. La communauté tire profit de cette situation. L'agencement du village dépend de sa taille : les plus petits forment des villages rues, les plus importants s'organisent en coquille, ne laissant pénétrer en leur cœur, aucune des routes dont il constitue pourtant le carrefour.
Marignane (3000[12] hab.), Saint-Victoret (800 hab.), Les Pennes-Mirabeau (4 000 hab.), Miramas-le-jeune (5 000 hab.)

● **Les villages de littoral ou villages ports.** Ces villages sont encore très liés à des activités spécifiques, la pêche, le commerce maritime, l'exploitation du sel. Ces bourgs sont également protégés par une enceinte, leur organisation intérieure est plus rationnelle, sous forme de maillage articulé avec le port.
St-Chamas (3 000 hab.), Berre (4 600 hab.), Martigues (9 000 hab.).

La trilogie méditerranéenne

Le terroir de l'étang de Berre nous renvoie à deux notions significatives, il s'agit d'une part d'un « pays » correspondant aux rives de l'étang qui représente une couronne de villages (espace cohérent d'un point de vue culturel et traditionnel) mais on peut l'envisager aussi, comme un « terroir agricole » c'est à dire l'unité physique solidement liée à l'activité agricole et où se repartît un ensemble de caractéristiques climatiques et topographiques. Comme un peu partout en Provence, cette région offre d'importants contrastes de milieux naturels. Des fonds de vallons fertiles et irrigués par des ruisseaux côtoient des collines dont la roche calcaire qui affleure le sol et la sécheresse interdisent toutes cultures. Près des rives, les plaines alluviales produisent un cadre idéal à l'agriculture et les marécages, des espaces impraticables. Les types de cultures et d'aménagements étaient donc naturellement influencées par la situation, la topographie, l'orientation par rapport au mistral et la possibilité d'irrigation des terrains. Cependant, les unités villageoises qui souhaitaient rester autonome, produisaient une gamme variée de cultures, ce qui nécessitait parfois des aménagements importants.

LES TYPES DE CULTURES

La statistique de Villeneuve [13] constitue une référence très fiable de l'état de l'agriculture au début du XIXe dans chaque commune.
« Au bord de l'étang, tout le terrain compris entre la chaîne des collines et la mer est complanté en oliviers en vignes et parfois en céréales dans les parties basses, Les penchants, les vallons et quelques plaines hautes le sont en amandiers. »
« La trilogie rurale » consistant à associer la vigne, l'olivier et les céréales constitue le type de culture le plus pratiqué et la base de l'alimentation du monde méditerranéen. Les conditions particulières du bassin ont en effet sélectionné une flore arborescente et arbustive qui résiste mieux aux sécheresses estivales que les herbacées. Ces arbres et arbustes apportent un complément indispensable aux cultures annuelles comme le blé. L'introduction de nouvelles cultures arborescentes intervient à des stades successifs de l'évolution régionale.
Celles de l'olivier, de l'amandier et du figuier constituent les plus vieilles ressources d'appoint du cultivateur de blé et sont incontestablement les plus répandues.
Celle de la vigne demeure la plus durable et la plus rémunératrice. Celle du mûrier, dont la feuille est l'aliment de ase du ver à soie intervient au XVIIIe. Impliquant un travail industriel, cette activité reste assez ponctuelle, bien qu'incitée par des primes des filateurs.
Celle du chêne truffier (pour le champignon) et de la lavande tirent partie des terres les plus pauvres (elles n'étaient quasiment pas pratiquée autour de l'étang).

LES MODES D'EXPLOITATIONS DES MILIEUX

Chaque type de milieux naturels présent autour de l'étang suscite donc une gamme de culture variée, ainsi que des procédés d'exploitations spécifiques. On distingue trois ensembles d'espaces exploitables par l'homme : L'ager, c'est l'espace régulièrement cultivé, débarrassé de sa végétation naturelle, labouré, amandé, irrigué. C'est la partie du terroir la plus éloignée des conditions naturelles, la plus artificialisée et la plus humanisée. Le saltus, ce sont les terrains qui ne sont pas régulièrement cultivés et qui peuvent être soit recolonisés par la forêt, soit maintenus dans un stade préforestier par le

pacage, il accueille l'espace pastoral. La sylva, la forêt reste essentiellement un espace naturel malgré son exploitation.
Pour appréhender la structuration du terroir rural, il est nécessaire d'identifier les milieux naturels les plus déterminant pour l'exploitation agricole.

● **Les plaines.** (les vallées de l'Arc et de la Cadière, la plaine d'Engrenier, le plan Fossan…)
Dès le XIVe siècle, les céréales prédominent dans les plaines, les techniques d'irrigation, à partir des rivières voisines, des terres arides et de drainage des zones humides apportent la régulation d'apports en eau nécessaire. Le blé est la principale variété récoltée, il remplace petit à petit l'épeautre et l'orge, variétés plus rustiques qui sont plus résistantes à la sécheresse. Le froment et l'avoine sont aussi cultivés ponctuellement. Mais le blé constitue réellement la culture nourricière des populations vivant autour de l'étang comme dans le reste de la Provence, on assiste même à un développement de son exploitation proportionnelle à la croissance démographique. La culture céréalière appartient aux cultures de rotation qui sont complémentaires des cultures permanentes.
A partir du XVIe l'oléiculture prend de l'essor, le commerce du vin devient plus rémunérateur et se développe à l'export (Marignane exporte même son vin vers Gênes et la Sardaigne). En fait la vigne est cultivée dés le VIe siècle av. J.-C. date à laquelle les Grecs ont fondé leurs premiers comptoirs sur la côte. Les cultures sont réalisées en ouillières c'est à dire en bandes successives de vignes couplées avec du blé, des oliviers ou des arbres fruitiers. Cette technique de complantation est étroitement liée au système d'autosubsistance. Des haies de cyprès ou des canniers longeant les chemins (cannes provençales, à l'état naturel ou coupées et tressées entre elles, surtout présente dans les vallées humides) protègent certains champs du mistral. Les rivières sont bordées par des oseraies qui procurent la matière première à l'artisanat local.
Ce type d'espace agricole donne naissance à un paysage très particulier qui caractérise les plaines de cette partie de la Provence.
« L'aspect de ces terroirs devait être ce que l'on peut encore voir aujourd'hui en vieille Castille : de vaste étendues de vallons aux nuances verdoyantes prenant dés les premières moissons des teintes jaune doré et ocre » [14]

● **Au pied des reliefs.** (Au pied de la chaîne de la Fare, vallée de la Touloubre, autour des reliefs de Saint-Mitre).
Le plus souvent recouvert par la forêt, ces espaces ont été défrichés dans une quête incessante d'espaces cultivables. En pente douce ou en terrasse, la culture développée est principalement celle de l'olivier. L'arbre qui borde, un peu partout les chemins ou les champs de céréales, est ici, cultivé seul. C'est l'élément caractéristique du monde méditerranéen, on distingue même son étendue à celle où il pousse. A l'ouest on distingue la Provence grecque, où l'olivier est taillé en couronne, et à l'est, la Provence latine où il se développe à sa guise comme en Italie. L'olivier est partout bien représenté dans le terroir, au nord il donne son nom à la commune de La Fare et à un étang. Sa culture destinée à la vente de son huile s'accompagne d'une économie complémentaire tournée vers les moulins à vent et à aube. Les premiers sont concentrés sur les hauteurs, chaque commune ou gros domaine agricole possède le sien (en 1789, Saint-Mitre possède 12 moulins qui assument la production de la zone des petits étangs).
Les moulins à aube sont liés à la présence des rivières : le moulin de Merveille est alimenté par la Durancole, le moulin de Gordes par un canal détournant les eaux de l'Arc et à Saint-Chamas, les canaux déviés depuis la Touloubre qui entraînaient les martinets à poudre de la poudrerie servaient autrefois à alimenter une série de moulins [15].

● **Les zones humides.** Les procédés de drainages apportés par la culture romaine ont eut une influence fondamentale sur le terroir de l'Étang de Berre. En effet la majeure partie des terres qui jouxtent l'étang et les rivières étaient des espaces marécageux inexploitables et insalubres. L'aménagement des zones humides commence donc avec l'installation des villae sur les rives, mais c'est au XVIe siècle que ces pratiques se généralisent. Sur les bords de l'étang de Bolmon, on aménage des « terres hivernenques » ou pré palustre pour faire paître les troupeaux de moutons.
A Berre, le quartier des jardins situé à l'est de la ville est constitué d'une mosaïque de terrains maraîchers cernés par des canaux, chaque parcelle appartenant à un exploitant différent. Ce quartier apparaît sur les représentations cartographiques à la fin du XVIIe. Ces jardins ont connu, à cette époque là, l'adaptation de plantes venues d'Italie, d'Orient ou d'Amérique comme les salades, les artichauts, les choux-fleurs, le persil, les melons et les aubergines [16].
Les pâturages, comme la bastide des paluds à Marignane ou la Palustrane [17] à Berre sont loués par leurs propriétaires à des bergers venus des Alpes. Les nombreux carraires [18] à Rognac, Châteauneuf-les-Martigues et à Marignane témoignent de l'ampleur de cette activité dans la région. L'élevage du porc est aussi une activité très répandue dans le terroir, mais elle est pratiquée par les habitants eux même qui en tire des revenus complémentaires. L'aliment de base des porcs est fournit par les savonneries marseillaises, il s'agit de tourteaux d'arachide – palmiste - coprah (résidus de la pression agglomérés sous forme de plaques).

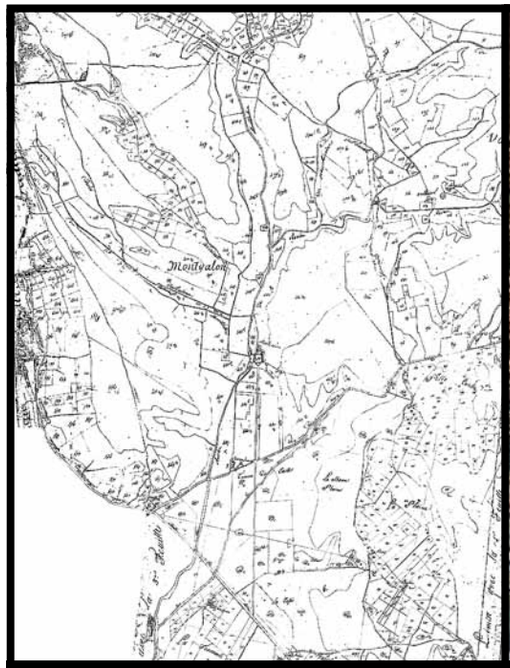
● **Les terres gastes[19] ou arides.** La plaine de la Crau reste la principale zone aride du terroir. Jusqu'au XVIe siècle, la Crau est connue et représentée sur les cartes comme un immense désert de pierres, en fait, il s'agit de l'ancien lit de la Durance qui se jetait autrefois dans la mer, il est constitué d'alluvions et de galets roulés par le fleuve. En 1559, Adam de Craponne, un ingénieur originaire de Salon eut l'idée d'exploiter cette terre fertile en l'irriguant par un canal déviant les eaux de la Durance. Le canal se divise à Lamanon en deux branches principales, l'une rejoignant le Rhône après avoir traversé le nord de la Crau tandis que l'autre aboutit à l'Étang de Berre au niveau d'Istres. Ceci transformât profondément le milieu qui devint un espace agricole vert et irrigué par de nombreuses dérivations du canal de Craponne. Le développement des prairies fourragères y fut fulgurant, ainsi que celui des arbres fruitiers [20]. La Crau du sud restera quant à elle vouée à l'élevage malgré son aridité, Arthur Young en la découvrant au XVIIIe la dépeint ainsi :
« Une des régions les plus singulières de France, (…) à cause de son sol ou plutôt de son manque de sol, car c'est apparemment un pays de galets, mais qui nourrit cependant de grands troupeaux de moutons. »
La découverte d'une quantité importante de bergeries [21] du Ier siècle av. J-C. atteste de la constance de cette activité dans la plaine. Un réseau de carraires très important la traverse. Les terres incultes sont dispersées de façon aléatoire autour de l'étang, en effet, la roche calcaire affleure le sol ponctuellement en de nombreux endroits, la terre n'y est donc pas assez profonde ou pas assez riche pour y cultiver quoi que ce soit. Ces terrains qui grèvent des propriétés agricoles sont néanmoins exploités, on y plante au mieux des amandiers ou on y ramasse des broussailles pour le bois de chauffage.

● **Les reliefs.[22]** Les terrains les plus abrupts et inaccessibles ne sont pas non plus délaissés, la soif de terre cultivable pousse au défrichement et au terrassement. Les restanques, qui demandent un entretien important pour des rendements médiocres, ne sont pas beaucoup employés en dehors de la zone des petits étangs et des collines qui entourent Miramas-le-Vieux. On y retrouve encore le trio méditerranéen accompagné de cultures qui ne nécessitent pas beaucoup d'eau et qui produisent un complément alimentaire (les pois-chiches, les fèves ou les petits-pois). Dans les zones les plus reculées, conquises par la garrigue, le ramassage du vermillon, du kermès et des fagots ainsi que l'élevage des chèvres [23] constituent les seules activités possibles.
Ces différentes pratiques qui dépouillaient quasiment les collines, ont marqué profondément le paysage. Leurs abandons précoces entraîneront de profondes mutations du milieu naturel, comme par exemple la reconquête forestière. Seule la chasse dans les zones humides restées naturelles et dans la forêt perdura jusqu'à aujourd'hui.

L'ORGANISATION DU TERRITOIRE RURAL

La société rurale est fondée sur l'appropriation et la mise en valeur de la terre. Ce rapport quasiment physique entre une communauté humaine et l'élément naturel se traduit dans les espaces agricoles par un marquage profond du paysage qui révèle la trace d'une activité. Le terroir constitue l'ensemble homogène illustrant ce marquage, la parcelle en est l'unité de base. Elle constitue l'empreinte de l'appropriation et de la mise en culture [24]. Son unité est renforcée par l'homogénéisation liée à la culture (même défonçage préliminaire, même labour, même organisation du drainage et des fossés et même types de cultures en rotation). Enfin, elle est aussi la manifestation du découpage juridique et fiscal du territoire consacré par le cadastre. Certes, il ne faut pas confondre la parcelle avec une propriété foncière, mais c'est en fait, la répartition des cultures et des propriétés des exploitants qu'il est intéressant de confronter. En effet, le cadastre napoléonien, établi à partir de 1820, nous

Vue de fos-sur-Mer, Joseph Garibaldi, huile sur toile, musée Ziem Martigues.



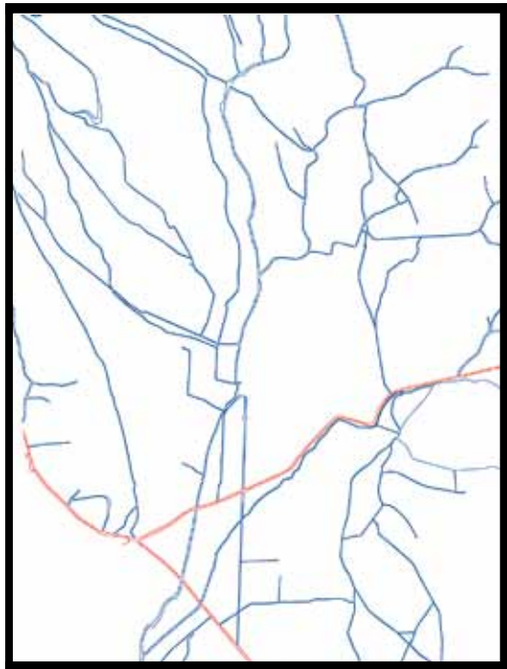
Plan cadastral en 1820

Photo aérienne du domaine de Montvallon à Vitrolles.

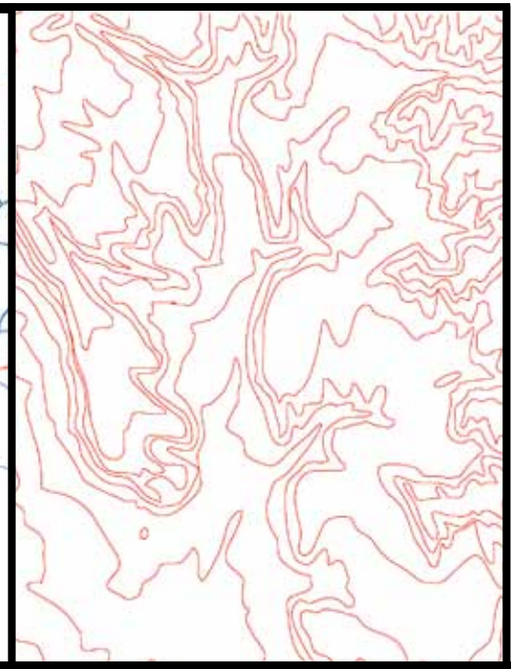
Etat du domaine en 1970.

LE DOMAINE DE MONTVALLON

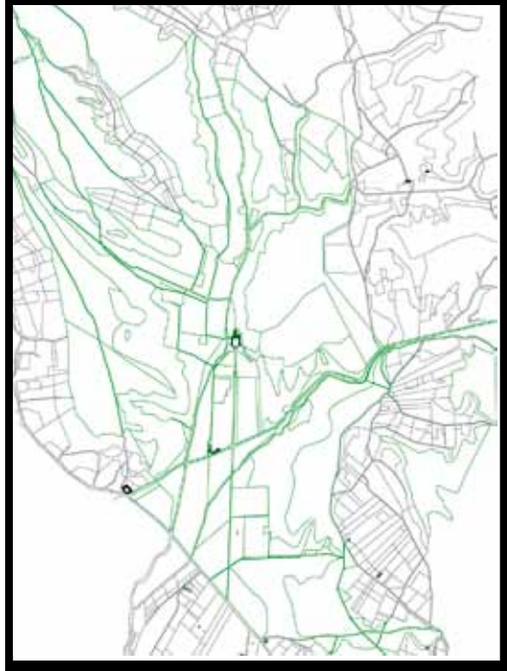
Montvallon constitue une des rares enclaves agricoles dans la ville nouvelle de Vitrolles. Établi en bordure de la route départementale n° 9, axe reliant depuis toujours Aix-en-Provence à l'Étang de Berre, il reste une figure emblématique de la bastide du terroir provençal.
Le domaine laissé en friche pendant la révolution française sera presque entièrement recomposé au XIXe siècle par son propriétaire Barrigue de Montvallon. Érudit et passionné par l'agronomie, il expérimentait de nouveaux engrais, des essences et des graines étrangères.
La composition intérieure est fortement marquée par l'allée centrale, chemin rectiligne bordé d'arbres, mesurant près 1,260 km. Des champs de vignes et d'oliviers créent une composition savante et précèdent un jardin à la française et ses bassins. Dans l'axe de l'allée, on trouve une maison de maître et sa terrasse ponctuée de tours jumelles. Les bâtiments agricoles se répartissent à l'arrière autour d'une cour. Le réseau de chemins agricoles dessert les cultures ainsi que les propriétés voisines à partir du corps de bâtiment qui constitue le centre du domaine. Les terres se répartissent de part et d'autre de la route départementale, sur un plateau au sud, où l'on trouve le poste à feu pour la chasse, et au nord, dans un fond de vallon irrigué par de nombreux ruisseaux. Les sommets des plateaux sont boisés et couverts de broussailles.
Parmi les cultures on retrouve la traditionnelle « trilogie méditerranéenne » qui occupe une place prépondérante dans le domaine.
Le domaine a été divisé en 1974 pour la réalisation au sud de la D9, du par du Griffon par l'EPAREB (Établissement Public d'Aménagement des Rives de l'Étang de Berre). L'autre partie de la propriété reste un domaine agricole privé.



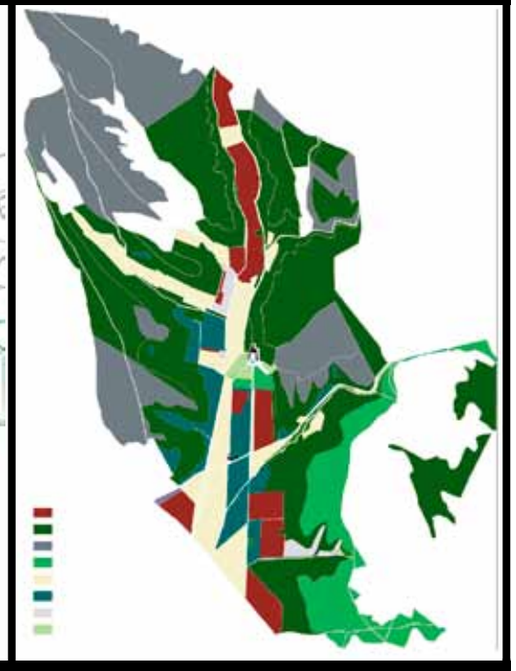
Chemins publics et privés.



Relief.



Découpage parcelaire.



Nature des parcelles.

renseigne sur le morcellement des terres cultivables, sur les propriétaires des parcelles (nom, adresse et titre) et sur la nature des cultures qui y sont pratiquées, on a ainsi une véritable radiographie du terroir de l'Étang de Berre au début du XIXe. On distingue autour de l'Étang, comme dans l'ensemble de la Provence, deux types d'exploitations agricoles. L'un est endogène au territoire, il s'agit de l'exploitation d'autosubsistance opérée par les populations locales, l'autre mode est exogène, il perpétue le puissant contrôle d'Aix, Marseille et Arles sur l'arrière pays par l'intermédiaire de grosses exploitations structurées pour une production tournée vers l'export.

● **La société rurale.** L'espace agricole se répartie entre les villages de l'Étang de Berre de manière très compartimentée, chaque communauté gérant un territoire qui correspond à peu près aux limites de sa commune. Les principaux propriétaires terriens possèdent en général plusieurs parcelles groupées et très souvent dispersées en divers endroit du territoire communal. Cette pratique tient à l'économie d'autosubsistance qui contraint les cultivateurs à se diversifier le plus possible pour produire toute l'année. Les exploitations sont organisées sous forme de petites unités de production familiales : le Feu [25]. On peut également distinguer des hameaux qui réunissent environ 3 ou 4 feux et qui gèrent un territoire plus important dont un regroupement d'habitations marque souvent le centre (hameau de Mauran et de Saint-Esteve dans la plaine de Berre, de Laure dans la plaine de Marignane). Leur situation par rapport aux voies de communications, à proximité d'un pont ou d'un point d'embarquement laisse entrevoir un rôle beaucoup plus important et diversifié dans le contrôle du territoire [26]. Enfin l'essentiel de la communauté est regroupé dans les villages bien que ses terres soient dispersées dans les alentours.

● **Les unités de productions agricoles.** L'héritage de la culture latine reste très marqué dans les campagnes provençales, les bastides s'inscrivent dans une tradition antique d'interdépendance entre la ville et le terroir. On distingue, également, de nombreuses similitudes entre ces résidences agricoles et les villae qui occupaient le territoire avant la chute de l'empire. Plusieurs domaines comme Calissane à Lançon ou la Bastide Blanche à Vitrolles ont été, ainsi, fondés sur les ruines de villae romaines.
Ces domaines constituent, avant tout, des territoires agricoles structurés. L'ensemble de terres cultivées est organisé autour d'un complexe d'habitations et de jardins de plaisances qui possède son propre réseau interne. Le bâtiment principal accueille la fonction résidentielle, il est occupé par son propriétaire principalement en été ou parfois en fin de semaine. A proximité se trouvent les bâtiments agricoles et les logements du métayer et du personnel. Les cours, les terrasses et le jardin d'agrément forment une transition avec les terrains agricoles. Diverses annexes comme un moulin ou un poste à feu ponctuent éventuellement l'espace agricole.
Il est important de noter que la bastide constitue dans la société provençale de l'ancien régime, une véritable tradition urbaine. La bastide est en effet édifiée autour des villes dès le XVIe par les bourgeoisies et les aristocraties locales. Les parlementaires aixois, la considère comme un faire valoir social et comme le lieu de villégiature par excellence. Pour les négociants marseillais, la perspective de la rentabilité est plus manifeste, ce type d'investissement foncier constituant, en effet, une caution très fiable dans le milieu des affaires [27]. Formant une couronne autour de Marseille et Aix, elles se sont par la suite disséminées dans toute la région. Autour de l'Étang de Berre, les bastides ont principalement une vocation agricole et présentent, en conséquence, l'aspect très rustiques des toutes premières bâtisses.

Vue de Martigues de la pointe Saint-Laurent vers 1800, (bourdigues), gouache anonyme,
Regard sur Martigues, Marecel Roncayolo, Jean-Charles Blais.

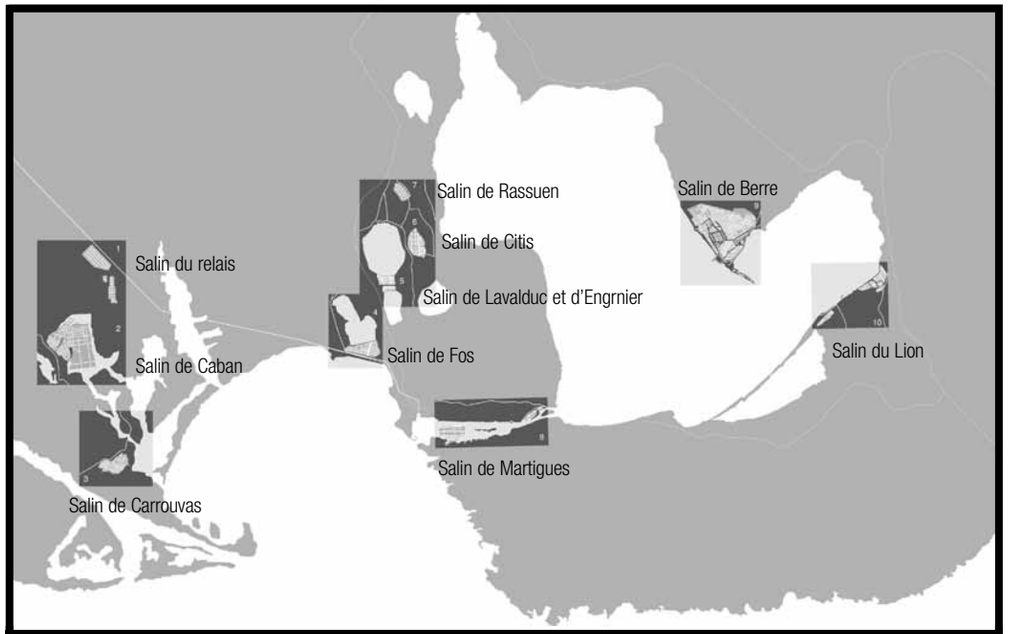
Le type bastidaire se développe presque couramment sous la même forme : un bâtiment de plan rectangulaire ou carré composé d'un rez-de-chaussée et d'un étage surmonté d'un attique ponctué par des oculus. Une symétrie réglée par la travée centrale ordonne la façade d'apparence assez sobre. Un vocabulaire architectural caractéristique se retrouve également de façon récurrente : les encadrements de portes et de fenêtres, les bandeaux, les rangées de génoises, les toitures à quatre pentes et les gardes corps en ferronnerie.
Cette architecture savante est adaptée aux conditions climatiques de la région. Une orientation nord-sud et une organisation dédoublée de l'espace intérieur permet une bonne gestion climatique, vers le nord en été et le sud en hiver, les façades est (mur gouttereau) et ouest (orienté au mistral) étant quasiment aveugles.
Le jardin constitue le complément végétal de la maison de maître, il tient dans l'espace mais aussi visuellement, une place prépondérante. Présent sous des formes plus ou moins élaborées suivant l'importance de la propriété, les espaces d'agréments déclinent, également, une série de principes incontournables. L'agencement de la composition est structuré selon deux axes de symétrie. L'un matérialisé par l'allée principale bordée de platanes ou de marronniers, qui constitue par ses proportions et la dimension de ses arbres, l'élément le plus monumental dans les bastides rustiques. Ce dispositif d'architecture végétale matérialise, à partir des chemins vicinaux, la présence et l'entrée du domaine qui n'est généralement pas clôturé [28]. Cet axe qui se prolonge parfois à l'arrière de la bâtisse pour desservir une partie des terres agricoles, assure la transition entre l'espace rural et l'espace de la promenade et de la détente. Le second axe est virtuel ou marqué par des chemins auxiliaires.
La terrasse formalise la première étape d'un dispositif scénique basé sur la découverte de la nature. Située dans l'axe au sud du bâtiment et légèrement surélevée, la plate-forme cernée de balustrade permet de découvrir le paysage composé du domaine. Le premier plan est constitué de parterres ou de jardins à la française. Cette partie du parc se révèle être un véritable espace d'apparat, il est situé à proximité immédiate des bâtiments (devant ou latéralement) de manière à composer un décor de buis et de bassins dans les grandes propriétés. Il est souvent bordé par la tèse [29], l'élément le plus typique du parc de bastide provençale. Il s'agit d'une courte allée, ombragée par deux ou quatre rangées d'arbres et d'arbustes qui est destinée à la promenade et surtout à la chasse, on y prenait des petits oiseaux à l'aide d'un filet.
Les espaces à fonction agricoles comme les prés palustres, l'aire [30] sont également situés à proximité des bâtiments et s'articulent à la cour des bâtiments agricoles accolés au bâtiment principal.
Au-delà s'étendent les terres cultivées qui entretiennent une relation harmonieuse avec la partie résidentielle, elles remplissent, en effet, une double fonction. Le rôle de production et de rentabilité est évident, mais il est complété par une charge paysagère manifeste. Prairies, oliveraies, vignes cultivées en oullières et ordonnancées par la grande allée constituent un ensemble organisé, composant un décor champêtre idéalisé.
Les bastides constituent, autour de l'Étang de Berre, des compositions récurrentes ; les domaines agencés comme de véritables jardins agricoles et ponctués d'éléments signalétiques [31] donnent encore aujourd'hui au paysage rural une apparence propre à ce terroir. Ces grandes propriétés vont également jouer un rôle prépondérant dans le phénomène de développement des villes au XXe siècle. L'organisation agraire des unités foncières qui caractérise le système bastidaire va déterminer un substrat pour les nouveaux quartiers et sites industriels des villes de l'Étang.

L'économie complémentaire

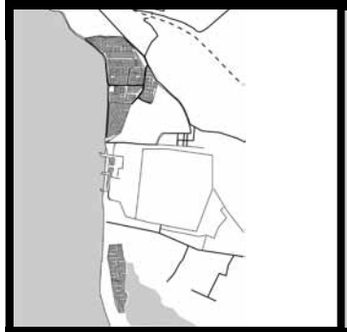
L'économie rurale est avant tout une économie d'autosubsistance, la pêche prenant dans les zones littorales le relai de l'agriculture. Mais il existe également quelques activités complémentaires liés aux échanges entre les régions. La richesse des ressources naturelles des rives de l'étang ainsi que sa situation privilégiées sur les routes commerciales en fait un lieu de négoce important. Cependant l'artisanat y est peu développé, les différentes activités y subissent la concurrence des villes voisines.

LA PÊCHE DANS L'ÉTANG ET SUR LES BOURDIGUES

L'essor considérable de Martigues parmi les villages jouxtant l'étang est sans doute dut à sa position géographique singulière. Située entre l'étang et la mer, la bourgade jouit d'une situation stratégique pour la pêche, étant, de plus, le passage obligé des routes commerciales entre Arles et Marseille, elle écoule facilement, dés le moyen âge, ses poissons frais ou salés dans l'arrière pays mais aussi dans toute la Provence jusqu'au Alpes du sud. Martigues, est jusqu'au XXe siècle, un port de pêche puissant qui supplante celui de Marseille. Les ports de Saint-Chamas, Rognac, Marignane et Berre ont aussi une activité importante dans l'Étang.
Le privilège de pêcher et de capturer des gibiers d'eau est accordé moyennant un droit payé au seigneur de Châteauneuf, de Marignane ou bien pour Martigues à l'archevêque d'Arles, au seigneur des Baux et même au roi d'Anjou qui se partagent les droits féodaux sur la ville.
Une technique de pêche spécifique est mise en œuvre, des canaux creusés par les pêcheurs entre les étangs et la mer sont équipés de pièges où se prennent les poissons empruntant le passage, le dispositif qui porte le nom de bourdigue ou pêcherie se retrouve sur le jaï à Châteauneuf-les-Martigues et à Marignane et dans le chenal de Caronte.
On pratique également la pêche traditionnelle dans l'étang (la pêche est alors qualifiée de « petit art ») et en haute mer (le « grand art ») à bord de Tartanes embarcations à voiles qui sont également utilisées pour le cabotage commercial.



Répartition des salins vers 1870.



État en 1930

État en 1950

État en 1960

État en 1986

État en 2000

Exploité jusqu'en 1945, date de suppression définitive de la Gabelle, le salin du Lion fût jusqu'au siècle dernier une source de revenus importante pour la noblesse locale. Le petit complexe qui rassemblait les salins du Bolmon et du Lion était accompagné d'un poste de douane, d'une fabrique de soude et de divers bâtiments de stockage. En 1966, toute récolte est rendue impossible par l'arrivée des eaux de la Durance dans l'étang, le salin retourne à l'état de marais. Il va, dès lors, subir la pression foncière exercée par l'aéroport qui a racheté les terrains en vue de s'agrandir. La chambre de commerce va remblayer petit à petit la zone humide jusqu'au classement de la zone obtenu par les riverains.

LES PRÉMICES DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

La vocation commerciale de l'Étang de Berre est implicite sur la carte politique et géographique de cette partie de la Provence. La proximité du Rhône ouvre la navigation sur l'Europe et l'Atlantique par le canal du Midi [32]. De plus, le terroir se trouve dans la zone d'échange et d'approvisionnement des trois villes les plus importantes de la région. Le commerce maritime ne constituera pourtant jamais une activité exclusive.

Les ports de Berre et de Saint-Chamas ont des fonctionnements assez calme, dont les activités dépassent rarement les limites de la commune. D'autres points d'amarrage sur l'étang comme le Ranquet ou l'Estrade à Marignane [33] sont consacrés à des trafics spécifiques, le sel et le vin. En fait, c'est Martigues qui explique cette situation, l'exclusivité de la pêche laisse une maigre place au cabotage commercial, de plus la puissance des propriétaires de bourdigues bloquent toutes possibilités d'extension du chenal, ce qui décourage définitivement les armateurs et les négociants. Les transports terrestres par charrettes écoulent une partie importante de la production agricole malgré des voies de communications très rudes [34].

Les problèmes de communications n'empêchent pas quelques manufactures de s'installer sur les rives dès la fin du XVIIe. Ainsi en 1690, la poudrerie royale de la vallée de l'Huveaune chassée par les riverains, vient s'installer à Saint-Chamas [35]. Au XIXe, les communautés se diversifient de plus en plus souvent, des huileries prennent le relais des moulins à vent à Istres, Saint-Chamas, Berre et les Pennes pour alimenter l'industrie savonnière qui ne cesse de croître. L'exploitation des carrières est pratiqué de façon intensive sur la plupart des reliefs.

Malgré cela, on ne peut pas dire que l'émergence des premières industries relève de mutation profonde de la société rurale, il s'agit seulement, pour la plus part, d'activités complémentaires issues de la transformation des matières premières produites sur place. Le XIXe s'illustrera par une série de grands travaux destinés à désenclaver l'étang et ses rives.

L'OR BLANC

Mis à jour par les romains, les salins deviennent, dès leur apparition tout autour des étangs et en Camargue, un enjeu économique substantiel. Le sel est en effet très recherché pour la conservation des aliments, notamment du poisson. L'aménagement de compartiments et le drainage des rives marécageuses permet une exploitation de type agricole par évaporation de l'eau due à l'action conjuguée du soleil et du vent.

Le négoce représente, tout au long de l'histoire, une source importante de revenus pour l'aristocratie locale qui s'est octroyé la possession de tous les marais salants [36]. Le salin du lion appartenait, par exemple, à Boyer d'Eguilles et à Barrigue de Montvallon et le salin de Berre au marquis d'Albertas.

Le système de la Gabelle fixe les règles du ramassage et de la vente du sel : les salins sont mis en affermage par leurs propriétaires et gardés par des douaniers ; l'état qui a le monopole de ce commerce, stocke les productions dans des greniers où le sel est séché avant d'être revendu. Il existait, au XVIIe, cinq [37] greniers en Provence dont un à Berre qui lui devait un certain rayonnement économique. La taxe est estimée par région et en fonction des catégories sociales, les nobles, les ecclésiastiques et les bourgeois en étant exemptés. Il existait également, en conséquence, un réseau très organisé de contrebande (faux saunage) et de nombreux pillages qui confortait la mauvaise réputation de la région de l'étang.

Le XIXe marque un tournant, l'industrie chimique prend le relais de la saunerie alimentaire. La présence des salins a, en effet, été à l'origine des prémices de l'industrie chimique dans la région. La première usine de soude du département s'installe sur les salins du Lion en 1810, et un peu plus tard, le sel récolté dans les marais salants autour de Fos, largement exporté, sera aussi utilisé par l'usine de soude du plan d'Aren, édifiée lors du blocus continental sous l'empire [38]. La décomposition des cristaux par l'acide sulfurique permettait, en fin de cycle, d'obtenir la soude dont avait besoin la savonnerie provençale [39]. Les petits étangs de Lavalduc, Rassuen et Citis se présentaient aussi, sous la forme d'un complexe salinier sophistiqué (les étangs sont reliés entre eux par des communications souterraines) complété par les deux usines chimiques de Rassuen où travaillaient 500 personnes.

La compagnie des salins du Midi qui a l'exclusivité d'exploitation de tous les salins français de Méditerranée, exploitait tous ces salins depuis la fin du XIXe, elle a abandonné les salins du Lion en 1966, au moment où les eaux de la Durance, déversées par la centrale hydraulique de Saint-Chamas, ont fait tomber la salinité de l'Étang en dessous de 10 %, ce qui rendit son eau impropre au saunage. Les actions conjuguées de la centrale et de la concurrence des grands sites de Camargue (Salin de Giraud, Aigues-Mortes) ont converti l'étang de Lavaduc et les tables salantes de Berre en simples réservoirs de stockage et de transformation en « sel solaire », des saumures extraites à Manosque et acheminées par saumoducs. Ce sel industriel approvisionne uniquement les industries chimiques de Berre et de Lavera.

Du monde rural à l'activité agricole

L'espace rural, c'est le milieu naturel aménagé pour la production agricole au sens large, animale ou végétale par des groupes humains qui fondent sur lui la totalité ou presque de leurs vies sociales et économiques. Il s'oppose à l'espace urbain, c'est-à-dire aux surfaces presque entièrement bâties et à fortes densités de population qui sont organisées pour remplir des fonctions « urbaines » : Commerciale, administratives, artisanales, industrielle et intellectuelle et politique.

Jusqu'au XIXe les villes restent des organismes ponctuels et clairsemés dans un territoire rural ou naturel. Les villes et les campagnes vivent donc ensembles mais ne se confondent que très rarement[40]. Seules leurs croissances sont dépendantes l'une de l'autre, les terroirs ayant un rôle nourricier vis-à-vis des villes.

L'horizon du campagnard se limite, le plus souvent, à son village et aux villages voisins. Ceux qui se rendaient en ville pour les marchés étaient les rapporteurs de la vie urbaine. La cellule villageoise est donc d'une étonnante stabilité[41]. La situation sociale et psychologique commune renforce donc la cohésion du groupe, mais freine en contrepartie toutes initiatives de modernisation, il est vrai que la paysannerie de l'ancien régime est encore très dépendante et peu instruites. Des véritables « communautés d'exploitation du sol » se structurent donc sur une région, se confondant presque avec son terroir. À ce titre elle règle en accord avec le pouvoir seigneurial, la vie des champs, fait respecter les contraintes collectives, s'occupe de l'entretien de la voirie, du logement et de l'ordre public. L'état les considère comme des unités fiscales pour recouvrir la taille.

La période de 125 ans qui commence après 1 789 et qui s'achève en 1914 marque l'avènement d'un nouveau monde rural. La triple révolution industrielle, sociale et urbaine qui se révèle à ce moment-là va profondément désorganiser la vie agricole. On distingue quatre facteurs déterminants qui vont accompagner l'entrée progressive de la civilisation rurale dans le monde du XXe siècle que dominera la ville :

- Le facteur social. Avant tout, la révolution française marque la fin de l'ancien régime et l'effondrement de la hiérarchie féodale. La paysannerie accède enfin à la pleine propriété de la terre qu'elle cultive, avec la levée, d'une part des servitudes seigneuriales qui pesait sur elle ou en l'acquérant au cours des ventes de biens nationaux. Cette victoire du monde rurale a pourtant pour effet de faire éclater la cellule villageoise, en laissant de côté les plus démunis et en segmentant l'exploitation.

- Les causes démographiques. La fin du XIIIe est marquée par une poussée démographique importante de la population rurale et urbaine. L'exode rural vers les premières concentrations industrielles débute ainsi en bénéficiant du surplus de main d'œuvre paysanne. L'essor urbain qui multiplie les masses de consommateurs non producteurs entraîne fatalement une augmentation des prix aboutissant à une certaine prospérité et autorité rurale.

- Les causes techniques. Les progrès techniques en matière de transport ont participé activement à désenclaver les campagnes, et permis une spécialisation des cultures. Cette optimisation des terres est accompagnée des progrès de l'agronomie et de l'irrigation.

- Les causes culturelles. L'école publique et la pénétration des usages citadins ébranlent les valeurs traditionnelles des villages. Si l'instruction contribue favorablement à l'amélioration des conditions de vie rurales, elle soulève néanmoins des mouvements de défense de la communauté.

Au début du XXe, l'intégration du monde rural dans une économie et une société moderne est à peine engagée. Mais à peine sa modernisation terminée, l'agriculture va connaître un nouvel assaut, celui des villes qui se développent bien au-delà des anciens remparts sur les terres cultivées.

La rupture du XIXe

Globalement, le XIXe est une période de progrès, les conditions sociales et techniques changent et touchent tous les pans de l'économie. Les campagnes n'échappent pas à cette « révolution », succédant à une économie de subsistance où chaque cellule rurale devait s'efforcer de suffire à ses besoins, une agriculture régionalisée s'esquisse. Chaque région s'efforce en effet, d'adapter sa production à ses aptitudes naturelles et à sa structure sociale.

Cette spécialisation du monde rural français touche très particulièrement la Provence. Le milieu naturel se prête peu aux céréales et aux cultures d'autosubsistances, de plus elles n'offrent que de faibles revenus comparés à la viticulture. Les rives de l'Étang de Berre vont peu à peu prendre conscience de leur aptitude à devenir une région agricole prospère. Productions trop diversifiées, exploitation et distribution mal organisées, les communautés de l'étang vont devoir s'adapter à une agriculture qui change et qui doit s'inscrire dans une perspective nationale.

Les premières expériences agronomiques viennent de Vitrolles, Barrigue de Montvallon (1774-1845) y expérimente, dans sa propriété, l'introduction de cultures plus résistantes et productives[42]. Ce savant qui a introduit les bases de l'agronomie en basse Provence a notamment inventé un engrais résultant de la combustion des algues de l'étang.

LA FIN DES EXPLOITATIONS ISOLÉES.

La modernisation du monde rural ne se fait pas sans souffrance, l'hémorragie qui frappe les campagnes à partir des années 1 850 va les affaiblir tout au long du siècle. L'exode rural qui touchait principalement, à ses débuts, les activités rurales non agricoles, a peu à peu gagné une plus grande partie de la population, les plus démunis, les journaliers, les petits

propriétaires qui n'ont pas résisté aux crises successives. Les conséquences sont importantes : apparitions des premières friches sur les terres les moins rentables, baisse du prix du sol. Enfin les fermiers, en moins grand nombre, ont fait chuter la valeur locative des terrains et du même coup, la rente foncière perçue par le propriétaire, celui ci est alors souvent tenté de vendre, surtout s'il ne trouve pas de repreneur. Une redistribution des terres agricoles tend à se généraliser à tout le terroir. Les grandes propriétés s'agrandissent, les moyennes se développent et se recomposent.

Malgré l'apparition des premières machines agricoles dés 1870, les progrès techniques n'ont pas un impact important dans la région comme dans toute la Provence[43]. La mécanisation s'appliquant plutôt à l'exploitation de grandes étendues de monoculture, elle ne trouve pas sa place dans le terroir méditerranéen. L'importante immigration italienne et espagnole vient fournir la main d'œuvre saisonnière nécessaire au maraîchage, elle se fixera au fur et à mesure dans les zones agricoles.

LA FIN DES CULTURES TRADITIONNELLES

Le formidable progrès conjugué du réseau ferré, routier[44] et des véhicules de transports a fortement contribué à accroître l'influence de Marseille sur le reste du département. La région de l'Étang de Berre entre dans une périphérie urbaine. La ville y dicte les règles du marché agricole : la concurrence des colonies y est féroce.
Le port développe marché important de denrées alimentaires dont les prix bas déstabilisent les exploitations locales. Le sud méditerranéen importe principalement des céréales[45] vers Marseille qui reçoit jusqu'à 50 % des exportations nationales qui sont par la suite redistribuées ou dirigées vers les premières industries alimentaires. La production de Châteauneuf-les-Martigues connaît ainsi une régression de sa production de froment plus de 40 %.
L'Algérie est également une grande productrice de vin, ne trouvant pas de débouchés locaux, elle exporte intégralement sa production en France où elle bénéficie d'un régime douanier spécial.
Le troisième élément de la trilogie rurale est également menacé, les huiles d'olives et de colza venues d'Afrique à des prix très inférieurs au marché prennent la place des productions locales au côté des huiles minérales[46]. En se modernisant, le secteur de la savonnerie qui est le plus gros consommateur d'huiles végétales a cherché à restreindre de plus en plus le coût de la matière première, les exploitants locaux ne pouvant plus suivre ont arraché une grande partie de leurs oliviers, préférant se consacrer à une production alimentaire.

Enfin les soieries d'extrême orient abrogent définitivement la sériciculture provençale qui connaissait déjà d'importantes difficultés.

Le terroir doit désormais adapter sa production à la demande croissante de l'agglomération marseillaise et aux spécificités d'une économie de marché devenue internationale.
L'agriculture française connaît néanmoins des crises graves, la plus importante et la plus généralisée étant sans doute celle du phylloxera. Elle nous intéresse particulièrement parce qu'elle touche la Provence viticole en toute première ligne.
Le phylloxera est une maladie de la vigne décelée en 1863[47], due à un puceron amené par des ceps américains. L'invasion se propage sur tout le terroir de l'étang, où la viticulture avait peu à peu remplacé les cultures vivrières[48].
En 1868 toute la Provence est touchée, et l'économie rurale y est complètement déstabilisée. L'invasion prend progressivement l'allure d'une catastrophe nationale, les traitements mis au point au cours des années 1 870 se révèlent coûteux et peu efficaces (replantation sur le littoral, sulfurage, submersion des pieds).
La solution est apportée en 1877, grâce au greffage des espèces françaises sur des plants américains résistants à l'insecte[49]. Enrayé au bout d'une période de vingt ans, la crise a eut des conséquences importantes sur les exploitations locales : Une réduction de 30 % de la superficie du vignoble. Cependant l'épidémie a eut un effet bénéfique sur la viticulture française qui a été obligée de se moderniser, d'investir (sélection des cépages, optimisation des rendements).

L'ACHÈVEMENT DES PAYSAGES AGRAIRES

Au moment où s'amorcent les révolutions techniques du monde agricoles, on peut considérer que les paysans français vivent encore dans un cadre qui connaît une sorte d'achèvement. Le milieu du XIXe est donc une période propice pour décrire le paysage agraire dit « traditionnel ». Il appartient à la mémoire collective que les champs du Midi présentent un aspect désorganisé, aux dimensions irrégulières.
Il transparaît pourtant sur les plans cadastraux, une certaine cohérence des proportions et du quadrillage.
La parcelle, l'unité de base du terroir, a une longueur comprise entre 35 et 100 mètres et dont la largeur ne descend pas au-dessous de la moitié de la longueur. Les parcelles carrées, héritées des techniques de labour croisées moyenâgeuses sont également très répandues. Les parcelles en lanières apparaissant en groupes isolés, proviennent du partage de grandes propriétés. C'est dans les reliefs que l'irrégularité triomphe, irrégularité de taille d'abord, des parcelles géantes en côtoient des minuscules, de forme et de disposition ensuite, les champs aux découpes compliquées forment un véritable puzzle[50].
Dans la basse Provence les murs de clôtures sont très rares, il peut s'agir le plus souvent d'un « clapier », amas de pierre retirés des champs.
Cependant les parcelles ne sont pas pour autant ouvertes, des barrières végétales, comme les canniers ou le cyprès, apparus plus tardivement, constituent un véritable paysage de bocage. Les cyprès plantés à 50 cm les uns des autres doivent s'opposer aux puissantes rafales du mistral, ils sont pour cela disposés perpendiculairement au sens du vent en limite de parcelle divisant ainsi l'espace cultivable en casiers réguliers où favorisant un microclimat favorable aux primeurs du côté sud. Il s'agit donc d'un bocage spécifique, sans clôture, qui n'apparaît donc pas sur le cadastre alors qu'on peut très bien l'observer encore de nos jours sur les photos aériennes.

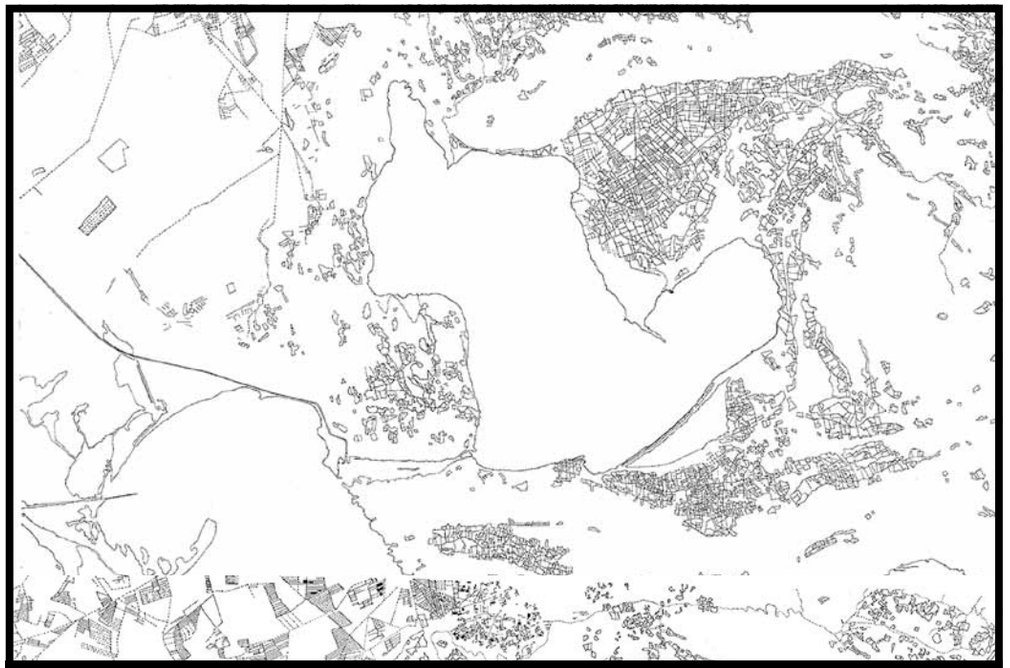
Recomposition de l'agriculture au XXe siècle

En résumé, cette période clé pour le monde agricole, qui traverse le XIXe et qui s'achève à la veille de la guerre, peut se diviser en trois intervalles :
- Celle qui débute à la révolution française et peut s'achever en 1852, marque « les dernières révoltes de la faim », la pression démographique contraint la paysannerie à produire toujours plus, sous contrôle des grands propriétaires.
- La période de 1852 à 1880 forme comme un apogée de la civilisation rurale. La masse citadine croissante paye les denrées alimentaires au prix fort, les paysans s'enrichissent, ils commencent à savoir lire et consolident leurs patrimoines fonciers. Les paysages agraires connaissent alors leur plein épanouissement, sans que les exigences urbaines n'aient encore trop fait sentir leurs effets.
- Pendant la dernière période 1880-1914, tout s'accélère, les crises mettent en péril des pans entiers de la production traditionnelle, l'irruption des concurrents étrangers, l'accélération de l'exode rurale provoque la chute des prix pendant que l'école publique et les modes de vie urbains démantèlent les valeurs rurales qui régissaient le territoire.

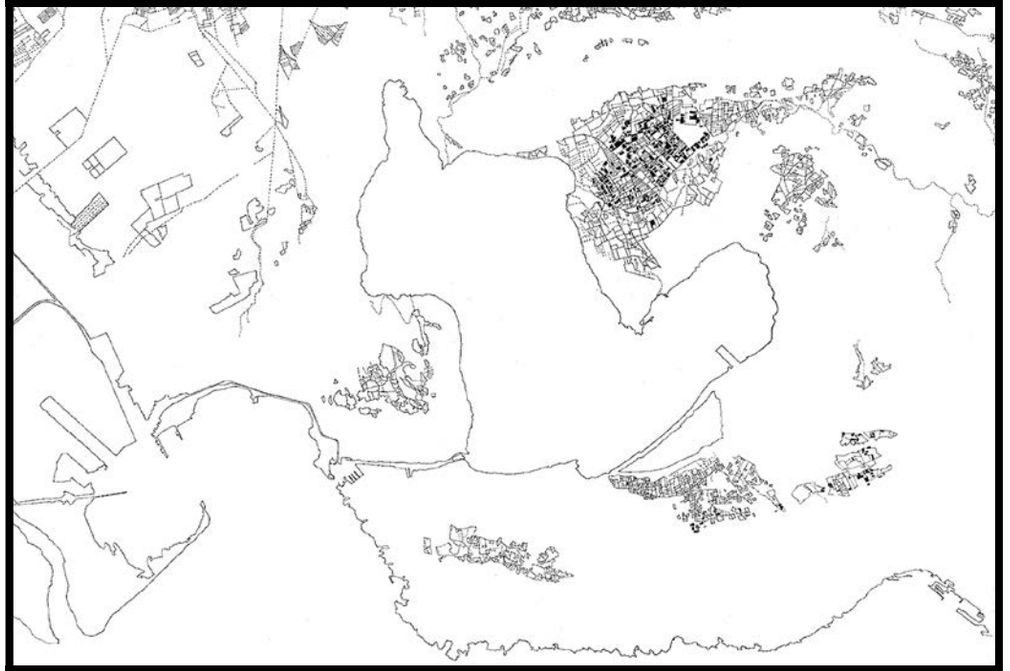
La crise agricole a sérieusement épuré la société rurale des éléments les plus pauvres. Elle a également eut un effet sélectif sur les cultures, éliminant des espèces les plus rustiques, peu rentables et dédaignées par une société qui se nourrit de mieux en mieux. Elle aboutit dans la région de l'Étang de Berre à une reconsidération des cultures pratiquées ainsi que des organisations rurales.

LE MARAÎCHAGE, UNE AGRICULTURE PÉRIURBAINE

La communauté villageoise n'est désormais plus maître de sa production. C'est la ville qui consomme l'essentiel des produits des terroirs et qui en diversifie les espèces. Le recul des superficies viticoles a pour corollaire l'extension des cultures maraîchères, fruitières et florales. L'action de trois facteurs



Trame agricole en 1930, dessinée d'après les cartes IGN au 1/50000 de Salon-de-Provence, Istres, Eyguières, Marseille et Martigues.



Trame agricole en 2000, dessinée d'après les cartes IGN au 1/50000 de Salon-de-Provence, Istres, Eyguières, Marseille et Martigues.

Vignobles.

Champs de tournesols.

Domaine de Calissane.

Cultures en serres.

Maraichage.

Vignobles.

combinés a mis peu à peu ces cultures au rang de la traditionnelle trilogie méditerranéenne.
L'existence d'un potentiel marché urbain est la première cause. La ceinture maraîchère périurbaine Marseillaise ne peut plus satisfaire la demande d'une population croissante dont les exigences liées à l'amélioration du niveau de vie ont complètement révisé les habitudes alimentaires. De plus, l'industrialisation croissante, l'étalement urbain se substituent aux célèbres bastides marseillaises, dont seul le bâtiment principal témoigne d'une activité agricole prospère passée. La ville doit désormais se ravitailler dans des zones plus éloignées, ce qui est rendu possible par les progrès effectués par le rail. Les rives de l'étang de Berre assistent dès lors à l'arrivée massive des maraîchers expropriés de la « ceinture verte » marseillaise (La vallée de l'Huveaune, les Aygalades, le Jarret). Les nouveaux arrivants amènent avec eux leur savoir-faire qu'ils transmettent aux populations locales, l'aspect du terroir est très rapidement modifié. Après les cultures d'hiver, choux, salades et poireaux se succèdent dans l'ordre : les artichauts, les fèves, les petits pois, les pommes de terre, les haricots, les aubergines et enfin les poivrons, la principale production étant la tomate. L'été est aussi la saison des fruits : melons, fraises, cerises, pêches.
L'extension de l'irrigation dans la plaine de Berre et de Marignane est la condition nécessaire à la culture maraîchère. Facilitée dès juin 1865 par une loi qui accorde des prêts, l'irrigation départage deux zones sur les rives de l'Étang de Berre : Les zones irrigables par canaux, proches d'une rivière ou d'un canal (la Crau et la plaine de Berre et de Marignane) et les zones irriguées par des puis à roue, animés parfois par des éoliennes, les « pousaraques » (plaine de Châteauneuf, Martigues).
Le troisième facteur intervient à la veille de la guerre, il s'agit de l'exportation des fruits et des légumes frais ou en conserve vers la Grande-Bretagne, la Suisse et l'Allemagne.
Les cultures maraîchères vont ainsi connaître deux vagues de développements successives qui correspondent également aux phases d'extension urbaine et donc d'expropriations. La première phase correspond à l'entre-deux-guerres où les premières exploitations viennent relayer les cultures traditionnelles au sein d'exploitations existantes.
Au lendemain de la guerre, on assiste à l'arrivée massive d'agriculteurs marseillais, exclus de nouveaux de la périphérie marseillaise qui s'urbanise considérablement (ZUP n° 1, émergence des quartiers sud). Les années 50 marquent ainsi la conquête de la plaine des Cravons, « une petite Crau » aride et jonchée de cailloux qui nécessita un travail important de préparation et d'irrigation. Cette période marque également l'avènement d'une révolution technique, la culture sous serre. La technique qui multiplie par quatre la productivité, va se perfectionner peu à peu avec l'introduction de nouveaux dispositifs (bâches en plastiques, chauffage, création des chapelles[51]). L'irrigation est par la suite généralisée à toutes les rives, grâce à l'eau du canal de la Durance en 1966.
Dans les années 70, le procédé va connaître un essor important lié aux progrès de la science agronomique (culture hors sol, goutte à goutte au pied des plantes, gestion informatisée des apports nutritifs et de la lutte contre les parasites).
Aujourd'hui le maraîchage de la plaine de Berre représente « une industrie » importante qui emploie 1 850 personnes dont les 2/3 sont salariées, elle produit/de la production nationale de tomates. Les exploitations automatisées insérées dans le bocage créent un paysage atypique dans la plaine agricole de Berre.

LE REGROUPEMENT DES EXPLOITATIONS

Face à la mondialisation du marché, l'agriculture locale qui tend vers une spécialisation définitive, tend à revoir son organisation globale. À l'exemple de la communauté rurale archaïque qui gérait son territoire collectivement, les exploitants vont se regrouper en syndicats agricoles au sein des communes. Les premières coopératives agricoles et viticoles datent de l'entre deux guerres. Elles sont chargées d'équilibrer les récoltes (qualité et production), de baisser les coûts de transformation (la vinification, par exemple, qui nécessite un appareillage et un suivi important est effectuée collectivement) et s'occupent enfin de la commercialisation des produits. Elles permettent enfin aux petits exploitants regroupés de survivre face à la concurrence des grosses exploitations.
Regroupées en une organisation commune, les coopératives viticoles des rives de l'étang et même des environs (Aix, Berre l'étang, Châteauneuf-les-Martigues, Cornillon-Confoux, Coudoux, Gignac, Marignane, Les Pennes-Mirabeau, Le Rove, Rognac, Saint-Chamas, Saint-Victoret, Velaux, Vitrolles) misent sur une production de qualité commercialisée sous un label A.O.C « Coteaux d'Aix-en-Provence »

De la campagne à la ville-campagne

Les géographes ont longtemps tenu l'influence des villes sur les campagnes comme résultante directe du modèle de Von Thünen énoncé en 1826, c'est-à-dire dépendant des conditions et du coût de transport des marchandises. Le maraîchage était donc cantonné à la première couronne urbaine tandis que l'élevage et la céréaliculture pouvait s'étendre loin des noyaux urbains. Cette théorie a été balayée par l'avènement des transports rapides. En fait, ce rapport intrinsèque entre les centres décisionnaires et les campagnes nourricières qui a toujours eut la caractéristique d'être évanescents, s'est, aujourd'hui, réellement complexifié. La distinction implicite que la société opérait entre ville et campagne est en passe d'éclater.
Qu'en est-il de l'agriculture en périphérie urbaine alors que le prix de la terre agricole n'a jamais été aussi bas depuis trente ans ?
« un paysage sans paysans ? » ce titre du Monde des Débats constitue t-il une réponse au problème posé : Quelles conséquences pour l'évolution des politiques agricoles et notamment de la PAC sur la transformation des paysages ruraux ?
Le grignotage par la ville et la forêt de l'espace agricole est peut être une phase ultime de son évolution, et en ce cas une intervention de protectionnisme pourrait aboutir à un non sens : des champs de blé improductifs, des pâturages stériles, en bref une campagne déshumanisée.

ÉVOLUTION DES PAYSAGES RURAUX

Évolution des superficies agricoles utilisées en hectares.

	1864	1912	1971	1979	1988
Martigues	3690	2697	717	855	680
Saint-Mitre	1441	885	285	182	149
Marignane	1691	1638	245	152	77
Châteauneuf	2060	2365	368	231	200
Vitrolles	1693	1500	279	173	104
Berre	1053	3220	2481	1492	1486
Rognac	618	949	363	322	150
Miramas	-	-	3255	1142	1107
Istres	-	-	9421	6515	7288
Saint-Chamas	-	-	431	271	319

On assiste donc, depuis plus d'un siècle, à une nette régression de l'occupation agricole, spécialement sur les territoires communaux des villes nouvelles et autour des grandes infrastructures. La plaine de Marignane et les plateaux de Vitrolles ne comptent quasiment plus d'enclaves cultivées, l'action conjuguée des grandes infrastructures (aéroport, Eurocoptère, ZI les Estroublans) et de l'urbanisation émergente (ZAC dans les villes nouvelles, ou lotissement), attisée par la proximité de l'agglomération marseillaise, opprime l'activité rurale qui se réfugie au pied des reliefs et ponctuellement le long de la Cadière. Châteauneuf-les-Martigues et Laure connaissent le même phénomène, les lotissements se développent en éventail et repoussent les champs sur les limites des espaces naturels (chaîne de la Nerthe, étang du Bolmon). Dans cette partie du terroir, seul le maraîchage et l'exploitation de la vigne sont suffisamment rentables pour faire face à l'urbanisation, ils se présentent sous la forme de petites unités encloses par des haies ou des canniers. Les fossés et les talus disparaissent, petit à petit, au profit des aménagements d'infrastructures. À Martigues, on assiste au même schéma, seul le quartier de Saint-pierre et Saint-Julien maintient sa vocation typiquement rurale bien qu'une partie des terres soit aujourd'hui en friche.
La partie nord de l'étang reste fondamentalement rurale, le terroir conserve, non seulement, son activité agricole variée, mais aussi les stigmates du travail agraire traditionnel (talus, fossés, bocage) mêlés à des nouvelles formes d'agriculture (serres en tunnel, en chapelles).
À l'ouest, le réseau urbain de Fos, Istres, Miramas, a eut tendance, encore une fois à repousser l'agriculture vers les zones naturelles. Ici, elle est conquérante, et s'étend au détriment de la Crau désertique grâce au précieux réseau de canaux dérivés du canal de Craponne.

LA CAMPAGNE AU SEIN DU MARCHÉ URBAIN

Il n'y a pas si longtemps que la périphérie urbaine était encore essentiellement rurale, et peu à peu, la ville s'est mise à incorporer sa périphérie par un processus de marcottage, rejetant toujours plus loin ses équipements avides d'espace toujours reliés par un cordon d'infrastructure. Mais la colonisation des campagnes ne se fait pas sans conflits, les points de vue sont nombreux et divergents. Les systèmes agricoles anciens sont délaissés pour s'adapter à une demande désormais plus proche et plus directe. Des opportunités se présentent donc pour « l'agriculture urbaine » de développer des réseaux de distribution plus directs, voir même directs sur les marchés. La pérennité des zones agricoles, dans des agglomérations où le sol est rare et convoité tient donc à l'image valorisante qu'elles dégagent auprès du consommateur : celle d'un produit du terroir de qualité[52].

Cette quête de qualité et de retour aux cultures traditionnelles a même provoqué des paradoxes dans certains sites de la périphérie marseillaise : Le retour de la culture en terrasse dans le pays d'Aubagne compense un surcoût évident par une certaine légitimité de qualité (bonnes expositions des parcelles, inertie thermiques et hydrauliques des pierres). L'agriculture occupe désormais une place dans la lutte contre les risques, et notamment dans ce cas-là, celui des incendies. Le terroir de l'Étang de Berre, pour sa part, n'a entamé qu'une timide reconversion[53] de ses espaces agricoles qui connaissent encore des difficultés à se maintenir.

Notes

1 D'après Tite Live Epitomé LX.

2 Les exploitations sont souvent confiées à des vétérans militaires.

3 Monographie de Vitrolles, Abbé Adrien Pascal, Giraud, Marseille 1904.

4 A cette époque les habitants d'Arles vivent repliés dans l'amphithéâtre romain.

5 Saint-Victor, l'une des premières abbayes, est créée par Jean Cassien en 415, alors que Montmajour n'apparaît que beaucoup plus tard au xe siècle.

6 On y exerce les droits féodaux de passage.

7 Territoire sous la juridiction des délégués du comte de Provence pour la basse justice.

8 Le domaine était, en fait, connu depuis l'antiquité sous forme d'une villa disparue.

9 La carrière a approvisionné les monuments de la région depuis l'antiquité jusqu'au xixe siècle. On dénombre : le pont Flavien à St-Chamas, la cathédrale d'Aix-en-Provence et le parvis de la cathédrale de Marseille.

10 En 1383, Marseille prend le château de Chateauneuf-les-Martigues.

11 En 1309, le mariage de Bertrand III et de Bréatrice, la fille de Charles d'Anjou, permet aux Baux de mettre la main sur des biens et des seigneuries qui leur échappaient jusqu'alors.

12 Nombre d'habitants au début du xxe siècle.

13 La statistique de Villeneuve constitue une véritable radiographie du département des Bouches du Rhône au xixe siècle. Une quantité d'informations sur les villes et villages sont répertoriées.

14 D'après Mazurek et Blanchemanche.

15 La construction du canal des moulins commence en 1672, il fonctionne à partir de 1683. En 1823, il change de nom et devient le canal de la poudrerie quand l'état devint propriétaire de la totalité des eaux de la Touloubre.

16 L'introduction de ces légumes dans les exploitations satisfait la curiosité et l'exotisme, mais ne modifie en rien la structure agricole traditionnelle.

17 Les exemples de noms de propriétés dérivés du vocabulaire de l'élevage sont nombreux : La Palunette à Chateauneuf-les-Martigues, Les Paty à Berre, L'Agneau à Vitrolles.

18 Ou drailles, sont des pistes affectées à la transhumance des troupeaux.

19 Terres incultes, ou la roche affleure le sol, ou qui sont couvertes de pierres.

20 Les haies de cyprès structurent cet espace agricole.

21 Du même type que les camarguaises : une charpente recouverte de gerbes de roseaux et des murs en pisés et en galets roulés.

22 Le saltus et la silva.

23 Le Rove est d'ailleurs réputé pour son fromage de chèvre.

24 La parcelle est délimitée en milieu écologique isomorphe (plaine alluviale, coteaux) qui présente des caractères particuliers de sol, de micro climat, de végétation naturelle. Georges Bertrand Pour une histoire écologique de la France rurale.

25 Où réside la famille élargie de tradition antique et médiévale. Il s'agit aussi d'une unité de recensement fiscal.

26 Ces caractéristiques sont également celles des Vici agricoles ou routiers romain, simples hameaux implantés généralement à proximité relative d'une villa.

27 « L'acquisition de solides bases immobilières -maison en ville et domaine à la campagne- n'est pas seulement pour la fraction de la bourgeoisie engagée dans les affaires, une assurance pour l'avenir, pour le passage à la retraite ; elle est dès le départ et pendant toute la marche de l'entreprise, la garantie de sa crédibilité et l'instrument indispensable du recours au crédit. » Bergeron 1972.

28 Les bastides aixoises s'ouvrent dans le paysage tandis que les bastides marseillaises sont intégralement closes et forment un paysage compartimenté par des murs de pierres.

29 Tèse ou teso dont l'étymologie dérive du verbe tendere qui fait directement référence à une technique de chasse à l'aide d'un filet tendu.

30 Aire circulaire ou carrée, au rayon de 5 m environ, où l'on foulait le blé à l'aide d'un rouleau de pierre tiré par un cheval, avant de procéder à la séparation du grain et de la paille.

31 Les grandes allées de peupliers et de platanes de la Suriane à St-Chamas et Montvallon à Vitrolles s'étendent sur plus d'1 km de long.

32 Creusé au xviie siècle.

33 Privilège de construire un môle délivré par Henry III.

34 La route de Marseille est très souvent embouteillée.

35 Elle fonctionnera jusqu'en 1970 et compta jusqu'à 7000 ouvriers. Elle fût, un temps, la plus importante du pays. Voir « l'étang mécanique/L'industrie commence à l'Ouest ».

36 En 1259, Charles d'Anjou rachète à perpétuité la totalité des salins provençaux.

37 Les 4 autres greniers étant situés dans le Var et les Alpes maritimes : Toulon, Hyères, Fréjus et Cannes. Mais à la fin du xviie, le nombre fût élevé à 15 dont Marseille, Martigues et Berre.

38 La soude a un grand intérêt dans les stratégies de défense militaires car elle rentre dans la composition de la fonte des canons.

39 À Salon et à Marseille principalement. La fabrique de soude des salins du Lion expédie sa production à la fabrique de M. Vidal à Saint-Victor.

40 Les aristocrates qui ne passent que la saison chaude à la campagne n'en ont qu'une vision très édulcorée.

41 A chaque génération les trois quarts des garçons et les quatre cinquièmes des filles choisissent leurs conjoints dans le très proche voisinage.

42 Blé du Tibet et Seigle d'Islande.

43 Le remplacement du boeuf par le cheval de labour constitue à lui seul une révolution.

44 Grâce à la loi de 1822, véritable charte des chemins vicinaux, qui accordait aux communes une subvention de 100 millions, et qui prônait l'utilisation les procédés de revêtements de l'ingénieur anglais Mac Adam.

45 Les importations de céréales du Maghreb dans le port de Marseille débutent au xviiie et alimente la France entière.

46 Les huiles minérales et de colza sont utilisées dans l'éclairage, elles sont elles même progressivement remplacées par le gaz.

47 La maladie est décelée par Planchon, dans le Gard où certains ceps commençaient à se dessécher et à mourir, c'est aussi le scientifique qui y mettra fin au bout de 20 ans de lutte.

48 Les villages de Marignane et de Châteauneuf-les-Martigues sont très affaiblis, seule les vignes du Jaï sont épargnées, les ceps résistants mieux sur un sol sableux et humide. La viticulture y connaîtra alors un certain dynamisme.

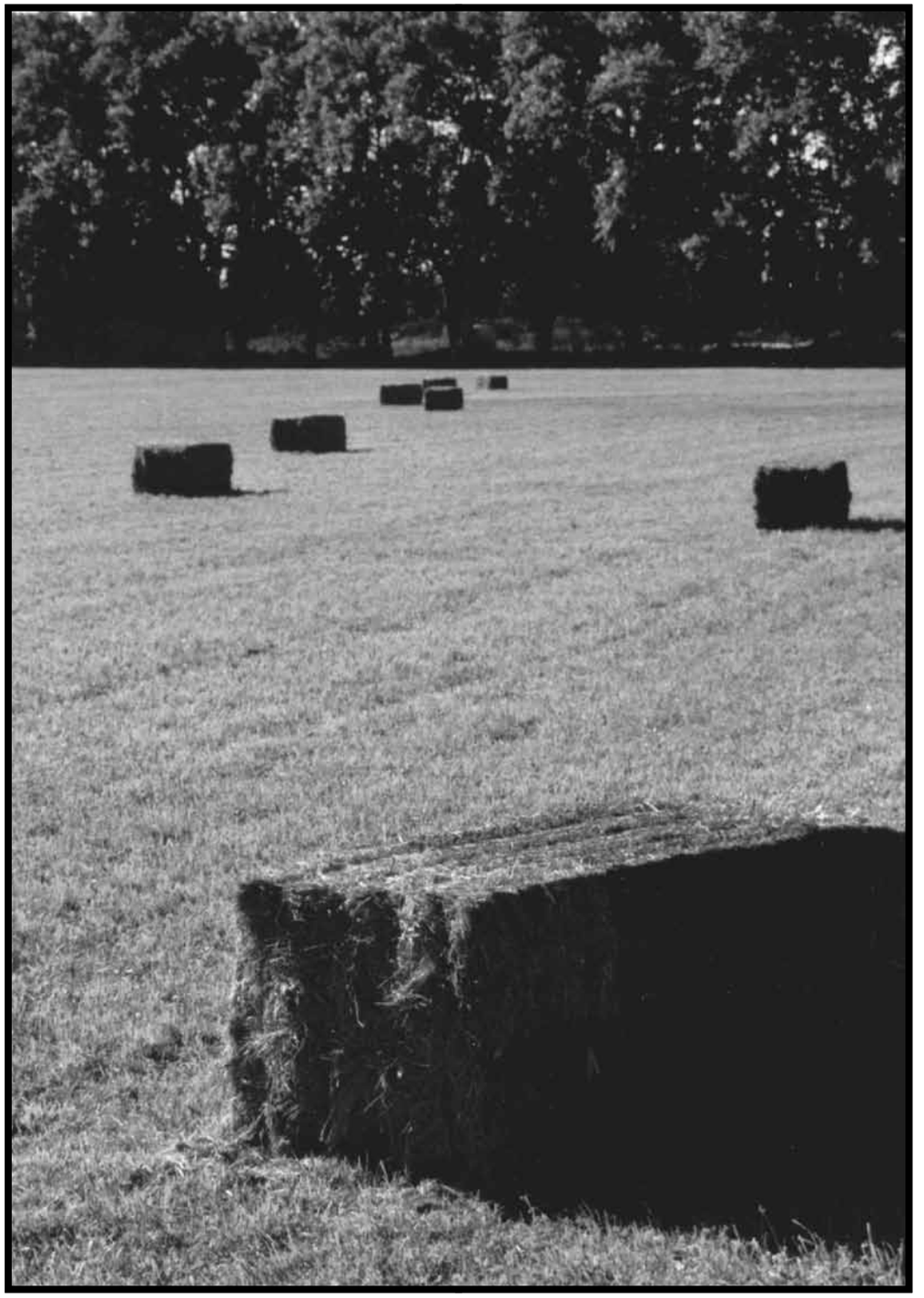
49 Les viticulteurs sont soutenus par les subventions de l'état pendant toute cette période.

50 C'est la multiplicité des obstacles rocheux qui expliquent ces contournements successifs.

51 Serres rigides accolées.

52 La mise en place de chartes agricoles garantissant la traçabilité du produit, des modes d'exploitation BIO peut devenir un outil d'aménagement fiable pour ces territoires.

54 Aboutissement d'un accord commercial entre maraîchers et supermarchés de la commune de Châteauneuf-les-Martigues.



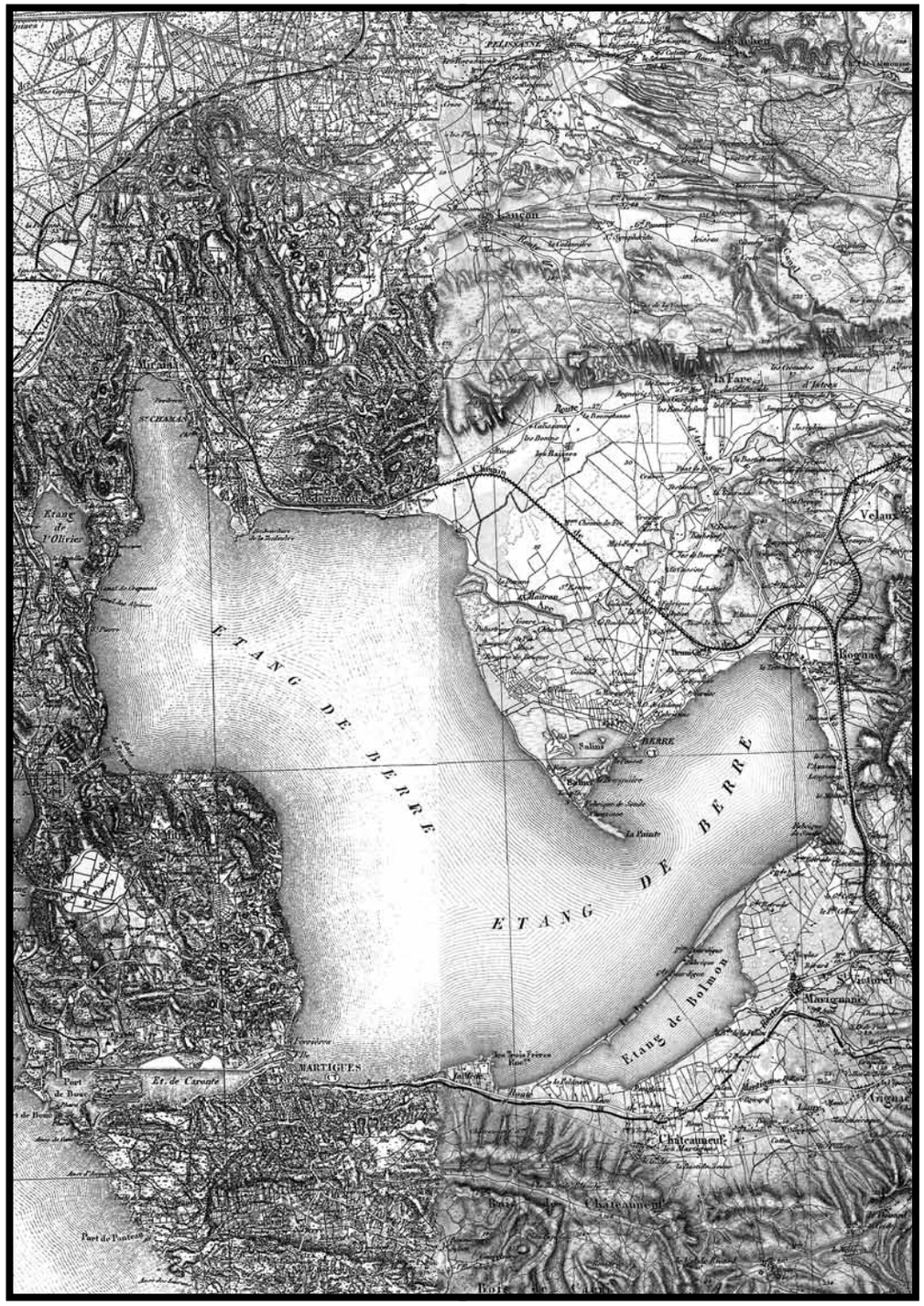
02

L'ÉTANG MÉCANIQUE

Avec le XVIIIe siècle naît l'industrialisation, bouleversement économique majeur dont est issu le monde que nous connaissons. Cette révolution remet en cause profondément en moins de deux siècles une société héritée du moyen âge. Deux siècles prodigieux qui vont transformer par la même le territoire, expression physique de la réalité sociale. Or, la doctrine industrielle voit en chaque objet une mécanique qu'il convient de comprendre puis de façonner pour la rendre plus efficace. Le territoire n'échappe pas à cette vision, il va connaître ainsi un remodelage considérable qui va le préparer à accueillir une industrialisation massive, un remodelage qui doit en faire un territoire mécanique.

Dans la région, c'est Marseille qui mène ce grand mouvement d'industrialisation soutenu par un État qui voit en elle un avenir prodigieux. Marseille regarde vers l'Étang, cette mer intérieure si proche de la ville, vaste étendue d'eau qui semble destinée à devenir une des pièces maîtresses d'un futur ensemble industriel phocéen, un ensemble d'envergure internationale. Dés la fin du XIXe siècle, la Chambre de Commerce et d'Industrie lancera une « conquête de l'ouest » marseillais[1] pour développer un vaste faubourg industriel.

Car cette image industrielle de l'Étang de Berre est récente. Malgré quelques implantations anciennes mais très limitées, elle correspondra avec le siècle et se structurera autour de deux étapes comme la plupart du territoire français : la réalisation de grandes infrastructures de transports puis la diffusion d'un tissu industriel.



Une armature pour l'industrialisation : les infrastructures

Depuis les premières expérimentations de la biologie moderne, à la Renaissance, le fonctionnement des organes des êtres vivants a été étudié afin d'en déduire le fonctionnement dans son ensemble. La mode était alors aux écorchés qui, en soulevant la peau, mettent en évidence la construction des tissus organiques, des tissus faits de muscles destinés à l'action et irrigués par des vaisseaux qui canalisent le fluide, le sang, transportant l'énergie nécessaire et d'autres qui relaient par d'obscures voies les ordres dictés par la volonté. Les contemporains de ces découvertes furent fascinés par ces schémas qui dévoilent les mécanismes du vivant.

Il est saisissant de rapprocher ces écorchés de la représentation du territoire qui est développé par la suite. L'idée était d'analyser le fonctionnement de l'espace, lieu de l'activité humaine, irrigué par des voies de communications apportant ressources et relayant le pouvoir politique tel un organisme vivant. Pourtant, face à la perfection des tissus vivants, l'espace semble inachevé, imparfait. Cette similitude et cette imperfection induisent naturellement à penser que le but à poursuivre pour tout aménagement du territoire réside dans le comblement de cette distance et en particulier dans une meilleure articulation entre l'espace et ses vaisseaux, les voies de communications.

En France émerge rapidement un pouvoir politique centralisé qui dispose d'un territoire très vaste sous sa seule juridiction. Suivant l'image fournie par la biologie, ce pouvoir se considère comme la tête du territoire national et désire contrôler l'ensemble de son corps en complétant le réseau d'infrastructures de transports (artificielles ou naturelles) qu'il possède déjà. Une succession de voies d'eau est alors construite. La révolution industrielle va considérablement transformer le transport selon deux axes : d'abord par l'invention du moteur à vapeur qui équipera la batellerie donnant naissance au premier transport moderne puis par la mécanisation du transport lui-même au travers de la construction des chemins de fer, véritables canaux sur terre[2].

La voie d'eau, transport naturel en mutation, la réalisation de l'axe Marseille-Étang de Berre-Rhône

Le transport sur voie d'eau a une origine ancienne et constituait, avec les routes royales, une des seules infrastructures du XVIIIe siècle. Seule la voie d'eau pouvait en effet rivaliser avec des routes aménagées au niveau de la régularité et de la sécurité du transport.

Afin de pousser l'efficacité de ce moyen de transport, des aménagements sont très tôt envisagés sur l'ensemble du territoire, bien avant l'invention de la machine à vapeur. Ils sont de deux types : la transformation des cours d'eau afin de les rendre praticables par des navires toujours plus importants ou la réalisation de canaux, cours d'eau artificiels, conçus spécifiquement pour la navigation[3].

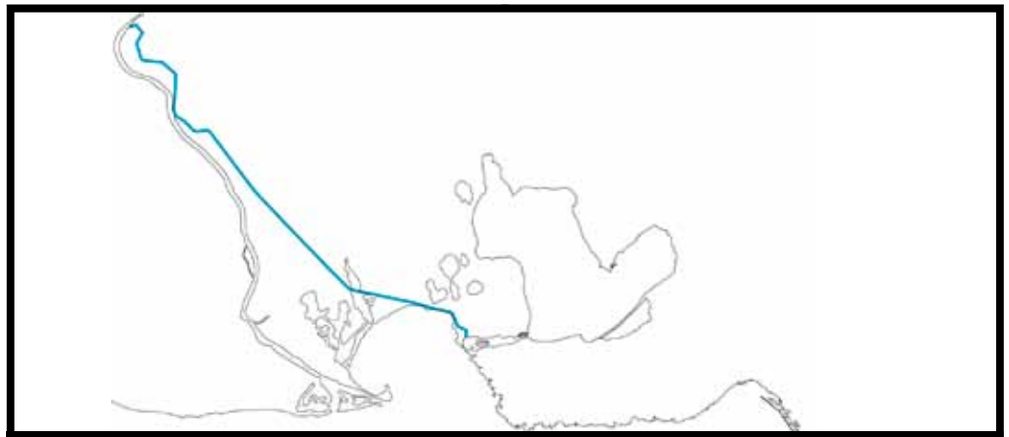
Au XIXe siècle, l'invention du moteur à vapeur, qui lance la révolution industrielle, va profondément transformer ce moyen de transport. La mécanisation va en effet toucher en premier la navigation, la vapeur pouvant remplacer la force motrice traditionnelle sans modification particulière de l'infrastructure. Ce changement fait entrer la voie d'eau de plein pied dans la modernité, la vapeur permettant d'assurer pour la première fois un transport très régulier et rapide. La voie d'eau est ainsi caractéristique de l'évolution des infrastructures, elle représente une étape intermédiaire, un transport traditionnel en voie de mécanisation.

Situé entre le Rhône, axe navigable Nord-Sud par excellence et le port de Marseille, le site de l'Étang de Berre fut traversé dés le début du XIXe siècle par une succession de canaux. Dans un premier temps il s'agira de doubler le Rhône devenu peu navigable à son embouchure puis progressivement de constituer une grande voie d'eau ouvrant l'Étang à la navigation en creusant le chenal de Caronte et, enfin, de former un complexe logistique intégré au port de Marseille.

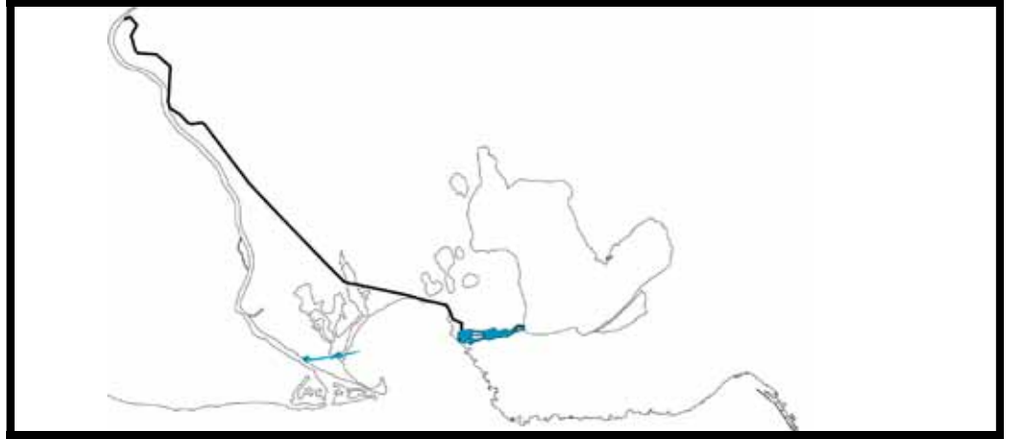
DOUBLER UN RHÔNE IMPROPRE À LA NAVIGATION, LE CANAL D'ARLES À BOUC

Quel fleuve eut un destin plus important que le Rhône ? Car le Rhône est plus qu'un fleuve c'est un lien, un lien entre nord et sud de l'Europe, un lien qui a drainé la civilisation antique vers le nord. Dans cette France absolutiste du XVIIIe siècle, le Rhône est un élément central de la structure du pré carré, un axe qui permet de relier mer Méditerranée et Mer du Nord. Naturellement le Rhône est donc appelé à devenir une voie de communication très importante assurant le transport lourd (matériaux, marchandises). Mais le fleuve est capricieux à la différence des fleuves du nord, sa fougue a créé un delta des plus instables. Les déplacements fréquents des embouchures et les fonds mouvants empêchaient la communication entre la mer et le fleuve. Le remodelage du système hydraulique du sud de la France avait commencé avec la réalisation du Canal du Midi et la construction du port de Sète. De nombreux projets suivront sans jamais être réalisés.

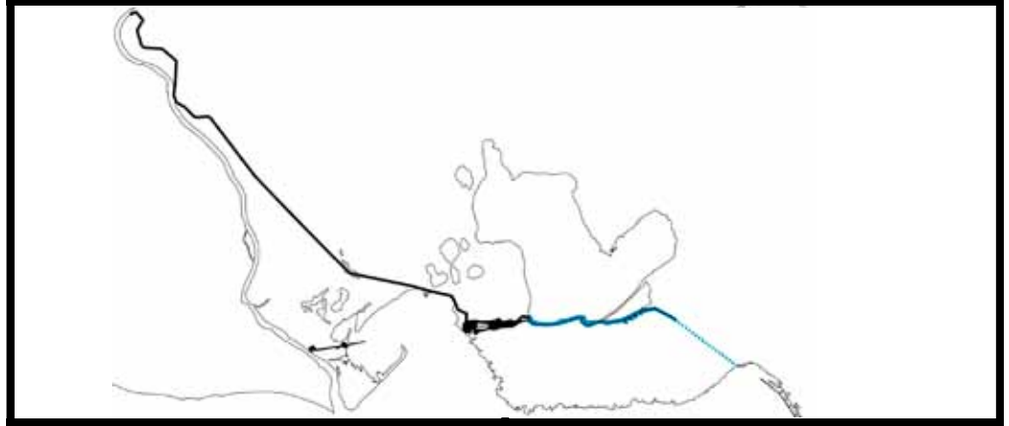
Dans la logique d'un État central et aménageur, en 1802, Bonaparte, Premier Consul, décide de remédier à ce



1802-1834 canal d'Arles à Bouc (dessins des auteurs).



1855-1928 chenal de Caronte.



1927 canal de Marseille au Rhône.

problème en construisant un canal navigable parallèle au fleuve. La plaine de la Crau offrait un site vierge, uniformément plat le long de la rive gauche du fleuve, un site idéal pour la construction du canal. Arles, première grande ville sur le fleuve après l'embouchure et Port de Bouc, sur la passe de Caronte, qui offre un havre suffisamment sécurisant pour la navigation, constitueront les deux ports d'entrée et de sortie du canal. Le canal se réparti en trois parties bien distinctes. Depuis Arles le canal longe donc le fleuve tant que la Crau est sèche puis traverse une Crau devenue humide pour rejoindre le littoral à Fos sans rencontrer d'obstacle particulier. Enfin la colline de Bouc est percée et le canal aboutit à la passe de Caronte.

Le canal est inauguré en 1834 mais paraît déjà trop étroit au vu des nouveaux gabarits qu'exige la batellerie. Il sera donc creusé de nouveau jusqu'en 1842. Mais le canal n'eut jamais le succès escompté rapidement concurrencé par un chemin de fer en plein développement. Par contre, il constitua une des premières transformations du territoire de l'Étang de Berre. Il fit de la Passe de Caronte la tête de la navigation rhodanienne, lui assignant naturellement le rôle de Cheval de Troie de la modernité. Au cours du siècle suivant, la Passe accueillera les premières implantations industrielles de l'ouest marseillais. En 1862 Port de Bouc, ancien petit havre isolé devenu bourg industriel, fut officiellement transformé en commune consacrant l'implantation de l'industrie sur le territoire de l'Étang de Berre.

LE CHENAL DE CARONTE, OUVRIR L'ÉTANG À LA NAVIGATION

Vaste étendue d'eau saumâtre, l'Étang de Berre fut, pendant longtemps, considéré simplement comme un gigantesque lac sillonné par une flottille de petits bateaux de pêche profitant d'un site exceptionnel. Mais lorsque des cartographes et autres experts maritimes découvrirent cet extraordinaire objet géographique si proche de la Méditerranée, il se présenta à eux tel un bras de mer perdu à l'intérieur des terres, une rade fantastique, grande et bien protégée ; ouvrir l'Étang à la navigation maritime sembla un objectif évident. Mais cette proximité géographique de la mer était contredite par la barrière de la Nerthe, massive chaîne rocheuse uniquement percée d'un couloir étroit, la Passe de Caronte.

En fait cette Passe était un étang de faible profondeur fermé à l'ouest par de grands salins et à l'est par la triple ville de Martigues tous deux doublés de bourdigues. Bref il s'agissait d'une zone intermédiaire infranchissable dans l'état. L'idée fut donc proposée de creuser un canal suffisamment profond qui assurerait la communication. Un premier canal excessivement étroit et sinueux et nullement protégé de l'ensablement fut exécuté pour favoriser le commerce sur l'Étang. C'était le « Canal Maritime », seul accès possible pendant longtemps.

L'idée d'un canal plus important et mieux conçu, proposée maintes fois, resurgit avec la création du canal d'Arles à Bouc, le Chenal de Caronte devenant le débouché maritime de la navigation rhodanienne. De plus se développait à cette époque l'idée de transformer en port de refuge cet Étang si

La passe de Caronte et Martigues avant leur remodelage associé au creusement du chenal. Panorama de la ville et du port de Martigues, Emile Loubon, 1844.

Le tunnel du Rove en cours de creusement, fond photographique CCIM.

Le long du canal de Marseille au Rhône, fond photographique CCIM.

prodigieusement protégé par la nature elle-même. Une massive restructuration de la Passe de Caronte fut donc entreprise dés 1855. Une digue surgit le long de la Passe pour protéger la côte nord du nouveau canal et aboutir à Port de Bouc, alors en plein développement. Progressivement l'espace devenu inutile entre cette digue et la côte rocheuse nord de la passe se combla. Après quelques transformations successives, un élargissement définitif est entrepris en 1928. Une des îles de Martigues disparaît pour faire place à l'embouchure du canal dans l'Étang de Berre et un port artificiel est construit à proximité de Ferrières, donnant sa physionomie définitive à la « Venise provençale ».

Mais les espoirs placés dans l'ouverture de l'Étang à la navigation maritime furent déçus, car le commerce maritime ne put se développer n'ayant aucun débouché particulier. La Passe transformée se développa comme port industriel, annexe de Port de Bouc et de Marseille, plutôt que comme axe de communication. L'importance dans l'histoire de l'Étang de Berre est à chercher ailleurs. La Passe de Caronte, devenue simple canal ou « Chenal » comme on la nomme aujourd'hui, a vu son paysage complètement bouleversé. La géométrie est venue rectifier ses rives au droit du canal creusé, créant, au nord et au sud, de vastes espaces plats, des espaces dont l'industrie s'emparera rapidement. La disparition programmée des petites îles de Martigues diminua son caractère de ville lacustre et son activité de port de pêche. D'un petit étang où était pratiquées pêche et récolte du sel, la Passe se transforma peu à peu, par la simple magie du creusement du canal, en un nouveau territoire, un nouveau monde industriel. Le chenal de Caronte semblait ainsi être le terrain d'expérimentation d'une future mutation qui allait affecter de l'Étang de Berre dans son ensemble, un terrain d'expérimentation où la civilisation se battait pour domestiquer une nature sauvage indomptable et la remodeler à son image.

UNE ENTREPRISE DÉMESURÉE AU SERVICE DU RÊVE MARSEILLAIS, LE CANAL DE L'ESTAQUE À CARONTE ET LE TUNNEL DU ROVE

« Supposons donc que nos vœux patriotiques soient exaucés et que Marseille soit mise en rapport direct, par voies d'eau, avec le centre et le nord de la France, avec l'Océan et la frontière nord-est : on n'a qu'à relire les conséquences que donnaient les chambres de commerce de Marseille, de Lyon, de Toulouse et de Nantes à l'établissement d'une libre communication du Rhône avec la mer, et l'on verra l'éblouissant tableau que tous ces groupes d'hommes, éminemment compétents, dressaient de la prospérité promise à notre commerce et à notre industrie, c'est-à-dire à la richesse de la France ! » [4]

Après le Rhône, c'est la proximité de Marseille qui va profondément modifier le destin de l'Étang de Berre, Marseille premier port méditerranéen, mais Marseille en crise. Car la cité phocéenne, à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, voit s'effriter son commerce de transit. Sa place ne cesse de reculer au sein des échanges européens. Marginalisation : la faute en revient à l'ouverture de nombreux axes de communications plus rapides et moins coûteux[5]. Le chemin de fer a été le Cheval de Troie de cette logique de rentabilité, comme nous le verrons plus loin, avec la privatisation de fait des établissements de la Joliette. Cette privatisation permit la constitution d'un complexe ferro-portuaire sous la coupe de Paulin Talabot, le directeur de la compagnie du PLM. Un complexe séparé de la cité pour alimenter directement le pays.

Les décideurs marseillais tentent de réagir, dés les années 1870, au travers d'un grand projet d'infrastructure qui doit permettre une renaissance du port et de la ville : la construction d'un canal qui lie Marseille au Rhône en passant par l'Étang de Berre et dont l'ouvrage principal sera nécessairement un tunnel creusé sous la chaîne de la Nerthe. L'idée de ce canal est ancienne, la première proposition datant du cardinal Richelieu mais les difficultés et la méfiance des édiles locaux bloquaient sa réalisation. Ce revirement soudain, en ce qui concerne le canal devait permettre d'atteindre trois objectifs :

- D'abord atteindre le Rhône, voie royale de pénétration en Europe… À leurs yeux, seul le Rhône, enfin équipé pour offrir des conditions meilleures à la navigation fluviale, permettra le désenclavement de cette ville grâce à des coûts de transport moindres que ceux du chemin de fer.
- Mais il s'agit surtout d'un autre objectif, tout aussi important que celui de la navigation rhodanienne et de la reprise du commerce de transit. Avec cet ouvrage, Marseille entend préparer l'extension de son domaine portuaire vers l'Étang de Berre et Port-de-Bouc. Et pour que Marseille puisse pleinement intégrer ce nouvel ensemble portuaire, il faut réduire les distances. En plus de cette nécessité géographique, une nécessité politique intervient : sans ce tunnel, les pouvoirs publics n'auraient pas voulu accorder aux collectivités phocéennes la gestion d'équipements trop éloignés de leur territoire.
- Enfin, la réalisation du tunnel doit permettre de surmonter les hésitations de certains acteurs locaux qui craignent que les nouvelles zones d'activités économiques de l'Étang de Berre ne concurrencent directement le port phocéen attirant à elle sa population.[6]

Ainsi Marseille entre sur la scène de l'Étang de Berre, une scène qu'elle ne quittera plus jusqu'à aujourd'hui. Et cette entrée en scène est mouvementée car les risques sont grands et malgré les ambitions du projet, partisans et adversaires s'entre-déchirent notamment à la Chambre de Commerce et d'Industrie qui doit mener les travaux. Car le débat à Marseille est toujours le même entre patrons progressistes et conservateurs. Doit-on relever le défi et sortir du cocon protecteur que constitue le terroir marseillais ? Au contraire ce projet n'alimentera-t-il pas une future concurrence comme le proclame un petit pamphlet populaire intitulé Ali Baba et les Caronte-voleurs ?

Le tracé proposé dés 1873 dans un rapport à la Chambre de Commerce est habile, il intègre les infrastructures précédentes, canal d'Arles à Bouc élargi et chenal de Caronte, et les prolongent vers Marseille le long de la rive sud de l'Étang de Berre, de la Mède à Gignac, une zone facilement aménageable. Mais il comporte une infrastructure délirante à réaliser, le percement de la Nerthe constitué par le fameux tunnel du Rove, du nom d'un village situé sur la route de l'Estaque à Marignane. Ce tunnel est à la mesure de l'ambition que les Marseillais ont pour l'Étang de Berre, sans limites, il constitue bien sûr plus un investissement à l'échelle d'un trafic futur avec nouveaux faubourgs industriels que la réponse à un besoin de l'époque. À la même date, un contre-projet moins cher et qui soulève nettement moins de problèmes techniques est présenté, il propose de relier Marseille à Caronte par la mer en construisant une digue qui longe la chaîne de la Nerthe depuis l'Estaque et ferme le golfe de Fos, ceci évite ainsi tout passage par l'Étang de Berre. Mais les temps ont changé et la crise s'éloignant à grands pas de Marseille, le rêve d'une conquête de l'Étang entraîne l'ensemble du patronat local.

Après avoir subi de nombreux aménagements et des élargissements successifs, un avant projet qui fixe définitivement la forme du nouveau canal, est enfin déposé à la Chambre en 1879 par les ingénieurs Guérard et Bernard. Après des années de débats, il est enfin adopté et la Chambre de Commerce prévoit d'en payer au moins la moitié en 1895. Dès lors, le but est de convaincre l'État de l'intérêt de ce projet pour qu'il s'engage à payer l'autre moitié. Après des demandes répétées, la loi de 1903 sur l'outillage national mentionne enfin le canal, l'État acceptant ainsi de participer à sa réalisation.
Dès lors le creusement du canal peut débuter. Il est composé de trois sections :
- un canal endigué de Martigues à Marignane qui longe la côte de l'Étang de Berre puis celui de Bolmon,
- un canal creusé dans les terres au niveau de Gignac,
- la pièce maîtresse, le tunnel sur 7,2 kilomètres qui rejoint l'Estaque.

La construction du canal commence par le percement du tunnel, à l'Estaque en 1911 et à Gignac en 1914. Les conditions sont effroyables, la technique précaire. Car ce percement se fait à la pioche dans une roche qui n'est pas toujours consentante et par une population immigrée (espagnole essentiellement). Un chemin de fer a été construit afin de dégager les gravats alors que chaque percée avance lentement. La Première Guerre Mondiale n'arrête pas la réalisation de l'ouvrage et les villages des alentours du canal voient leur population augmenter. En 1916, la jonction est faite et l'aménagement final est entrepris pour être terminé en 1924. Cinquante ans après la présentation de son projet, le canal est enfin réalisé mais va vite se révéler obsolète.
Le canal de Marseille à Caronte est la victime du temps qui a vu l'émergence, à la suite de la première guerre mondiale, d'un monde nouveau. Trois raisons en particulier feront montre de l'inefficacité presque totale de ce canal.
- Tout d'abord la voie fluviale a définitivement perdu son combat contre le chemin de fer maintenant développé sur tout le territoire, elle n'assure plus qu'un rôle secondaire.
- L'industrie marseillaise est vite dépassée dans ce monde en mutation et stagne, incapable d'assurer l'installation d'établissements à Caronte et donc à plus forte raison le long du canal.
- Enfin l'intérêt des territoires traversés est très faible. Isolés par la chaîne de la Nerthe que la longueur du tunnel ne peut annihiler, ils restent essentiellement ruraux.
Le rêve industriel ne se concrétisera pas, ici, alors que de nombreux terrains proches du canal comme l'Étang de Bolmon seront longtemps gelés en prévision d'installation hypothétique. Ainsi le canal constitue-t-il un témoignage flagrant de la disproportion entre les moyens humains et financiers énormes mis en œuvre, l'espoir associé et l'effet quasi ridicule sur le territoire de l'Étang. À l'image d'autres lieux sur les rives de l'Étang de Berre, le site du canal se réduira au fil du temps à un face à face entre une infrastructure très massive qui impose sa marque industrielle dans le paysage et un espace rural, voire redonné à la nature du fait de ces gels. Ce canal constitue donc une traduction de l'histoire mouvementée de l'Étang, de ses nombreux allers-retours entre industrie, monde rural et nature sauvage, entre volonté et abandon, entre dimension nationale et actions locales.

La progression de l'infrastructure navigable dans le paysage montre la transformation du transport et la naissance d'un monde nouveau. Le canal d'Arles à Marseille présente ainsi la particularité d'être une infrastructure qui ne connût jamais le trafic escompté, d'abord par manque d'un réel besoin, le canal d'Arles à Bouc étant réalisé pour doubler le Rhône et non pas relier ces deux villes, puis par obsolescence, la voie d'eau ne pouvant plus concurrencer le chemin de fer entre Marseille et la capitale. Mais malgré cet échec, cette voie a constitué le premier remodelage du paysage des rives de l'Étang de Berre, donnant naissance à un territoire pensé tel une machine, un territoire mécanique. Elle résulte d'une volonté industrielle, d'une volonté suscitée par la configuration particulière du site de l'Étang. Le canal, aujourd'hui abandonné, peut être vu comme un monument dédié à cette volonté.

Le chemin de fer ou la révolution du transport mécanisé

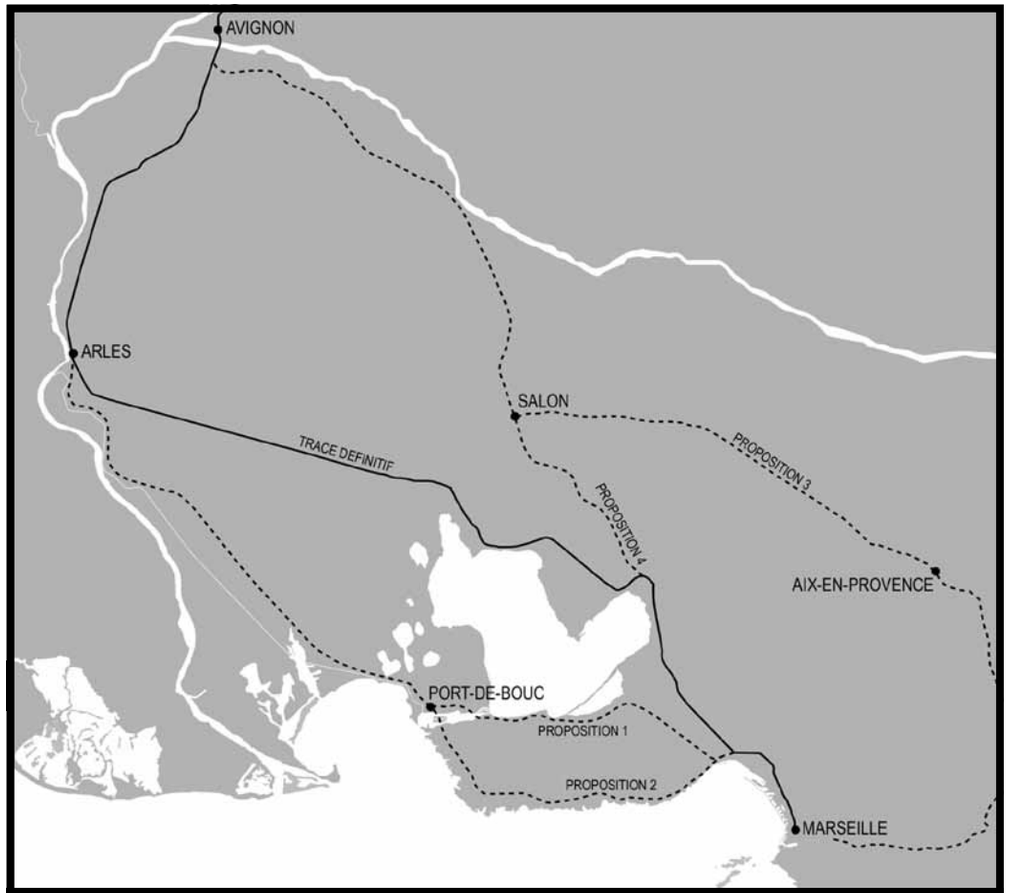
Peu de temps après la création de la navigation à vapeur, l'invention du chemin de fer consacre définitivement l'avènement du transport moderne. Il transpose sur terre les recettes qui ont fait le succès de la navigation à vapeur : régularité et sécurité du trajet quelles que soient les conditions météorologiques. En fait le chemin de fer reproduit exactement le système inventé pour la navigation, le canal est devenu une voie ferrée, réduisant les coûts de construction, le train est le véhicule « navigant » sur cette voie dont il ne peut s'échapper. Et le long du tracé sont aménagés des « ports » nommés gares qui permettent la connexion avec le réseau viaire classique mais avec rupture de charge. Ces caractéristiques font de ce nouveau transport un outil industriel très efficace moins onéreux que la navigation pour ce qui est de la construction des infrastructures et donc capable de toucher l'ensemble du territoire. Néanmoins, là encore, une infrastructure est nécessaire rendant peut flexible le transport et demandant des investissements considérables.
C'est ainsi que ce moyen de transport, inventé en Angleterre, servit tout d'abord directement à l'industrie pour acheminer sur de courtes distances des matériaux pondéreux alors que les longues distances étaient toujours confiées à la batellerie. Il apparu donc dans un premier temps limité à des réseaux de bassins industriels tels Paris ou le Creusot.
Mais ces bassins, dans une période de grande expansion économique, développaient de plus en plus de relations entre eux et se hiérarchisaient, de la mine à la production de produits finis, tandis que les firmes se concentraient et construisaient des ensembles industriels étalés sur le territoire. Combiné avec l'émergence d'états-nations nécessitant une intégration de plus en plus grande, le cas de la France était alors un extrême, une demande massive en transport moderne de longue distance se fit jour, demande que seul le chemin de fer pouvait satisfaire. De grands réseaux transrégionaux furent constitués liants les différents bassins industriels selon leur hiérarchie aux bassins de consommation et aux grands ports.
On le voit, le transport ferré est avant tout un transport industriel et donc de marchandise avant d'être un transport de voyageur. Il va progressivement mettre en réseau l'ensemble des industries créant une gigantesque armature mécanique de l'ensemble du territoire français et diffusant l'industrialisation jusque dans des lieux alors encore isolés.

LA CONSTRUCTION DE L'AXE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Au début du XIXe siècle la France n'est pas encore le pays que nous connaissons, c'est un ensemble de régions encore proches des anciennes provinces, loin d'une capitale pourtant centralisatrice. Mais l'irruption de la mécanisation des transports diminue d'un coup le poids des distances. La réalisation d'un réseau interne va donc se concentrer, dans un premier temps dans la réalisation des grands axes Paris-Province.
L'axe ferroviaire Paris-Lyon-Méditerranée, bien vite nommé PLM, fut plus qu'une simple infrastructure. Sa réalisation représenta pour Marseille un espoir formidable puis une trahison des plus dures qui fera douter longtemps des vertus du progrès. Mais il constitua surtout pour les territoires traversés, comme celui de l'Étang de Berre, une ouverture sans précédant sur un nouveau monde, celui de l'industrie, celui de la modernité.

● **Une genèse locale.** L'idée de réaliser une ligne liant la grande cité portuaire à la capitale nationale est d'abord d'initiative locale. Comme pour tout grand centre industriel européen, le chemin de fer représente la modernité, la régularité du trafic, la sûreté des échanges. De nombreuses personnalités locales expriment leur intérêt pour la création de cette ligne qui devait ouvrir l'Europe du Nord au négoce local. Le tracé de la ligne fit ainsi l'objet de vives discussions. Finalement quatre options furent présentées[7] au conseil municipal de Marseille en 1836 :
- Parvenu à Arles, la ligne piquait droit sur Martigues en suivant le canal de Bouc. Puis après avoir traversé l'Étang de Caronte, le tracé se poursuivait dans la plaine de l'étang de Berre, longeait la rive sud, jusqu'à Gignac où il franchissait en souterrain la chaîne de la Nerthe pour atteindre Marseille.
- La seconde proposition conservait le même tracé depuis la Durance jusqu'à Bouc et après avoir franchi l'Étang de Caronte, il contournait la chaîne de montagnes qui sépare les bassins de Berre et de Marseille, en suivant le bord de la mer,
- Un autre tracé passait par Salon, Aix, la vallée de l'Huveaune, et aboutissait à Marseille. L'importance de la ville d'Aix, où passe la route royale, et ses relations innombrables avec Marseille, semblait imposer cette proposition.
- Une autre proposition établissait une liaison directe de Marseille à Avignon par la vallée de la Durance, Salon, Lançon, La Fare-les-Oliviers, Rognac et traverserait la Nerthe.

● **Vers le monopole saint-simonien.** Dans les années 1830, les Saint-Simonniens voient dans les chemins de fer la promesse d'une association universelle des hommes enfin à portée de la main.[8]
La région marseillaise présente à la fin de la première moitié du XIXe siècle un visage très contrasté. En effet, l'industrialisation est déjà massivement implantée à Marseille et son port est devenu un des premiers ports d'Europe par son tonnage mais aussi l'étendue de son influence. Face à ce grand port, l'arrière pays naturellement coupé de la ville centre est encore exclusivement rural et vit sur une structure territoriale qui n'a que peu changée depuis l'ancien régime.
Marseille constitue ainsi un bassin industriel et un port incontournable dans le tracé du réseau national. Or une nouvelle doctrine industrielle prend de plus en plus de poids dans cette France en pleine industrialisation, la pensée saint-simonienne, une doctrine qui arrivera au pouvoir avec le Second Empire. L'idée est d'associer pouvoir politique et pouvoir économique afin de créer en France un État industriel puissant à même de s'imposer dans le concert des nations. Et ce pouvoir puissant doit s'appuyer sur un réseau de transport moderne. Le train est très vite perçu comme le moyen principal de donner une structure à ce nouvel état et de diffuser massivement l'industrialisation. Sa structure devait



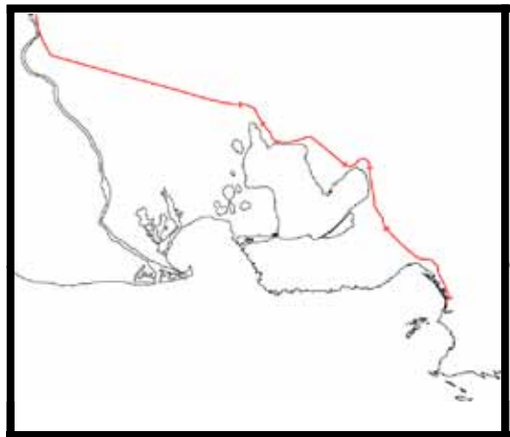
Propositions de tracés pour la voie de chemin de fer Avignon-Marseille (dessin des auteurs).

Le viaduc de Saint-Chamas.

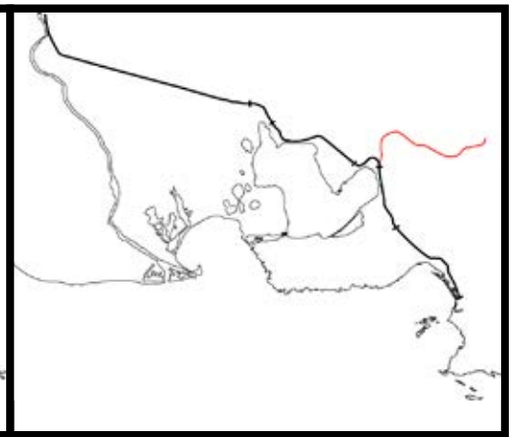
Une construction d'ingénieur.
Le viaduc ferroviaire de Saint-Chamas marque une évidente recherche d'originalité technique. Il est construit par Gustave Desplaces, jeune ingénieur de l'équipe réunie par Pautin Talabot pour réaliser entre 1843 et 1847 les ouvrages d'art de la ligne de Marseille à Avignon.
Construit en maçonnerie de pierre et de brique, sa structure dessine des arcades croisées, des piles évidées ; dans la partie supérieure, des rouleaux de brique doublent les voûtes de pierres garnies de tirants de fer : légèreté et équilibre qui apparentent l'art des ingénieurs du XIXe siècle à celui des constructeurs gothiques. Des sites proches fournissent la pierre de construction : le calcaire des carrières de Callissane pour les arêtes des piles et des voûtes, la mollasse des carrières de la Barbette (près de Miramas) pour les fondations et le corps des piles. Mais cette construction, confrontée maintenant à des vitesses et à des charges bien différentes des données d'origine, s'est révélée sensible aux vibrations. Des renfort de béton armé apparaissent ici et là, qui signalent quelques-unes des difficultés rencontrées pour maintenir cet édifice en service.
D'après Claude Jasmin

donc correspondre à un pouvoir politique très centralisé.
Il faut donc voir dans la ligne Paris Lyon Méditerranée, l'extension moderne du port de Marseille et le canal de Suez, un même ensemble logistique visant à donner à la France et donc à Paris son centre absolu, les moyens de son ambition internationale. La ligne Paris Lyon Méditerranée était donc une réalisation extrêmement stratégique. Dans cet ensemble, Marseille devenait un simple élément inféodé à une logique le dépassant et son intérêt résidait essentiellement dans un port appelé à devenir port national. Par contre le reste de la région, encore essentiellement rural, ne présenta pas d'intérêt particulier, il s'agissait de le traverser le plus rapidement possible.
À la fin des années 1830, un homme se présenta avec un projet nouveau, un projet scientifique. Il s'agissait d'un complexe logistique, gigantesque machine ferro-portuaire articulant port de Marseille et ligne PLM, une première en France. Cet homme était un saint-simonien des plus fervents et il allait connaître un destin formidable, il s'appelait Paulin Talabot. Son tracé se rapprochait le plus possible d'une ligne droite entre Arles et Marseille, ignorant le reste du territoire hormis la Poudrerie de Saint-Chamas qui s'intégrait très bien dans un schéma national. Il coupait la Crau pour aboutir à Saint-Chamas puis suivait le relief de la chaîne de la Fare, traversait la plaine de l'Arc vers Berre et suivait de nouveau le relief le long de Vitrolles pour franchir enfin par tunnel la Chaîne de la Nerthe. Son tracé eut la faveur de l'État et Talabot finit par obtenir la concession de la ligne. Avec la ligne PLM il tint une arme de poids pour imposer le complexe logistique qu'il avait imaginé et ravit aux industriels locaux la concession des entrepôts des nouvelles extensions portuaires, « privatisant » de fait le port de Marseille.

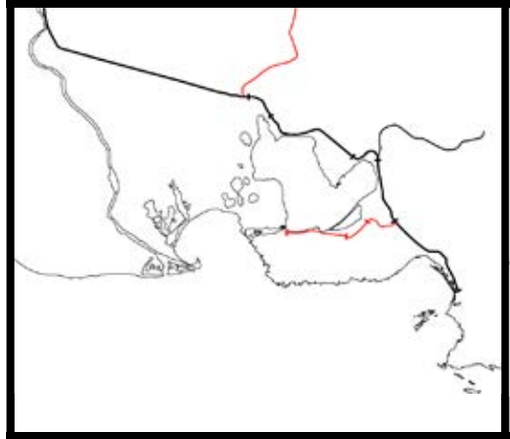
● **La construction d'un territoire ferroviaire.** Il est toujours étonnant de constater le pouvoir évocateur du chemin de fer, terme qui semble avoir été inventé par un poète visionnaire. Immédiatement surgissent de notre mémoire les images d'un monde étonnant, reflet d'une société en pleine évolution, le monde du rail. Et ce monde est étroitement lié à la civilisation industrielle par l'espace qu'il crée et son effet sur le territoire.
Tout d'abord le chemin de fer est lui-même un objet industriel, intermédiaire entre la voie d'eau, encore peu technique et l'autoroute qui ne fonctionnera plus comme une machine en se détachant du véhicule qu'elle supporte. C'est une machinerie complexe associant voies, motrices et wagons dans un ensemble techniquement fragile et nécessitant de nombreuses installations et un personnel important. Un véritable monde naquit ainsi avec son peuple, les cheminots, et son propre territoire, un monde perçu comme l'élite de la civilisation industrielle.
La construction de réseaux aussi importants que celui de Paris-Lyon-Méditerranée dépasse donc le simple événement technique ou même logistique. À la manière de la Conquête de l'Ouest aux États Unis, la traversée de contrées industriellement vierges développa de minces couloirs ponctués des installations nécessaires. Le PLM traverse, nous l'avons vu, la cuvette de l'Étang de Berre pour des raisons complètement extérieures à la nature humaine de ce territoire, hormis l'intérêt que peut représente la Poudrerie de Saint-Chamas, mais ce tracé exogène va profondément influencer le développement futur de cet espace. Car loin des agglomérations villageoises, il va souvent se superposer au territoire rural sans aucune connexion avec celui-ci, et créer un nouveau territoire, un territoire ferroviaire.
D'un autre coté, la voie de chemin de fer constitua un fer de lance de la modernisation du pays. Souvent celui-ci fut le premier contact avec le nouveau monde industriel pour l'espace rural traditionnel. Et en apportant l'infrastructure nécessaire, il participa à la diffusion de ce monde dans l'ensemble du territoire, un monde dont il formera l'armature. Le chemin de fer, comme toute infrastructure, fut un espace pionnier qui annonça des temps nouveaux. Ainsi dans un premier temps, la voie du PLM, suivant la logique de sa conception, ignora totalement le territoire traversé. Mais progressivement il diffusera de nouvelles morphologies territoriales.
Le long de la voie du PLM, un nouvel espace naît. Il s'agira tout d'abord de simples installations liées directement à l'exploitation de la ligne telles les gares de triage de Pas des Lanciers, de Rognac et surtout de Miramas. Là encore ces installations se feront en rupture totale avec le territoire rural privilégiant des espaces techniquement satisfaisants (terrain plat, surface importante et dégagée) au détriment de la connexion avec des centres traditionnels et relativement important tels que Marignane et Martigues. Même Saint-Chamas, ville de pêche mais surtout siège de la poudrerie ne sera pas desservie directement.
Chaque fois la logique est donc la constitution d'espaces exclusivement liés au chemin de fer dont l'exemple le plus intéressant est sans aucun doute Miramas-le-Jeune. L'origine de cette ville neuve est la construction de la grande gare de triage qui devait seconder Marseille St Charles. Son implantation semble due à deux facteurs :
- l'absence de relief et de bâti sur une grande surface de terrain, le site étant en limite de la Crau,
- la proximité de la poudrerie nationale de Saint-Chamas qui se devait d'intégrer le réseau logistique national.
Progressivement ce qui n'est encore qu'une simple gare de triage connaît une croissance de plus en plus importante traduisant le développement extraordinaire de la poudrerie au contact du chemin de fer. Une ville se crée soudainement, une ville champignon qui pousse à grande vitesse dans une région ou l'urbanisation rurale est le lointain héritage de temps immémoriaux. Avec Miramas-le-Jeune, l'Étang côtoie une des premières manifestations de ce nouveau monde industriel que le passage du chemin de fer avait annoncé.



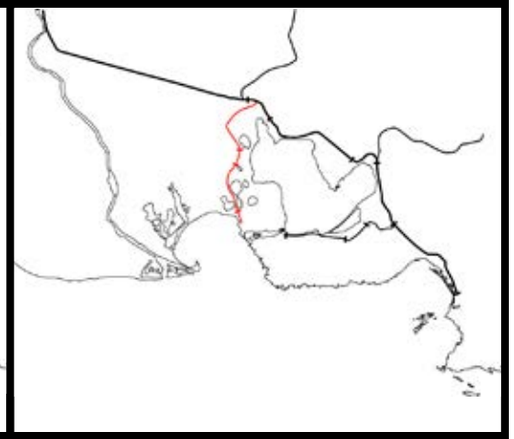
1850 ligne du PLM (dessins des auteurs).



1856 Rognac-Aix en Provence.

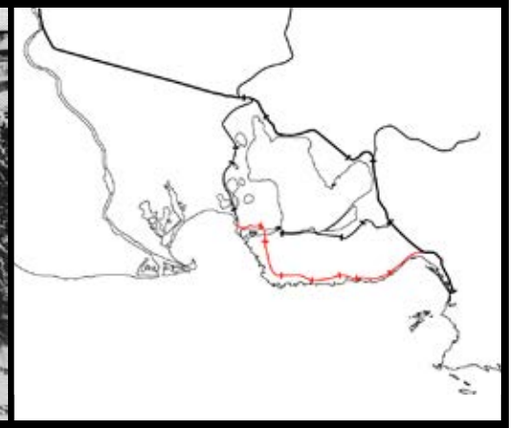


1872 Pas des Lanciers-Martigues, 1873 Salon-Miramas



1881 Miramas-Port-de-Bouc.

Le tunnel de la Nerthe, côté étang de Berre.



1913 Miramas-l'Estaque.

DE NOUVELLES LIGNES POUR CONNECTER LE TERRITOIRE TRAVERSÉ, ROGNAC - AIX, PAS-DES-LANCIERS - MARTIGUES ET MIRAMAS - PORT-DE-BOUC

Comme nous l'avons vu la ligne du PLM ignorait le territoire, construisant un autre territoire fonctionnant à l'échelle nationale et directement lié à Marseille. Cette séparation très franche s'explique par une conception essentiellement logistique desservant l'appareil industriel à une échelle nationale. Mais rapidement le chemin de fer va s'ouvrir à une autre logique qui est celle du transport de passager à moyenne distance. Cette logique supplémentaire si elle ne remit pas en cause les tracés généraux impliqua la prise en compte du territoire traditionnel et des concentrations humaines qu'il comportait.

À partir de l'arbre central constitué par la ligne du PLM un certain nombre de lignes à voie unique gérées par des compagnies régionales furent construite afin de lier les localités plus ou moins importantes avec le grand réseau national durant les années 1850 à 1880.

C'est le cas de trois lignes sur le site de l'Étang de Berre :

- en 1856 est construite la ligne Rognac - Aix qui permet en suivant la vallée de l'Arc de relier Aix au PLM,
- en 1872 est construite la ligne Pas-des-Lanciers - Martigues,
- en 1881 est construite la ligne Miramas - Port-de-Bouc desservant le complexe industriel de Port-de-Bouc alors en cours de constitution.

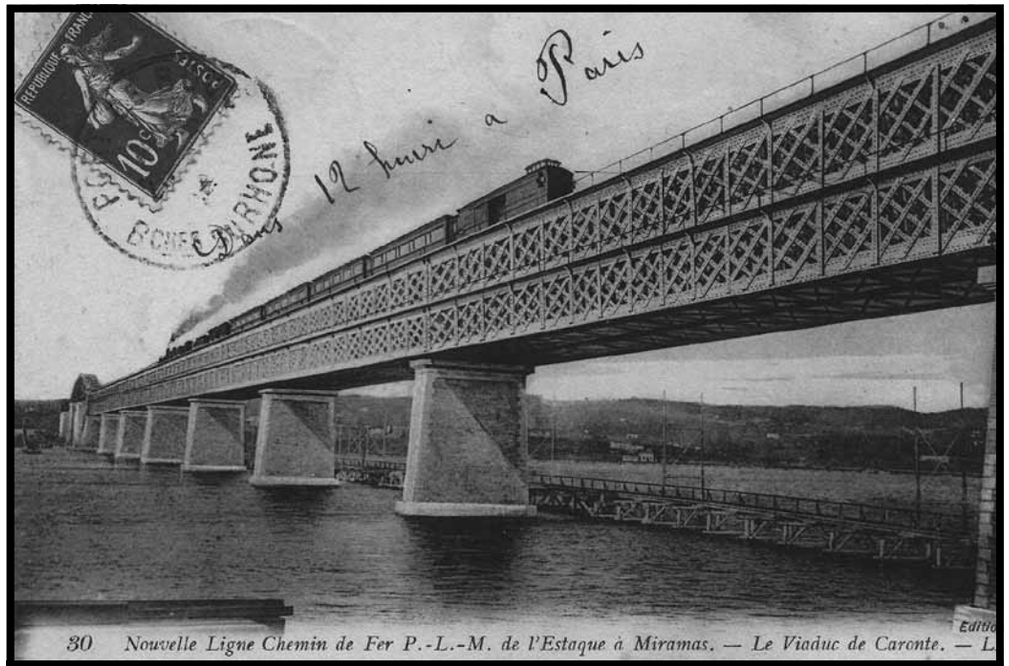
Ainsi progressivement l'Étang se vit structuré par un nouveau réseau de chemin de fer, un réseau prenant en compte un territoire autrefois rejeté. Mais ce nouveau dialogue, signifia en fait une transformation du monde rural. La greffe moderne que constituait la ligne du PLM sembla avoir pris, le territoire de l'Étang s'ouvrait enfin et en profondeur à la modernité.

UN AUTRE OUVRAGE MARSEILLAIS DE GRANDE ENVERGURE : LA LIGNE MIRAMAS - L'ESTAQUE

Lorsque l'on évoque la Côte Bleue aujourd'hui, resurgissent des images pittoresques : petits ports de pêche, habitat cabanonier et bien sûr l'extraordinaire ligne ferrée accrochée aux flancs de la chaîne de la Nerthe. Cette ligne possède en effet un caractère touristique certain en permettant de découvrir d'un point de vue privilégié l'ensemble de la cuvette phocéenne, terroir isolé des aléas du monde par une mer nourricière et un relief protecteur. Subjuguées par la vue, peu de personnes se posent la question de l'utilité d'une telle ligne, n'est-elle pas balnéaire tout simplement ? Pourtant tant de prouesses techniques pour un moyen de transport presque ludique finissent par interroger le visiteur. Pourquoi en effet avoir relevé un tel défit, pourquoi s'être évertué à accrocher une ligne de chemin de fer aux falaises de la chaîne de la Nerthe à coups de tunnels et de ponts, un défit que n'avait pas relevé en son temps la ligne pourtant si importante du PLM ? Et pourquoi cette ligne est-elle double si elle n'est qu'une ligne secondaire ? Lorsque le visiteur dépasse la Côte Bleue cette interrogation semble culminer alors qu'il découvre à son grand étonnement, le fantastique pont de Caronte, ouvrage d'art totalement démesuré, qui semble n'avoir d'autre adversaire avec lequel se jauger que le relief de la Passe lui-même. C'est à ce moment-là, en regardant le paysage étrange qui s'offre à lui, que le visiteur comprend. Ici il n'est plus question de loisir, la délicieuse ligne pittoresque a changé de monde au sortir de la pinède de Lavéra. La ligne file maintenant au milieu des cheminées et des grues, la ligne est devenue industrielle. Car un argument industriel qui a présidé à la réalisation de ce qui est probablement le plus grand ouvrage ferroviaire de la région. Un ouvrage qui marque profondément encore le paysage des rives de l'Étang de Berre.

Lors des propositions pour le tracé de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, nous l'avons vu, celle qui consistait à suivre le canal d'Arles à Port-de-Bouc avait été formulée et semblait faire l'unanimité des décideurs locaux. On pouvait ainsi connecter un site promis à un grand avenir industriel, la Passe de Caronte, au grand réseau national et lui donner de plus grandes chances de développement. Mais un problème de taille se présentait alors aux décideurs : que faire pour relier ensuite Marseille, terminus du tracé. Les plus audacieux proposèrent déjà de suivre la chaîne de la Nerthe pour rejoindre les nouveaux ports qui se développaient au Nord de la cité. Mais la compagnie du PLM, jouant d'économies, tira au plus court entre Arles et Marseille. L'idée de desservir la Passe de Caronte qui connaissait un début de développement devint pourtant un objectif important en cette fin du XIXe siècle. Une première ligne, à voie unique, reliant différents sites de l'Ouest de l'Étang à la ligne du PLM fut réalisée, comme nous l'avons vu, en 1881 entre Port-de-Bouc et Miramas.

Mais pour les décideurs marseillais, cette nouvelle ligne cumule les inconvénients. Pour la Chambre de Commerce, la Passe de Caronte semble être l'extension naturelle de l'activité industrialo-portuaire de la capitale régionale. Marseille ne peut donc en aucun cas laisser le pôle industriel se développer seul en risquant la constitution d'une concurrence si proche. Ainsi cette ligne, qui relie directement le site au PLM sans passer par Marseille n'est pas sans inquiéter nombres d'édiles. D'un autre côté une ligne à voie unique est bien trop faible pour permettre un désenclavement efficace du site, il faudrait une ligne moderne, c'est-à-dire à voie double. À la fin du XIXe siècle, à la Chambre de Commerce, les doutes sur la nécessité de lier la Passe de Caronte à Marseille ont disparu à la suite du débat pour le creusement du tunnel maritime du Rove. Désormais l'heure est à la conquête de l'Étang de Berre et de la Passe en particulier. Or le projet du canal du Rove prend du retard, du fait des tergiversations administratives de l'État. Et d'autre part, le chemin de fer est devenu le premier moyen de transport, assumant un rôle de premier plan dans le développement industriel. La Chambre de Commerce développe alors un



Un ouvrage d'art spectaculaire.

Vue aérienne du viaduc ferroviaire de Caronte, fond photographique CCIM.

important projet ferroviaire entre Miramas et Marseille, un projet qui doit exprimer la foi absolue dont fait preuve la CCM dans l'extension industrielle de Marseille. Il s'agit ici de défier une nature encore revêche aux appropriations et de prendre sa revanche sur le PLM, cette ligne qui faillit être la perte de Marseille9. Dès lors rien n'est trop beau pour ce pari fou que des prévisions industrielles fabuleuses rendent possible.
Le tracé est divisé en deux. De Miramas à Port de Bouc, la nouvelle ligne reprend le tracé de l'ancienne, en la mettant aux normes : doublement de la voie, nouvelles gares. Mais le terrain étant relativement plat, aucun ouvrage particulier n'est nécessaire. Tout autre est la section de la Côte Bleue. Entièrement nouvelle, elle est directement confrontée à la chaîne de la Nerthe. Naturellement, la construction de cette partie de la ligne est extrêmement délicate. Un nombre exceptionnel d'ouvrages d'arts est nécessaire pour permettre la liaison tant désirée : 600 m de tunnels et 80 ponts et viaducs. Succession de morceaux de bravoure, cette ligne est à lire, à l'image du tunnel du Rove, comme un monument dédié à l'ambition industrielle marseillaise, un monument qui sonne le glas de l'ancien monde rural et appelle de ses vœux un nouveau monde industriel. Et la pièce maîtresse de ce monument, ouvrage qui permet de résumer à lui seul tout l'espoir et l'ambition qui est placé dans la région de l'Étang de Berre, est bien sûr ce fameux viaduc de Caronte. Car la Passe de Caronte fut bien l'obstacle principal qui s'opposait à la réalisation de la ligne, elle constitue une très grande dépression entre deux massifs rocheux, une dépression qui de plus devait absolument conserver son rôle de chenal d'accès à l'Étang de Berre, de porte vers l'hinterland lacustre. Pas question évidemment de bloquer une navigation maritime qui était encore à voile à l'époque. C'est donc un ouvrage gigantesque qui fut dessiné, un ouvrage qui cumula tous les superlatifs jusqu'à être le plus grand pont tournant d'Europe. Celui-ci reprit, en effet, dans une mise en scène spectaculaire, le vocabulaire du monde industriel, vocabulaire magnifié par le succès sans précédant des réalisations de Gustave Eiffel : piles en pierres appareillées et superstructures en acier. Il est en fait le résultat de l'association de deux types de ponts : dans sa moitié sud l'ouvrage est une longue poutre en treillis et dans sa partie nord un imposant pont tournant, fondu au Creusot, saint des saints de l'industrie nationale.

Il est intéressant encore aujourd'hui de prendre le train pour faire le tour, même incomplet, de l'Étang de Berre. C'est probablement depuis les lignes de chemin de fer que l'aspect industriel de l'Étang ressort le plus. L'observation des abords de la ligne du PLM permet de comprendre combien au chemin de fer fut associé en son temps un nouveau territoire. Celui-ci fut marqué par une urbanisation nouvelle liée aux gares de triages et par l'installation d'industries à proximité. L'approche de Marseille, à l'image d'autres périphéries de grandes villes, développe le fil historique de l'implantation de ce nouveau monde.
Lorsque le voyageur quitte la ligne PLM pour la ligne de Miramas à l'Estaque, il ne peut manquer d'être étonné, dés Port de Bouc, par la disproportion des ouvrages. En dehors de la distance historique qui sépare les deux lignes, cette différence marque l'évolution sans précédant de la perception sociale du chemin de fer, une évolution qui s'est directement traduite en termes architecturaux. Ainsi les gares, à l'origine simples arrêts couverts d'une halle, se transformèrent peu à peu en monument de la civilisation industrielle triomphante. De même le traitement des voies a évolué permettant d'offrir au voyageur un paysage de plus en plus spectaculaire. Ce n'est pas pour rien que la représentation moderne du paysage dans l'art est née avec le chemin de fer. La réalisation de la ligne de Miramas à l'Estaque par Port de Bouc n'est donc pas seulement un ouvrage utilitaire, mais il s'agit surtout d'un monument qui, plus que le tunnel du Rove car au sus et à la vue de tous, symbolise tout à la fois l'espoir des industriels marseillais dans un développement certain et la volonté d'annexion de l'Étang de Berre, bref toute l'idéologie de cette Conquête de l'Ouest.

L'histoire de la construction des infrastructures dans la région de l'Étang de Berre nous permet donc d'appréhender la structure qui a rendu possible son explosion industrielle au XXe siècle, une structure réalisée en deux phases successives.
Au début du XIXe siècle l'espace des rives de l'Étang de Berre apparaît tel une oasis bucolique où une culture héritée des temps anciens semble survivre en dehors du monde. L'Étang est isolé loin des relations qu'entretient Marseille avec la capitale au travers d'Aix, ville d'administration, et loin d'une mer à laquelle il tourne le dos. L'activité humaine se répartie entre agriculture traditionnelle d'une part et d'autre part pêche et récolte du sel qui donnent à sa population une certaine indépendance. Puis Aix perdit de son importance avec la fin de l'Ancien Régime et Marseille institua de nouvelles relations directes avec l'État. L'Étang de Berre se retrouva soudain au milieu du jeu des puissants et s'ouvrit au monde. Dans un premier temps son territoire ne représenta qu'un espace sans intérêt intermédiaire entre le Rhône et le plus grand port méditerranéen. Il s'agissait de le traverser au plus vite.
Avec l'industrialisation, le transport devint mécanique entraînant la réalisation d'infrastructures nouvelles qui transformaient radicalement l'espace traversé. Le territoire de l'Étang de Berre fut peu à peu contaminé par le monde moderne. Bientôt l'image archaïque disparue devant les infrastructures réalisées. Dès lors, le territoire changea de nature, il devint une terre vierge mais bien équipée et proche des infrastructures portuaires de Marseille. Bref un espace que la providence offrait au développement industriel. La réalisation des infrastructures ne servait plus l'objectif de traverser le territoire mais bien au contraire de l'irriguer, de permettre l'implantation de l'industrie. L'Étang fut perçu comme une formidable machine potentielle, une machine à recevoir, transformer puis réexpédier des marchandises, une machine qui pouvait aider à asseoir définitivement l'hégémonie de Marseille sur la Méditerranée.
Et ce fut effectivement ce qui se passa…

Vers un autre territoire productif : l'industrialisation

Au XVIIIe siècle l'industrie naît en Angleterre et bouleverse en deux siècles et en profondeur l'occident. Ce grand mouvement s'appuie sur des innovations techniques majeures et la réalisation de vastes réseaux de transport rationalisés et se déroulera en deux étapes successives.
Issue de la rationalisation de différentes activités artisanales, l'industrie conserve, dans un premier temps, des liens étroits avec ses origines rurales. Les premiers établissements naissent ainsi à proximité des sources en matières premières et d'une main d'œuvre qualifiée. Le cas le plus exemplaire est celui de la filature anglaise. Les plateaux de la chaîne Pennine entre Sheffield et Manchester étaient de grands centres d'élevage de moutons et de production de laine. Lorsque le tissage se mécanise, les industries s'implantent dans les proches vallées conservant ainsi sources d'approvisionnement et qualification tout en étant sur les axes de communication.

Mais l'industrie est une activité de production qui, pour la première fois, n'est plus attachée au sol et une rationalisation croissante de son mode de fonctionnement augmente ses capacités et lui impose de dépasser un marché local vite insuffisant. Dès lors, l'amélioration des voies de communication permet aux usines de s'éloigner progressivement des sources de matières premières sans handicaper la capacité productrice. Une révolution est en marche, pour la première fois, production et territoire ne sont plus indissolublement liés et les industries commencent à choisir leurs emplacements selon d'autres critères. Rapidement la disponibilité de vastes terrains plats et équipés, la proximité des marchés essentiellement urbains déterminent l'implantation de l'industrie et donnent naissance à un autre territoire, industriel, qui se superpose au territoire rural. Or la particularité de l'Étang de Berre sera de n'avoir connu que les deux extrêmes du vaste mouvement d'industrialisation qui submergent l'Europe durant les deux derniers siècles : une petite industrie d'origine artisanale qui se développe dés le début du XIXe siècle pour stagner ensuite et l'implantation de grands établissements industriels dans les années 20 et 30, fers de lance d'une grande industrie nationale et internationale.

L'industrie commence à l'Ouest

Traditionnellement, l'image de l'industrie sur les rives de l'Étang de Berre est liée aux grandes raffineries qui se sont développées à partir des années 30. Il n'existe pas de souvenir collectif d'un quelconque passé industriel plus lointain pour des habitants, dont la plupart sont arrivés après cette époque. L'industrie est naturellement ressentie comme une agression extérieure, un élément exogène qui aurait bouleversé brusquement, en quelques années, un territoire jusque-là préservé. L'industrie est vécue comme une activité sans passé, productrice d'une rupture dans le territoire.
Pourtant la réalité en est tout autre pour qui ne se limiterait pas à une observation superficielle. Nombreux sont les indices qui permettent de conclure que l'Étang possède une histoire industrielle bien plus ancienne même s'il n'en reste que peu de chose aujourd'hui. Cette histoire se divise en deux périodes qui correspondent à deux espaces géographiques différents.
L'industrialisation de l'Étang commence d'abord à l'ouest, contrairement à la géographie actuelle, avec un développement basé sur la chimie. Initiée par l'installation de la Poudrerie Royale transférée de la vallée de l'Huvaune au XVIIe siècle, elle se développe avec la transformation de l'activité traditionnelle d'extraction du sel et la naissance de fabriques de produits chimiques dans un contexte favorable mais éphémère au début du XIXe siècle.
Ce n'est qu'avec la réalisation du canal d'Arles à Bouc que l'industrialisation reprend, en se concentrant sur le chenal de Caronte. Mais cette nouvelle industrie est très limitée et se développe lentement malgré la construction massive d'axes de transports. Ainsi, au début du XXe siècle, l'Étang reste encore un territoire essentiellement rural.

À L'ORIGINE ÉTAIT LA CHIMIE

En quittant les rives Est de l'Étang, le visiteur semble quitter le monde de l'industrie pour celui de la nature. Il découvre un paysage qui se présente à lui dans sa virginité originelle. Mais en de multiples endroits, au détour de trajets, cachés ou bien en évidence, des éléments de ce territoire font ressurgir un passé enfoui, un passé marqué par la pollution de l'industrie chimique. Telle usine en ruine comme à Rassuen, tel dépôt dont il ne reste que les fondations à Miramas sont là pour nous rappeler que l'histoire industrielle de l'Étang de Berre est ancienne et qu'elle a commencé à l'ouest.
En effet, en ce début du XIXe siècle, un autre destin que celui que connaîtra finalement l'Étang de Berre semble s'engager. Alors que l'est reste totalement agricole, en relation directe avec Aix et Marseille, l'ouest connaît soudain un développement industriel, un développement tirant profit de terres vierges éloignées de toutes agglomérations importantes mais suffisamment proches de Marseille.
Tout commença avec l'implantation au XVIIe siècle de la Poudrerie Royale, transférée depuis la vallée de l'Huveaune. Elle fut longtemps un simple oasis manufacturier au sein d'un territoire agricole avant de connaître, avec l'arrivée du chemin de fer, la mécanisation de la guerre, puis le conflit de 14-18, une croissance extraordinaire, au point de former au moment de sa

fermeture en 1974, un incroyable complexe ayant des ramifications sur un territoire immense entre Miramas et la Passe de Caronte. Elle fut rejointe au début du XIXe siècle par une industrie chimique basée sur la transformation du sel, selon des méthodes encore proche de l'artisanat. Mais cette industrie liée à la savonnerie de Marseille et favorisée par le blocus continental, déclina rapidement à la fin des conflits et seul le site de Rassuen survécu et se développa.

● D'une manufacture royale au grand complexe territorial. La visite du petit village de Saint-Chamas procure la sensation étrange d'entrer dans un oasis patrimonial au sein de la vaste plaine de l'Étang. En plus de sa configuration étrange née de son arête de safre coupant en deux le centre ancien, on y découvre des hôtels particuliers datant des deux siècles derniers, une église importante, un ouvrage d'art imposant, l'aqueduc… bref un aspect fortement urbain, inconnu du reste des rives de l'Étang hormis peut-être Martigues. Cet espace d'une certaine qualité est dû à une particularité historique, de 1690 à 1974 Saint-Chamas accueillit une Poudrerie Royale devenue Nationale. Pendant deux cents ans, le petit village restera une exception au cœur du territoire de l'Étang.

Saint-Chamas, « oasis » manufacturier.
Au XVIIe siècle, la production de poudre, activité encore nouvelle est, pour des raisons de sûreté d'État, un monopole royal. Les poudreries peuvent être considérées, dés cette époque, comme les ancêtres de l'industrie chimique. Elles en possèdent le même vice, une forte pollution qui soulève rapidement des jacqueries après chaque nouvelle implantation. L'installation loin de toute culture est donc recommandée. D'un autre côté, elles nécessitent un apport en eau car elles en ont un fort besoin afin de fournir force motrice et éléments de fabrication des poudres. Lorsqu'une révolte de paysans pousse Colbert à déplacer la poudrerie de la vallée de l'Huveaune, il cherche donc un autre site à proximité de Marseille qui remplisse ces conditions. Saint-Chamas apparaît naturellement comme le site idéal. Port d'Avignon du temps des Papes, le village est devenu un site proto-industriel dés le XVIIe siècle. Connu grâce à son port abrité, base d'une importante flottille de pêche, il tire profit de sa position à proximité des grandes routes de la vallée du Rhône et d'un dense réseau de canaux constitué, au fil des siècles, en dérivant la rivière de la Touloubre et complété par une branche du canal qu'Adam de Craponne vient de réaliser. Cet ensemble de canaux alimente une série de minoteries organisées en cascades[10], des minoteries off-shores, le blé étant amené par bateau. La poudrerie n'est donc pas venue s'installer à Saint-Chamas par hasard.
En 1690, Colbert[11] fonde la poudrerie sur une mince bande de terre marécageuse au nord du centre villageois. Bien sûr celle-ci devient rapidement, avec une pêche qui conserve sa puissance, l'activité principale du village mais son importance reste limitée. Sur le cadastre de 1830, on peut en effet constater que les installations restent réduites. Un simple quai est construit avec ses pontons pour accueillir le cabotage qui permet de transporter le précieux chargement, le reste de l'acheminement vers les centres militaires se fait par route. La manufacture n'occupe elle-même que la moitié des possessions royales, le reste étant laissé en marécage ou cultivé. Les bâtiments sont peu nombreux, ils se répartissent entre l'habitat et les installations de fabrication de poudre. La poudrerie ne semble pas nécessiter une population très importante pour fonctionner. De fait, les besoins réduits et l'éloignement des champs de bataille qui se regroupent au nord dans les siècles suivants, limitent l'intérêt du site de Saint-Chamas. Une rupture sera nécessaire pour que cette poudrerie connaisse enfin une croissance importante.

Entrée de la poudrerie royale de Saint-Chamas, début du siècle.

La formation d'un énorme complexe poudrier.
Le choix fait par Paulin Talabot, à la fin des années 1830, de tracer la future ligne du PLM au plus court entre Arles et Marseille change considérablement la situation de la poudrerie de Saint-Chamas qui se retrouve directement desservie par le grand axe Paris-Méditerranée. Pour seconder la gare de Saint Charles de Marseille mais aussi probablement pour tirer profit du trafic que pourrait drainer la poudrerie, une gare de triage est installée aux limites de la Crau sur la commune de Miramas, à proximité immédiate de celle-ci. Cette gare de triage exerce un attrait important qui se concrétise dans la naissance d'une nouvelle ville Miramas-le-Jeune qui devient rapidement la ville-entrepôt de la poudrerie.
L'ouverture du canal d'Arles à Bouc permet à Port-de-Bouc de se développer comme petit port industriel en quelques dizaines d'années. La réalisation en 1881 de la ligne Miramas-Port-de-Bouc fait de ce dernier un petit complexe ferro-portuaire à l'ouest de l'Étang. Naturellement la poudrerie y installe de nouveaux entrepôts cette fois-ci maritimes. Le long de cet axe Miramas-Port de Bouc, quelques industries se transforment ou s'implantent pour répondre aux besoins en produits chimiques de la poudrerie (Rassuen[12] mais aussi les usines Saint Gobain et Kuhnmann[13])
D'un autre côté, la manufacture s'étend rapidement dés la fin du XIXe siècle. Dans un premier temps, le site initial est étendu en comblant au fur et à mesure l'Étang. Puis un vallon, au nord de ce site est acquis pour abriter de nouvelles installations et la rive nord de la petite poche que l'Étang forme au-delà de Saint-Chamas est drainée pour recevoir de nouvelles installations hydrauliques. La première guerre mondiale consacre l'apogée de la poudrerie qui s'étend maintenant sur plus de cent hectares et emploie plusieurs milliers de personnes.
Pourtant, à part les bâtiments d'entrée, la poudrerie ne constitue pas un ensemble bâti très important. Car l'extension n'a pas signifié modernisation des installations. Celles-ci sont restées très rudimentaires en ce qui concerne le bâti (essentiellement des baraquements en bois) comme pour la technique de stockage (la poudre est toujours enfouie dans de petits tunnels souterrains). Après la Seconde Guerre Mondiale, la poudrerie est devenue archaïque, elle ne peut plus répondre aux besoins de l'armée moderne que la France souhaite constituer. En 1974, elle est brusquement fermée.

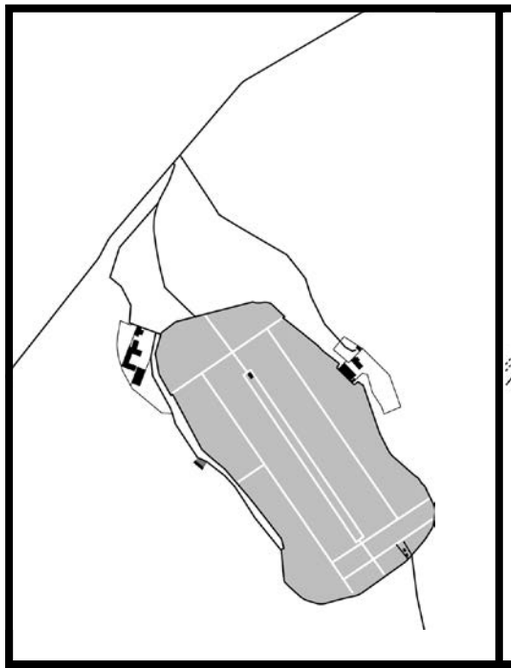
La poudrerie est donc devenue, avec le XXe siècle, une énorme machine territoriale produisant, stockant et acheminant par voie ferrée et maritime le précieux produit militaire, un produit devenu indispensable avec la mécanisation progressive de la guerre. C'était un ensemble qui régnait sur l'ouest de l'Étang de Berre, un ensemble qui avait finit par imposer sa marque au territoire. Aujourd'hui, il ne reste que peu de chose des installations principales à Saint-Chamas ; tout au plus une enceinte militaire et quatre bâtiments d'entrée permettent-il de penser qu'une activité particulière s'est déroulée en ces lieux. C'est ailleurs que l'espace est encore fortement imprégnée par ce passé industriel : à Miramas où l'on peut découvrir, au milieu d'une vaste garrigue, un étonnant jeu de cubes sagement alignées et à Port de Bouc, où parmi d'autres vestiges, se dressent des ruines de béton et de brique.

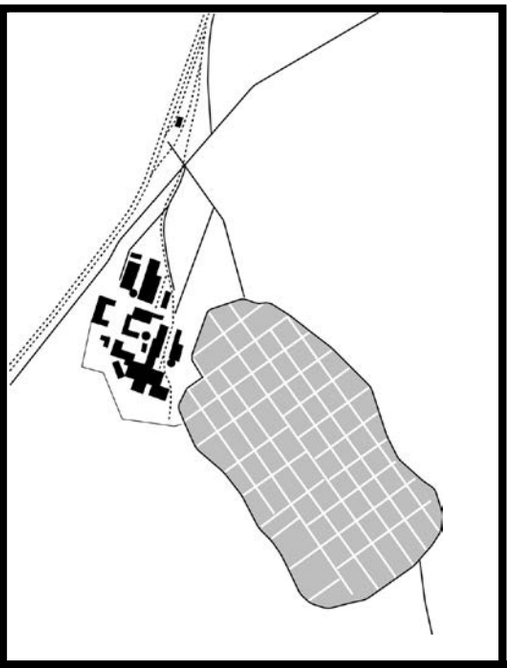
● Émergence éphémère d'un ensemble industriel. Une carte ancienne de l'Étang de Berre rappelle toujours à son observateur, une réalité flagrante : l'Étang fut le domaine du sel, l'ancien or blanc. Depuis la plus haute antiquité, en effet, le sel fut recueilli à l'intérieur de salins parsemant la région de l'Étang de Berre. Autrefois privilège de la noblesse, l'exploitation du sel est ouverte à tous dés la Révolution. Progressivement la région de l'Étang, constellation d'étendues d'eaux saumâtres de tailles différentes, connaît l'implantation d'une multitude de salins, de l'ouest de Fos à l'Étang de Bolmon[14].
En cette fin du XVIIIe siècle, une succession de découvertes scientifiques participent à la mise en place d'une nouvelle économie basée sur la transformation de matières premières. La chimie connaît notamment une évolution sans précédent avec de grands noms tel Lavoisier. C'est à ce moment que l'on découvre que le sel est un élément chimique complexe duquel on peut extraire des produits aux applications variées. C'est le cas de la soude, indispensable à de nombreuses activités, la savonnerie en particulier. La mise en place de procédés techniques simples[15], permet la naissance d'une industrie chimique, qui ne peut encore, néanmoins, concurrencer les produits naturels du fait de son coût

De l'artisanat à l'industrie.
Le développement dés le XVIIIe siècle d'une importante industrie savonnière à Marseille, entraîne une demande toujours plus forte de soude naturelle importée. Brusquement, la constitution du blocus continental sous l'Empire bloque les importations de soude. La demande en soude est telle que la soude chimique devient rapidement rentable.
Entre 1808 et 1811 une nouvelle industrie se met donc en place, une industrie chimique centrée sur la fabrication de la soude. Les sites d'implantation de ces établissements sont répartis entre l'Étang de Berre (proximité de la source en matière première) et Marseille (proximité des consommateurs). Fortement polluante cette activité est alors cantonnée à des sites vierges ou peu peuplés[16] dont regorge l'Étang. Les investissements sont essentiellement marseillais ou étrangers à la région. Après la disparition du blocus les sites perdurent jusqu'à la fin du XIXe siècle. En 1870, de nombreux sites de transformation sont répartis autour de l'Étang de Berre, chaque fois à proximité de salins (une usine aux salins du Lion, trois aux salins de Berre, deux aux salins de Rassuen, une aux salins de Plan d'Aren).
L'importance et l'aménagement de ces espaces sont variables en fonction de la taille du salin, de l'usine, de la proximité d'une agglomération. Si certains se résument à un simple bâtiment isolé, d'autres peuvent faire penser à de vraies petites cités ouvrières. Ainsi l'ensemble construit à Plan d'Aren par l'entreprise Chaptal et Berthollet Fils, compagnie phare de l'industrie chimique est de grande importance mais totalement isolée de toute urbanisation. Par nécessité, on a donc bâti ce qu'il faut bien appeler un embryon de cité ouvrière [qui comportait] une maison à étage pour les maîtres, dit le château, une autre maison à étage pour les ouvriers et des logements de pleins pieds pour la centaine d'employés dans l'établissement [devant] ressembler aux casernes d'ouvriers d'Angleterre ou du Creusot.[17]
L'industrie chimique qui se met en place à ce moment, initie donc déjà la construction du nouveau territoire, un territoire rationnellement conçu autour d'usines associées a leurs équipements et cités ouvrières. Cette industrie, isolée et fragile, ne survivra pas à la fin du XIXe siècle, elle finira par disparaître du paysage, ne laissant que quelques traces aujourd'hui presque invisibles.

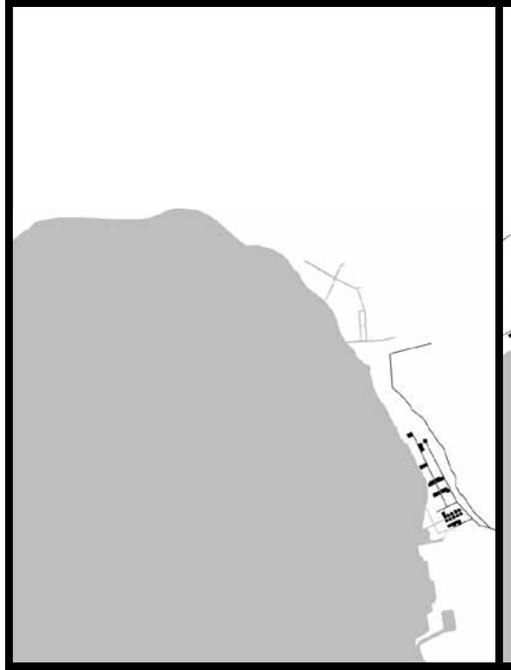
Rassuen ou le destin de la chimie.
La surprise est grande pour le visiteur qui veut se rendre à Fos, lorsqu'en sortant de la ville nouvelle d'Istres, il voit soudain surgir sur le bord de la route une ancienne fabrique que rien n'annonçait.

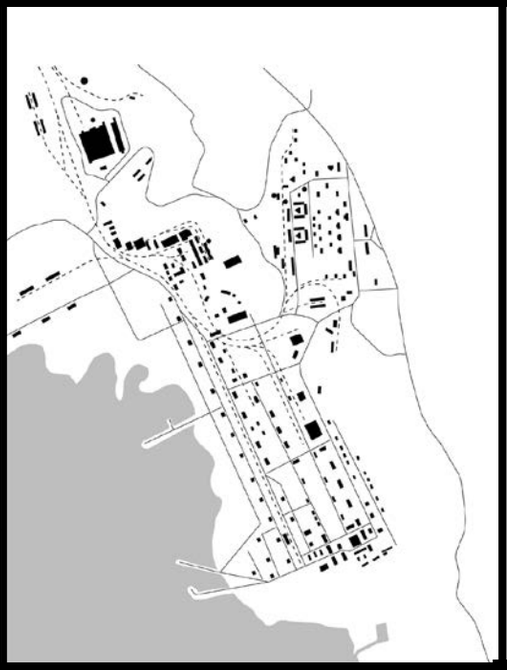
Le complexe chimique des rives ouest, état en 1950.





Usine chimique de Rassuen, état en 1830 (dessin des auteurs). Usine chimique de Rassuen, état en 1960.





Poudrerie de Saint-Chamas, état en 1830 (dessin des auteurs). Poudrerie de Saint-Chamas, état en 1960.

Et en s'arrêtant, il peut constater alors l'importance de l'établissement en ruine, un établissement constitué par de nombreux bâtiments d'une belle architecture industrielle. Dès lors, il se pose une question : pourquoi ce vestige ici, loin de toute autre industrie ? Une question qui reçoit sa réponse lorsqu'en faisant le tour, il découvre un salin abandonné. Sur le bord de la route, un panneau indique encore le nom du lieu-dit : Rassuen.
Les ruines de l'usine de Rassuen ne racontent pas seulement l'épopée de l'industrie chimique de l'ouest de l'Étang de Berre, elles relatent aussi l'histoire d'un établissement préservé qui se développa jusque dans les années 50. Car Rassuen fut le seul établissement qui échappa à la disparition de la chimie à l'ouest de l'Étang. À l'origine simple fabrique de soude, il crût progressivement jusqu'à devenir un grand ensemble industriel.
Les salins de Rassuen sont exploités, dés la révolution, sous forme de société, la Société de Rassuen domiciliée à Istres. Attiré par ce salin, Charles Vasse, inspecteur au Lycée de Marseille désire profiter de la bonne fortune de l'industrie. En 1808, une première usine est implantée sur un terrain acheté à la Société. L'ensemble est encore rudimentaire, il est constitué d'une fabrique réduite associée à deux autres bâtiments et une maison qui ne devait abriter qu'une personne, le tout blotti entre la saline et la falaise qui la borde.
Puis l'année suivante, le site attire une entreprise parisienne, Pluvinet, frères et Cie. Celle-ci acquiert un terrain beaucoup plus grand en bordure de la route d'Istres à Fos et fait bâtir un ensemble plus important. Cet ensemble est livré en 1811 alors que la compagnie a été dissoute et ses actifs partagés entre des investisseurs marseillais. L'établissement, déjà plus proche d'une usine, est constitué d'une grande fabrique qui semble être un bâtiment massif, d'une autre construction, dépendance de la fabrique, et d'une maison qui devait accueillir plusieurs personnes. Un bourg se développe à proximité mélangeant population liée aux salins et population rurale.
Alors que la fabrique de Charles Vasse, ne pouvant être modernisée, périclite vite, l'arrivée du chemin de fer change le destin de l'ancienne usine Pluvinet en lui ouvrant de nouveaux marchés. Loin de disparaître, l'ensemble de Rassuen finit par être racheté par la Compagnie des Produits Chimique du Midi et s'étoffe considérablement. Progressivement Rassuen devient une véritable usine, abandonnant tout caractère artisanal. Les bâtiments s'ajoutent les uns aux autres donnant naissance à un grand complexe chimique au début du XXe siècle, tout en restant limités au site de 1811. Cette croissance s'effectue de concert avec celle du bourg voisin de Rassuen. L'établissement intègre finalement le grand complexe chimique qui se constitue autour de la Poudrerie puis rejoint en 1919 les annexes du domaine portuaire de Marseille.
Lorsqu'en 1955 l'établissement de Rassuen ferme, il ne s'agit plus d'une simple fabrique de soude mais bien d'une vaste usine chimique devenue archaïque. Laissé à l'abandon, il reste aujourd'hui un des rares vestiges de complexe industriel sur les rives de l'Étang encore debout et qui permet d'imaginer un passé disparu.

UNE FAÇADE MARITIME, ENTRE CONTINUITÉ ET CHANGEMENT

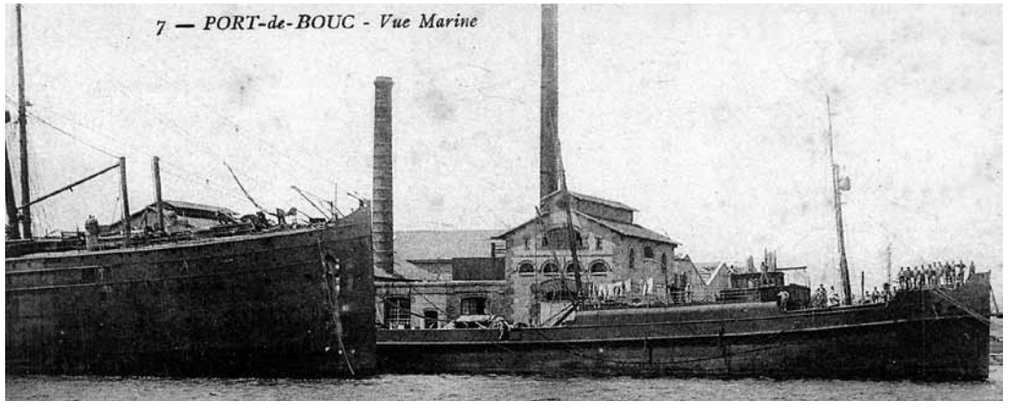
L'idée de faire de l'Étang de Berre le complément du port de Marseille est née timidement en 1844, sous la plume prophétique de Berteaut[18] qui avait perçu avant tout le monde les immenses possibilités que pouvait offrir cet espace géographique pour des établissements industriels : *Nous nous bornerons à dire que l'Étang de Berre est une mer à double fin et, pour ainsi dire, providentielle. En temps de guerre, elle offre un refuge… ; en temps de paix, elle met à nos portes un immense bassin industriel qui sera la succursale de notre port.*
Cinquante ans après, pendant la Première Guerre Mondiale, le rêve de Berteaut était en passe de devenir réalité lorsque la Chambre de Commerce et d'industrie écrivit au ministre en 1916 : Notre port a un impérieux besoin de s'annexer l'Étang de Berre. L'expansion du domaine portuaire de Marseille jusqu'à l'Étang, considéré comme un immense bassin auxiliaire, offre sur ses rives de vastes superficies pour les installations industrielles, et jusqu'à Port-de-Bouc qui deviendrait l'ultime entrée, au nord-ouest, de la gigantesque installation portuaire. [19]

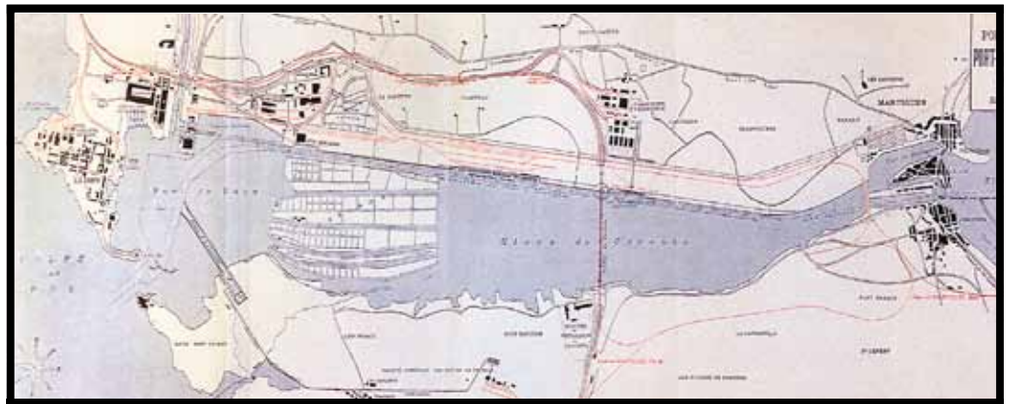
Entre ces deux dates, il y eu l'amorce du développement portuaire de l'Étang de Berre. Profitant de l'aménagement du canal d'Arles à Bouc, un premier havre moderne avait été implanté à Port de Bouc. Transformée en commune en 1866, le petit bourg attira divers établissements industriels. Port de Bouc devint donc le premier complexe industrialo-portuaire extérieur à Marseille. Ce développement semblait donner raison aux visions de Berteaut et un intérêt plus vif pour cette façade maritime inexploitée se fit jours dans la métropole phocéenne. Elle offrait en effet la possibilité d'établir des zones de transit en communication étroite avec les infrastructures de transport, et surtout un espace propice à l'élaboration de combinaisons industrielles impossibles à réaliser à Marseille.
Ainsi Port-de-Bouc dans un premier temps, puis l'ensemble du Chenal de Caronte apparurent tel des terres promises pour l'industrialisation. La réalisation du tunnel du Rôve puis la mise en service, en 1916, de la ligne de chemin de fer Marseille-Port de Bouc Miramas conduisirent officiellement la cité phocéenne à engager l'extension de son port vers l'Étang de Berre. Au-delà du simple aspect d'une réserve pour la croissance industrielle, il fut question d'une vaste réorganisation du schéma de l'espace portuaire marseillais. Ce développement du chenal de Caronte sembla enclencher une mutation sans précédant de l'Étang de Berre.

● Port-de-Bouc, du havre naturel au port industriel. À l'image de nombreux ports le long de la côte méditerranéenne, Port-de-Bouc est né d'un site naturel très favorable[20], semblable à celui de la Ciotat, une pointe rocheuse enfermant un petit bassin assez profond à l'embouchure de l'Étang de Caronte. Il est très tôt connu comme port de refuge mais reste sans aménagement particulier jusqu'au XIXe siècle.
La réalisation du canal le reliant à Arles, terminée en 1834, transforme radicalement un site qui devient le débouché de la navigation rhodanienne. À l'entrée du canal, un port endigué est construit, l'anse Aubran, ainsi qu'un môle pour recueillir l'activité liée à l'infrastructure. Deux hameaux se développent, l'un autour de l'embouchure du canal et l'autre plus loin, sur le bord de la pointe rocheuse nommée la Lecque.
Le remodelage de la Passe de Caronte entrepris dés 1863 consacre l'importance croissante de cette ville-neuve spontanée. Et logiquement, le 13 juin 1866, une commune de Port de Bouc est constituée en détachant des terrains de celles de Martigues et de Fos. Une croissance qui se trouve renforcée en 1881, avec la réalisation de la ligne à voie unique de chemin de fer d'intérêt régional qui la relie à Miramas et donc au PLM.
Mais c'est d'abord pour ses caractéristiques particulières que Port-de-Bouc séduit. Son site protégé et très proche du grand large en fait un port de pêche en plein développement. Cette activité, qui restera importante dans l'économie de la ville, attire en 1876 une sécherie de poissons, la Morue Française, qui s'implante sur le mole. Puis la petite anse située entre la pointe de la Lecque et le canal, principal intérêt du site, est colonisée par un vaste chantier naval en 1906 et complètement redessinée pour laisser la place à des formes de radoubs. La transformation du simple petit havre en port industriel est alors définitive.
L'implantation d'industries est favorisée pour asseoir l'importance du site mais il s'agira plutôt d'un ensemble clairsemé d'établissements disparates, qui viennent s'insérer dans une urbanisation qui croît lentement, donnant naissance à la première agglomération industrielle de la région de l'Étang de Berre.
Avec le début du siècle, le petit site de Port-de-Bouc se trouve intégré, de fait, dans le projet de conquête de l'Étang par la Chambre de Commerce. Seule concentration industrielle extérieure à Marseille, les promoteurs du grand projet y voient une tête-de-pont pour la cité phocéenne dans l'immense site

Vestiges de l'usine de Rassuen, Revue Marseille, juillet 2000.

Port-de-Bouc, pêche et industries au début du siècle.





Projet ferroviaire de Caronte, Léon Blum, 1927, Annexes portuaires de Marseille.

Ensemble portuaire de Caronte, années 30, fond photographique CCIM.

de l'Étang au même titre que le tunnel du Rôve encore en projet. Port-de-Bouc inaugure ainsi, en 1889, le premier établissement d'une industrie qui va trouver, dans la région de l'Étang, son site de prédilection : la raffinerie la Phocéenne. La Chambre de Commerce engage par la suite, comme nous l'avons vu, la transformation de la ligne de Miramas à Port-de-Bouc et son extension à Marseille par la Côte Bleue.[21]

L'effort de guerre et la constitution d'un grand complexe logistique de poudre autour de cette ligne ferroviaire attirent deux grandes entreprises nationales qui choisiront naturellement Port-de-Bouc pour implanter leurs établissements. En 1915, les nouvelles usines chimiques de Saint Gobain et de Kulhmann vont ainsi ceinturer l'urbanisation respectivement à l'ouest sur la pointe de la Lecque et à l'est sur le début de la rive nord du Chenal de Caronte. Puis suivront l'installation de la Bedford Petroleum et la Vieille Montagne confirmant en 1926 et 1927 la vocation pétrolière et chimique du site.

Dans les années 20, à la veille de la déferlante pétrolière sur l'Étang de Berre, Port-de-Bouc est donc devenu un port industriel modeste représentatif de la transformation de l'activité portuaire qui se combine de plus en plus avec d'autres infrastructures notamment le fer et lie pour longtemps son destin à l'industrie. Pour les industriels, ce lieu est comme une préfiguration de l'évolution que devrait connaître toute la région de l'Étang de Berre. Un site presque totalement dédié à l'industrie chimique accueillant une ville nouvelle champignon dans laquelle habitat et activités sont massivement intégrés, un site où dominent les grands établissements et surtout de formidables infrastructures portuaires et ferroviaires liant définitivement son destin à Marseille. Ne serait-ce pas, en effet, le début de la matérialisation de ce fameux rêve grandiose d'une conquête de l'ouest marseillais ? Mais cela est déjà une autre histoire !

● **Martigues-Caronte, l'importation du modèle marseillais.** Après la fin de la Première Guerre Mondiale, la ligne de chemin de fer Miramas-l'Estaque est achevée et le tunnel du Rove grandement avancé. Le développement, certes lent mais certain, de Port-de-Bouc, fait entrevoir une réalité qui paraît proche du rêve métropolitain développé par certains entrepreneurs visionnaires du siècle dernier : la région de l'Étang de Berre, en commençant par Caronte, est en train de devenir un faubourg industrialo-portuaire de Marseille. Cette réalité qui semble à la fois souhaitable et inéluctable est entérinée par la loi de 1919 qui ouvre à la navigation le Chenal de Caronte et désigne Port-de-Bouc, Caronte et l'Étang de Berre comme annexes du port de Marseille.

Après avoir équipé le site pendant des années, la Chambre de Commerce semble enfin avoir les mains libres pour mener son projet. Prudemment elle décide de concentrer ses efforts sur Caronte dans la logique d'une poursuite du développement initié à proximité, à Port-de-Bouc. Caronte est depuis 1863 constamment remodelé pour devenir axe de communication comme nous l'avons vu. Le chenal est limité au nord par une digue rectiligne qui est susceptible d'être transformée en quai et l'espace marécageux entre celle-ci et la côte rocheuse est progressivement remblayée offrant ainsi des terrains plats et vierges au bord d'un canal qui n'a de cesse d'être approfondi. Sur cette rive nord, il est tout à fait possible de poursuivre les voies de chemin de fer qui desservent les industries de Port-de-Bouc.

L'ambition de la Chambre de Commerce pour ce site est donc grande, elle cherche à y implanter des établissements suffisamment importants pour enclencher une dynamique. La société des établissements Verminck[22], entreprise fondée par un aventurier anticonformiste de l'industrie marseillaise, se laisse convaincre et installe, en 1922, au pied du viaduc du chemin de fer, du côté de Martigues, une usine d'huile de palme avec son propre quai de déchargement. Puis une société est créée, l'Établissement Maritime de Caronte, qui implante en 1926 un port minéralier de l'autre côté du viaduc. Sur l'autre rive du chenal, à l'Avéra, la Société Générale des Huiles de Pétrole implante un de ses dépôts la même année. Mais il n'y a pas que le site de Caronte qui attire : en 1923 l'entreprise Chaux et Ciments Boyer choisit aussi de rejoindre les annexes portuaires de Marseille mais préfère une implantation sur les bords du canal d'Arles à Bouc et à proximité de la gare de Fos sur la ligne Miramas-Port-de-Bouc. Le désert humain que fut Caronte semble dès lors se peupler d'industries et afin de poursuivre la transformation du chenal en grand centre industriel, un projet grandiose de complexe ferro-portuaire est prévu en 1927 dans le cadre des annexes portuaires de Marseille.

Pourtant, l'apparence est trompeuse et le projet de Caronte va se révéler un échec car les logiques ont changé avec la Première Guerre Mondiale. En effet, l'économie française est sortie ruinée de la guerre, la création de nouveaux établissements industriels reprend très lentement. Mais surtout Marseille est en pleine stagnation. Appuyée depuis le siècle dernier sur une rente coloniale qui croissait avec la mise en valeur progressive de l'Outre-Mer, la cité phocéenne a complètement raté sa reconversion industrielle. Le patronat local d'origine négociante voyait en effet d'un mauvais œil systématique toute dépense en investissements dans la production ou toute possibilité de constitution d'une grande classe ouvrière. L'industrie ne se développe donc plus et les débouchés n'existant pas ou peu, aucun industriel ne désire s'installer sur la côte. Seule activité en pleine croissance, le raffinage de pétrole cache ce déclin très avancé.

Il reste aujourd'hui de ce rêve logistique et industriel un lieu étrange marqué par l'inachèvement, figé dans le temps et quelque peu en décrépitude. Lieu mystérieux hésitant entre le magnifique et le banal, où se mélangent des restes de quais aménagés et des rives plus ou moins naturelles, où des grues portuaires se dressent soudain au-dessus des herbes folles, où de grands hangars majestueux semblent perdus tels des colonies dans une terre hostile qui les a rejetés, le tout sous le regard d'un viaduc démesuré comme venu d'un autre monde. Ce site est encore aujourd'hui sûrement la plus grande illustration de l'échec du rêve industriel que Marseille a formulé pour l'Étang.

Entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle, l'Étang de Berre connaît une nouvelle vague d'industrialisation. La construction des grandes infrastructures a réorienté le développement vers une côte auparavant inhospitalière car longée par un relief difficile. L'intérêt, à l'époque, est moins dans la proximité avec la matière première ou la force motrice que la situation sur les grands réseaux de transport qui sillonnent maintenant l'Étang. Et l'effet le plus important de ces nouveaux réseaux est de désenclaver une portion de la côte maritime, celle située entre Martigues et Fos desservie par le grand canal venant du Rhône puis par la nouvelle voie de chemin de fer Miramas-Port-de-Bouc-l'Estaque. Dans un premier temps, l'implantation d'industries va se faire principalement à Port-de-Bouc où une série de petites unités de production pratiqueront un réel opportunisme industriel en s'implantant dans une toute nouvelle commune dont les fées du transport semble avoir doté de nombreux avantages. Puis l'ébauche d'un grand complexe chimique semble se dessiner lorsque deux grands du secteur s'implantent sur le site. Enfin Marseille entre dans la danse voyant dans l'Étang l'aboutissement naturel de son domaine portuaire et perçoit Port-de-Bouc comme faisant partie d'un nouvel ensemble allant de Caronte à Fos où il s'agissait d'implanter un tissu de grands établissements diversifiés.

Pourtant l'expérience qui consista à forcer le développement spontané qui avait fait le succès de Port de Bouc ne connu pas la réussite escomptée. Avant même, la crise de 1929, Caronte ne se développa que par la volonté directe de la Chambre de Commerce et d'Industrie, aucun industriel ne s'y intéressa par la suite. L'Étang sembla ne pas être fait pour accueillir les activités habituellement liées au port de Marseille. Dans les années 50, de nouvelles implantations éphémères permirent un temps d'escompter un redémarrage du site, mais l'espoir fut de courte durée. L'enjeu industriel de l'Étang de Berre s'était déplacé ailleurs et avait changé de nature. Une autre ère avait débuté dans les années 20 et 30, une ère marquée par l'internationalisation du nom de Berre, l'ère des grandes mono industries.

La modernité surgit à l'Est

La situation de la région de l'Étang sur les grands axes de communication, ses vastes étendues libres et sa proximité avec Marseille en plein développement urbain en font un site exceptionnel qui ne tarde pas à attirer de grandes industries dès les années 20. Mais ces nouvelles industries seront des activités très modernes en complète rupture avec le territoire local. L'industrie du raffinage et celle de l'aéronautique sont à cette époque les fers de lance de la technologie et possèdent une logique qui n'a plus rien à voir avec les industries traditionnelles de l'Étang. Fortement liées à des débouchés marseillais, elles transformeront complètement le paysage des rives de l'Étang de Berre, en se superposant au territoire rural. Marseille possède à l'époque un territoire perçu comme étant trop contraignant pour ce type d'industries, malgré l'espace libre dont il dispose. Les nouvelles industries cherchent désormais à tirer partie du vaste réseau d'infrastructures réalisé, et choisissent naturellement l'Étang de Berre. Mais ces établissements sont d'envergure nationale voire internationale, de plus en plus détachés des activités traditionnelles du site et même de la capitale régionale Marseille. Une autre composante du vaste territoire mécanique se met ainsi en place en se superposant au territoire rural.

L'AVENTURE AÉRONAUTIQUE

Parfois, les ruptures dans l'histoire des territoires peuvent être symbolisées par tel ou tel objet nouveau qui va transformer le paysage. C'est ainsi que, dans les années 20, une icône de la modernité fait brutalement son apparition au sein de l'iconographie de l'Étang de Berre : l'avion et sa variante l'hydravion, propulsant définitivement la région dans le XXe siècle. Le site semble, effectivement, idéal pour l'activité aéronautique : un climat caractérisé par la rareté des précipitations, une visibilité exceptionnelle et la disponibilité de vastes terrains plats ainsi que d'un plan d'eau calme et de très grandes dimensions.

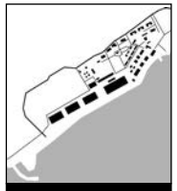
● **Une origine militaire.** L'histoire de l'aéronautique sur l'Étang de Berre commence avec une prise de conscience : celle d'une armée, l'armée française qui comprend l'importance de l'aviation au lendemain de la Première Guerre Mondiale. Avec la guerre, l'avion perd en effet son aspect de jouet de riche sportif pour faire ses preuves comme arme, comme outil logistique. Voler sortait du rêve pour entrer dans la plus quotidienne des réalités.
Après le Traité de Versailles, en 1919, la France récupère au titre des compensations deux dirigeables allemands le Dixmude et le Méditerranée et cherche un terrain où construire les hangars qui pourront les abriter. Une idée progresse alors : développer des bases au sud de la France permettant de contrôler la Méditerranée et d'être assez loin des traditionnelles zones d'invasions en cas de conflits. Latécoère[23], avant guerre, manifestait déjà un vif intérêt pour la région de Marseille dont il souhaitait faire la tête-de-pont de ses lignes méditerranéennes. En 1920, la Marine achète et fait niveler des terrains agricoles entre l'Étang de Bolmon et les salins du Lion puis les premiers bâtiments sont bâtis. Mais le terrain n'accueillera jamais les dirigeables que l'armée destine finalement à sa base de Cuers en 1922.
Or, l'époque est au développement de l'aéronautique civile et la Marine qui ne sait que faire de ce terrain décide de le céder à la Direction de l'Aéronautique civile du Ministère de l'Air qui commence à développer un réseau national. Mais l'Étang constitue un plan d'eau exceptionnel que la Marine n'est pas décidée à abandonner. Elle fait donc l'acquisition de terrains situés sur l'autre rive, à Berre où elle implante une base d'hydravions. Parallèlement, l'armée de Terre possède depuis 1917 une base à Istres le Tubé réputé pour sa qualité atmosphérique et l'éloignement de toute zone habitée. Progressivement, les bases militaires se doublent d'ateliers de réparation qui donnent naissance dans les années 30 à un début d'industrie. Une société regroupe bientôt les ateliers d'Istres, Berre, mais aussi Antibes, Fréjus, la société Lioré-Olivier.

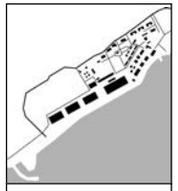
● **La constitution d'un complexe aéronautique.** Les années 30 constituent une nouvelle étape dans le développement de l'aéronautique sur les rives de l'Étang de Berre. Elles consacrent le développement d'un complexe industriel autour de l'Étang de Vaïne.
Depuis les années 20, la Chambre de Commerce de Marseille cherchait à développer un port aérien, outil indispensable pour une cité moderne, à l'intérieur du terroir phocéen. Plusieurs projets sont successivement proposés, le premier sur la plage du Prado, le second associant un aérodrome dans la plaine de Montfuron et un hydroaérodrome dans l'anse de Saumaty. Mais tous sont refusés car non conforme aux réglementations. Finalement, la loi sur l'outillage national de 1933 confie la gestion de l'aéronautique civile aux Chambres de Commerce. Le site de Marignane, rassemblant aéroport et hydroaéroport, passe ainsi dans les mains de la CCM qui renonce à son projet marseillais.
D'un autre coté, l'époque est au développement massif de l'hydravion qui semble offrir une réponse satisfaisante au problème que posent les gros porteurs : la faiblesse des trains d'atterrissages. Le plan d'eau de l'Étang de Berre immense et protégé de la houle et en particulier la petite poche de l'Étang de Vaïne offre un site exceptionnel pour ce type d'aviation. De plus, l'Étang est alors le seul site lacustre offrant une infrastructure aussi complète en France. L'aéronautique vivait des jours radieux sur les rives de l'Étang.
En 1937, le gouvernement du Front Populaire dans l'espoir de moderniser l'industrie aéronautique française, la nationalise. La société Lioré-Olivier devient Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est (SNCA-SE) et une concentration des établissements est souhaitée. Le site de Marignane est choisit pour ses potentialités et une première usine est aussitôt implantée. Une croissance soutenue fait rapidement de Marignane un des principaux ensembles d'industrie aéronautique du Sud de la France.
Dans ces années, le complexe de Vaïne connaît son apogée. Il forme un véritable tissu industriel qui utilisait l'avancée nord-est de l'Étang de Berre tel une véritable infrastructure, une piste pour hydravions. Le site était rationnellement divisé entre nord et sud.
- au nord, la base militaire de la Marine Nationale, vaste ensemble de hangars et d'ateliers consacrés à l'hydraviation, se développe sur le littoral de la commune de Berre en étant très bien connectée au réseau du PLM qui passe à proximité.
- à l'est, aux confins de la commune de Vitrolles, un simple entrepôt d'hydravion sert d'intermédiaire entre Marignane et la gare de Rognac
- au sud, l'infrastructure publique que constituait l'aéroport et l'hydraéroport de Marseille-Marignane est associée à une usine consacrée à l'aviation classique.

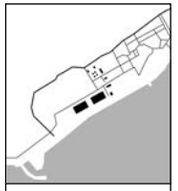
Lors de la libération de la région en 1944, l'âge d'or de l'aéronautique sur l'Étang de Berre semble passé. Alors que l'ensemble des infrastructures est fortement dégradé du fait des bombardements, la guerre a permis de régler le problème des trains d'atterrissage. L'hydravion, chance de l'Étang, semble devenu inapproprié, ne pouvant desservir l'intérieur des terres. Peu à peu, les sites de Berre et de Vitrolles sont mis en sommeil tandis que les concentrations industrielles successives développent le site de Marignane. Après la fabrication de chasseurs puis la participation à l'aventure de la Caravelle, l'État décide finalement en 1960 de concentrer à Marignane la fabrication d'hélicoptère jusqu'à donner naissance à la société Eurocoptère dans les années 90.
Les autres sites connaissent un abandon forcé dés les années 70. Bientôt il ne reste du grand complexe construit autour de l'Étang de Vaïne que d'intrigants vestiges qui interrogent encore

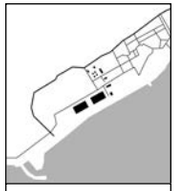
Base aéronavale de Berre, années 30.

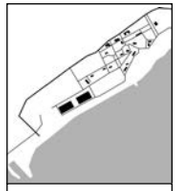
EVOLUTION DES COMPLEXES AERONAUTIQUES


Berre 1938

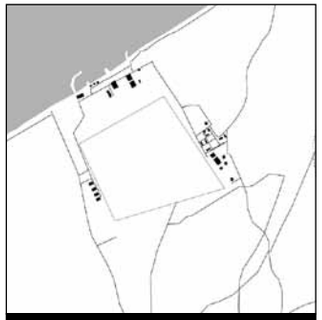

Berre 1950

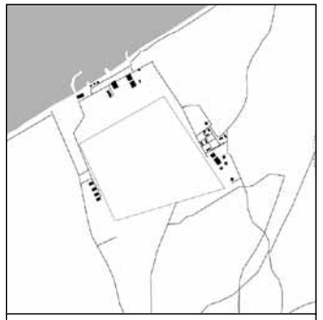

Berre 1960

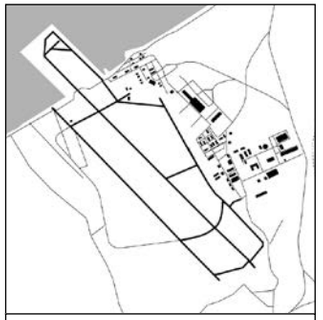

Berre 1970


Berre 1986

2000


Marignane 1938

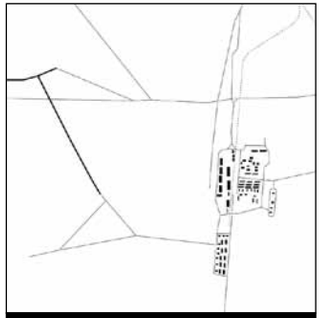

Marignane 1950

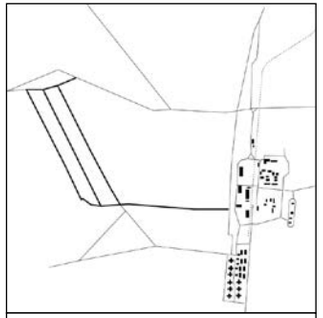

Marignane 1960

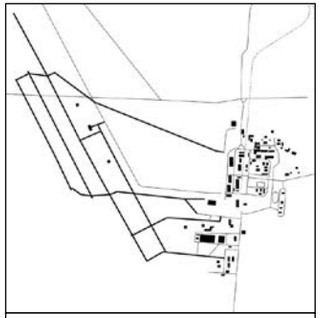
Marignane 1970

Marignane 1986

Marignane 2000


Istres 1938, (dessins des auteurs)

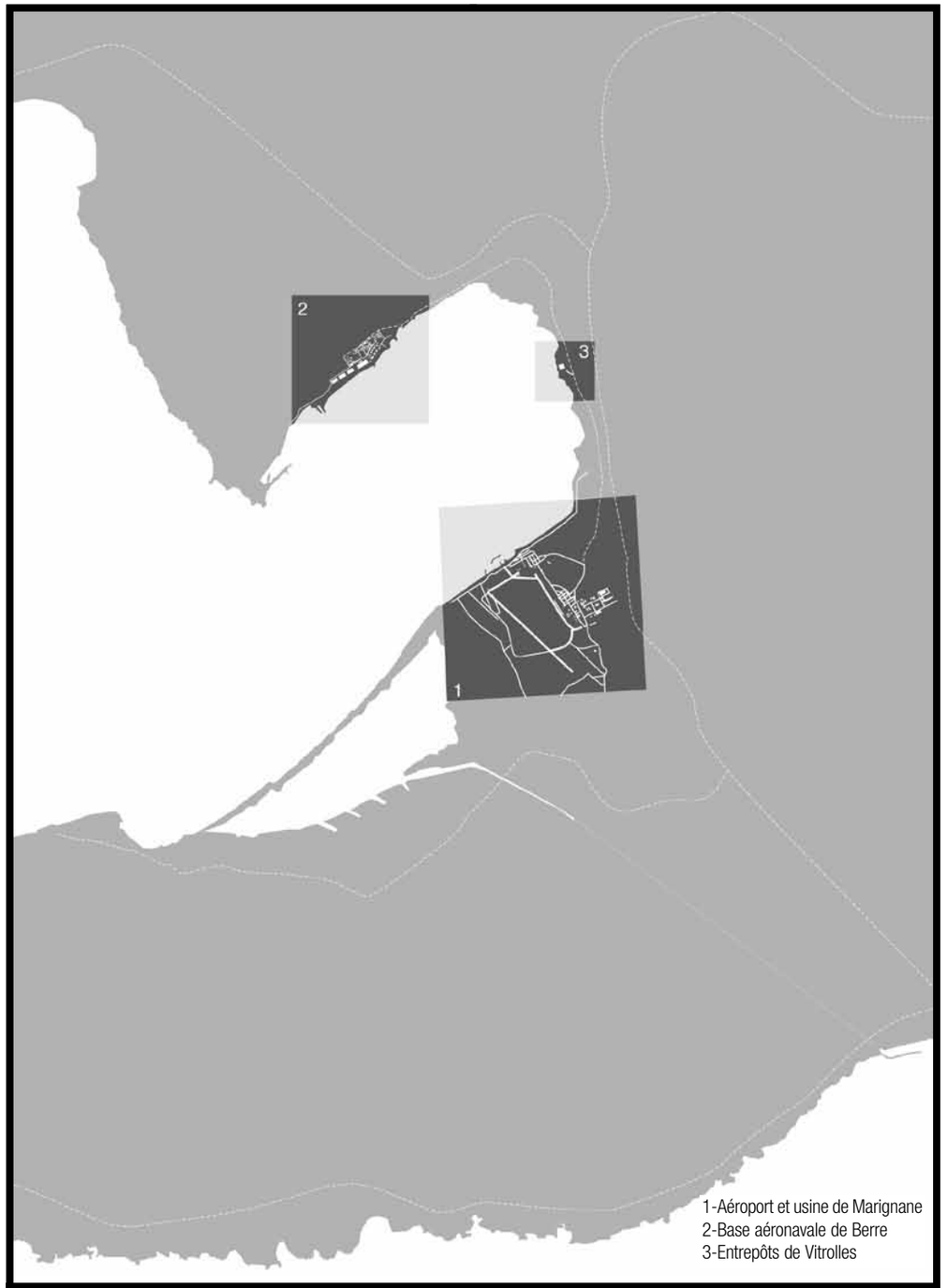

Istres 1950


Istres 1960

Istres 1970

Istres 1986

Istres 2000



Le complexe hydroaéronautique de l'Étang de Vaïne, état en 1950.

les nouveaux habitants lorsque ceux-ci se promènent sur les rives. Depuis la route de Vitrolles à Berre, l'observateur attentif peut encore voir, au loin, surgissant au milieu d'une nature redevenue sauvage, un étrange monolithe de béton noirci par le temps. Et s'il regarde de nouveau la route, il peut distinguer son jumeau sur le littoral de Berre. Tous les deux, en ressemblant à des monstres endormis, participent à cette ambiance diffuse de cimetière industriel qui nimbe le paysage de l'Étang de Berre depuis Port-de-Bouc. Cette ambiance est peu à peu digérée par le territoire qui recycle ces anciens monuments, tel un des hangars de Berre sauvé de la destruction pour abriter la piscine municipale.

VERS UN TERRITOIRE DÉDIÉ AU RAFFINAGE

Aujourd'hui encore, l'élément qui caractérise le plus les rives de l'Étang de Berre, celui qui donne cette espèce de grandeur tragique à cet ensemble géographique, reste ce paysage de raffineries, grandes machines luisant au soleil le jour et crachant du feu la nuit. Mais contrairement à ce que l'on croit, l'industrie du raffinage et de la pétrochimie n'est pas totalement exogène, elle procède d'une longue tradition industrielle spécialisée dans la chimie qui avait débuté quelque 120 ans plus tôt. Le raffinage, aboutissement de l'industrie chimique, présente une évolution notable dans la typologie industrielle, il s'agit probablement de l'ensemble industriel le plus fonctionnel qui puisse exister, une sorte de quintessence mécanique presque immuable fortement liée aux infrastructures.

La naissance d'une industrie pétrolière française date des accords de San Remo qui attribuent, en 1923, 23,75 % du pétrole irakien à la France. Afin de bénéficier de cette mâne alors que le pays est encore très en retard sur cette activité, des lois protectionnistes sont votées en 1928 : de fortes incitations fiscales obligent à raffiner sur le territoire national le pétrole national. La situation de Marseille sur la grande route du pétrole provenant du Moyen-Orient et gagnant l'Europe Occidentale est privilégiée, mais l'absence à cette époque tardive de terrains peu accidentés à proximité immédiate de la mer poussa les industries à sauter la chaîne de la Nerthe et à s'installer sur les rives de l'Étang qui avait déjà un passé d'industrie chimique. Cette activité pétrolière représente encore aujourd'hui une des grandes richesses de la région marseillaise. Les raffineries de l'Étang de Berre alimentent tout l'Est de la France, de l'Alsace à la Méditerranée, y compris la grande agglomération de Lyon.

● **Héritage d'un passé industriel.** Ce n'est pas par hasard si, depuis deux siècles, l'Étang semble dévolu à l'industrie chimique. Car si l'implantation des grandes raffineries dans les années 30 marque bien une rupture, en plaçant le territoire dans un processus de production d'échelle nationale, pour la première fois, le développement industriel qui a marqué le passé est une des causes principales de l'intérêt porté par de grands groupes pour le site de l'Étang de Berre. Ce développement industriel comme, nous l'avons vu, s'est divisé en deux étapes : l'émergence, sur une courte période, d'une industrie chimique basée sur la ressource qu'offraient les salins puis la volonté de création d'un grand complexe à Caronte. C'est ce passé qui permet d'expliquer en grande partie la configuration particulière du complexe de raffinage qui s'est constitué entre 1931 et 1934. Sur la rive nord de l'étang, à Berre, on trouve déjà depuis 1820 l'usine de la pointe de Berre construite par la Compagnie des Produits Chimiques du Midi et exploitée jusqu'en 1894. Implanté à proximité immédiate de l'eau, elle expédiait déjà tous ses produits chimiques par chemin de fer. Entre-temps la Compagnie fut rachetée par la société Saint Gobain afin de constituer un grand complexe chimique national. Dés 1923, Saint Gobain cherche à profiter du pétrole irakien et se tourne naturellement vers ses possessions de Berre.

Dans le chenal de Caronte, la Société générale des huiles de pétrole (S.G.H.P) continue d'étendre, de 1922 à 1924, ses dépôts dans le petit vallon de l'Avéra renommé Lavéra. Lorsque la S.G.H.P désire construire une raffinerie, elle compte naturellement profiter de cet espace en façade maritime. Le site est tellement intéressant qu'il accueillera, après guerre, un premier port pétrolier.

● **Importance des infrastructures et besoin d'espace libre.** Lorsque l'on évoque le pétrole, des images contradictoires surgissent dans notre esprit entre derricks perdus dans le désert et pompes à essence, entre l'exotisme de l'émir saoudien et le quotidien de l'automobiliste. De fait, l'industrie pétrolière fut, en raison de l'éloignement entre sources de matières premières et marchés, une des premières activités d'échelle mondiale[24]. Une activité qui fait circuler et transforme le pétrole le long de routes tracées au travers du monde. Naturellement les établissements de raffinage viennent se positionner sur ces grands axes aux grés de contraintes extérieures. Le trafic pétrolier entre la production (essentiellement le Moyen-Orient) et les pays consommateurs est assuré par la voie maritime (et donc essentiellement par la Mer Méditerranée) puis par la voie ferrée au travers du pays consommateur. À l'image d'autres industries, chaque rupture de charge est exploitée pour effectuer une transformation. Ces sites de transformation, de raffinage, lorsqu'ils sont implantés dans les pays consommateurs se situent naturellement sur une façade maritime en connexion avec un vaste réseau de transport ferré. D'autre part, l'industrie du raffinage a grand besoin de place pour des raisons de capacité de stockage et du fait des nuisances, des pollutions provoquées - comme d'autres industries chimique - elle doit s'implanter loin de toute zone fortement urbanisée. L'établissement de tout complexe de raffinage doit donc associer une excellente connexion au système d'infrastructure ferrée, une position en façade méditerranéenne de préférence, et un éloignement des zones densément peuplées.

Aussi quand le législateur français lança des mesures protectionnistes pour donner naissance à un pôle de raffinage

Aérodrome de Marignane, 1936, fond photographique CCIM.

Le port de la pointe de Berre en 1964, fond photographique CCIM.

français, l'Étang de Berre, déjà connu de quelques groupes, apparu comme idéal. Toujours perçu comme un grand plan d'eau calme qui n'attend que son trafic maritime, il présentait en outre une excellente connexion au réseau ferré grâce au PLM. La disponibilité de l'espace est augmentée sur le site de l'Étang par la longueur de façade maritime inexploitée, le remodelage en cours du chenal de Caronte et l'étendue des grands domaines agricoles.

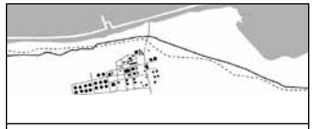
Lorsque Saint Gobain, déjà implanté à Port-de-Bouc et à Berre, via les Produits Chimiques du Midi, s'associe à Shell pour fonder une usine, un grand domaine agricole traversé par la ligne du PLM est acquis, le Château Bruny. Associé au site de la pointe transformé en port de stockage, il entre en 1931 dans la société des Produits Chimiques et des Raffineries de Berre (P.C.R.B.). En 1932, la S.G.H.P. étend ses installations dans le vallon de l'Avéra en installant une raffinerie et remodèle le site pour le connecter à la ligne de chemin de fer l'Estaque-Miramas. Seul nouveau venu, la Compagnie Française de Raffinage (C.F.R.) filiale de la Compagnie Française de Pétrole, s'installe, en 1934, dans le petit vallon abandonné de la Mède où, en dépit du relief, elle bénéficie d'une connexion sans équivalent à la fois à la ligne ferrée du PLM via la ligne Martigues-Pas-des-Lanciers et au canal de Marseille au Rhône. Un poste d'accostage est implanté perpendiculairement à la digue du canal pour bénéficier du plan d'eau que constitue l'Étang.

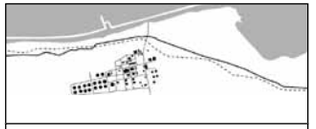
● **Une typologie immuable.** Dans les années 30, ce nouveau territoire que cent ans d'évolution industrielle avait finit par construire peu à peu, connaissait enfin avec le raffinage son épanouissement. Une nouvelle identité s'était construite, une identité commune à l'ensemble de l'Étang. Aujourd'hui encore, l'Étang de Berre est presque toujours associé à l'image du pétrole. Plus que tout autre, les raffineries ont, en effet, considérablement transformé le paysage et l'organisation des rives de l'Étang. À la différence d'autres industries, leur disparition possible laissera des traces probablement indélébiles. Cette force très expressive a constitué une rupture dans le schéma habituel de relation entre l'industrie et le paysage. C'est avec l'arrivée du pétrole que le monde industriel a pu s'épanouir sur les rives de l'Étang et se constituer tel une machine à l'échelle du territoire. Une constellation d'enclaves associant raffineries, stockage et cités ouvrières s'étendit ainsi de Berre à Lavéra et plus tard jusqu'à Fos.[25]
Les établissements de Lavéra et de la Mède s'installèrent à l'intérieur de petits vallons libres de toute occupation alors que le complexe de Berre prit place sur un ancien grand domaine bastidaire. Malgré ces différences, l'ensemble présentait la même double typologie de bâti qui ne fit que se renforcer avec les années. La raffinerie elle-même était déjà la formidable machine que nous connaissons : vaste enchevêtrement de tuyaux, de cheminées, de chambres de combustion, etc. Son utilisation du métal brut ou peint de couleurs unies en faisait une sculpture abstraite telle qu'ont pu les représenter les constructivistes russes dans ces spectaculaires dessins d'ensembles industriels. La fusion du métal et du feu craché par les torchères construisait une poétique moderne de la machine.
S'opposant totalement à ces ensembles surchargés d'écriture, le stockage s'est fait dés le départ dans des cuves cylindriques, volumes purs répétés inlassablement jusqu'à former une forêt surréaliste d'où surgissait le monstre de feu et de fer qu'est la raffinerie. Le tout était bâti sur une trame hyper-rationelle de module carré, l'unité étant la cuve de stockage.
La croissance de l'industrie vit un étalement de plus en plus important des ensembles de raffinage sur le territoire sans que la typologie soit modifiée. La trame carrée marquait un espace toujours plus vaste. Lorsque les établissements se heurtèrent au relief, un formidablement travail de terrassement permit la poursuite de cette inexorable extension. La modification du territoire en devenait encore plus importante. Avec la fin de l'agriculture et l'envahissement de l'espace par diverses constructions, les enclaves pétrolières, intouchables, devinrent l'égal du relief, vastes ensembles de forme simple, éléments de repère indispensable dans le fourmillement de typologies qui déstructuraient progressivement les rives de l'Étang de Berre.
Ce remodelage du territoire de l'Étang passa à une échelle supérieure avec la réalisation du grand projet de port pétrolier de Lavéra et la mise en réseau de l'ensemble des raffineries. De nos jours, en effet, ces enclaves sont à considérer comme les ensembles émergent d'un monde invisible fait d'oléoducs.

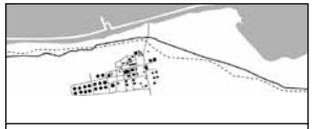
● **Et le pétrole créa sa propre infrastructure, le projet de Lavéra.** Dés les années 30, le pétrole devient rapidement synonyme de gigantisme, gigantisme des installations d'exploitation et de raffinage, mais surtout gigantisme du transport. De plus en plus indispensable à la société occidentale en remplaçant progressivement le charbon comme principale source d'énergie, le trafic pétrolier croit régulièrement. Pour faire face et réduire les coûts, les tankers, ces bateaux-citernes, prennent des proportions de plus en plus extraordinaires. L'idée qui avait présidé à l'installation des raffineries autour de l'Étang, faire du plan d'eau une rade pétrolière, devient caduque. La création d'un grand port spécialisé devient nécessaire.
En 1937, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille voit dans le petit bassin privé de la S.G.H.P. à l'Avéra, un site intéressant qui pourrait accueillir ce nouveau port, extension du domaine phocéen. L'urgence commandant, un avant-projet est approuvé en 1938 et le projet est définitivement confirmé en 1940. Mais la guerre bloque l'exécution qui était pourtant imminente, elle n'en fut pas moins mise à profit sur le plan des études et des projets divers, afin d'adapter les installations portuaires aux besoins qui se feraient jour à la fin des hostilités.[26]
Grâce au développement fulgurant de la motorisation durant la Seconde Guerre Mondiale, le pétrole supplanta définitivement le charbon comme principale source d'énergie. Devant une telle perspective de croissance, le projet de Lavéra, plus affiné

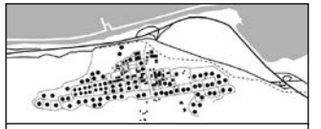
ÉVOLUTION DES RAFFINERIES

La Mède 1938


La Mède 1950


La Mède 1960


La Mède 1970


La Mède 1986

2000

Caronte et Lavéra 1938

Caronte et Lavéra 1950

Caronte et Lavéra 1960

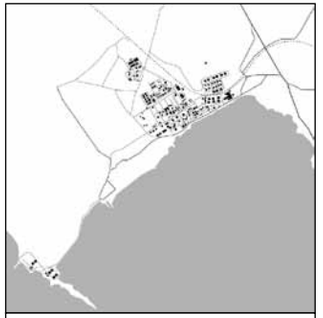
Caronte et Lavéra 1970

Caronte et Lavéra 1986

Caronte et Lavéra 2000

Berre l'Étang 1938, (dessins des auteurs)

Berre l'Étang 1950


Berre l'Étang 1960

Berre l'Étang 1970

Berre l'Étang 1986

Berre l'Étang 2000

Le complexe de raffinage, état en 1960, d'après carte IGN.

que jamais, ressortit des cartons. De 1944 à 1949, la CCIM chercha constamment à obtenir la concession de ce nouveau port auprès de l'État, un port devenu indispensable après la croissance soutenue qu'avait crée le Plan Marshall. L'État accéda enfin à la demande et offrit la concession à la chambre phocéenne le 3 octobre 1949, soit onze ans après l'approbation par la CCIM de l'avant-projet. Immédiatement les travaux débutèrent et se poursuivirent pendant dix ans, avec une inauguration du premier môle en 1952, du second en 1953 et du dernier en 1959.

Le projet fut dessiné à l'emplacement du petit port privé que la S.G.H.P. s'était aménagé à l'image des autres sites de raffinage de l'Étang de Berre. Intermédiaire entre l'Étang et la haute mer, les terrains dégagés par le comblement de la Passe de Caronte, lors de la création du Chenal, offraient, en effet, un emplacement de choix. Le port de Lavéra marqua une rupture dans l'histoire portuaire française car l'idée même de port ne correspondait déjà plus à ce projet qui rejoignait le bataillon des infrastructures techniques. À l'entrée de la passe de Caronte deux infrastructures et un siècle de transformation du territoire se font face en cette fin des années 50. Port de Bouc, avec son vieux canal, sa flottille de pêche et son chantier naval, semble déjà d'un autre âge en comparaison de Lavéra premier port spécialisé de France, loin de toute urbanisation, loin de toute humanité, un objet lié à ses industries par un cordon ombilical, dématérialisant ainsi distances et relief. Entre ces deux mondes une histoire réunit ce que tout sépare, celle de l'épopée de l'industrie sur les rives de l'Étang, celle de la construction d'un nouveau territoire, concrétisation d'un rêve, un territoire mécanique.

À la différence des autres activités, l'industrie pétrolière prospéra sur les rives de l'Étang de Berre. D'extensions des capacités de stockage en développements nouveaux de la pétrochimie dans la fabrication d'engrais, de plastiques,... elle s'implanta toujours plus profondément dans le tissu économique mais aussi dans le territoire physique. L'Étang avait enfin trouvé sa vocation industrielle, il serait la porte pétrolière de la France. Progressivement le nom de l'Étang de Berre dépassa les simples limites de la région puis du pays.

Localement l'Étang se confondit brusquement avec sa réussite industrielle, la photo d'une raffinerie suffisait à résumer les enjeux qui le traversaient à l'image de ce numéro spécial de la revue de la CCIM publié en 1957. Le raffinage éclipsa tout autre problématique, le merveilleux plan d'eau qui se retrouvait pollué n'était plus qu'un immense réservoir à carburant. Extension naturelle de l'activité portuaire de Marseille, le succès pétrolier fit perdre à l'Étang toute vie propre, il était devenu le domaine de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.

Près de cent cinquante ans après les premières installations, l'Étang connaissait donc enfin son apothéose industrielle, une apothéose symbolisée par le feu des torchères se reflétant la nuit sur le plan d'eau. La fin d'une épopée, celle de la transformation d'un territoire semblait se profiler avec cette réussite incontestable : l'Étang de Berre était devenu un étang industriel.

Rétrospectivement l'implantation opportuniste en 1690 de la Poudrerie Royale à Saint-Chamas a eu des valeurs prophétiques, en développant par la suite un vaste complexe d'industrie chimique qui abouti finalement au triomphe du raffinage. Offrant beaucoup d'espace libre et d'une absence d'agglomérations importantes, l'Étang fut une terre d'élection pour des industries polluantes qui hypothéquèrent grandement l'avenir.

Mais ce glissement sans retour possible dans un monde nouveau fut la conséquence la plus importante pour le territoire de l'Étang de Berre. Cette irruption progressive de nouvelles formes territoriales en rupture totale avec son héritage rural vieux de 25 siècles engagea une dynamique que rien ne pu plus arrêter. Désormais, l'Étang allait suivre le mouvement global qui était en train de bouleverser l'espace occidental. En ce début du xxe siècle l'Étang de Berre s'ouvrit au monde.

Il présente en effet à cette époque tous les signes de la modernité territoriale : un réseau dense d'infrastructures et de grands établissements industriels. Il n'est plus ce territoire dépendant de grandes villes lointaines et coupé des grands axes de circulations mais il se retrouve déjà en voie d'autonomisation comme libéré par l'implantation de grands groupes industriels nationaux ou internationaux. Sa dépendance vis-à-vis de Marseille est finalement toute relative. Apparaissant comme une nouvelle terre de conquête pour tous et non simplement Marseille, il voit une nouvelle population ouvrière s'installer. Seul lui manque un projet d'envergure qui lui permettra de s'affranchir d'une tutelle Marseillaise qui ne tient, malgré les apparences, qu'à un fil. Et l'Étang entrerait dans une nouvelle phase : celle de la métropolisation…

Notes

1 Terme emprunté à Georges Ricard qui intitule son ouvrage sur le développement de l'Étang de Berre Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'ouest, coll. Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, tome III, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1989.

2 Pour un premier aperçu d'une histoire générale de la construction du territoire français, voir Antoine Picon, De l'espace au territoire, Presses de l'ENPC.

3 La France connaît au XVIIIe siècle une transformation sans précédant de son territoire. Poussés par un État absolutiste, de nombreux chantiers sont ouverts sous la responsabilité du tout nouveau corps des Ponts et Chaussées afin de créer de grandes routes navigables. L'ouvrage le plus extraordinaire de cette époque reste probablement le Canal du Midi, classé patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. Pour en savoir plus voir le magnifique catalogue raisonné Un Canal… des canaux, éditions du Patrimoine.

4 Capitaine de Frégate Sibour in le Patrimoine industriel des Bouches-du-Rhône, éditions de la CCIM.

5 Olivier Lambert, op. cit.

6 Ibid.

7 Rapport fait au Conseil Municipal dans sa séance du 12 août 1836 sur le chemin de fer projeté de Lyon à Marseille, par M. Paul Autran, Arch. CCIM

8 Antoine Picon, Architecture et paysage de la technologie contemporaine, Infrastructures, villes et territoires, l'Harmattan, 2000.

9 La privatisation de fait du port de Marseille avec la concession des entrepôts de la Joliette obtenu par Paulin Talabot eu des conséquences considérables sur le patronat marseillais, essentiellement négociant. Ce ne fut qu'avec le creusement du bassin d'Arenc que le monopole de la Compagnie des Docks disparu. Le chemin de fer d'abord perçu comme une chance pour le port, apparut, dès lors, comme le Cheval de Troie qui avait coupé Marseille de son port.

10 Cet ensemble devait probablement fonctionner selon le même principe que le fameux moulin romain de Barbegall mais dans une version d'échelle nettement plus réduite.

11 Le développement de Saint-Chamas semble être à l'origine de l'intérêt qui naît auprès du Roi pour la valorisation de l'Étang de Berre. Voir le chapitre V une utilisation de l'Étang de Berre.

12 Voir partie suivante De l'artisanat à l'industrie, vers une industrie chimique.

13 Installées en 1915 à Port de Bouc dans le cadre de l'effort de guerre voir Chapitre suivant : L'émergence d'un complexe industrialo-portuaire à Caronte

14 Voir le chapitre précédant L'Étang rural, L'or blanc.

15 Notamment avec la découverte d'un procédé d'extraction de la soude du sel breveté en 1791 par Nicolas Leblanc.

16 Néanmoins il y aura toujours des conflits avec les riverains, paysans exaspérés par l'action de la pollution sur leurs cultures.

17 Xavier Daumalin, la formation du complexe chimique de Marseille-Berre l'étang in Revue Marseille n° 199, avril 2000.

18 Secrétaire général de la Chambre de Commerce de Marseille en 1844.

19 In Revue de la CCIM n° 656 Le complexe de la région de l'Étang de Berre.

20 Il est d'ailleurs notable que le site s'appelle Port-de-Bouc bien avant l'aménagement de toute infrastructure portuaire. Voir la Carte de Cassini.

21 Voir chapitre précédant.

22 Charles-Auguste Verminck est une gloire locale dans ces années 20, un aventurier de l'industrie ago-alimentaire. Fils d'instituteur de campagne, né à Fuveau en 1827, il eut un destin hors du commun, d'employé, il devint négociant puis industriel spécialisé dans l'huilerie. En 1912, un an après sa mort, les établissements, cinq usines à Marseille, deviennent société anonyme. L'aventure de Caronte commence alors.

23 Pierre Latécoère, 1883-1943, industriel français. Dès la première guerre mondiale il construit des avions pour l'armée. Il conçoit une ligne aérienne reliant la France à ses colonies d'Afrique avec des prolongations vers l'Amérique du sud. En 1927 la société Latécoère devient la compagnie générale de l'aéropostale.

24 Ainsi l'industrie pétrolière fut constamment marquée par un gigantisme à l'échelle de son empire tel les grandes fortunes comme Rockfeller et les grands conglomérats.

25 Une raffinerie sera en effet construite à Fos lors de la réalisation du complexe industriel en 1970 suivant la même typologie. Voir chapitre suivant l'Étang métropolitain, la poursuite du rêve portuaire à l'Ouest.

26 Georges Ricard, Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'ouest, CCIM, 1989.

03

L'ÉTANG MÉTROPOLITAIN

Depuis le milieu du xxe siècle, la société occidentale est entrée dans une transition vers une nouvelle phase que certains nomment « postindustrielle » en abandonnant progressivement la logique de masse éprouvée lors de l'industrialisation. Comme toujours, le territoire est touché tardivement par ce mouvement. Mais malgré l'héritage industriel, on assiste depuis les années 60 à de profondes modifications de sa structure. Désormais les périphéries urbaines deviennent aussi importantes que les centres alors que la France s'urbanise très rapidement. Une nouvelle structure se développe dans cet espace qui redéfinit l'ensemble de l'organisation du territoire. L'ancien mouvement de diffusion dans les périphéries fait place à une polarisation sur de nouveaux espaces. La dualité traditionnelle entre centre urbain et périphérie disparaît faisant place à un nouvel équilibre associant une multiplicité d'espaces différents par l'intermédiaire du réseau autoroutier formant un nouvel ensemble territorial, la métropole. Durant cette transition, l'Étang de Berre devient un enjeu sans précédant sur la côte méditerranéenne. Collectionnant la plupart des procédures d'aménagement, il va vivre quarante ans d'un bouleversement continu de son territoire qui fait ressembler la période précédente à une aimable anecdote. Plus que jamais l'immensité du site ne permettra pas un développement harmonieux mais un patchwork d'opérations qui morcellera de nouveau le paysage.

Ce bouleversement est caractérisé par une tendance inédite dans l'histoire de l'Étang, l'acquisition progressive d'une autonomie au sein d'une métropole en cours de constitution de Fos à la Ciotat et de Marseille à Aix-en-Provence. Désormais l'Étang sera de moins en moins perçu comme la simple périphérie industrielle de Marseille en devenant un pôle important dans l'aire métropolitaine marseillaise. Ce mouvement consistera en deux phases successives. Dans les années 62 événements vont construire un nouvel avenir pour l'Étang de Berre en bouleversant son territoire. La construction de l'autoroute A7 et le développement de l'aéroport font de la cuvette de Marignane un passage obligé entre Marseille et Paris à une époque où l'ensemble du territoire français connaît une massive intégration. D'un autre coté, l'État cherchant dans les années 60 à implanter un pôle de développement d'envergure dans le sud de la France transformera la dernière extension portuaire de Fos en un énorme projet industriel et donnera ainsi à l'Étang de Berre un début d'autonomie.

Ce nouveau schéma de développement de l'aire métropolitaine transforme complètement l'organisation du territoire, on assiste alors à une réorganisation complète des années 70 aux années 90 de la région de l'Étang de Berre avec la mise en place d'une nouvelle armature territoriale alors que l'aire métropolitaine marseillaise est en train de naître. Depuis les années 90 de nouveaux projets territoriaux ont vu le jour après une période d'atonie, de nouveau projets qui confirment et renforcent cette nouvelle structure.

A l'origine du bouleversement : deux nouveaux pôles de développement

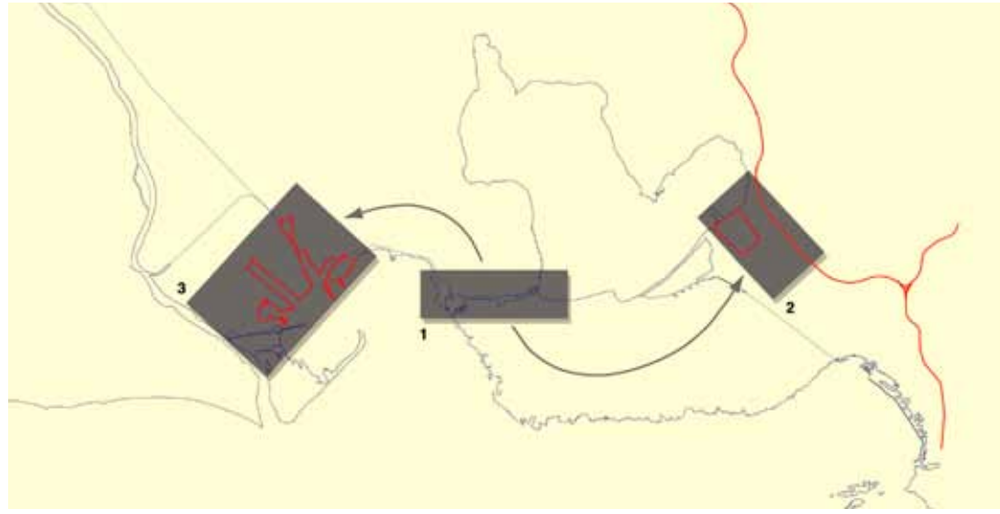
Après la révolution industrielle du XIXe siècle, l'Occident subi une nouvelle grande mutation économique et sociale dans les années 60 et 70. Poussée par l'effort de reconstruction qui suit la Seconde Guerre Mondiale en permettant la construction d'une nouvelle organisation industrielle, la France se retrouve au début de cette période avec un potentiel de développement inégalé.
Localement l'organisation du territoire se modifie à grande vitesse avec les prémices de la crise marseillaise et l'émergence du pôle aixois dans une aire métropolitaine en cours de formation. L'Étang suscite de nouveau les convoitises de la part de décideurs marseillais qui sentent la nécessité de lancer une grande opération permettant de dépasser la crise qui se prépare. La question de la relance de l'industrialisation montre une divergence de vue nouvelle entre Chambre de Commerce et d'Industrie et administration portuaire bien avant une séparation qui interviendra en 1966. La première est moins préoccupée par le développement portuaire face à la nécessité de permettre une reconversion d'un tissu industriel local en panne de développement, elle se lance alors en 1962 dans la création d'une première zone industrielle au bord de la nouvelle autoroute Paris-Marseille, à Vitrolles. De son coté, l'administration portuaire ayant acquis une certaine autonomie et sentant de nouvelles opportunités internationales décide de développer un nouveau projet d'extension portuaire à Fos afin de créer un énorme port pétrolier.

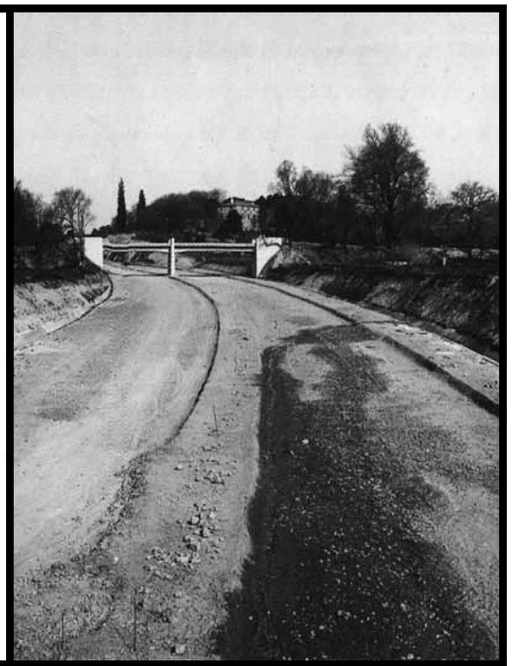
Ces deux initiatives sont radicalement différentes mais vont pourtant toutes les deux échapper à leurs instigateurs. La première, par le développement induit qu'elle produira, donnera naissance à un premier pôle commercial et urbain important sur les rives de l'Étang. La seconde sera récupérée par un État nouvellement aménageur qui verra en Fos tout autre chose qu'un simple port pétrolier. En débordant le cadre marseillais strict qui leur était appliqué, ces deux pôles de développement vont permettre à l'Étang d'acquérir une autonomie inédite, une autonomie qui se concrétisera par un ancrage nouveau dans le territoire et une réorganisation de son armature.

De nouvelles opportunités se font jour à l'Est

Jusqu'à présent le développement de la région de l'Étang de Berre fut limité, ses rives ne s'ouvraient que peu à peu à la modernité. Car si l'industrie s'était définitivement implantée avec le raffinage, le territoire de l'Étang conservait encore son ancienne structure rurale. La valorisation de ce territoire avait toujours été motivée par la présence de ce vaste plan d'eau qui fut utilisé pour ses ressources (pêche, salines) puis pour sa navigabilité. L'Étang était nécessairement au centre de son territoire, principal intérêt d'une plaine qui ressemblerait à tant d'autres sans lui.

Le dédoublement des pôles de développement (dessin des auteurs).
1- Le pôle initial de Port-de-Bouc - Caronte
2- Le pôle de développement Est : zone industrielle de Vitrolles et aéroport de Marignane à l'initiative de la CCIM
3- Le pôle de développement Ouest : zone industrialo-portuaire de Fos à l'initiative du port de Marseille.





Construction de l'Auto-route Nord de Marseille vers 1948, ponts Schuhl, les Editions Générales

L'autoroute A7 dans les années 60, fond photographique CCIM.

Juste après guerre un retournement s'opère : l'Étang lui-même perd de son intérêt, préparant le terrain à la pollution, au profit de terres qui se retrouvent sur le chemin de la modernité.
Ce nouveau chemin de la modernité se concrétisera dans la réalisation de l'autoroute Paris-Marseille, l'A7, et dans la mutation du pôle aéronautique de Marignane. Soudainement le plateau de Vitrolles devint la porte d'entrée de l'agglomération marseillaise, Marseille commençait à Vitrolles. Cette situation intéresse la Chambre de Commerce qui désire implanter un lotissement industriel d'un nouveau type dans la périphérie de Marseille. Vitrolles accueillera ainsi la première zone industrielle de France. D'un autre coté, les entrées d'agglomération connaissent à cette époque un développement nouveau grâce à l'implantation des premières zones commerciales et d'autres équipements. Rapidement, de simple périphérie, la cuvette de Marignane devint un nouveau pôle de développement, un pôle qui allait rayonner sur l'ensemble de l'Étang de Berre et inaugurer un monde nouveau, celui des nouvelles centralités périphériques.

MARSEILLE COMMENCE DANS LA CUVETTE DE MARIGNANE

Quel observateur peut à la fin des années 50 imaginer l'avenir incroyable qui attend la cuvette de Marignane ? Encore très agricole, le site est éloigné de l'industrie qui s'est concentrée sur le littoral ou à Berre. Seuls deux indices permettent d'envisager ce devenir, qui va bouleverser en moins de vingt ans l'organisation du territoire de l'Étang de Berre.
Depuis des années déjà, un ouvrage a abattu le mur qui séparait la cuvette de la cité phocéenne, la chaîne de la Nerthe. Construite pour désenclaver Marseille, l'autoroute A7 permet maintenant de rejoindre aisément les Pennes-Mirabeau, au volant d'un nouveau moyen de transport qui s'étend alors à l'ensemble de la société : l'automobile. Et alors que l'État construit un premier réseau national, on envisage de raccorder le nouvel axe Paris-Marseille à l'échangeur final des Pennes. Cent ans après le PLM, la cuvette de Marignane est reconduite dans son rôle de porte de la capitale régionale. Mais les temps ont bien changé.

L'AUTOROUTE DE L'EXPANSION

Un parkway pour désenclaver Marseille.
Construire de grands axes de communication qui permettent de désenclaver Marseille préoccupe depuis longtemps les différents urbanistes qui se sont penchés sur l'avenir de la cité. Et le modèle va progressivement évoluer depuis les premiers projets de Parkways jusqu'à l'autoroute telle que nous la connaissons. Gréber le premier, fort de son expérience américaine, n'hésita pas dans son plan de 1933 à prévoir de véritables autostrades liant la ville à son arrière-pays. Beaudoin dans l'idée de restructurer le tissu urbain voyait dans ces autostrades l'émergence d'une nouvelle échelle urbaine qui donnerait naissance à une nouvelle ville, une ville de la vitesse et de la masse. Le temps semble lui avoir donné raison.
Lorsqu'après-guerre les services des Ponts et Chaussées du département mettent en chantier l'étude de la fameuse autoroute Nord[1], c'est une approche encore peu éloignée de ses origines qui est privilégiée, celle d'une autoroute paysagère dont l'inscription dans le site fut très finement travaillée avec ses abords redessinés et plantés et sa série d'ouvrages d'art aujourd'hui en passe d'être reconnus[2].
L'autoroute Nord n'est pas une autoroute, au sens de grande radiale nationale qui lui est attribuée aujourd'hui. C'est une voie qui vient doubler le réseau viaire existant en se raccordant finement avec lui au travers de minces échangeurs. Elle ne constitue pas encore une infrastructure extraterritoriale qui privilégie un axe particulier mais au contraire se dédouble au-delà des Aygalades pour venir rejoindre la route d'Aix (N8) ou celle de l'Étang de Berre (N113) dès que le relief ne pose plus de problème de franchissement. La jonction avec la route de l'Étang s'effectuait aux Pennes-Mirabeau où l'on peut encore observer ce qu'il reste de ce rêve d'intégration entre le système viaire traditionnel et ces nouvelles voies importées des États-Unis. L'effacement de la barrière constituée par la fin de la Chaîne de la Nerthe, barrière qui séparait si durement l'Étang de la métropole commença à transformer la cuvette de Marignane et notamment sa rive Nord et le couloir de Rognac. Désormais le Nord-Est se rapprochait dangereusement de Marseille.

Un nouvel axe Marseille-Paris.
Tout autre, fut le contexte qui présida à la poursuite de l'axe vers Salon. Lorsque la France prit conscience dans les années 60 de son retard en matière d'infrastructure autoroutière par rapport à ses voisins, l'Allemagne en particulier, une politique nationale fut décidée. À l'image de l'évolution de la maîtrise d'ouvrage publique depuis la reconstruction, l'État français devenait enfin un grand constructeur conscient des défis qui l'attendaient en cette période d'explosion urbaine. Mais conformément à l'esprit de l'époque, l'État s'engagea dans une industrialisation du génie civil après avoir suivi cette stratégie pour restructurer le secteur du bâtiment, l'objectif étant toujours de faire vite et pas cher. Bien sûr le modèle de l'autoroute paysagère, intégrée dans son site, fut rejeté pour celui du bandeau asphalt-béton qui allait marquer si fortement le paysage français. Désormais c'était clair, l'autoroute n'avait plus rien à voir avec la route traditionnelle, réputée dangereuse et lente ; l'autoroute était une infrastructure en site propre qui ne se préoccupait plus du contexte traversé, une sorte de voie ferrée sans rail. De plus, il ne s'agissait plus d'un ouvrage local mais bien d'une partie d'un grand réseau national dont la réalisation était planifiée par l'État. Ainsi, à l'image du réseau ferré, le schéma de préfiguration qui fut décidé dessinait une étoile autour de Paris, une série de grandes radiales liant l'ensemble du pays à la capitale. La seule concession à la poésie fut probablement ce nom d'A7 qui rappelait si fortement la fameuse Nationale 7 et les rêves de vacances qui lui sont associés. Mais l'A7 n'avait plus grand-chose à voir avec son illustre aînée jusqu'à

Les usines aéronautiques de Marignane, fonc photographique CCIM.

La nouvelle aérogare de Marignane lors de son inauguration en 1961, fonc photographique CCIM.

son tracé. Et c'est bien là que le changement fut le plus important : arrivée à Sénas, dans le Vaucluse, l'A7 quitte la N7 pour rejoindre Salon et la N113 et obliquer vers l'Étang de Berre. Elle vient ensuite se connecter à l'autoroute Nord aux Pennes-Mirabeau. Désormais la liaison avec Paris calculée au plus court, comme pour le PLM, ne passait plus par la route d'Aix, ex-capitale de province endormie, mais par l'Étang de Berre.
Une observation attentive du trajet entre Marseille et Rognac permet de ressentir ce changement d'époque. À partir des Pennes-Mirabeau le contexte disparaît derrière un traitement uniforme et sans caractère particulier des ouvrages d'art, hormis peut-être le tunnel qui perce l'arête des Pennes. Sortant d'un relief aride, la nouvelle A7, mince bandeau hypermoderne dans son traitement brut, traversait un plateau encore isolé de tout développement particulier, un vaste paysage rural hérité directement de l'ancien système agricole que se divisaient bastides et villages perchés. L'archaïque XVIIe siècle faisait brutalement connaissance avec un nouveau monde celui des Trente Glorieuses, de la grande modernisation de la France. Cette violente rencontre laissait entendre que l'avenir allait apporter son lot de surprises, de changements majeurs dans cette cuvette de Marignane.

Désormais, la cuvette de Marignane se retrouve à l'entrée de Marseille, l'autoroute Nord a lié son destin à celui de Marseille et sa situation sur l'axe Marseille-Paris en fait la tête de la cité phocéenne. Mais la cuvette n'est déjà plus cette paisible campagne verdoyante offerte à la culture de l'olivier et de la vigne. L'aéroport de Marignane et le pôle industriel qui lui est associé ont précipité depuis les années 30 le destin du site. Bientôt d'autres projets fleurissent autour de la construction de l'autoroute. Assurément, le territoire de Marignane et de Vitrolles est en train de connaître une rupture sans précédent.

UNE MUTATION DU PÔLE AÉRONAUTIQUE DE MARIGNANE.

Pour qui, n'avait pas revu le pôle aéronautique depuis l'entre-deux-guerres, une visite en ce début des années 60 permettait de bien percevoir un changement d'époque. Le site s'était transformé. Disparu, ce paysage étrange mêlant technologie et pittoresque méditerranéen, disparus ces restes de l'exploitation agricole qui avait accueilli les débuts de l'aventure aéronautique. Désormais plus aucun olivier ne venait troubler ce nouveau paradis de la civilisation moderne. Les hangars de construction s'étaient multipliés et les modestes pavillons que l'on n'osait qualifier d'installations aéroportuaires avaient disparu, effacés par l'implantation d'un bâtiment exhibant sa modernité. Non décidément une autre époque naissait sous nos yeux.

L'importance nouvelle de l'établissement industriel.
Une des premières indications du potentiel de développement de la cuvette de Marignane, bien avant l'arrivée de l'A7, fut l'implantation de l'aéroport, certes par une suite de coïncidences mais tout autant pour des raisons d'accessibilité terrestre et aérienne (large tarmac et plan d'eau). Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédant, cette implantation a eu comme principale conséquence le développement d'un vaste complexe aéronautique autour de l'Étang de Vaïne, complexe spécialisé dans la construction d'hydravions et attiré par la vision de l'Étang comme vaste plan d'eau calme. Ce complexe, exceptionnel pour l'époque, présentait un ensemble de sites divers ; alors que le site de Berre semblait exclusivement organisé pour répondre au besoin des hydravions, l'aéroport de Marignane était plus polyvalent en accueillant un quai et un tarmac. Lors de la nationalisation de l'industrie aéronautique, le site de Marignane est choisi par l'État en 1937 pour accueillir une partie des unités de construction qu'il désire concentrer. Alors que le reste du complexe périclite avec la fin de l'âge d'or hydroaéronautique, l'État procède à une nouvelle concentration massive en 1959. Cette concentration consacre la place du pôle de Marignane dans l'ensemble national et donc aussi sa place dans l'ensemble industriel marseillais. L'idée est de concentrer la production de ce nouveau secteur de pointe dans le sud du pays encore sous-industrialisé mais où l'industrie aéronautique est bien présente (Toulouse, Bordeaux et bien sûr Marignane) [3]. Tout en fabri-

La piste de l'aéroport de Marignane, fond photographique CCIM.

La zone des Estroublancs en 1963, fond photographique CCIM.

La zone industrielle de Vitrolles et l'autoroute A7 en cours de construction dans les années 60, Livre Blanc de L'OREAM.

quant des chasseurs puis en devenant un des sites de production de la Caravelle, Marignane participe à la naissance d'une nouvelle activité : la production d'hélicoptères. Au début des années 80, le site de Marignane est choisi pour abriter la division hélicoptère de l'Aérospatiale, concentration ultime de l'industrie nationale. La fusion, avec une division identique de l'allemand DASA dans les années 90 permit la naissance du deuxième constructeur mondial d'hélicoptères dont le siège social s'implanta à Marignane. Avec ces renforcements successifs, le petit pôle aéronautique connaissait une croissance continue, une croissance qui faisait dès 1959 du pionnier (premier établissement industriel implanté dans la cuvette de Marignane), un pôle très important dans le tissu industriel de la région.

La construction d'une infrastructure moderne.
Parallèlement à la croissance du pôle industriel de Marignane, l'aéroport connaît en ce début des années 60 un décollage de ses infrastructures. Comme les autres infrastructures du même type en Europe, l'aéroport de Marignane est essentiellement constitué, depuis sa création, d'un simple tarmac bordé de quelques pavillons sans architecture particulière. L'esthétique est utilitaire à l'image des gares du début des chemins de fer. L'avion est encore un moyen de transport assez confidentiel. Néanmoins une typologie de l'aérogare se développe en Europe durant les années 30 avec la construction des aéroports du Bourget à Paris ou de Tempelhof à Berlin. L'aérogare est une simple boîte de grande surface, d'une hauteur sous plafond conséquente associée à une tour de contrôle, un bâtiment dont la toiture en terrasse permet d'observer le ballet magique des navires du ciel. Avec la fin de la Seconde Guerre Mondiale, les infrastructures sont pour la plupart dévastées et nécessitent une reconstruction. L'aéroport de Marignane est reconstruit à la hâte dès 1946 pour faire face au redémarrage des lignes vers les colonies dont il constitue la tête de pont principale. Un petit bâtiment tient lieu d'aérogare provisoire. Il faudra attendre quinze ans pour qu'une aérogare moderne soit réalisée.
Devant l'augmentation croissante du trafic aérien notamment grâce aux liaisons avec les colonies, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille engage des études au début des années 60 pour la réalisation d'un aéroport d'envergure internationale. Le chantier commence en 1955 avec le revêtement total du tarmac par du macadam puis un premier allongement offshore de la piste principale. Dans un second temps en arrière de l'aérogare existante les visiteurs peuvent observer, peu à peu, l'émergence d'un bâtiment d'une taille jusque-là inconnue sur les rives de l'Étang. Due à l'architecte Fernand Pouillon sous le contrôle d'Auguste Perret, la nouvelle aérogare qui doit répondre aux besoins futurs d'un aéroport d'envergure internationale est inaugurée en 1961. Son architecture monumentale d'une grande lisibilité (simple salle hypostyle présentant une colonnade en façade) en fait le nouveau symbole de la modernité sur les rives de l'Étang de Berre. Mais surtout son trafic connaît deux ans après sa mise en service un changement très important : l'indépendance des colonies entraîne une diminution drastique du trafic vers celles-ci, cette diminution étant comblée par l'augmentation rapide du trafic intérieur, en particulier avec Paris. D'un aéroport offrant des correspondances avec des destinations lointaines, l'aéroport de Marignane devient l'aéroport de Marseille.
Avec la mutation de l'ensemble industriel qui perd progressivement son aspect artisanal pour devenir une véritable usine dans les années 60 et la construction d'un véritable aéroport moderne, l'implantation du pôle aéronautique, autrefois discrète, marque profondément dés cette époque la partie nord de la cuvette de Marignane. Sa présence dépasse le caractère anecdotique d'une implantation liée au hasard pour en faire un grand pôle moderne, le premier que connaît l'Étang en dehors des raffineries.

Grâce au pôle aéronautique et à l'autoroute, la cuvette de Marignane change complètement de statut en ce début des années 60. Elle incarne de nouveau une modernité qu'elle avait perdue depuis la construction de la ligne du PLM. Ces deux infrastructures l'intègrent naturellement dans une agglomération phocéenne en pleine croissance. En devenant la porte de Marseille, la cuvette va pleinement profiter du nouveau développement des périphéries françaises et attirer à elle l'implantation de plusieurs aménagements d'un nouveau type.

LA NAISSANCE D'UN MONDE NOUVEAU

L'observation de la cartographie IGN entre années 60 et 80 portant sur les communes de Vitrolles et Marignane, procure à quiconque s'y adonne, une impression de profonde ivresse, d'étourdissement. Quel autre sentiment peut-on ressentir lorsque l'on observe ce bourgeonnement extraordinaire de l'espace ? En trente ans, un nouveau monde émergea du territoire de Vitrolles et Marignane, un patchwork onirique composé de différentes zones, industrielles, commerciales, résidentielles liées par un réseau autoroutier.
En ce début des années 60, au nord de la cuvette, le pôle de Marignane côtoie encore un monde rural préservé, héritage direct des grands domaines bastidaires du XVIIIe siècle et de la structure villageoise provençale. L'arrivée de l'A7 traversant cet espace archaïque, le projeta brutalement dans la modernité la plus crue. Tel un ouragan, elle révéla d'un seul coup toutes les potentialités de cet espace qui se retrouvait entre Marseille et son aéroport. Cette rencontre entre ultra-modernité (voir post-modernité) et archaïsme ressemble déjà à un télescopage surréaliste, un télescopage qui finira par accoucher d'une collection d'espaces nouveaux, jetés sur le territoire sans articulation entre eux. Avec le développement des plateaux de Vitrolles, le territoire va connaître la naissance d'un nouveau monde, un monde qui n'est plus rural ni industriel, brouillon d'un avenir qui allait toucher l'ensemble de l'Étang de Berre, un monde marqué par ces non-lieux chers à Marc Augé[4] où l'écriture automatique du territoire et le cadavre exquis urbanistique deviendront les règles. Ce monde était celui de la métropolisation naissante.

Avec les années 60, le tissu industriel français change en profondeur, l'artisanat tend à disparaître pour faire place aux P.M.E., nouveau socle de l'économie du pays. Cette transformation permet une rationalisation économique qui entraîne une rationalisation de l'espace de production, offre d'espace et regroupements des entreprises sont les nouveaux besoins à satisfaire. Face à ce constat Marseille est bien mal placée, son tissu industriel encore essentiellement artisanal ne dispose que de lieux de production principalement vernaculaires et disséminés dans la ville, des lieux difficiles d'accès et étrangers à toute rationalisation. La Chambre de Commerce décide alors de réaliser des lotissements industriels aux portes de Marseille, le plateau désertique des Estroublancs, proche de l'aéroport, accueillera ainsi la première ZI de France.

La mise en place d'un réseau autoroutier, l'augmentation du niveau de vie et l'urbanisation de la grande périphérie des métropoles donnent naissance, en ce début des années 60, à une nouvelle société, la société de consommation. C'est précisément à cette époque que la ville de Vitrolles devient une étape sur le réseau autoroutier national avec la construction de l'A7. Elle va donc connaître l'implantation de deux grandes morphologies, symboles du nouveau monde qui s'annonce et qui menace déjà de transformer l'ensemble des périphéries françaises : l'hypermarché et le pavillonnaire avec village-expos.

● **L'invention de la zone industrielle.** En 1960, on pouvait encore observer au sud de Vitrolles, un vaste plateau à moitié cultivé et à moitié inculte, laissé en garrigue. Vingt ans plus tard plus rien ne restait de cet espace pittoresque que son nom qui, encore aujourd'hui, sonne étrangement folklorique : les Estroublancs. Cet espace, auparavant sans grand intérêt, était devenu un site industriel de première importance qui permit à la cuvette de Marignane de jouer un rôle dans l'aire métropolitaine marseillaise. Les origines de cette zone industrielle de Vitrolles sont un écho des transformations de l'aire marseillaise, une aire qui n'existe pas encore en tant qu'ensemble économique.
Avec les années 60 débute, pour Marseille, une crise sans précédent. Trop archaïque, la traditionnelle industrie de transformation agroalimentaire et de sous-traitance des chantiers navals paie le manque d'investissement qui l'a marquée depuis le XIXe siècle. Le port voit son trafic classique diminuer au profit du seul trafic pétrolier. Or, cet accroissement spectaculaire lié à une consommation de produits dérivés du pétrole en pleine augmentation permet un développement important de l'ensemble des raffineries de la région de l'Étang de Berre.

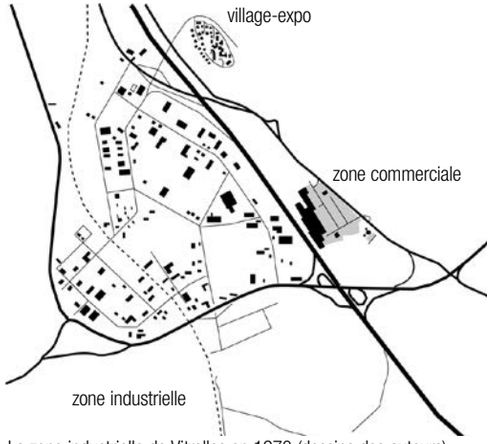
Ainsi *l'augmentation des activités, l'extension des installations, l'appel à la sous-traitance ont favorisé la création d'activités de service, d'entretien, de stockage, de transport. [...] Mais l'accueil en « diffus » ne remplissait pas toutes les conditions qu'attendaient les entreprises en matière d'accessibilité, de disponibilité foncière, d'organisation fonctionnelle.*[5] La dynamique industrielle de la région se déplace donc de Marseille, dans la région de l'Étang de Berre.
À cette époque, Marseille ne possédait pas de grand quartier industriel suffisamment ouvert pour accueillir des établissements importants et organisés rationnellement ; au contraire, le tissu industriel était étroitement associé à celui de la ville dans une typologie plus proche des établissements artisanaux. Pour contourner ce problème, la Chambre de Commerce pense, depuis l'avant-guerre, à aménager aux portes de Marseille des terrains pour attirer à la fois la nouvelle industrie et les établissements locaux qui seraient tentés de fuir. La croissance de la

Le plateau de Vitrolles dans les années 70 :
à gauche, Village Expo déjà rejoint par l'urbanisation et à droite, la zone commerciale en développement, fond photographique EPAREB.

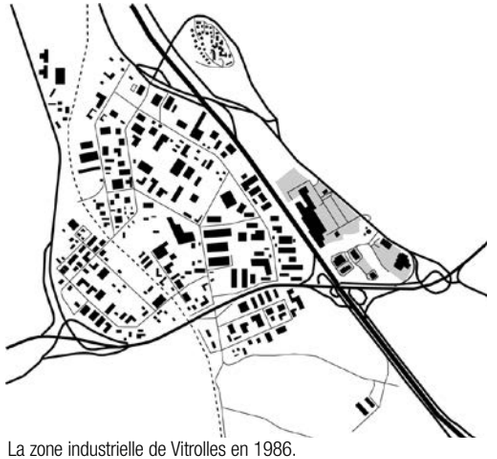
région de l'Étang de Berre décida la CCIM à développer la première de ces zones à Vitrolles, commune où elle est déjà bien implantée via l'aéroport et qui semble avoir un grand avenir grâce à son positionnement sur les grands axes de communication, ligne de chemin de fer Paris-Marseille et autoroute A7.
La municipalité de Vitrolles se rend compte de la gigantesque opportunité que constitue le passage de l'autoroute sur sa commune. Bercée par des rêves de croissance champignon, elle désire profiter très rapidement de la croissance économique de la région de l'Étang de Berre. L'implantation d'une zone industrielle sur son site l'intéresse particulièrement et le plateau inculte des Estroublancs semble tout à fait approprié. Après la réalisation opportune d'une petite gare de triage, en 1962, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille fait l'acquisition auprès de la municipalité, propriétaire des terrains de l'ensemble du plateau pour une somme modique. En échange, la commune, qui désire voir décoller sa croissance urbaine, obtient que la société immobilière qui réalisera l'ensemble de l'aménagement du plateau réalise un nouveau centre urbain. Ce centre urbain remplacera l'ancien noyau villageois qui ne pourrait supporter le développement prévu.
Mais la CCIM n'a que peu de culture en ce qui concerne l'aménagement de lotissement industriel, la ZI de Vitrolles va donc essuyer les plâtres d'une politique qui sera par la suite généralisée à d'autres sites. L'aménagement de ce qui fut, de fait, la première zone industrielle[6] de France consistera en un tâtonnement constant. L'idée principale était de diversifier au maximum l'offre de lots tout en rentabilisant la surface, une vaste étendue triangulaire. Pour réaliser cet objectif, le plan masse de la zone dessine donc un curieux schéma viaire de radiales zigzagant avec une régularité renouvelée à travers un ensemble de parcelles parfois très grandes. La gare de triage se trouve au cœur de la zone mais sa faible capacité et son manque d'accès handicaperont lourdement son utilisation.

Cette zone, imaginée avec un manque criant de culture en matière d'aménagement, connue dans un premier temps un rapide succès mais ne put muter par la suite. Développée sur un plan masse figé et complexe, elle est aujourd'hui particulièrement peu dense et pose de nombreux problèmes de reconversion. D'autre part, elle s'est retrouvée peu à peu victime de son succès en se retrouvant encerclée par un développement urbain démentiel que rien ne laissait prévoir. Lors de la création en 1969 de la deuxième grande zone industrielle aux portes de Marseille, celle des Paluds à Gémenos et Aubagne, la leçon aura été retenue.

● **Vitrolles et l'urbanisme commercial.** En 1970, une vision surréaliste se présentait au visiteur qui roulait sur l'A7. D'un côté, il pouvait observer la zone industrielle en plein développement, de l'autre coté au beau milieu des champs, surgissait une sorte de petit village moderne enchanteur, paradis du pavillonneur et de son client, ainsi qu'un lourd édifice de dimensions titanesques, un peu inquiétantes. Ces deux nouveaux éléments du territoire étaient tel un rêve, le symbole



La zone industrielle de Vitrolles en 1970 (dessins des auteurs).


La zone industrielle de Vitrolles en 1986.

La zone industrielle de Vitrolles en 2000.

d'un avenir qui promettait d'être nouveau pour la région, un avenir sans précédent, un avenir de pavillons et de supermarchés. La libéralisation[7] du territoire était en marche.
Cette nouvelle mutation est due à la nouvelle conjoncture qui se fait jour sur les rives de l'Étang de Berre, l'aménagement du complexe de Fos[8] promet au site un nouveau destin, d'ultime limite de l'agglomération marseillaise par la grâce de l'autoroute, il devint élément central dans l'ensemble Marseille-Fos. L'attractivité de la cuvette s'en trouve renforcée et bientôt elle devient le centre d'un important bassin de consommation.

Village Expo.
Au milieu des années 60, l'idéal du grand collectif moderne semble déjà avoir fait son temps, la pression des Français pour accéder enfin à la propriété, une propriété qui se matérialise dans le pavillon individuel associé à son petit jardin, devient très important alors que des constructeurs étrangers tel Levitt[9] cherchent à s'implanter en France. En 1967, l'État commence à changer de politique et s'intéresse à l'expérimentation de maisons individuelles bon marché. L'idée est de développer des sites où le futur consommateur pourra venir visiter les différents types de pavillons et choisir le logis qu'il fera construire. L'agencement, qui a déjà tout de l'ensemble pavillonnaire, petit groupe de maisons réunies autour d'une sorte de place, en fait simplement l'aire de retournement. L'image véhiculée étant, toujours dans la continuité de l'idéologie anti-urbaine, celle d'un retour à un type d'habitat de caractère rural, le nom, qui deviendra célèbre, de ces sites d'exposition est facilement trouvé : ce sera Village-expo[10]. L'État implante rapidement ces villages exemplaires dans la périphérie des grandes villes de France afin de permettre la naissance d'une industrie nationale du pavillonnaire.
Après avoir planifié de concert avec la CCIM la création de son nouveau centre, la commune de Vitrolles, voit dans l'implantation possible d'un Village-expo une nouvelle occasion de permettre le décollage de sa croissance urbaine. Devenue, par la grâce de l'autoroute, porte de Marseille, elle finit par convaincre l'État d'implanter sur son sol un des villages promis à la périphérie de la cité phocéenne. Ayant longtemps conservé sa fonction et son nom initiaux, le petit ensemble pavillonnaire fut rapidement rattrapé par l'extension urbaine. Avec les années 80, il perdit sa fonction commerciale devant le bourgeonnement de nouveaux sites dans la région et devint un simple lotissement renommé le Bosquet.

La zone commerciale.
Dans les années 60, l'étalement urbain connaît des records avec l'application de la charte d'Athènes par l'État aménageur. Pour plus d'efficacité et d'hygiénisme, le découpage des fonctions s'accompagne d'un éloignement de plus en plus important de celles-ci. Alors que les grands ensembles rendus nécessaires avec le boom démographique se construisent, l'industrie cherche des terrains toujours plus vastes et moins chers. L'autoroute augmente soudainement l'espace disponible en réduisant notablement les distances. Une civilisation de pendulaires se constitue peu à peu, une civilisation pour laquelle l'automobile devient l'outil indispensable. Nécessairement le commerce réagit à cette transformation des modes de vie et une innovation venue des États-Unis semble pouvoir répondre aux attentes des consommateurs. Le modèle de la grande surface permet en effet de gagner sur la plupart des tableaux : récupérer le trafic très important des autoroutes en disposant de grands plateaux dévolus au stationnement, pratiquer le discount en disposant d'une clientèle très nombreuse. Après les premières expériences de discount pratiquées en France par Edouard Leclerc en 1949 dans ce qui n'est encore qu'un simple magasin, la révolution vient de la création en 1963 du premier hypermarché de France : le Carrefour de Sainte-Geneviève-des-Bois. L'hypermarché est un concept tout à fait nouveau dans le commerce par l'étendue de sa zone de chalandise. Grâce à la constitution des grands réseaux autoroutiers, cette dernière est dès l'origine envisagée à l'échelle régionale. Peu à peu, le modèle de l'hypermarché se répand donc sur le territoire français organisant une nouvelle structure commerciale.
Vitrolles, dans ce contexte, présente déjà des avantages sérieux : la présence de l'autoroute A7 et de la zone des Estroublancs en fait la tête d'entrée de l'agglomération marseillaise et en même temps un important pourvoyeur d'emplois. La perspective de la création du complexe de Fos[11] place la ville dans une situation très intéressante, comme site intermédiaire entre Marseille et le futur pôle de développement régional. Enfin, la croissance propre de la commune constitue un attrait certain. Tout naturellement la société Carrefour s'implante donc à Vitrolles en 1968. D'abord curiosité, le centre commercial attire bientôt à lui d'autres nouveaux commerces autant liés à la population de Vitrolles, à celle fréquentant la zone industrielle qu'aux consommateurs du nouveau centre commercial et offrant une grande palette de services (électroménager, restauration, concessionnaire automobile). Dix ans après, en 1979, le site du centre commercial est donc déjà devenu une petite zone commerciale et la proximité relative de l'autre pôle de développement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, Aix-en-Provence et sa zone industrielle des Milles permettent d'envisager une seconde phase de croissance. En 1976, à l'intérieur d'un périmètre de ZAC, une extension de la zone commerciale est envisagée sur l'ancien domaine de la Bastide Blanche. L'opération[12] permet de compléter dans les années 80 et 90 l'offre de service en ouvrant des grandes surfaces spécialisées (électroménager, bricolage et surtout une marque internationale de meubles).

C'est avec ces deux dernières implantations que la cuvette de Marignane et en particulier Vitrolles bascule définitivement dans un autre monde, celui de la société de consommation. La logique de la structure du territoire change alors, elle est de moins en moins imposée pour être de plus en plus spontanée, libre, libérale. Dans le droit fil du mode de fonctionnement de la société contemporaine, le territoire est devenu un objet de consommation, une logique permise par une mutation de l'agriculture qui transforme en friches des terres toujours plus nombreuses. La planification n'est pas appliquée sur ces terres qui se construisent au petit bonheur en fonction du bon vouloir des communes. Ces dernières n'ont pas de moyen technique ni de savoir en ce qui concerne l'aménagement mais elles désirent profiter des opportunités qu'offre la croissance urbaine. Vitrolles est un exemple parfait de cette stratégie risquée. La municipalité a vu successivement dans la zone industrielle, le Village-expo et le centre commercial Carrefour, des chances à ne pas rater. Mais en accueillant ces nouveaux éléments du territoire elle a engagé une dynamique de recomposition du territoire qu'elle ne pouvait pas contrôler.

La cuvette de Marignane se retrouve donc massivement équipée à la fin des années 60. Elle combine déjà la plupart des nouvelles morphologies qui se répandent peu à peu sur l'ensemble du territoire en donnant naissance à une nouvelle structure : aéroport et autoroute pour les transports, zone industrielle et zone commerciale et un rêve d'habitat pavillonnaire avec Village-expo. Un espace d'une modernité sans précédent naît ainsi sur les rives de l'Étang de Berre. Déjà, il est touché par ces phénomènes auxquels on reconnaît les dernières œuvres d'un aménagement que plus rien ne dirige : les délaissés. Car cette dynamique étrange qui a permit une explosion des intervenants sur le territoire a entraîné aussi une explosion des expressions, des aménagements, une explosion qui fait ressembler le développement du nord de la cuvette plus à un collage onirique qu'à une réelle organisation d'échelle territoriale. C'est sans aucune organisation, simplement en profitant de diverses opportunités que la cuvette de Marignane devient un centre contemporain de l'Étang de Berre et de l'aire métropolitaine en cours de formation. Mais pour l'instant un autre pôle de développement, qui semble d'une tout autre importance, occupe les esprits, cachant la nouvelle dynamique qui se met en place à Vitrolles. Un pôle industrialo-portuaire dont le seul nom excite tous les rêves : Fos…

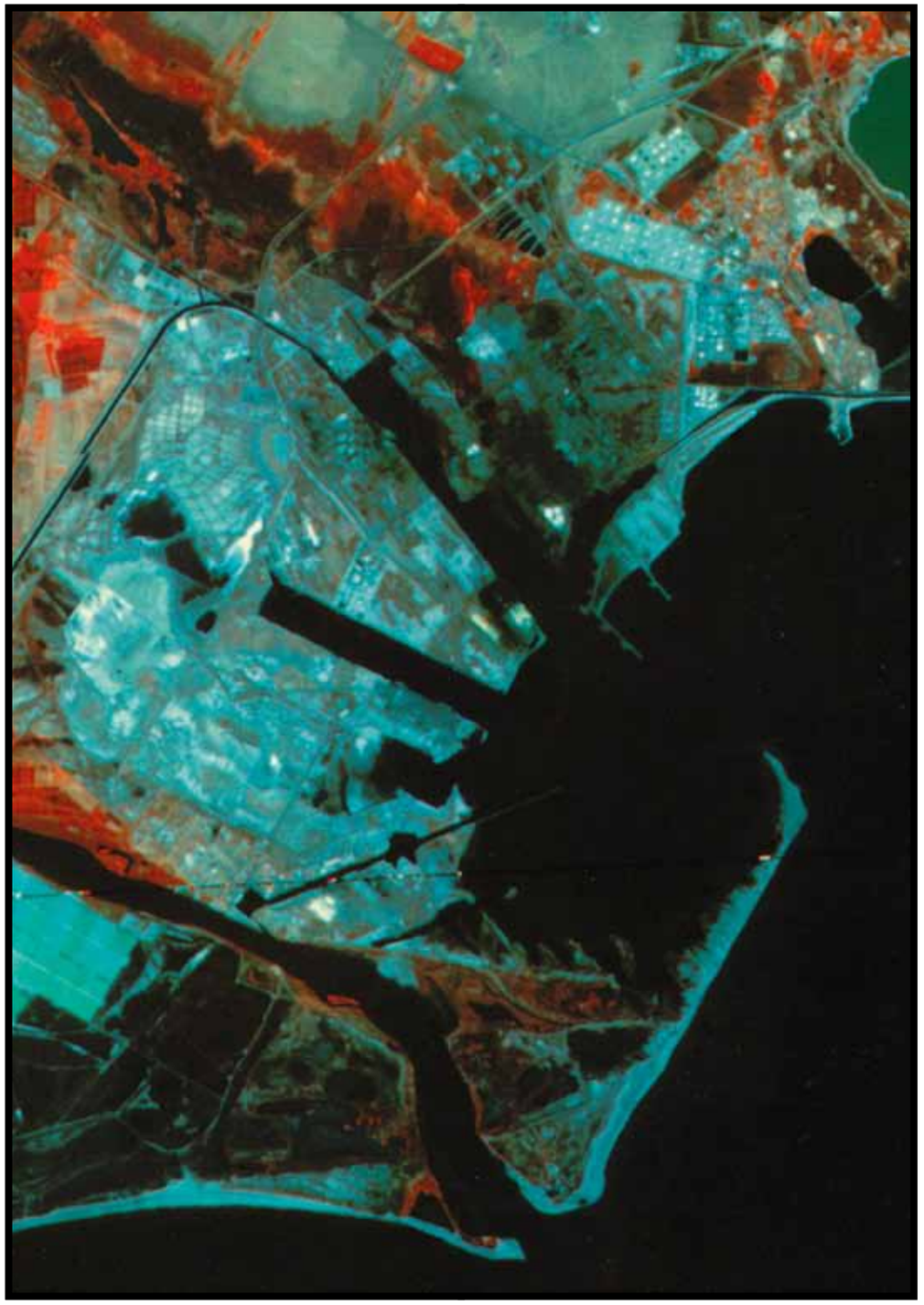
À l'Ouest, le rêve portuaire continue

En 1964, alors que le reste du département s'industrialise, l'Ouest de l'Étang de Berre reste une contrée isolée, un pays de cocagne qui sait se montrer exigeant avant de se laisser apprivoiser, un pays oublié : la Crau. C'est un site façonné par la rencontre entre mer et terre, un site composite formé de plages, de marais, d'étangs, de reliefs et même d'un désert, le dernier d'Europe. D'une richesse écologique exceptionnelle, il semble tout droit hérité des temps anciens, quand l'homme ne se mesurait pas encore à la nature. Pourtant, une rumeur court au travers du pays à partir du milieu des années 60, des conquérants venus de l'Est et qui ont déjà transformé l'Étang de Berre en un vaste bassin industriel, s'intéresseraient au golfe de Fos et à la Crau. Des projets fous sont évoqués, la création d'un port international, le développement d'une sidérurgie d'échelle mondiale, etc. Mais tout cela semble bien loin aux quelques habitants de la contrée. Pourtant vu depuis Marseille, l'Ouest de l'Étang semble bien à l'orée d'une nouvelle ère.
Dans les années 60, la Chambre de Commerce et d'Industrie regarde en aménageur l'arrière-pays de Marseille d'un œil nouveau, manifestement consciente que se présentent à elle de nouveaux enjeux industriels, le port n'apparaît plus comme la seule priorité. Néanmoins le développement du trafic pétrolier nécessite l'extension des installations portuaires. Indépendamment de la CCIM, l'administration portuaire décide alors de projeter un nouveau port pétrolier bien plus important que celui de Lavéra, maintenant dépassé par le trafic.
À cette même époque, l'idée de faire de l'Étang une nouvelle rade portuaire pour Marseille a fait long feu malgré les élargissements successifs de la passe de Caronte. Le trafic pétrolier, objet d'un gigantisme toujours plus prononcé, l'obsolescence des infrastructures de l'Étang de Berre - en 1964, le tunnel du Rôve s'effondre - rendent ce rêve caduc. L'objectif est désormais clairement de trouver de vastes terres vierges au bord de la mer, des terres où port et raffineries ne seront plus séparés et réduits par un relief difficile.
À l'Ouest un golfe naturel existe depuis longtemps, le Golfe de Fos, gigantesque rade formée par les alluvions du Rhône, un site inouï, exceptionnel, prêt à enflammer les imaginations, à susciter les rêves les plus fous. Le destin allait faire de Fos, un mythe.

FOS, DU PROJET AU MYTHE

Alors que durant l'entre-deux-guerres l'extension à l'Ouest de l'ensemble portuaire de Marseille semble devenir inéluctable, l'Étang de Berre semble déjà ne plus suffire. De nouveaux territoires sont convoités pour réaliser enfin cette liaison avec le fleuve nourricier, le Rhône, tout en ouvrant une très importante façade maritime. Le site de Fos devient la nouvelle frontière portuaire en cumulant des avantages qui contrebalancent son relatif éloignement de la ville-mère.

● **Une origine à chercher entre Arles, supertankers et sidérurgie.** Plusieurs conditions ont présidé à la conception d'un grand port à Fos. Tout d'abord un petit port fait exception dans le désert que constituent les rives du golfe de Fos, Port-Saint-Louis-du-Rhône placé sous la responsabilité de la Chambre de Commerce d'Arles. Depuis sa fondation un grand avenir lui est promis et il fait régulièrement l'objet de projets importants qui inquiètent le leadership marseillais. D'autre part le développement pétrolier qui touche les rives de l'Étang de Berre nécessite dés le milieu des années 30 la réalisation d'un port pétrolier. Malgré un contre projet ambitieux à Fos, le site de Lavéra est choisi dès 1938 mais réalisé après guerre. Mais le gigantisme qui affecte le trafic pétrolier rend vite insuffisant ce nouveau port. Enfin certains membres du milieu patronal marseillais commencent à entrevoir au début des années 60, la crise qui se profile pour la cité phocéenne et envisagent un redéveloppement complet de l'activité industrialo-portuaire autour d'un projet de sidérurgie sur l'eau d'ampleur nationale.

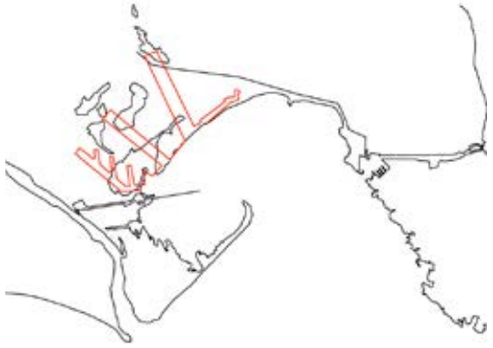


Arles-sur-mer, un rêve plusieurs fois renouvelé.
Dessinant une vaste anse alluvionnaire formée par les embouchures du Rhône, le golfe de Fos a déjà vu l'implantation au XIXe siècle d'un port, Port-Saint-Louis-du-Rhône. Or, ce ne fut pas une initiative marseillaise, bien au contraire. Exceptionnellement placé, sur un canal qui relie le golfe au Rhône pour éviter les hauts fonds de l'embouchure, le petit port a longtemps alimenté les rêves les plus fous, censés casser le monopole du port de Marseille, voire le dépasser. Lors de sa fondation, Port-Saint-Louis est déjà une innovation qui évoque par bien des aspects le futur du golfe de Fos. À l'image des autres ports créés au Second Empire, tel Saint Nazaire, Port Saint Louis est un bassin créé ex-nihilo combiné au terminus d'une ligne ferrée le liant à Arles. Dés le départ, il est envisagé comme port industriel et accueille quelques activités mais reste isolé en étant sous la coupe d'une ville dont le développement stagne. Après sa transformation en commune en 1904, il accueille néanmoins quelques entreprises de stockage et de raffinage de pétrole au début du siècle. En 1943, alors que l'axe rhodanien semble prendre une grande importance en Europe, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Arles envisage de nouveau un grand avenir pour Port Saint Louis. Ce projet fut renouvelé et complété en 1950. À cette époque était envisagé un grand port de marchandise, en fait une grande darse de 1 350 m de long à articuler avec la voie fluviale et la voie de chemin de fer, un bassin pétrolier et un ensemble de terre-pleins avec privilège de zone franche. Mais, dès 1953, le rêve paru s'éloigner du fait de la conjoncture internationale, néanmoins l'idée de créer un grand port de marchandises à Port-Saint-Louis fut reprise dans le plan de 1966 du port de Fos.

Un trafic atteint de gigantisme.
L'augmentation du trafic pétrolier nécessite, dès les années 30, la création d'un nouveau port spécialisé et lié à un complexe de raffinage. Le site est déjà choisi, Lavéra semble le plus favorable. Pourtant, pour éviter une condamnation de ce nouveau port par l'expansion inéluctable du trafic, une autre idée est proposée, une idée crayonnée, après un déjeuner, par Léon Gourret, alors directeur du port de Marseille et Gaston Castel[13], l'architecte marseillais bien connu [...], une idée consistant à fermer le golfe de Fos pour travailler à l'abri de la mer. En 1938, cela paraissait fantastique, mais il n'y a que 7 km entre le Fort de Bouc et le They de la Gracieuse[14] qui ferme le golfe au sud. Mais ce projet ambitieux ne sera pas retenu. Cependant l'idée de la mise en valeur du site de Fos fait son chemin et lorsque dix ans plus tard, le port de Lavéra est enfin réalisé après-guerre, il s'avère effectivement déjà insuffisant.
À ce moment, une grande révolution vient de l'utilisation nouvelle des oléoducs qui, en devenant nationaux et même transnationaux, permettent ainsi l'acheminement du pétrole très loin à l'intérieur des terres. Or voici que les compagnies pétrolières font connaître leur intention d'établir sur les rives méditerranéennes la tête de pont d'un important oléoduc qui portera le précieux liquide jusqu'au cœur du continent.[15]

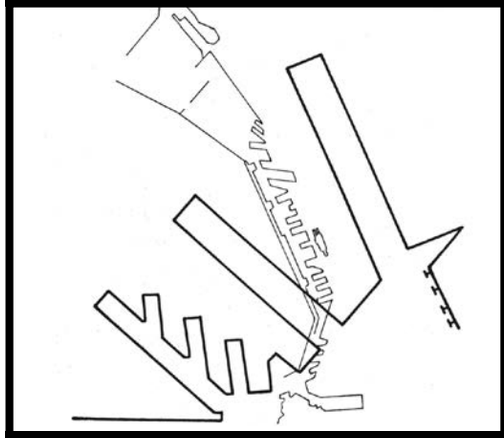
Projet de la Chambre de Commerce d'Arles, 1943.

Projet de la Chambre de Commerce de Marseille, 1957.

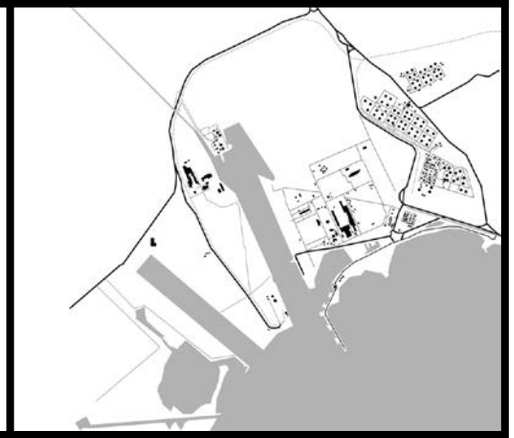


Projet définitif du Port Autonome de Marseille, 1966.

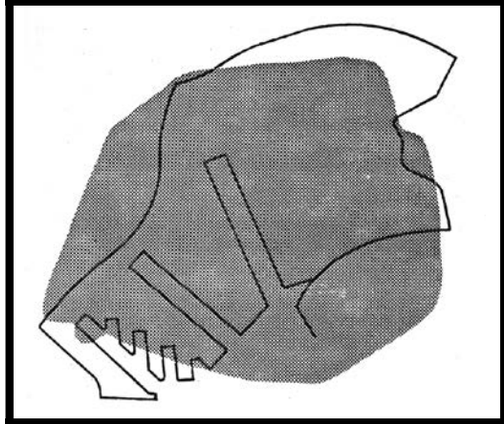
Le site de Fos, 1960 (dessins des auteurs).



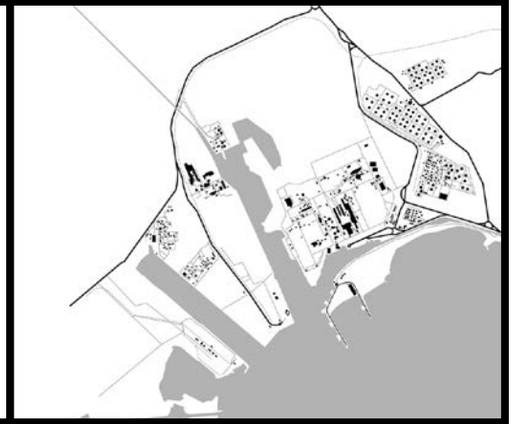
Fos à l'échelle du port de Marseille, document P.A.M., 1964.



Le site de Fos, 1970.



Fos à l'échelle de Paris, document P.A.M., 1964.



Le site de Fos, 1986.

Marseille, premier port pétrolier de Méditerranée, se porte aussitôt candidat mais Lavéra semble trop réduit. Mais faut-il construire un nouveau port ou étendre le site de Lavéra ? Une réunion de la CCIM en janvier 1957 ne permet pas de trancher la question et une étude des deux options est engagée. L'administration désire ne pas rater l'occasion perdue en 1938 et présente rapidement les plans d'un super-Lavéra dans le golfe de Fos. La direction de la Chambre de Commerce et d'Industrie, elle, privilégie la deuxième solution, inquiète de l'éloignement du site de Fos. Elle présente donc un contre-projet à Port-de-Bouc articulé autour de la passe de Caronte. Le temps presse, en 1958 la Société du Pipe-Line Sud-Européen est fondée pour mettre en œuvre un premier oléoduc liant Lavéra à Strasbourg puis à Karlsruhe. Malgré cela, le débat dure encore trois ans avant qu'un consensus se dégage finalement autour du projet fosséen en 1961.
Mais progressivement Fos va devenir dans l'inconscient collectif le symbole de l'avenir de Marseille, de l'avenir d'un port dont certains prédisent la crise prochaine si aucune reconversion n'est effectuée. Fos devra être réalisé.

Vers un projet industriel régional.
Depuis les années cinquante et la Guerre d'Indochine, une idée progresse dans le milieu patronal marseillais tout en restant minoritaire : le port est dangereusement lié au trafic de transit de l'Empire Colonial, il correspond de moins en moins à une puissance industrielle qui est en train de quitter la cité phocéenne. Que l'Empire disparaisse - il est probable que ce sera rapidement le cas - et le port sombrera faute de trafic de remplacement. Seul le développement industriel d'un hinterland marseillais pourrait sauver le port en créant un nouveau trafic, cette fois-ci définitivement captif. Et le développement industriel de l'arrière pays nécessite un investissement sur un projet à même d'engager une dynamique qui contaminera toute la région.
À cette époque, l'industrie de base, celle sur laquelle repose l'économie du pays est encore l'industrie lourde et particulièrement la sidérurgie. Or, depuis quelques années, la sidérurgie a changé de source d'approvisionnement en matière première délaissant les mines européennes pour les exploitations des pays du tiers-monde. En conséquence un nouveau type de sidérurgie se développe pour réduire les coûts : une sidérurgie sur l'eau. Le minerai est apporté par bateau, transformé en métal et réexpédié par bateau. Un tel projet dans la région de Marseille permettrait d'attirer tout un tissu industriel qui lui fait défaut, un tissu qui pourrait sauver son port du naufrage.
Fos, qui n'est encore que le projet d'un super-Lavéra, semble donc être une occasion à ne pas rater. L'étendue des terres disponibles et sa position géographique permettent de rêver à un développement sans limites qui pourra sauver Marseille et même lui donner une place sans équivalent. Mais Marseille seule ne peut et ne veut soutenir cette ambition légitime, Fos reste un simple projet pétrolier qui trouvera sa place dans le complexe de l'Étang de Berre, il n'est pas question d'engager une transformation coûteuse et aléatoire bien que nécessaire.
Devant cette frilosité et ce manque de moyens, les décideurs qui soutiennent l'idée du grand développement industriel à Fos se retournent alors vers l'État, en ce début des années 60, pour sauver la cité phocéenne.

● **L'avènement du complexe industriel…** Avec la fin de la Quatrième République, l'État change de doctrine et de priorités. La reconstruction de la France semble un succès, désormais l'heure n'est plus à la réparation des dommages de guerre et à la réponse dans l'urgence à la crise du logement. Grâce à cette reconstruction, le pays est en train de devenir une nation moderne avec ses grands ensembles modernes, ses grandes infrastructures modernes, ses équipements modernes. L'objectif est maintenant de parachever cette mutation en faisant de la France une nation phare dans le monde, une nation dont le développement irrésistible doit faire sa puissance. Mais le pays, est complexe et vaste, il connaît encore des déséquilibres importants qui empêchent son décollage définitif. Toute la politique de développement passe donc par une réorganisation du territoire. Or Fos offre une opportunité sans égale de démontrer cette volonté politique.

L'État confisqua le rêve…
En 1964 naît la DATAR qui met en place l'idéologie en matière d'aménagement du territoire du nouvel État qui désire pousser la modernisation du pays. Or la France est depuis longtemps coupée en deux entre un nord très industrialisé et un sud dont l'atonie économique confine au sous-développement. Avec l'intégration européenne qui se met en place, ce déséquilibre devient dangereux. Lancer une industrialisation au sud de la Loire devient vital si l'on ne veut pas voir le pays définitivement se couper en deux. Le moyen le plus simple pour engager ce processus économique est de soutenir un projet suffisamment important pour développer une dynamique qui contaminera toute la région. L'insistance des quelques décideurs, qui voient en Fos l'ultime espoir de Marseille, rencontre donc l'intérêt des aménageurs de la DATAR, car le caractère exceptionnel du site, grandes étendues vierges à proximité immédiate du Rhône, grand axe Nord-Sud et le soutien probable des décideurs locaux offrent des possibilités sans équivalent. Désormais, Fos est un enjeu national sur lequel va se cristalliser tout le rêve gaullien.
Le projet change alors de nature, d'un simple port spécialisé, il devient peu à peu un véritable complexe industrialo-portuaire de dimension nationale voire internationale. Dorénavant, Fos est un projet qui dépasse totalement tout ce que la région et donc à plus forte raison l'Étang de Berre, a pu connaître en matière d'industrialisation. Fos est un projet national, un projet du plus haut intérêt et rien n'est trop beau pour le rendre le plus puissant possible. Dans les années 60, l'industrie est encore basée sur sa composante lourde, la sidérurgie en particulier. Cette dernière connaît une transformation importante en délaissant les gisements nationaux pour les mines des anciennes colonies plus rentables. Pour diminuer le transport,

elle se déplace alors sur l'eau où de véritables ensembles industriels offshores sont réalisés. Afin de construire à Fos une solide base industrielle, c'est un tel projet qui est souhaité à Fos par le petit groupe local et qui est repris par la DATAR. Avant tout Fos sera donc un projet de sidérurgie et non plus pétrolier alors que ce dernier connaît une croissance record. Autour de cette sidérurgie on projette un ensemble varié d'industries depuis l'énergie à la transformation.

…et le projet devint pharaonique.
En 1965, deux actions historiques scellent le destin du projet de Fos. Des engins maritimes surgissent sur l'horizon du golfe de Fos, ils progressent lentement le long d'un axe invisible qui semble les précipiter sur la plage déserte. Au bout de quelques jours, on pouvait observer que la couleur des fonds avait changé, ils étaient soudainement devenus boueux, troubles. Le dragage de la passe permettant l'accès aux futures darses commençait. Peu de temps auparavant un autre chapitre historique s'était déroulé au saint des saints de l'État, à l'Assemblée Nationale. Le 3 juin, les députés scellèrent le destin des ports de France en adoptant la généralisation du régime de l'autonomie. Jusque-là, la plupart des ports français étaient gérés en théorie directement par l'État qui ne pouvant assurer cette tache complexe en avait confié cette gestion aux Chambres de Commerce. Mais avec le XXe siècle, les Chambres acquirent aussi des compétences en matière d'industrie. Peu à peu l'enjeu portuaire, autrefois central, vit son importance diminuer et le mécontentement gagna les administrations portuaires furieuses de perdre leur privilège, un divorce s'engageait. Cette situation était particulièrement explicite à Marseille où le port et la CCIM avaient de plus en plus de mal à trouver un terrain d'entente. Afin de remédier à ce problème, l'État décida de rendre autonome l'ensemble des ports français qui devenaient ainsi leur propre gestionnaire. Mais, en fait, cette décision fit tomber les ports directement dans le giron d'un État protecteur et pourvoyeur aux dépenses alors que les Chambres se virent dépossédées d'un de leurs outils économiques les plus puissants. L'État avait enfin les mains totalement libres pour mener à bien son projet de développement industriel du sud français.
À la suite de ces événements le tout nouveau Port Autonome présenta en décembre 1966 le premier plan masse du projet de Fos qui n'avait jamais paru aussi proche de se réaliser. Trois immenses darses sont creusées à l'intérieur du rivage divisant le site en trois parties distinctes. La pétrochimie n'occupe plus qu'une faible partie de l'ensemble, à l'extrême est, au contact avec les deux grandes digues pour l'accostage des supertankers. Elle partage la partie est, avec une zone allouée à des industries diverses. Une immense surface le long de la rive est, de la darse 1 est allouée à la pièce maîtresse du projet : un gigantesque ensemble sidérurgique, une sorte d'édifice pharaonique, démesuré se détachant nettement du reste du projet. Entre la darse 1 et 2. Viennent prendre place des établissements de métallurgie, d'électrochimie et de chimie. Diverses industries et un port de conteneur sont prévus entre la darse 2 et la darse 3. Enfin, de la darse 3 à Port-Saint-Louis, réactivant le projet arlésien, un port de commerce est envisagé. Telle une enceinte invisible, une voie rapide crée une première limite au nord du site. Mais les plaines de la Crau sont vastes et inoccupées, s'étalant vers un nord arlésien qui ne demande qu'à se développer. La dynamique que doit engager le développement du complexe industrialo-portuaire sera drainée sur ces terres vierges, ces terres à conquérir, Fos est, dès le départ, conçu comme un ensemble certes, mais qui n'est que le début d'une énorme zone industrielle courant du littoral à Arles en longeant le Rhône.
L'ensemble est donc marqué par un gigantisme sans équivalent, il s'agit non seulement de lancer une industrialisation du sud mais surtout, de construire une sorte de monument à la gloire des temps nouveaux, à la gloire de la France Gaullienne, un monument qui présente à la face du monde ce nouveau visage de la Nation. Fos échappe ainsi rapidement aux décideurs locaux et passe totalement dans les mains de l'État. Mais Fos échappe aussi à tout réalisme alors que la réorganisation de la nation semble en marche et la croissance sans fin. Des prévisions font passer le rêve dans le domaine du possible, et même du probable, le gigantisme qui rend le projet de plus en plus aléatoire s'en trouve justifié. Personne ne semble voir que l'ensemble de l'édifice est très fragile et que sa réalisation ne repose sur aucune évolution économique de fond mais seulement sur un volontarisme étatique qui ne connaît plus de limites.

L'industrie à Fos, Photographie in La Provence des Bouches du Rhône.

LES VOIES DE LA CONQUÊTE

Après l'Étang de Berre, le Golfe de Fos devenait à son tour une terre de conquête, une terre où tout était à faire, où une nature difficile était à pacifier. Là allait s'implanter un monde nouveau, royaume de la grande technologie française, un monde qui reléguait tout ce qui avait été fait dans l'archaïsme le plus complet. Fos, était différent, Fos allait bouleverser cet archaïsme. Le séisme envisagé devant la taille que prenait le projet, impliqua une planification de l'aménagement nécessaire pour son bon fonctionnement. Cette planification fut confiée au tout nouvel Office Régional d'Étude de l'Aire Métropolitaine dans le cadre de son schéma pour l'ensemble de l'aire métropolitaine marseillaise et se divisait en deux catégories : le dessin des nouvelles infrastructures de transport à réaliser et la délimitation de nouvelles zones à urbaniser[16].
Si la planification urbaine ne fut pas réellement appliquée, une autoroute fut bien réalisée selon le plan d'origine. Car malgré toutes ses qualités, Fos possédait un inconvénient de taille, c'était un site isolé, un site loin de toute infrastructure digne de ce nom. Si l'accès par mer ne posait pas de réel problème, l'accès par terre était rendu extrêmement difficile par un relief le coupant de l'Étang de Berre et un réseau routier hérité d'un autre âge. Avec les proportions que prenait le projet, ses inconvénients devenaient de sérieux obstacles, il fallait y remédier.

● **La foi déplace des montagnes.** En cette fin des années 60, l'autoroute est devenue religion d'État. Déjà, la dénomination autoroutière compte deux chiffres témoignant de l'avancée du réseau national. Les prophètes des Ponts et Chaussées ayant porté la bonne parole dans tous les cercles du pouvoir, ont fini par convaincre l'État de se convertir à cette nouvelle foi qu'il n'a toujours pas reniée aujourd'hui. À partir de cette époque, l'autoroute commence sa carrière hégémonique dans le domaine viaire, le réseau passe d'une logique de soulagement des axes principaux comme pour l'A7 à celle d'un tout, autoroutier qui découle du tout, automobile prôné par l'État [17]. L'automobile s'est, en effet, bien étendue à l'ensemble de la société asseyant sa domination dans le monde des transports pour longtemps. Depuis, la quasi-totalité des nouvelles artères réalisées sont des autoroutes et la réhabilitation des anciennes consistera, la plupart du temps, à les mettre aux normes autoroutières.
Mais l'autoroute occupe bientôt une place ambiguë dans le discours d'un État qui s'enivre de ses propres rêves d'hypermodernité : elle devient tout autant une infrastructure qui doit répondre à un besoin quantifié, qu'un outil à la gloire des capacités du pouvoir national. Cette ambiguïté marquera durablement une culture où l'exploit technique tiendra de la routine de travail. Car il n'est pas question en France, de l'insertion du réseau autoroutier dans les paysages ou même simplement dans le relief traversé. Bien au contraire, expression d'une nation dont la croissance promet une ascension irrésistible, l'autoroute se doit de plier la géographie au moindre de ses désirs. Cette volonté monumentale, cette recherche permanente d'un affrontement avec le relief, a grandement contribué à la morphologie spécifique du réseau français. Ici pas d'utilisation généralisée de viaducs et tunnels à l'image du réseau national mais un système déblai-remblai, véritable remodelage du relief.[18]
C'est dans cette logique que furent dessinées les voies de la conquête de Fos, ces voies royales qui devaient desservir le complexe industrialo-portuaire, ce rêve étatique. Deux axes étaient nécessaires : un axe Marseille-Fos et un axe Paris-Fos. Conformément à la taille du complexe, au besoin de traverser rapidement un territoire peu intéressant et à la doctrine en place, ces deux axes se concrétisèrent dans le projet de deux nouvelles autoroutes qui devaient compléter le réseau local : l'A55 et l'A56. L'A56, autoroute Salon-Fos, avait été dessinée pour prolonger l'A7 vers le complexe à partir de Salon. Cette autoroute ne nécessitait pas d'aménagement particulier car elle traversait une partie de la Crau humide puis longeait le relief en suivant le tracé d'une nationale. Axe d'importance secondaire par rapport à l'axe Marseille-Fos, elle ne fut pas construite au vu du faible développement du trafic, un trafic que la nationale pouvait parfaitement absorber.
L'axe Marseille-Fos était bien plus urgent. Il s'agissait de lier l'ensemble du domaine portuaire du Port Autonome. L'autoroute remplace peu à peu un chemin de fer devenu soudainement trop contraignant et archaïque.

L'échangeur des Pennes Mirabeau, in La Provence des Bouches du Rhône.

Le viaduc autoroutier de Martigues.

L'absence de rupture de charge faisait en effet de l'automobile un moyen de transport sans équivalent. La plupart des grands axes ferrés étaient peu à peu doublés par ces nouvelles voies. La ligne de chemin de fer Miramas-l'Estaque apparue comme totalement archaïque face au renouveau que devait inévitablement connaître le PAM. Une nouvelle autoroute sembla naturellement s'imposer, une autoroute dont le rôle principal consistait à lier le port de Marseille, celui de Caronte et le nouveau site de Fos, d'en faire une unité. Depuis la fin des années 60, un viaduc autoroutier longe le quai de la Joliette à Marseille préparant la grande voie qui doit relier l'ensemble portuaire du nord de Marseille. L'idée est de prolonger cet axe au-delà de la chaîne de la Nerthe vers Martigues, pour ensuite lui faire suivre le tracé du vieux canal d'Arles à Bouc, tracé privilégié pour aboutir au golfe de Fos.

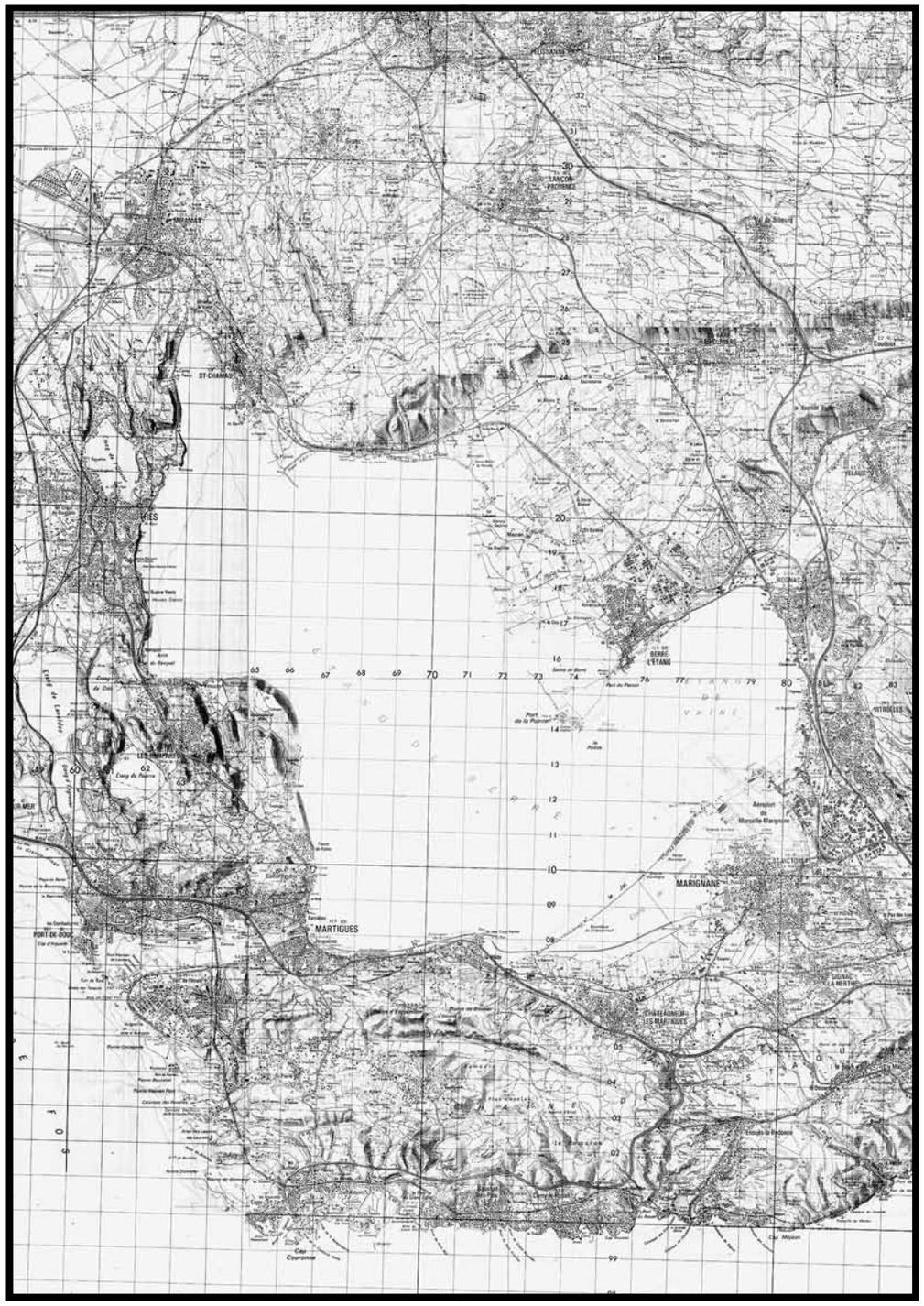
● **La chaussée des géants.** Rapidement, les plans de cette nouvelle autoroute, nommée A55, voient le jour. Elle sera constituée de quatre tronçons très différents les uns des autres : la voie longeant les ports à Marseille : une partie traversant le massif de la Nerthe, une partie longeant le relief au bord de la cuvette de Marignane puis de l'Étang de Berre jusqu'à Caronte et enfin la traversée de Port-de-Bouc et l'accès à Fos. Chaque tronçon est séparé par un ouvrage particulier : le percement du début du massif de la Nerthe, un échangeur connectant la nouvelle autoroute à l'A7 et bien sûr le franchissement de Caronte. La réalisation de cet axe nécessitait un effort technique très important pour dépasser des contraintes orologiques que personne n'avait encore surmonté, car le relief séparait toujours ce que l'homme voulait rassembler. La réalisation de cet axe allait nécessiter des exploits encore plus importants que pour la construction de la ligne Miramas-l'Estaque. L'autoroute A55 n'est donc pas à observer, elle aussi, comme un simple ouvrage technique mais comme un monument, un monument au renouveau du port de Marseille.

En effet, au vu des contraintes, tout devint démesuré comme si devant les incohérences d'un tel axe qui allait à l'encontre de toute logique géographique, il fallut montrer une fois encore plus exemplaire. La chaîne de la Nerthe et le chenal de Caronte devaient être terrassés, la géographie devait se plier au désir de l'État. Tout fut fait dans la démesure pour cet axe, monument à la gloire du renouveau du port de Marseille et du volontarisme étatique. Ici non seulement tous les ouvrages d'art seront construits dans un souci permanent du spectaculaire mais la configuration particulière des sites traversés obligea à un tracé qui mit en scène complètement le paysage. Pour le franchissement de Caronte, la solution aérienne fut bien sûr choisie. Le nouveau viaduc, gigantesque, devait pouvoir faire oublier l'ancien viaduc de chemin de fer, réminiscence désagréable d'un rêve perdu dont on ne désirait ne plus entendre parler. L'échangeur des Pennes-Mirabeau, nouvelle porte d'entrée de Marseille, donna lieu à un lyrisme débridé, un lyrisme autoroutier fait de bretelles s'emmêlant sur fond de barrières rocheuses. Entre ces deux ouvrages, l'autoroute s'accrocha au flanc du Massif de la Nerthe et offrit ainsi aux nouveaux seigneurs industriels qui se rendaient à Fos, un panorama exceptionnel sur cette ancienne conquête qu'était l'Étang de Berre. La traversée de la Nerthe, véritable terrassement de la limite maudite se résuma à une extraordinaire tranchée au nord et un tunnel au sud, chacun préparant aux séquences suivantes du parcours - respectivement l'échangeur et les ports - tel une respiration dans une suite de décors impressionnants. Célébrée à juste titre, l'entrée dans Marseille après le tunnel des « Treize Vents » offre enfin le clou d'un spectacle qui aurait pu s'intituler un voyage au travers de l'histoire des ports de Marseille, une descente continue et en belvédère de l'immense ensemble portuaire qui marque si fortement la géographie septentrionale de la cité phocéenne.

Aujourd'hui, le rêve portuaire des années 60 parait bien loin, pourtant l'automobiliste qui emprunte l'A55 ressent toujours une certaine ivresse qui rappelle combien le nom de Fos fût associé à un mythe industriel qui suscita en son temps bien des fantasmes. Pourtant, il ne s'agit que d'une petite partie de l'ensemble du réseau qui devait être construit. Elle-même devait être poursuivie vers Fos après le viaduc de Martigues. Mais en 1974, lors de l'achèvement de la section Marseille-Martigues, le mythe de Fos est déjà terni par une crise économique nouvelle qui met au grand jour les incohérences d'un gigantisme imposé. On se contentera pour la section de Martigues à Fos d'une simple transformation de la Nationale. Les temps ont changé, le réveil promet d'être amer.

La réalisation sera un vrai désenchantement car l'État s'était bien fait des illusions sur l'opportunité de ce projet. Les industriels, prudents, ne partagèrent pas l'enthousiasme de l'État, la collusion entre pouvoir économique et politique atteignait ses limites à cette échelle. Le montage que nécessita la partie sidérurgique montra les difficultés de concrétiser un tel rêve. Puis ce sera le réveil des élus locaux en prévision du bouleversement écologique et social en perspective, avant que la crise, qui débute en 1973, ne vienne définitivement réduire Fos au petit ensemble industriel que nous connaissons.

Malgré les ambitions déçues, Fos constitua un pôle de développement exceptionnel pour l'Étang de Berre, qui transforma l'organisation de ses rives, en engageant une grande mutation dans cet ouest qui mêlait encore ruralité archaïque et espaces naturels inviolés. Après avoir été dépassé un temps par l'Est lors de l'arrivée des grandes industries puis avec la création des grands pôles aux portes de Marseille, l'ouest renouait avec son passé industriel qui avait totalement disparu. Mais l'industrie avait complètement changé, elle avait perdu ses liens avec l'artisanat, son échelle n'était plus locale mais nationale. La mutation que préfigurait le développement de Fos promettait d'être un bouleversement des plus importants. Pour canaliser ce qui risquait de faire exploser le territoire de toute une région, une planification fut mise en place.



L'avenir métropolitain de l'Étang de Berre

Au travers de l'aire contenue entre La Ciotat et Fos, entre Marseille et Aix, le visiteur traverse aujourd'hui un paysage étrange qui semble constamment hésiter entre passé rural et avenir urbain, un paysage composite, hétérogène sillonné tous les jours par une nombreuse population qui emprunte le réseau autoroutier comme des « boulevards urbains » [19]. Pratiquant aussi souvent les centres commerciaux que les centres anciens, Aix, Vitrolles et Marseille, des espaces naturels que des cours ombragés, les individus sont devenus des métropolitains sans le savoir, dépositaires d'une nouvelle réalité. Cette réalité qui agite aujourd'hui tous les aménageurs s'est constituée, dès les années 60, sous la pression du développement de diverses aires urbaines du département, alors que Marseille entrait dans une crise qui lui fit perdre son leadership. Cette réalité, qui a défait l'organisation interne des agglomérations pour en recomposer une autre, bien connue aujourd'hui, se nomme aire métropolitaine marseillaise mais n'a plus grand-chose à voir avec le rêve que l'OREAM formula trente ans plus tôt.

L'Étang de Berre n'a pas été étranger à la naissance de cette aire métropolitaine, en accueillant les zones de Vitrolles et de Fos, il a participé au rééquilibrage des activités entre Marseille et sa périphérie. Excroissance industrielle de Marseille, il a fini par obtenir son autonomie avec l'implantation de grands équipements qui faisaient défaut à la capitale phocéenne : une vaste zone industrielle et un des premiers hypermarchés de France, un grand port en eau profonde. Si ce dernier projet, conçu à l'origine pour permettre une mutation de Marseille a été un échec relatif, il a permis un développement sans précédent de la région de l'Étang de Berre, un développement qui lui permet maintenant de peser dans l'aire métropolitaine marseillaise. La crise économique des années 80 éprouva durement la région de l'Étang de Berre, mais elle lui offrit pour la première fois un temps de repos dans la course à la reconstruction de son territoire, entamée voici un siècle et demi. Cette pause lui permit la digestion des grands aménagements des années 60 et 70 et une réorganisation urbaine.

Et maintenant, quel avenir pour les rives de l'Étang de Berre ? Tel pourrait être la question en ce début de nouveau millénaire. En quoi l'Étang de Berre présente de nouvelles opportunités qui seraient à exploiter ? Il se pourrait qu'une réponse intéressante se trouve dans un engagement toujours plus en avant dans l'aire métropolitaine, en développant cette fois-ci ses capacités propres. Et ce mouvement, qui pourrait permettre le passage d'une évolution subie à une évolution choisie, semble se dessiner avec l'émergence de projets repositionnant l'Étang dans l'aire métropolitaine.

Deux éléments menacent l'avenir de l'Étang : une subordination à une influence extérieure empêcherait un redécollage du développement, un changement d'image et un éclatement des différentes agglomérations annihileraient l'importance que pourrait représenter l'ensemble de l'Étang dans l'aire métropolitaine. Un premier projet, celui de l'Europôle de l'Arbois offre, pour la première fois, à l'Étang de Berre l'occasion de dépasser la relation unique qu'il entretient vis-à-vis de Marseille. L'Étang pourrait ne plus être la simple banlieue de la capitale régionale. En s'associant à ce projet qui vise à développer l'axe liant Aix-en-Provence à l'aéroport, Vitrolles engage un nouveau dialogue avec l'autre pôle de l'aire métropolitaine, un dialogue qui pourrait contrebalancer une dépendance trop importante par rapport à Marseille. L'autre projet concerne le développement d'un réseau logistique utilisant l'extraordinaire ensemble d'infrastructures de l'Étang. Absolument nécessaire au développement de l'aire métropolitaine et au repositionnement de Marseille sur les grandes routes internationales, ce projet permet enfin de valoriser les possibilités propres, de créer un devenir commun pour l'ensemble de l'Étang.

L'Europôle de l'Arbois ou le nouvel axe métropolitain

Emprunter la route qui mène d'Aix-en-Provence à l'aéroport de Marignane constitue une des expériences les plus étranges que l'on puisse faire dans l'aire métropolitaine marseillaise. Après avoir dépassé la banlieue, une voie rapide vous emmène au travers des zones commerciales et industrielles, maintenant si classiques. Puis après avoir grimpé une côte, soudain toute urbanité disparaît pour laisser la place à une nature ponctuée par de petits lotissements. La voie rapide se transforme rapidement en une charmante route de campagne puis semble s'enfoncer dans un paysage encore plus sauvage. C'est à ce moment qu'apparaît un magnifique plan d'eau, un coup d'œil à la carte suffit à nous indiquer qu'il s'agit d'un bassin de réserve du canal de Marseille. Tout ce paysage semble si loin d'Aix, de Marseille, de l'Étang de Berre, un paysage immuable fait de garrigue et de quelques pins. Puis brusquement, la ligne d'horizon se casse sur un jeu de grues isolées. C'est alors que le paysage s'efface pour faire place à un immense chantier : le sol a été creusé d'une gigantesque tranchée au-dessus de laquelle est montée une étrange et énorme superstructure. C'est alors que surgit au détour de la route un panneau qui pousse l'étonnement à son paroxysme : la SNCF réalise ici, pour vous, la gare TGV Méditerranée d'Aix-en-Provence. Mais qu'est ce qui a pu motiver la construction de cette gare TGV solitaire, au milieu de la garrigue et si loin d'une ville qu'elle prétend desservir.

Il s'agit en fait du premier élément d'un vaste projet dont Aix a fait son futur, un projet qui doit lui permettre de rester la ville dynamique qu'elle a été jusqu'ici.

Et ce projet s'appelle modestement Europôle Méditerranéen de l'Arbois, nom des plateaux traversés. Mais l'importance du projet va au-delà du simple avenir de la ville d'Aix, il s'agit

Le projet de l'axe Aix-aéroport (dessin des auteurs).

La gare de l'Arbois, maquette SNCF.

en fait, avec l'opération d'Euroméditerranée de l'autre grand projet d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise. Un projet qui vise à compléter définitivement l'armature du noyau central de l'aire métropolitaine après l'axe Marseille-Étang de Berre puis l'axe Marseille-Aix, il s'agit de la réalisation d'un nouvel axe, l'axe Aix-Étang de Berre.

UNE IDÉE NOUVELLE : UNE TECHNOPÔLE SUR L'AXE AIX-VITROLLES

Les années 80 consacrèrent la place croissante prise par Aix dans l'aire métropolitaine marseillaise. Dés cette époque, cette aire se structurait progressivement comme un ensemble territorial multipolaire, où l'hégémonie de Marseille était de plus en plus contestée. Cette nouvelle position, la municipalité de la ville entendait bien la conforter au travers d'un projet.
Or à la même période, le département des Alpes Maritimes connaissait un développement économique très important, un développement contrastant manifestement avec la crise touchant le reste de la région. L'origine de cette réussite avait un nom que bientôt toute la France allait connaître : Sophia Antipolis. Zone d'activité d'un type nouveau, cette dernière devait être à l'origine d'une mode qui marqua plus que tout autre l'aménagement du territoire, celle des technopoles.

Après Marseille, Aix-en-Provence s'impose à la tête du développement métropolitain. À partir des années 60, Aix, l'ancienne capitale provinciale détrônée par Marseille à la révolution, connut un renouveau très important. Tout commença avec l'implantation en 1959 du Centre d'Étude Nucléaire à Cadarache, à l'extrême limite de l'aire d'influence d'Aix. Soudainement en se retrouvant proche d'un pôle scientifique important, elle accueillit une population d'un type nouveau, des cadres de haut niveau. Puis Aix bénéficia du retour au développement du sud français, phénomène qui avait débuté dés la fin des années 60. Ce renouveau était basé sur une triple conjoncture favorable. Tout d'abord, la recherche de modes de productions plus souples dans l'économie occidentale, un des moteurs de la crise des années 70 et 80, valorisa les espaces sans tradition industrielle, des espaces où aucun archaïsme ne pouvait s'opposer à cette révolution en marche. Ensuite, la recherche d'un mode de vie urbain privilégia naturellement l'implantation de ces activités à proximités des grandes villes, notamment celles qui bénéficiaient déjà d'une infrastructure moderne grâce au tourisme. Enfin, cette économie inédite, tertiaire ou de haute technologie, nécessitait un environnement scientifique et intellectuel de haut niveau, et donc, la présence de grands pôles universitaires dans un pays, où la recherche était encore essentiellement publique. Aix, petit centre urbain ayant une tradition notable très forte et une université ancienne se trouvant dynamisée par l'arrivée des rapatriés dés 1962, n'avait quasiment pas connu l'implantation d'industries. Rejoignant le mouvement initié par Toulouse, Montpellier et Nice, elle devint peu à peu le pôle de développement du département alors que Marseille, centre industriel historique, s'enfonçait dans la crise.
En 1968, près du hameau des Milles, petit faubourg industriel et rural attaché à une ancienne tuilerie, la ville acquit un domaine agricole de 30 ha laissé à l'abandon, en vue de constituer un lotissement artisanal. Mais rapidement le projet changea de nature lorsque l'État décida d'y implanter le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE), un an plus tard[20]. Un arrêté préfectoral confirma le changement de nature qu'impliquait un tel acte fondateur en engageant la création d'une ZAC à usage principalement industriel, sur 160 ha. La zone industrielle des Milles fut plus tard renforcée par l'établissement de la gare de marchandises déplacée depuis le centre d'Aix. Le CETE et sa forte compétence en matière informatique lança le développement de la zone qui connu une croissance continue, de sa création à nos jours.[21]
Progressivement la zone se spécialisa dans l'informatique, la robotique et l'électronique puis dans les services et accueillit un aérodrome. D'un simple lotissement industriel construit autour d'un axe Est-Ouest, la zone vit sa morphologie évoluer avec la composition de ses entreprises.
Au début des années 90, une nouvelle étape scellant le passage au tertiaire fut franchie avec le lancement de la ZAC Pichaury-Durane. Désormais, l'industrie classique et les activités annexes qui avaient pu s'implanter sur la ZAC des Milles étaient clairement délaissées pour des activités plus prestigieuses. Un aménagement de qualité fut donc développé pour attirer une population de cadres. Rapidement de nombreux sièges régionaux de grandes entreprises s'implantèrent et la création d'un quartier de logements à proximité fut décidée.
La transition vers le grand tertiaire fut un succès et Aix pu dévoiler son grand projet dont Pichaury-Durane constituait un avant-goût. Il s'agissait de créer, dans le droit fil de l'évolution des activités s'implantant sur la commune, une vaste technopôle, un ensemble qui permettrait d'assurer la poursuite du développement aixois en donnant à la ville un poids non négligeable dans l'aire métropolitaine.

Entre sciences et pinèdes, le nouveau rêve techno-politain. À la fin des années 60, l'attrait de la Côte d'Azur dépasse déjà son activité traditionnelle : le tourisme. Le mouvement de renouveau du sud français, dont nous avons déjà parlé, transforme rapidement la région de Nice. Celle-ci attire de nombreuses entreprises souhaitant bénéficier des atouts d'une grande métropole et de son environnement préservé, à l'image d'IBM implanté dés 1961 à la Gaude. Ces nouveaux emplois sont limités à deux créneaux particuliers, la haute technologie et les services, mais concernent une population à hauts revenus. Les pionniers dans ces nouveaux secteurs sont souvent des entreprises américaines fonctionnant selon une tradition commune : celle d'une intégration importante avec la recherche et l'enseignement universitaire. Ainsi, leur mode d'implantation s'est très tôt rapproché de celui des universités

américaines, au point de leur emprunter le modèle du campus. Ce modèle, hérité du XIXe siècle et de la tradition anglaise de la cité jardin, est une morphologie qui privilégie une intégration massive du bâti dans un environnement naturel de qualité. Avec l'évolution du courant paysagiste aux États-Unis, le campus est peu à peu devenu, après guerre, un vaste parc paysager, et a perdu tout coté urbain. C'est à ce moment, que naissent ces nouvelles activités qui allaient connaître une croissance fulgurante. Elles adoptèrent cette dernière version du modèle du campus qui correspondait à leurs attentes et au site naturel dans lequel elles s'implantaient. Celui-ci connut un grand succès en ces années 60 lorsqu'il fut adopté pour la réalisation du nouveau centre industriel de l'ouest américain, la Silicon Valley. En 1969, le directeur de l'École des Mines et un groupe de scientifiques lancent l'idée de créer une cité des sciences et de la technique sur le territoire de la commune de Valbonne, une cité perpétrant d'offrir un environnement de qualité pour les entreprises attirées par la Côte d'Azur. En 1973, une société d'économie mixte sous le patronage du département, de la CCI de Nice et de la Chambre d'Agriculture, associant les communes d'Antibes, Mougins, Biot, Vallauris et Valbonne, est chargée de réaliser ce projet nommé Sophia-Antipolis. Naturellement cette cité, la première de ce type en Europe, adopte immédiatement le modèle du campus, désormais associé aux activités qu'elle désire attirer. Dans les années 70 et 80, prospère ainsi une vaste zone regroupant entreprises de haute technologie et de services, universités et écoles d'ingénieurs, pôles de recherche, au sein d'un paysage privilégié. En France, ce modèle d'aménagement est bientôt nommé technopole. À la fin des années 80, la réussite de Sophia-Antipolis devient proverbiale et fait rêver nombre d'autres communes qui désirent attirer ce type d'activités. Un peu partout en France fleurît un nombre considérable de projets de technopoles, grandes ou petites qui tentent de renouveler le succès de leur aîné. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est particulièrement touchée par ce mouvement qui submerge tout le pays. Les différentes collectivités supra communales tenteront de mettre de l'ordre dans cette spontanéité quelque peu brouillonne. Aix-en-Provence fut à la tête des projets les plus sérieux.

DES PLATEAUX DE L'ARBOIS À L'EUROPOLE MÉDITERRANÉEN

Faire aboutir ce rêve de technopôle n'est pas chose aisée, en particulier pour une petite ville comme Aix-en-Provence, mais un contexte exceptionnel va le rendre crédible, un contexte résumé dans ce sigle bien connu, développant toujours chez quiconque l'entend, des fantasmes d'ultra modernité, TGV. Rapidement un projet est dessiné.

Disposant d'un espace gigantesque, le projet n'envisage pour l'instant qu'un développement limité des activités sur le site. Prudent, il se concentre essentiellement sur l'axe Aix-aéroport. Pourtant, la conjoncture actuelle pourrait donner une tout autre dimension à ce projet resté depuis dix ans sur le papier.

● **L'avenir sourit à l'Arbois.** Au début des années 90, le département des Bouches-du-Rhône désire rééditer le succès de Sophia-Antipolis et cherche un site où créer une vaste technopole. Le dynamisme et l'image d'Aix-en-Provence désignent tout naturellement cette commune pour accueillir le projet. Or, la ville souhaite étendre la zone industrielle des Milles, qui connaît un grand succès, vers l'aéroport afin de renforcer ses liens avec cette infrastructure devenue indispensable. Le site convoité se trouve sur les plateaux de l'Arbois, un vaste espace agricole abandonné à mi-chemin entre Aix et Vitrolles. Progressivement émerge l'idée d'une technopole qui permettrait de mettre en relation les zones industrielles de Vitrolles et des Milles autour d'un nouvel axe qui structurerait l'aire métropolitaine. Un événement décide du démarrage du projet, l'implantation d'une gare TGV sur le site, car à cette même époque la SNCF est chargée par l'État de prolonger la ligne à grande vitesse Paris-Lyon jusqu'à Marseille. Pour des raisons de commodité et de fonctionnement, le tracé évite consciencieusement les zones trop densément peuplées hormis Marseille, son terminus. Dessiné à l'image d'une autoroute, il s'appuie sur le domaine public comme les forêts domaniales ou les plateaux en garrigue pour éviter de coûteuses expropriations, au risque de renouveler l'erreur des gares en pleines campagnes comme celle du Creusot. C'est ainsi que la nouvelle ligne évite le territoire de l'Étang de Berre pour couper au travers des plateaux de l'Arbois puis rejoindre, en tunnel, la gare Marseille-Saint-Charles. Or cette dernière ne peut répondre à l'ensemble du trafic généré par l'aire métropolitaine sans risquer la complète congestion. Une autre gare doit donc être implantée sur l'aire métropolitaine. Malgré l'insistance de nombreuses autorités[22] pour placer cette station sur le site de l'aéroport, dans la logique d'une complémentarité rail-avion qui émerge en Europe, la SNCF se refuse à créer une branche traversant des zones urbanisées, jugeant l'effort nécessaire difficile à rentabiliser. Au contraire, l'opportunité de la technopole de l'Arbois permet d'envisager cette seconde gare sur la ligne principale. La SNCF espère ainsi attirer le trafic du Pays d'Aix en plus de celui de l'Étang de Berre tandis qu'Aix voyait soudainement son projet de technopole grandement crédibilisé par l'arrivée d'une grande infrastructure au cœur de son projet. Malgré diverses protestations la nouvelle gare s'implanta donc sur le site de l'Arbois.

● **Une réorganisation de la structure de l'aire métropolitaine.** Avec le TGV, le projet devenait donc tangible et une société d'économie mixte fut constituée en 1996. Alors que Vitrolles rejoignait la nouvelle communauté de commune du Pays d'Aix. Elle fut associée au projet et le périmètre de la technopole déborda largement sur son territoire. Un schéma directeur conçu par les architectes marseillais François Guy et Amédéo-Padlewski est adopté en 1997. Ce schéma essaie de gérer la grande échelle du site en concentrant les premiers développements en deux points particuliers : le Domaine du petit Arbois et le Domaine de la gare. Le Domaine du petit Arbois qui accueillait déjà l'ancien sanatorium construit par Gaston Castel, est la partie la plus proche de la zone industrielle des Milles, elle se situe en continuité de la ZAC Pichaury-Duranne. Elle fut donc naturellement envisagée comme première tranche de la technopole et fit l'objet d'un plan masse dessiné par Massimiliano Fuksas. Cet ensemble dont l'essentiel est constitué par le bâtiment de l'ancien sanatorium accueille aujourd'hui quelques entreprises et centres de recherche mais reste loin des objectifs affichés. Le Domaine de la gare situé, comme son nom l'indique, aux abords de la gare TGV doit constituer un lotissement d'une surface de 160 ha combinant activités et services (hôtellerie) liés au pôle d'échanges, et de nombreux logements. L'ensemble constituerait une sorte de petite ville verte organisée sur l'axe Aix-Vitrolles. Très lié à la réalisation, actuellement en cours, de la gare, ce lotissement n'est pas encore sorti de terre. En bordure de cet espace, l'implantation d'un parc ludique et didactique sur les thèmes de l'environnement et de la Méditerranée est envisagée en reprenant l'idée d'une utilisation de l'Arbois comme parc de loisirs développé par l'OREAM lors du SDAMM de 1969. Le reste du projet traduit les hésitations de la municipalité devant l'immensité du site. Couvrant une variété de paysages de qualité, la programmation privilégie pour l'instant le gel sous la forme de parcs plus ou moins aménagés ou sous le retour à l'agriculture, afin de constituer une réserve foncière.

Pour l'instant, l'ensemble du projet n'a connu qu'un faible développement concentré sur le site du petit Arbois, mais la réalisation de la gare pourrait entraîner le développement de ses alentours. Reste que le véritable décollage du site nécessite l'implantation d'un grand équipement scientifique à l'image du CETE qui a permis le démarrage de la zone des Milles. Or l'État discute en ce moment même du site d'implantation d'un nouveau synchrotron[23] baptisé Soleil. La région Provence Alpes Côte d'Azur semble bien placée et a déjà proposé les sites de Luminy et de l'Arbois, où un emplacement est prévu depuis 1996.

Le projet d'Europôle de l'Arbois marque donc la montée en puissance de la ville d'Aix dans une aire métropolitaine en pleine construction. Désormais, Aix entend jouer un rôle important voire central dans l'aire et souhaite développer ses liens avec la grande porte internationale, l'aéroport de Marignane. Aux axes précédents, Aix-Marseille (A51) et Marseille-Vitrolles (A7), un axe nouveau s'est constitué avec la transformation en voie rapide de la D9 entre Aix et Vitrolles. Après avoir été la porte d'entrée de Marseille, la conurbation Vitrolles-Marignane voit l'avenir se dégager et se retrouve élément clé dans cette aire métropolitaine au croisement des axes Marseille-Fos, Marseille-Paris, Aix-aéroport, etc. Le développement de ce dernier semble inévitable avec la réalisation de la gare TGV malgré le peu de succès qu'a connu le projet de l'Arbois jusqu'à présent. D'un autre coté, en traversant la zone industrielle de Vitrolles, cet axe pourrait accélérer les efforts de mutation déjà engagés pour moderniser cette zone, une mutation qui s'effectue sous les auspices d'une nouvelle activité dans laquelle la région de l'Étang de Berre semble placer, avec raison, ses espoirs : la logistique.

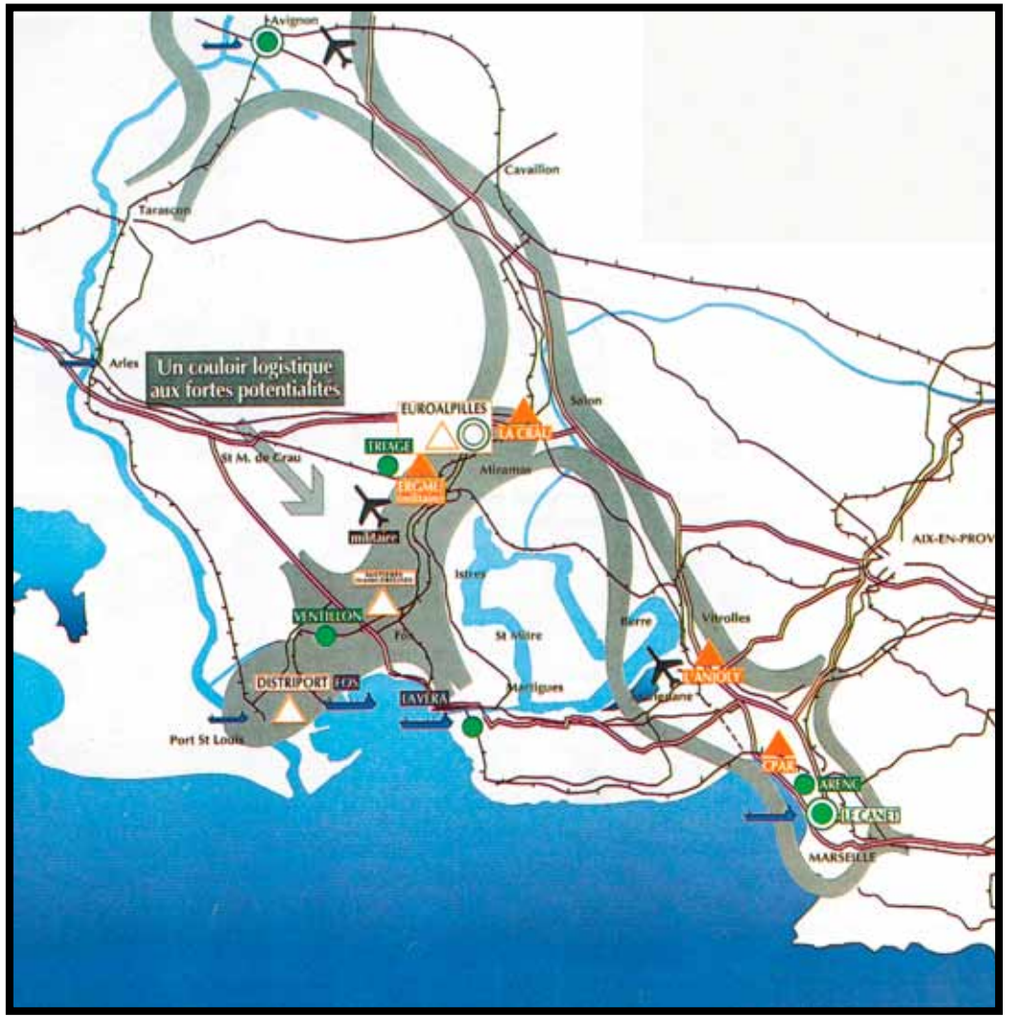
La logistique, un avenir pour l'ensemble de l'Étang de Berre ?

L'immensité du territoire de l'Étang de Berre rend l'appréhension de son ensemble difficile, le regard morcelle ce que la géographie a rassemblé et l'histoire a suivi ce morcellement. Longtemps, comme nous l'avons vu, ce grand territoire fut découpé, séparé par des distances trop grandes et un relief contraignant. Lorsqu'enfin à partir du XIXe siècle, l'industrialisation touche l'Étang, elle ne s'y applique pas de manière continue mais au contraire fragmente encore plus un territoire dont l'homogénéité agricole cachait la diversité des paysages, des établissements humains.

Pourtant ces ensembles industriels constituèrent les premiers éléments à l'échelle du territoire à l'image du réseau de raffineries. Et la construction des infrastructures, dépassant totalement les logiques locales, permit enfin d'appréhender l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, le meilleur moyen de visiter les rives de l'Étang reste encore le parcours du réseau autoroutier. Ce dense réseau de voies rapides a aujourd'hui considérablement réduit les distances dégageant ainsi l'horizon d'un avenir commun pour l'ensemble de la région de l'Étang.

Construire un avenir commun semble devenir en effet une priorité, alors que la cuvette de Marignane, en intégrant massivement le noyau dur de l'aire métropolitaine, s'éloigne dangereusement des rives ouest et de Caronte. Si le projet de l'Arbois permet à la cuvette de rejoindre durablement Marseille et Aix, l'autre objectif doit être d'accrocher le reste des rives à ce développement. L'exploitation de potentiels communs à l'ensemble de l'Étang pourrait répondre à cet objectif.

Or une des caractéristiques principales de l'Étang est justement d'accueillir un ensemble exceptionnel d'infrastructures, une spécificité unique en Europe du sud. Cet ensemble hérité de l'histoire industrielle est, depuis peu, l'objet d'un regain d'intérêt certain. Car une nouvelle activité connaît une croissance exceptionnelle dans le monde occidental avec la mondialisation de l'économie, la logistique. Il ne s'agit plus de réaliser un nouveau réseau d'infrastructure mais au contraire d'intégrer plusieurs moyens de transport pour donner naissance à un vaste système proposant une offre très importante de services et une grande flexibilité. La situation de l'Étang de Berre, à la fois au cœur de l'aire métropolitaine et au cœur d'un système d'infrastructure d'échelle mondiale, à l'intersection entre l'arc latin et l'axe rhodanien, lui permet d'être un site privilégié pour l'installation d'activités de logistique.



LA LOGISTIQUE COMMENCE À VITROLLES, PORTE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

Un des premiers sites à être touché par l'implantation d'activités de logistique fut le nord de la cuvette de Marignane, un espace accueillant deux axes majeurs dans la desserte de l'aire métropolitaine : l'A7 axe routier Marseille-Paris et l'aéroport de Marseille-Provence. Vitrolles vit le rôle de sa zone industrielle muter dans les années 80 et 90 pour s'orienter vers le transport et la logistique.

Devant la demande pour de nouvelles implantations, l'EPAREB réalisa une extension de la zone en transformant le site de l'Anjoly en plate-forme rail-route. De son coté l'administration de l'aéroport prit conscience des opportunités qui s'offraient à elle et décida, à la fin des années 90, de réaliser une vaste plate-forme air-route sur des terrains acquis en prévision d'une extension des activités aéroportuaires.

Aujourd'hui, la logistique semble être devenue le moteur de développement économique de l'Étang de Berre.

● **L'Anjoly et la mutation de la zone industrielle de Vitrolles.** La logistique n'est pas une activité nouvelle sur les rives de l'Étang de Berre. Dés les débuts de la zone industrielle de Vitrolles, le projet de Fos avait suscité la création d'activités de services [...], de stockage et de transport[24]. Née grâce à sa situation sur les grands axes de communications, la zone industrielle possédait ainsi des atouts importants en matière de logistique, elle fut donc naturellement à l'origine de la dynamique qui allait toucher l'ensemble de l'Étang de Berre. Celle-ci entraîna une mutation de la zone qui ne put se poursuivre du fait de la rigidité de sa structure parcellaire, de la saturation de sa desserte autoroutière et de l'absence en fait d'une réelle connexion avec la ligne ferrée du PLM. Il fallut donc réaliser une nouvelle zone d'activité spécialisée dans la logistique.

Alors que la Chambre de Commerce et d'Industrie abandonnait son rôle d'aménageur depuis les années 70, l'EPAREB reprit le flambeau et en tant qu'organisme compétent de la commune de Vitrolles, il entreprit de réaliser ce nouveau projet. Un espace entre la zone industrielle, l'autoroute A7 et la rivière de la Cadière, fut choisi pour devenir le futur grand pôle multimodal rail-route, porte d'accès à Marseille. Cet espace s'appelait l'Anjoly. Fidèle à son parti d'aménagement, l'EPAREB fit de l'Anjoly une des premières zones d'activités paysagères de la région. Le projet consistait principalement en une gare de fret connectée directement à la ligne du PLM devait accueillir hangars et bureaux liés à cette activité.

Mais la zone n'eut pas le destin prévu. Devant la faiblesse des fréquences du trafic de fret de la SNCF, la gare ne fut jamais réalisée. Néanmoins, en tant que plate-forme inter-route, elle connut un succès certain qui éveilla l'intérêt d'autres gestionnaires d'infrastructures sur la question de la logistique. Tout modeste qu'il soit, le projet de l'Anjoly, fut un déclencheur.

● **De l'aéroport à la plate-forme air-route.** L'autre atout considérable du nord de la cuvette de Marignane était l'aéroport de Marignane rebaptisé Marseille-Provence. Alors qu'il connaissait une baisse de trafic de marchandises faute d'aménagement particulier, celui d'Avignon, privé d'un trafic de voyageurs de taille signifiante mais très bien placé, s'était lancé dans la constitution d'une plate-forme de fret et avait réussit à attirer de grandes entreprises. Or, au début des années 90, à l'aéroport de Marseille, la perspective d'une diminution du trafic voyageur lié au Maghreb, pour des raisons politiques et de celui lié à Paris, avec à la réalisation prochaine de la ligne TGV Méditerranée et de la gare de l'Arbois, pousse le gestionnaire de l'aéroport, la Chambre de Commerce et d'Industrie, à envisager de repenser le développement de sa plate-forme aéroportuaire. Or l'aéroport de Nice monopolise les liaisons internationales et trans-régionales grâce à sa situation géographique privilégiée entre le nord de l'Italie et la Provence. Le développement récent de son infrastructure rend la concurrence de l'aéroport de Marseille difficile.

La solution semble se trouver dans le trafic de fret en pleine augmentation et que le poids de l'aire métropolitaine marseillaise attire immanquablement. En 1993, la décision de réaliser une vaste plate-forme multimodale air-route est prise par la CCIMP. L'idée est de récupérer une place de leadership abandonnée à Avignon en réalisant une infrastructure moderne au nord-est du site de l'aéroport. Un nouveau tarmac, connecté à celui de l'aéroport, est construit pour devenir un parking pour avion-cargo, autour sont prévus les gares de fret et les hangars des entreprises de logistique. Une première tranche est achevée en 1997 alors que l'aéroport a déjà récupéré la deuxième place nationale en matière de fret derrière Paris.

Dorénavant, la Chambre de Commerce entend faire de l'aéroport un véritable hub-cargo[25] au sud de l'Europe, jouant de l'interconnexion entre l'axe Europe-Afrique et l'axe du littoral méditerranéen, nouvelle conception de la logistique de l'aire métropolitaine marseillaise.

En quelques années Vitrolles connu ainsi un regain d'intérêt qui vint s'ajouter au projet de technopole de l'Arbois. La logistique parut soudainement représenter l'avenir de l'Étang de Berre au sein de l'aire métropolitaine marseillaise, une activité qui avait trouvé dans ce site l'ensemble des éléments qui permettaient une implantation avantageuse. Bientôt devant les formidables possibilités offertes par les rives de l'Étang, l'ambition d'être la porte de l'aire métropolitaine devint trop restreinte aux yeux des aménageurs qui concoctèrent un projet d'une tout autre échelle. Trente ans après Fos, l'ouest de l'Étang résonnait de nouveaux rêves européens.

UN COULOIR LOGISTIQUE POUR ACCROCHER L'AMM DANS LES FLUX MONDIAUX

Une idée se développe depuis dix ans : structurer l'Europe du sud autour d'un arc latin qui lierait Espagne, France et Italie, un arc dont l'aire métropolitaine marseillaise pourrait devenir le centre. Celui-ci trouverait dans la logistique une place internationale en articulant cet arc avec la fin de l'épine dorsale

L'industrie à Fos, Photographie in La Provence des Bouches du Rhône.

Stockage de conteneurs à Fos, photographie P.A.M.

européenne, le sillon rhodanien. La pièce maîtresse de ce centre serait le port de Marseille, le plus grand de la Méditerranée. Mais une distance importante sépare l'arc, symbolisé par l'autoroute Perpignan-Nice ou la ligne PLM, et le port. La réalisation de ce rêve logistique nécessite donc la mise en place d'un ensemble de liaisons transversales passant naturellement par le territoire de l'Étang de Berre. Celui-ci pourrait ainsi contribuer grandement à la construction de l'avenir de l'aire métropolitaine marseillaise.

● **Une prise de conscience tardive.** Affrontant dans les années 60 une croissance sans précédant, le transport mondial a nécessité une rationalisation de la manutention afin de développer les capacités de traitement des grandes infrastructures mondiales. Cette rationalisation s'est concrétisée dans la mise au point d'une unité élémentaire, universelle et multipliable à l'infini, pouvant convenir à l'ensemble des moyens de transports lourd : rail, route, mer et même air. Cette fameuse unité, le conteneur, est devenue totalement hégémonique dans le domaine des grands échanges mondiaux. Développant une intermodalité unique depuis la production jusqu'à la distribution, cet outil a inféodé toutes les infrastructures à son module du camion au navire porte-conteneurs géant. Désormais incontournable, il a suscité le développement massif des interconnexions entre infrastructures autour de nœuds multimodaux. Alors que les différents modes de transports ont peu évolué en trente ans, les plate-formes liant transport par air, mer, rail et route se sont multipliées. Aujourd'hui aucun grand port ne peut se passer d'un système multimodal performant. Or Marseille est resté pendant longtemps sourd à cette évolution et sous équipée en terme de connexion à grande échelle, dans ces années l'objectif était plutôt de reconstruire un système industrialo-portuaire.

D'un autre coté l'importance du sud de l'Europe ne cessait de croître avec l'entrée dans la communauté d'une Espagne en plein développement. La construction dans les années 90 de l'A54 liant Arles et Salon boucla la voie européenne E80 de Séville à Naples. Cette liaison acheva de matérialiser l'idée qu'un Arc Latin était peut-être en train de se constituer et de devenir une nouvelle structure du territoire européen. Ces mutations semblèrent dégager un nouvel avenir pour l'aire métropolitaine, un avenir au croisement entre axe nord-sud européen et axe est-ouest le long de la façade méditerranéenne. Et cet avenir était clairement à chercher du côté de la logistique. Marseille, entrée depuis deux décennies dans une crise sans précédent, ne devait pas laisser passer cette chance, celle de devenir un grand centre de fret, plate-forme d'échange entre Europe et Méditerranée.

Une prise de conscience du manque d'adaptation des infrastructures locales aux conteneurs et des opportunités internationales qui se dégageaient se développa à la fin des années 80. Lors d'une étude sur l'avenir économique de l'aire métropolitaine intitulée projet 2001 et menée par la CCIM, la création d'un ensemble multimodal de fret fut placée en tête des priorités. À la suite d'une recherche des sites du département des Bouches du Rhône pouvant accueillir les nouvelles plates-formes, le couloir ouest de l'Étang de Berre, de Salon à Fos, présenta des opportunités sans équivalent : un très grand port en eaux profondes, un des plus grands aéroports militaires français, une des plus grandes gares de triage du sud de l'Europe et un nœud connectant les autoroutes A7 (Paris-Marseille) et A54. Deux projets de plates-formes logistiques complémentaires émergèrent de ces réflexions.

● **Le projet d'ensemble logistique.** La construction de cet ensemble logistique s'articula sur un axe nord-sud constitué d'une ligne de chemin de fer et d'une autoroute. La partie ferrée constituée par la ligne Miramas-Port-de-Bouc, une ligne à deux voies construite en 1916, et de ses prolongements exécutés pour desservir le complexe de Fos. L'autoroute n'est encore qu'à l'état de projet. Issue du schéma de l'OREAM de 1969, elle avait été conçue pour boucler la desserte du complexe de Fos depuis Paris mais n'avait jamais été réalisée, la nationale qu'elle devait doubler suffisant pour un trafic finalement limité. Avec le couloir logistique, la construction de l'A56 redevenait d'actualité afin de lier les deux plates-formes de Fos et Miramas au nœud autoroutier de Salon. L'urgence était au développement d'un vaste port de conteneurs connecté au rail afin de constituer une plate-forme mer-rail premier élément indispensable à la formation du complexe logistique. Marseille ne pouvant disposer des surfaces nécessaires, le site de Fos fut choisi. Le projet de 1965 prévoyait déjà la réalisation d'un port de conteneurs à l'ouest du complexe près de Port Saint Louis du Rhône. Dans les années 90, le Port Autonome modernisa donc simplement cette partie du projet pour la transformer en un pôle multimodal qu'il nomma Distriport. L'autre objectif était de construire une grande plate-forme rail-route en utilisant la gare de triage de Miramas. La CCIM choisit un terrain au nord de cette dernière, débordant sur la commune de Grans, puis constitua un syndicat mixte qui l'associa au SAN, au Conseil Général et à la commune de Grans. L'EPAREB devenu concessionnaire du projet en 1995 conçu puis commercialisa le projet renommé Clésud dont il enclencha la réalisation en 1999. En 1997, le complexe logistique Marseille Ouest qui regroupait Distriport et Clésud, était consacré site d'intérêt européen par l'État.

Par la suite, une plate-forme militaire air-rail à Istres et une autoroutière à Salon vinrent compléter le couloir logistique. En devenant le principal centre d'essais en vol grâce à ses capacités atmosphériques dans les années 60 bientôt rejoint par l'avionneur Dassault, la base aérienne d'Istres devint un des principaux sites de l'Armée de l'Air. Durant les années 90, une nouvelle activité militaire se développa. L'évolution géopolitique internationale, guerre du Golfe puis conflit en Yougoslavie, nécessita la transformation de l'armée française, la possibilité de projeter des forces sur des terrains d'opération extérieurs devenait un objectif central. Depuis dix ans un effort tout particulier est entrepris pour moderniser et augmenter les capacités logistiques de l'armée.

Le couloir logistique Fos-Istres-Miramas-Salon (dessin des auteurs). 1- Garonor : plate-forme autoroutière de Salon. 2- Clésud : plate-forme de Grans miramas. 3- La base logistique d'Istres. 4- Distriport : plateforme mer-rail et mer-route de Fos.

La base d'Istres apparut très tôt, par ses capacités et sa position privilégiée au sud de la France comme un équipement potentiellement central dans le complexe logistique militaire. Cet attrait était grandement lié à sa liaison directe avec la gare de triage de Miramas. De fait, Istres devint une des principales bases logistique de la France associée à une plate-forme militaire à Miramas. La réalisation dans les années 90 de l'autoroute A54 transforma la position de Salon qui se trouva tout à coup au croisement entre l'Arc Méditerranéen et l'axe Paris-Marseille, l'A7. Cette position enviable lui permit de mettre au point un projet de pôle logistique articulé à l'axe Fos-Miramas en cours de réalisation. À proximité immédiate du futur emplacement de l'échangeur connectant l'A56 à l'A54, plusieurs terrains furent acquis puis alloués à diverses entreprises. Encore limité, ce dernier projet complète et termine ce grand couloir logistique en cours de constitution.
Nous le voyons, le projet de couloir logistique est bien plus qu'un simple projet d'infrastructures ; il est un véritable projet territorial même s'il n'est toujours pas conçu comme tel. Car l'importance de ses dimensions et le nombre de ses acteurs (CCIM, PAM, EPAREB, etc.) nuisent à l'intégration générale des différentes plates-formes entre elles. Pourtant, à l'image de l'Arbois, la réalisation de ce projet semble de nos jours inéluctable, donnant de raisonnables chances à un renouveau du développement de l'ouest de l'Étang de Berre. Ce territoire jusque-là oublié par l'intégration métropolitaine peut espérer ainsi compléter son développement limité depuis l'échec relatif du complexe de Fos. Au-delà, la création d'un couloir logistique de ce potentiel constitue un outil indispensable à l'aire métropolitaine marseillaise.

La logistique semble ainsi bien représenter l'avenir de l'Étang de Berre, un avenir qui envisage pour la première fois un fonctionnement global de ce territoire entre l'actuel pôle logistique de Vitrolles et le nouveau couloir projeté, entre des ambitions métropolitaines et d'autres d'échelle européenne. Pour la première fois aussi la région de l'Étang n'est plus perçue comme un espace vide à aménager mais plutôt comme un espace dont la richesse est un réseau d'infrastructures déjà bien fourni qu'il s'agit de coordonner. L'avenir logistique que l'on promet à l'Étang de Berre marque donc de multiples ruptures avec un passé industriel qui avait vu en lui une banlieue de Marseille, un espace à conquérir. C'est une étape considérable de son histoire qui se joue sous nos yeux. L'Étang va-t-il pouvoir se réconcilier avec son passé industriel qu'anciens et nouveaux habitants rejettent violemment ?
L'association de ce grand projet logistique et du projet de l'Arbois permet aussi de comprendre le poids croissant que prend l'Étang de Berre dans l'aire métropolitaine marseillaise. Dans cet ensemble multipolaire et éclaté, trois agglomérations se rapprochent rapidement alors que leurs axes de liaison se structurent. Désormais il semble évident que le noyau dur de l'aire métropolitaine dans l'avenir sera formé par le triangle Marseille/Aix/Vitrolles-Marignane, un noyau dur que le projet de l'Arbois viendra inévitablement renforcer. Le danger d'éclatement de l'Étang, bien réel, peut être écarté avec la réalisation du projet de couloir logistique qui pourrait devenir une des principales armes économiques de l'AMM. L'effet sur le territoire serait une mise en réseau encore plus forte. À terme on peut imaginer que l'aire, qui est encore le domaine de la lutte entre Marseille et Aix, finira par connaître nécessairement une intégration de plus en plus forte sous une forme équilibrée qui permettra une organisation harmonieuse du territoire basée sur l'exploitation et la restructuration intelligente de deux siècles d'aménagements divers. L'Étang qui a lié son avenir à l'aire connaîtra t il enfin la paix ? Les espoirs sont désormais permis.

Que de chemin parcouru en quarante ans d'histoire du territoire de l'Étang de Berre ! Depuis les aménagements de Vitrolles et de Fos jusqu'aux projets actuels, son image a considérablement changé. Il a pu, devenir aujourd'hui une part importante de l'aire métropolitaine marseillaise. Cette autonomie nouvelle est due tout d'abord à ces derniers grands projets industriels des années 60 qui lui permirent d'acquérir une indépendance qu'il n'avait jamais connue. Vitrolles ne fut pas qu'une simple aventure industrielle, sa création attira sur le même site des activités d'une tout autre nature, des activités qui rendaient possible un développement urbain qui allait submerger le territoire des rives de l'Étang de Berre. Puis vint Fos et sa gestion directe par l'État qui permit à l'Étang de ne plus dépendre uniquement de la cité phocéenne. À la fin des années 70, l'Étang n'était déjà plus le grand Nord de Marseille que Castel dessinait en 1928. Après la crise, cette évolution fut confirmée avec les projets d'aménagement des années 90 qui entraînèrent l'Étang dans la construction de l'armature définitive de l'aire marseillaise. Tout d'abord le projet de l'Arbois permit à l'Étang d'envisager d'abandonner la relation univoque qui le liait à Marseille. Aix devenait un autre pôle avec lequel allaient se tisser des relations. Enfin le développement de la logistique rendit indispensable la région de l'Étang au reste de l'aire métropolitaine. Désormais, si une part importante de l'attrait de l'aire réside dans sa position géographique en Europe, l'autre est indissolublement liée au complexe d'infrastructures de l'ouest. Dès lors une question se pose, une question que personne n'aurait osé formuler il y a encore vingt ans, l'avenir de l'aire métropolitaine ne se joue-t-il pas sur les rives de l'Étang de Berre ?

Notes

1 Il s'agit d'une des premières autoroutes françaises, contemporaine de l'Autoroute de l'Ouest drainant la région parisienne.

2 Voir Les ponts Schuhl, Thierry Durousseau, Valérie Jouve, les Éditions Générales, 1997.

3 Voir Marseille, naissance d'une métropole, Bernard Morel, l'Harmattant, 1999.

4 Marc Augé, Les non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité, Ed. du Seuil, 1992.

5 Bernard Morel, op. cit.

6 On peut remarquer que l'aire métropolitaine possède un autre ancêtre des morphologies territoriales contemporaines, un ancêtre bien connu, Plan-de-Campagne, première zone commerciale de France et accessoirement toujours la plus grande. Tout semble indiquer que l'aire marseillaise a donc été un terrain d'expérimentation historique pour ces nouvelles morphologies avant qu'elles ne conquièrent le reste du pays.

7 Le terme libéralisation est à prendre au sens économique car désormais l'essentiel du territoire va être laissé à de puissants intérêts économiques privés, l'État n'assurant plus que le cadre réglementaire.

8 Voir chapitre suivant : Le rêve portuaire se poursuit à l'ouest.

9 En 1945, un sondage américain fait res sortir qu'une très large majorité des soldats des États-Unis aspire à posséder un petit cottage pour profiter de la vie après quatre ans de guerre. Levitt, qui possède une entreprise de menuiserie, comprend le formidable marché qui est en train de naître et se lance aussitôt dans la construction de maisons en kits assemblés en groupe sur un terrain préalablement acheté. Avec ses Levittown, il devient le père de la suburb, la banlieue à l'américaine.

10 Voir Bruno Vayssière, Le logement, une histoire française in l'Architecture d'Aujourd'hui n° 303, février 1996.

11 Voir chapitre suivant : A l'ouest, le rêve portuaire continue.

12 Opération menée par l'Établissement Public d'aménagement des rives de l'Étang de Berre. Sur la genèse de cet organisme et les opérations menées. voir les chapitres suivants : La grande mutation et L'Étang de Berre, pôle métropolitain.

13 Gaston Castel est, durant l'entre-deux-guerres, l'architecte marseillais le plus célèbre. Mais c'est aussi un visionnaire qui, à l'image de Tony Garnier à Lyon, n'hésite pas à rêver d'un remodelage complet de la région de Marseille en tant qu'architecte du département et du port. Voir son projet d'aménagement métropolitain dans le chapitre suivant : Marseille-sur-Berre.

14 Alfred Flinois, directeur des concessions de la CCIM lors de la réunion du 12 janvier 1957 de la CCIM : Extension du port pétrolier de Lavéra ou transfert du trafic d'hydrocarbures dans le golfe de Fos in Georges Ricard, Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'ouest, CCIM, 1989

15 Bernard Paillard, La damnation de Fos, Seuil, 1979.

16 Pour une description et une analyse du plan d'aménagement de l'aire métropolitaine dans la partie touchant le territoire de l'Étang de Berre voir chapitre suivant l'Étang de Berre, pôle métropolitain.

17 Que l'on se souvienne du célèbre « Paris doit s'adapter à l'automobile ».

18 Voir l'article L'autoroute est-elle belle ? in Face, Nature et artifice, 1998.

19 René Borruey, in Métropoles portuaires, Les cahiers de la recherche architeturale et urbaine, Parenthèses.

20 Le pôle de Rousset, grand centre de la micro-électronique, a connu une même genèse. L'objectif lors de l'ouverture de cette zone industrielle était de permettre une reconversion du site de Gardanne, dont les houillères menaçaient de femer. L'implantation d'Eurotechnique, entrerise de fabrication de composants électroniques, changea totalement le destin de cette zone.

21 Pour une histoire du développement du pays d'Aix et du reste de l'aire métropolitaine voir la synthèse de Bernard Morel dans Marseille, la naissance d'une métropole, l'Harmattan, 1999.

22 L'agence d'urbanisme de l'agglomértion marseillaise (AGAM) et l'établissement d'aménagement des rives de l'Étang de Berre (EPAREB) notamment.

23 Accélérateur de particules.

24 Bernard Morel, op. cit.

25 Pôle important dans le fret aérien.

04

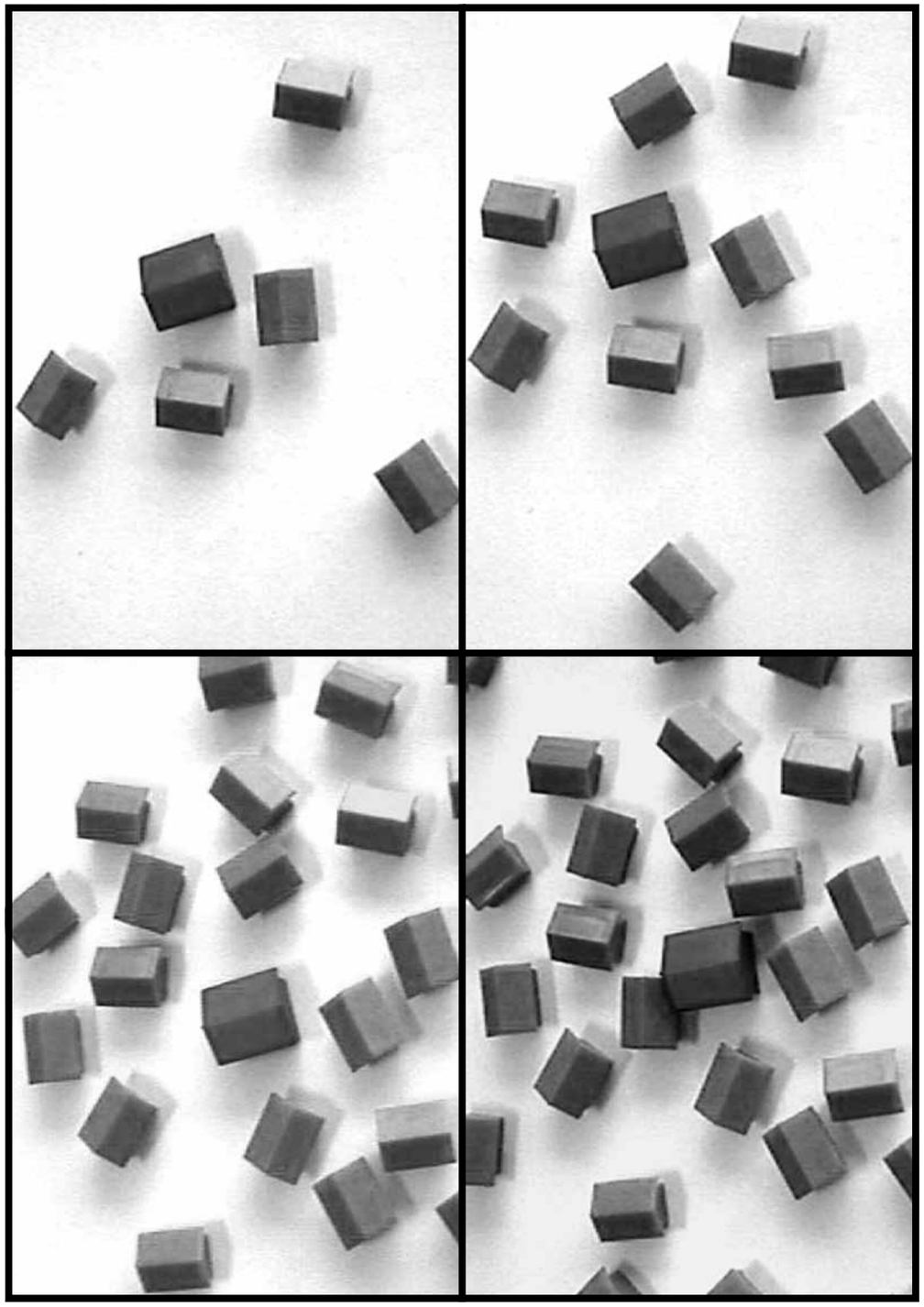
BREF RAPPEL DE L'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE

Malgré le caractère exceptionnel de son site et son histoire propre, l'Étang de Berre n'est pas fondamentalement différent d'autres territoires que l'on nomme périphéries faute de vocabulaire approprié. Comme elles, il constitue un ensemble hétéroclite et souvent décrié comme tel, de morphologies disparates, un ensemble sans structure immédiatement lisible et difficile à appréhender. Comme elles, il a été un espace refouloir, un envers du monde industriel puis de la société de consommation. Il a été ce champ d'expérimentation de l'extraordinaire transformation qui s'est étendue à l'ensemble du territoire occidental.

C'est ce grand mouvement de transformation que nous nommerons transition territoriale1 qui construisit cet autre monde, autre car à l'inverse de la représentation traditionnelle divisée entre ville et campagne, entre centre et périphérie. Un autre monde avec ses propres règles, son propre vocabulaire, sa propre organisation. Un autre monde où la plupart de nos concitoyens vivent aujourd'hui mais qui continue à être dévalorisé, mal perçu, traité comme un monstre, un monstre né de l'amour impossible entre l'espace et des pratiques rejetées.

Et pourtant il existe, ce nouveau monde territorial. Pour le pire et le meilleur, il a commencé à contaminer nos villes et nos campagnes sans que nous y prenions garde. Désormais il s'affirme comme une nouvelle réalité qui soumet peu à peu l'ensemble de l'espace à sa logique. Cet espace que l'on peut voir comme monstrueux est devenu incontournable, refuser de le regarder en face c'est s'exposer à placer définitivement tous nos projets dans l'utopie ou à abandonner toute volonté d'organiser le territoire, d'organiser l'espace de l'activité des hommes.

Certains ont déjà abandonné et d'autres clament que l'analyse de ce phénomène ne peut faire appel à une étude morphologique. La forme, réalité trop simple pour cet ensemble si complexe, ne serait plus opératoire ; les professionnels de la forme n'auraient donc plus rien à dire sur le territoire, leur pratique serait devenue obsolète. Le présent chapitre se propose de donner quelques pistes de réflexion qui prouvent le contraire, qui prouvent que la forme reste un moyen efficace pour comprendre le phénomène. Il permettra, de plus, de placer les rives de l'Étang de Berre sous un autre jour, celui d'une évolution générale du territoire occidental.



Petite histoire locale de l'urbanisme

Pendant deux siècles vont se succéder plusieurs modes d'urbanisation, chacun apportant une réponse appropriée au développement en cours. Ces différentes vagues, qui se sont déversées sur le territoire de l'Étang de Berre, ont formé chacune une couche de sédimentation brouillant la précédente en essayant de composer une autre organisation. Elles furent au nombre de trois. La création des grandes infrastructures engendra tout d'abord quelques nouvelles urbanisations qui rompaient totalement avec les villages ruraux. Puis, pour répondre au besoin de logement pour ses employés, la grande industrie construisit des petits quartiers autonomes à proximité de leurs installations. Souvent loin de toute agglomération, ces cités ouvrières furent le prolongement des usines dans un monde encore fermé. Dans un second temps, la croissance de ces grandes industries, associée à une prise de conscience de la faiblesse de la réponse apportée par celles-ci, incita les autorités publiques à intervenir dans le domaine du logement. Le modèle de l'éparpillement sous forme de cités ouvrières fut rejeté pour lui préférer une croissance à partir des noyaux existants. Enfin, avec la réalisation des deux grands pôles de Fos et de Vitrolles, la question de l'urbanisation devint cruciale et dépassa les limites communales, pour être pour la première fois envisagée à l'échelle de l'Étang lui-même. Aujourd'hui d'aspect inextricable, la structure urbaine de l'Étang de Berre résulte ainsi de cette accumulation d'interventions diverses, de retournement de conjoncture, de multiplicité d'acteurs, bref de contradictions et de ruptures qu'il est intéressant d'étudier dans la durée.

L'âge de la colonisation

Avec le XIXe siècle, l'Étang de Berre connaît une transformation sans précédant de son territoire, une transformation liée au vaste mouvement d'industrialisation qui se développe en Occident. Création de grandes infrastructures, implantation des premières industries, un nouveau monde s'immisce progressivement dans cet espace resté encore profondément rural. Et ce monde apporte avec lui son mode d'organisation du territoire, c'est le temps de la colonisation urbaine.

DE NOUVELLES VILLES POUR L'INDUSTRIE

Au début du siècle, pour qui désirait dépasser le premier aspect que l'on percevait de l'Étang de Berre, une visite de son territoire pouvait réserver bien des surprises. Avec ses villages-pitons ou ses villages de plaine, ses grands domaines bastidaires, son relief sculpté de terrasses, ses cultures traditionnelles, oliviers et vignes, la région offrait un aspect des plus pittoresques, celui d'une campagne méditerranéenne immuable, rêve de Campanille ou de Toscane dans un cadre lacustre exceptionnel, un paysage qui inspira nombre de peintres. Mais lorsque le voyageur poussait plus loin sa visite, dépassant cuvettes fertiles et collines travaillées et se rendant aux marges de cette région paradisiaque, il n'était pas rare qu'il tombe sur une réalité qu'il n'avait pas même imaginée, une réalité qu'un monde séparait de ce qu'il avait vu auparavant. Devant lui se dressaient alors des villes qui n'avaient plus

La cité ouvrière de Miramas.

aucun lien avec un territoire rural qu'elles semblaient ignorer, des agglomérations tracées au cordeau, vaste grille de rues orthogonales sans limites précises, un univers nouveau, peuplé d'une population affairée et différente. Devant lui, aux confins du monde, se dressaient de véritables colonies industrielles.
Deux phénomènes furent à l'origine de cette première vague d'urbanisation qui toucha l'Étang de Berre : la réalisation des grandes infrastructures de transport et la volonté de créer un grand port rhodanien.
Lors de la réalisation de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, un certain nombre de gares de triage fut créé sur le territoire de l'Étang de Berre faisant émerger autant de villages regroupant cheminots et hangars sur une petite surface. Une seule gare de triage donna naissance à une véritable ville : celle de Miramas. Très grand complexe de transport secondant la gare de Marseille, la gare de Miramas fut d'abord un centre isolé aux limites est de la Crau agricole. Mais sa taille entraîna la rapide implantation d'une population importante, puis attira de petites industries qui augmentèrent l'attraction du site. Dès lors une nouvelle agglomération se développa autour de la gare, une agglomération champignon qui devint rapidement une véritable petite ville. Nommée Miramas-le-jeune par opposition au vieux village piton que la municipalité allait bientôt abandonner, cette agglomération fut la plus importante implantée sur le territoire de l'Étang de Berre.
La création du canal d'Arles à Port-de-Bouc, nous l'avons vu, donne lieu à la réalisation d'une autre agglomération nouvelle sur les rives du chenal de Caronte. Autour du port et du môle réalisé pour servir de relais à l'embouchure du canal, une suite de quartiers se développèrent alors que le site devenait un port de pêche très important. À la fin du XIXe siècle, l'implantation d'industries de plus en plus importantes consacre la croissance de Port-de-Bouc qui est devenu commune autonome depuis. Elle constitue une des plus dynamiques enclaves industrielles en tirant partie de sa position géographique.
Port-Saint-Louis ne fait pas partie, à proprement parler, du territoire de l'Étang de Berre mais son origine et son développement sont semblables aux autres nouvelles agglomérations nées en cette fin de XIXe siècle. Fondée par le Second Empire, qui rêve d'un avenir magistral pour le Rhône alors qu'est percé le canal de Suez, Port-Saint-Louis est une innovation. À l'image d'autres réalisations du Second Empire comme Saint-Nazaire, il s'agit d'un port creusé ex-nihilo dans un banc de sable stabilisé, un large bassin carré autour duquel doit se développer un bourg industriel important. Mais malgré son accession au statut de commune en 1904, il n'aura jamais l'importance promise.
Ces nouvelles villes obéissent toutes au même schéma de développement organisé autour d'une grande infrastructure de transport, elles ont toutes donné naissance à de nouvelles agglomérations sous forme de lotissements en damier. Parfois fragmentaire, comme à Port-de-Bouc et à Port-Saint-Louis, le lotissement pouvait couvrir l'ensemble de la ville comme à Miramas.
La rupture était franche, pour la première fois le territoire de l'Étang de Berre connu le développement rapide d'une morphologie très moderne et totalement étrangère à tout héritage rural. Un monde nouveau colonisait les rives de l'Étang.

LE MODÈLE DE LA CITÉ OUVRIÈRE POUR RÉPONDRE À L'ÉPARPILLEMENT INDUSTRIEL

Alors que l'Étang de Berre subissait l'implantation de villes industrielles créées ex-nihilo, Marseille connaît à la même époque un développement industriel de taille. Mais, dans la région marseillaise, celui-ci ne recoupe que très peu la question du logement des employés, alors même que la ville commence à connaître une croissance certaine, à l'image du constat que fait Olivier Lambert : *[...] dans le domaine de l'habitat ouvrier, la région marseillaise est dépourvue de toute tradition patronale, pour preuve l'enquête menée en 1927 par la Chambre de Commerce. Sur l'ensemble de la circonscription seules deux entreprises ont construit des habitations destinées à leurs employés[...].* Bilan bien maigre pour une ville industrielle[2]. Il semble que les industriels locaux, à la différence de leurs homologues du Nord[3], soient bien moins préoccupés du sort de leurs employés et comptent sur la construction vernaculaire, pratique répandue dans la cité phocéenne, pour répondre à cette question. Les deux entreprises citées par Olivier Lambert sont en effet implantées à l'extérieur de Marseille, dans des sites dépourvus de toute urbanisation récente pouvant recueillir leurs employés. Celles-ci répondirent au problème en empruntant une formule appliquée systématiquement dans le nord de la France : la création de petits ensembles de logements rationnels à proximité du site industriel, nommés cités ouvrières. L'entreprise Verminck, pionnière sur la rive nord de Caronte, donna ainsi naissance, en même temps que son usine en 1922, à la première cité ouvrière de l'Étang de Berre. Ce premier essai d'habitat industriel fut plutôt destiné aux contremaîtres, et resta assez vernaculaire dans le dessin du plan masse. L'implantation d'entreprises d'importance nationale à Port-de-Bouc permit la poursuite de l'expérience et d'autres établissements emboîtèrent le pas.
Bientôt une série de cités ouvrières sortirent de terres, micro-urbanités n'ayant parfois d'autre lien avec le site que l'établissement industriel. Mais l'implantation des grandes raffineries à partir de 1931 acheva le mouvement de construction de ce nouveau territoire ouvrier avec la réalisation des plus importantes cités de la région de l'Étang de Berre. Ainsi seront construites les cités de Berre (Boétie et la Mole), la Mède et Lavéra.

La question urbaine, on le voit, est dans un premier temps exclusivement liée au monde de l'industrie, le développement urbain ne touche que très peu le monde rural. Les deux univers cohabitent sans vraiment se rencontrer.

Mais progressivement l'industrialisation prend une importance de plus en plus grande entraînant une croissance de l'urbanisation qui atteint des proportions dépassant les réponses que pouvaient apporter les entreprises par leurs cités ouvrières. Le problème urbain devait être réglé dans son ensemble.

Le réveil des autorités publiques

Une menace planait donc sur l'Étang de Berre, celle d'une industrialisation qui, dépassant le simple épiphénomène pour devenir un mouvement de fond, menaçait de mettre à bas l'antique structure du monde rural. Or, à la même époque, l'État prit conscience de la montée en puissance de la croissance urbaine, une montée en puissance qui s'effectuait en l'absence de réponse satisfaisante et commençait à développer de larges faubourgs hors de tout contrôle et même des bidonvilles. Comme ce problème touchait essentiellement les classes laborieuses, il fut décidé de bâtir la rénovation des structures urbaines sur une politique de logement social. L'État gérait cette politique tout en déléguant sa réalisation à des Offices Publics correspondant aux deux échelons des collectivités locales : les villes lorsqu'elles étaient importantes et les départements.

RÉPONDRE EFFICACEMENT AU PROBLÈME DU LOGEMENT

Le mode d'urbanisation, avant-guerre, des rives de l'Étang de Berre est celui de la cité ouvrière, cette micro-urbanité associée à ses équipements et directement liée à l'usine dont elle emploie les habitants. À l'image du développement industriel, ces cités sont développées la plupart du temps loin des agglomérations rurales renforçant l'image de deux mondes séparés que peu de lien unit. Parfois plus proche des agglomérations, elles en sont souvent nettement séparées par une infrastructure majeure, comme à Istres, ou plus simplement par une distance importante, comme pour la cité de la Mole à Berre. Pourtant, au fur et à mesure, la logique d'isolement qui est à l'origine des cités ouvrières était abandonnée avec la montée en puissance d'un organisme public conçu pour répondre au problème du logement : l'Office Public d'HBM des Bouches-du-Rhône, organisme lié au conseil général et donc aux élus locaux. Désormais, la logique d'extension urbaine était clairement préférée à celle de cité ouvrière satellite.
Berre fut la première commune de l'Étang de Berre à être touchée par cette nouvelle doctrine. Pour pouvoir accueillir la nouvelle population liée à son implantation, la Compagnie des Produits Chimiques et Raffinerie de Berre, filiale de St Gobain et Shell, construisit une cité ouvrière à proximité de la raffinerie à l'est de l'agglomération rurale. Lorsque l'Office Public d'HBM fut appelé à construire un groupe de logements à Berre, il fut choisi de les bâtir en continuité avec la ville pour rejoindre la cité ouvrière isolée. Divers équipements furent associés à cette tentative de croissance urbaine a posteriori. Après guerre, l'Office d'HLM, successeur de l'Office d'HBM,

HBM, Istres.

HBM, Istres, vue aérienne.

Groupe Louis Pasquet, Berre l'Étang, Gaston Castel architecte.

Le quartier Paradis Saint Roch à Martigues (1970-72).

Vue aérienne de la ferme de Croze à Vitrolles.

poursuivit cette logique en densifiant l'extension créée. Mais la croissance de ce que l'on peut qualifier comme la première ville moderne de l'Étang ralentit durablement avec les années 50 alors que son industrie du sel tendait à disparaître et que la base hydroaéronautique était abandonnée.

UNE PRISE EN MAIN COMMUNALE

C'est à cette même époque que Marignane connut un réveil soudain, lié à la mutation du pôle aéronautique que son territoire accueille depuis 1937. La demande en matière de logement crut soudainement, puis augmenta encore avec l'émigration de la population française des colonies du Maghreb. Devant la demande à laquelle ne pouvait bien sûr pas répondre un village de moyenne importance, la municipalité décida de mettre en chantier à la fin des années 50, trois ZUP sur les principaux axes de communication issus du centre historique (Parc Camoin dans la direction de la route Salon-Marseille, Chaume et Florida Parc dans la direction de la route Martigues-Marseille). Cette décision fut accompagnée en 1959 de la mise en place d'un premier Plan Sommaire d'Urbanisme qui tentait très tôt d'orienter l'explosion urbaine.
Martigues ne connut, avec l'implantation du port de Caronte et surtout la création du site de Lavéra, qu'une timide extension urbaine au-delà de la limite formée par ses anciens remparts. Mais la croissance du pôle de Lavéra imposa la construction, dès la fin des années 50, de nombreux logements (Bellevue, les Foulettes, Font-Sarade) sur la rive sud du chenal de Caronte, en extension du quartier de Jonquières. Puis le quartier du nord, Ferrières, reçoit aussi son extension urbaine (quartiers le Grès, les Capucins). La logique est encore de conserver la structure ancienne de l'agglomération, et les nouvelles urbanisations sont conçues en poursuite d'un village dont le noyau ancien reste le centre. Mais soudain, en 1960, le projet fosséen devint réalité, et promit de bouleverser brusquement ce début d'extension urbaine, cette logique de croissance sagement radioconcentrique. Désormais, le nord allait primer, la ville se devant de prendre la direction de cet extraordinaire poumon industriel qui devait transformer toute la région. Alors que le projet de Fos faisait encore débat à la Chambre de Commerce de Marseille, Martigues, ne voulant pas lâcher l'opportunité d'asseoir définitivement son hégémonie sur le reste de l'Étang, décide l'étude d'une extension urbaine vers le nord et sous forme de ZUP. Opération prestigieuse, le village n'allait-il pas pouvoir devenir enfin une ville moderne ? La réalisation du plan fut confiée à un grand architecte urbaniste français de l'époque, Michel Ecochard, moderne convaincu et planificateur de grandes villes coloniales de 1932 à 1953. Martigues rompit donc avec la croissance radioconcentrique en prenant la décision de déplacer son centre de gravité vers le nord mais semblait bien partie pour tirer profit du projet fosséen. L'avenir semblait acquis.
Deux caractéristiques marquent donc cette première croissance urbaine des rives de l'Étang de Berre. Tout d'abord avec la création de l'OPHBM des Bouches-du-Rhône qui devint après-guerre OPHLM, le développement des nouvelles urbanisations ne se fait plus en cités ouvrières indépendantes, mais en continuité des agglomérations anciennes. Ce changement donne naissance, avec la fin de la guerre et la croissance démographique, à une prise de conscience du problème urbain par les municipalités concernées, qui s'exprime par le dessin de premiers plans d'urbanisme. Cette prise en main des questions d'urbanisme fut un acte fort dans la vie de ces communes, un acte qui consacra alors des municipalités auxquelles l'avenir devait sourire. Les maires de Martigues et Marignane étaient en train de devenir incontournables.[4]

La construction de l'étang urbain

Ainsi, un vent nouveau se mit à souffler sur les rives de l'Étang de Berre, qui menaçait de totalement bouleverser l'antique structure territoriale. Il venait du large, de l'extraordinaire croissance du trafic pétrolier en Méditerranée dont profitait déjà Martigues ; et des terres, de cette croissance nouvelle d'un arrière pays provençal encore sous-développé. Et de ce vent naquirent les deux grands projets industriels qui allaient bouleverser l'avenir de l'Étang : Fos et Vitrolles. L'afflux de population promettait d'être gigantesque, démesuré. De nouveau la question se posait : cette nouvelle vague industrielle n'allait-elle pas submerger un territoire que la transition des années 50 n'avait pas préparé à accueillir pareil cataclysme ?

DES VILLES PAS VRAIMENT NOUVELLES

L'armature urbaine en cours de formation semblait insuffisante, déjà on parlait de construire des villes nouvelles. C'était sans compter la récente prise en main des questions urbaines par Marignane et surtout Martigues. Ces communes avaient su faire face à l'urgente question du logement, elles ne se sentaient pas démunies face à ce nouveau problème. Mais l'État, qui était à la tête du projet de Fos ne fut pas de cet avis et entendit contrôler ce développement urbain que beaucoup voyaient extraordinaire, il confia à l'organisme chargé de planifier l'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, l'OREAM, la tache de trouver une nouvelle organisation pour cet espace qui devait connaître une croissance économique sans précédant.
En 1969 le plan de l'OREAM est publié et propose un savant compromis qui s'efforce de concilier deux axes de travail. Le nouveau développement s'appuiera sur les anciennes agglomérations en poursuite de la politique suivie jusque-là, il n'y aura pas d'urbanisation ex-nihilo. Mais d'un autre coté, la structure communale existante est inadéquate, on ne peut saupoudrer le développement dans chaque commune de peur d'hypothéquer l'avenir : dégradation du cadre naturel, coût

d'équipement excessif, problèmes de pollution. D'où le choix de développer des pôles urbains regroupant ou même découpant plusieurs communes, alors que d'autres verraient leur développement gelé pour des raisons écologiques. Il en résulta le dessin de trois pôles urbains sensiblement équivalents à l'ouest de l'Étang (Martigues-Saint-Mitre, Istres Sud et Istres Nord-Miramas-Saint-Chamas), un seul à l'est (Vitrolles) et le gel du développement des communes de Port-de-Bouc, Fos et Marignane traversées de couloirs aériens et trop proches des industries. Ce plan, généreux dans ses intentions, se retrouvait donc lié à deux conditions pour qu'il puisse se réaliser : un afflux important de nouvelles populations et un regroupement intercommunal qui permettrait d'éviter l'opposition des communes défavorisées. Bref, il était déjà quelque peu utopique dans une région où l'échelon communal a toujours été très important dans la vie politique. Mais plus grave, il effectuait des choix stratégiques qui allaient à l'encontre du développement urbain en cours, en faisant perdre à Martigues son leadership et à Marignane son extension urbaine. Néanmoins l'État adopta le plan et chercha à le faire appliquer. Le problème de l'intercommunalité se doublait d'une problématique d'aménagement, il fut donc décidé que le plan serait réalisé sous le régime de la loi Boscher qui avait permis la réalisation de la politique des villes nouvelles dans la région parisienne.
Ce fut une solution de substitution car aucune loi ne correspondait aux orientations du plan de l'OREAM. Mais elle constitua un redoutable problème : selon elle, les périmètres des nouvelles agglomérations, devaient passer essentiellement dans les mains de l'État. Lorsqu'il s'agissait de détacher une portion du territoire communal cela était encore possible mais que dire du projet adopté pour l'Étang qui prévoyait de regrouper en agglomération nouvelle l'ensemble du territoire de nombreuses communes. Une coalition formée de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre, fiefs de l'opposition au pouvoir national, refusa l'application du plan selon cette loi qui les dépossédait de leur autonomie et proposa l'application du plan selon le mode du SIVOM.

Cette opposition se cristallisa en 1973, quand l'État prit par l'obligation de répondre coûte que coûte au problème du logement pour ne pas couler le navire de Fos, qui accusait une gîte sérieuse, décida de brusquer le mouvement en concentrant son effort sur les communes qui lui étaient favorables (Fos, Istres et Miramas ainsi que Vitrolles) en les intégrant dans un SCA pour abandonner les autres à leur autonomie. Aussitôt fut créé l'EPAREB, chargé de la réalisation du plan de l'OREAM dans les communes de la ville nouvelle. En l'absence de compromis, le développement urbain de l'Étang de Berre éclata soudain en deux ensembles distincts, les communes qui se placèrent sous l'autorité étatique dans le SCA bientôt rejointes par Vitrolles, qui avait déjà connu un développement sans réelle qualité, et les communes autonomes. Cette nouvelle organisation des collectivités locales donna naissance à trois grands pôles urbains, qui assirent leur hégémonie sur l'Étang de Berre : Vitrolles, Istres et Martigues. Vitrolles et Istres recevaient par l'intermédiaire du SCA la manne générée par le complexe de Fos, alors que Martigues devait son budget colossal à la présence sur son sol du complexe de Lavéra qui poursuivait inexorablement son développement.

Réalisées à l'origine pour répondre au développement de l'industrialisation sur le territoire de l'Étang de Berre, ces villes connurent une poursuite de leur croissance durant la crise grâce à l'exode rural, et la résidentialisation de la Provence, liée dans un premier temps à l'apport de la population rapatriée de l'Afrique du Nord, puis à une modification des modes de vies qui éloigna lieux de résidence et lieux de travail. Mais ce mouvement donna naissance à un autre type d'urbanisation.

DES URBAINS À LA CAMPAGNE

Malgré quelques déboires, tout semblait se passer comme prévu sur les rives de l'Étang de Berre. Une nouvelle vague d'urbanisation venait se développer selon une version édulcorée du plan de l'OREAM, l'EPAREB contrôlait trois des quatre communes qui étaient appelées à devenir de grands centres urbains, et pouvait donc tenter de garantir la qualité du nouveau cadre de vie. Mais un phénomène nouveau, inédit, qui semblait encore bénin, fit son entrée sur le territoire de l'Étang de Berre : la rurbanisation.
Dans les années 70, alors qu'une nouvelle structure urbaine était en cours de construction, le monde rural semblait renaître par endroits. De nouveaux espaces s'urbanisaient dans des localités pourtant promises à une mort certaine, l'exode rural n'était-il qu'une illusion, ce vieux monde connaissait-il un renouveau inattendu ? Une observation précise de la population venue s'installer dans l'ancien monde rural permettait de répondre par la négative à cette question. Il semblait s'agir d'urbains qui avaient choisi de ne pas s'installer en ville mais dans la lointaine périphérie agricole des grandes agglomérations. Des urbains en milieu rural, d'où le terme de rurbain.
Cette mutation de l'espace rural se déroula en deux étapes, une première vague dans les années 70, liée à la construction du complexe de Fos, puis une seconde beaucoup plus importante qui se développa dans les années 80 et 90 à la faveur d'un ensemble de phénomènes différents. Avec l'augmentation de la mobilité professionnelle et spatiale et l'émergence d'une classe moyenne, un nouveau mouvement en faveur du pavillonnaire naquit en France dans les années 70, pour s'accorder dans la région avec les stratégies d'installations individuelles ou communautaires. Il était ainsi de moins en moins réaliste de concentrer les nouvelles populations urbaines en des points particuliers du territoire, anciennes ou nouvelles villes. Si la création du complexe de Fos a permis la réalisation d'une nouvelle armature urbaine, elle a aussi attiré toute une population qui choisit pour des raisons diverses de s'installer en dehors des centres urbains, dans l'ancien monde rural. Cette première population issue de la classe moyenne, et qui compta notamment des sidérurgistes lorrains, fut relativement limitée mais prépara le terrain pour la suite du développement rurbain. Avec les années 80, le phénomène pris de l'ampleur avec l'émigration de toute une population des centres urbains de la région pour la périphérie, poussée par un État encourageant l'accession à la propriété et un rejet de l'urbanisme des trente dernières années. Le foncier moins cher de l'espace rural permettait en effet à toute une population qui était exclue de la propriété d'y accéder, un rêve souvent caressé auparavant. Ces villages, de plus en plus éloignés des grands centres urbains, se peuplèrent ainsi de toute une population aux revenus de plus en plus faibles.

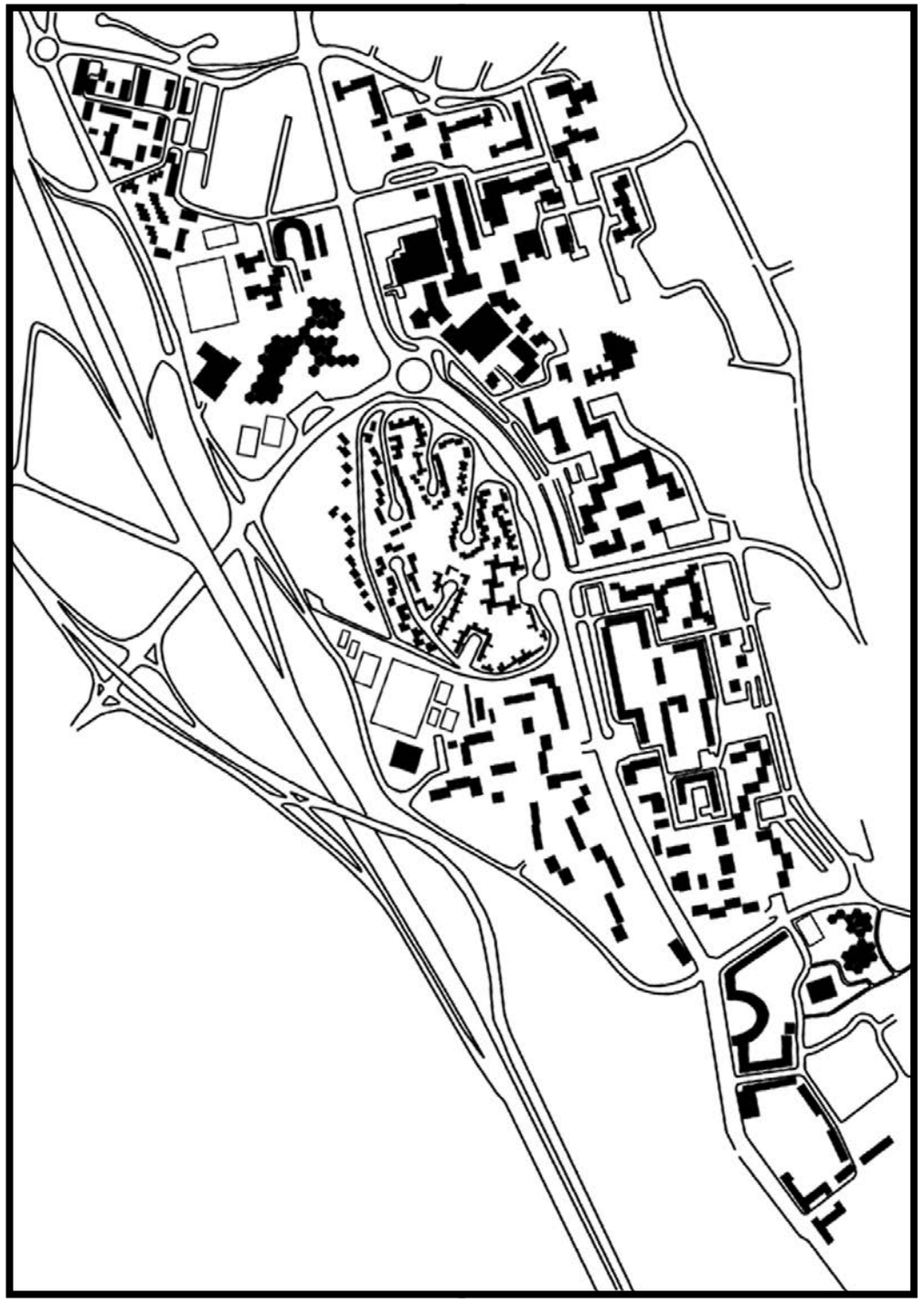
Ce mouvement d'urbanisation dans un cadre rural fut bien sûr rendu possible par la construction d'un vaste réseau autoroutier dans l'aire métropolitaine marseillaise, c'était même là son essence. Grâce à l'autoroute, le nouveau rurbain pouvait conjuguer logement dans un cadre valorisant et utilisation des infrastructures urbaines dans les grands centres de l'aire. C'est ainsi que l'on assista pendant les années 70 et 80 à la progression de la rurbanisation le long des grands axes autoroutiers, depuis les centres de Marseille et d'Aix-en-Provence. D'abord concentré sur l'axe Marseille-Aix proprement dit, A51, ce mouvement se développa par la suite le long de l'A55 et de l'A7 depuis Marseille et le long de l'A8 depuis Aix touchant donc la vallée de l'Arc (communes de Coudoux, Velaux, etc.) et la limite sud de la cuvette de Marignane (communes des Pennes Mirabeau, Gignac et Châteauneuf-les-Martigues).

La dernière étape qui a marqué l'urbanisation de l'Étang de Berre fut donc ce double développement : celui de grands pôles urbains qui ont restructuré l'armature territoriale de l'Étang de Berre, et parallèlement d'une rurbanisation importante. Il fut représentatif de l'urbanisation de ces trente dernières années, époque où, dans l'univers du logement, cohabitèrent pour le pire et le meilleur, politique publique et spontanéité privée, ZAC et lotissements pavillonnaires, parfois au prix d'une contradiction qui empêchait une nouvelle structure à l'échelle du territoire d'émerger.
Un bilan rapide permet de constater que la politique des villes nouvelles n'a pas tenu toutes ses promesses mais qu'elle a permit de réorganiser l'armature des rives de l'Étang de Berre. Néanmoins ce type de développement a perdu beaucoup de son pouvoir attracteur. Aujourd'hui le développement de vastes ensembles pavillonnaires à Gignac montre l'attrait que présente toujours le grand lotissement, c'est prioritairement ce mode d'urbanisation qui est choisi par l'ensemble des communes de l'aire métropolitaine, y compris Marseille. Penser à ce que peut être le développement urbain de nos jours, semble passer par une réflexion sur l'avenir de ce type de tissu, sur sa capacité à développer des qualités propres qui sont aujourd'hui encore réduites.

La ZAC La Rousse, Martigues.

Paradis Saint Roch, Martigues.

La ZAC LA Rousse, vue aérienne.

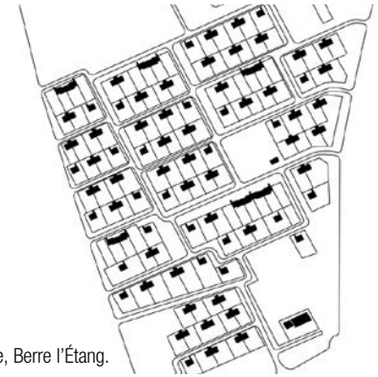


Formes urbaines

Deux siècles d'urbanisation se sont donc succédé sur les rives de l'Étang de Berre, deux siècles de constructions et de transformations d'arasement et d'érections. Une période durant laquelle, les formes urbaines ont connu une évolution sans précédent, un passage de l'âge classique à l'âge moderne. Au travers de l'histoire que nous avons vu précédemment l'évolution de la conception des formes urbaines a pu s'inscrire au fur et à mesure dans l'espace faisant du territoire un véritable palimpseste travaillé par l'architecture et l'urbanisme des XIXe et XXe siècles. Une visite de la région de l'Étang ne peut que confirmer cette assertion quand surgissent au milieu d'ensembles urbains de véritables morceaux d'histoire, témoignages d'une évolution de la conception du logement et de la ville en France depuis la révolution industrielle jusqu'à nos jours. Deux axes de lectures peuvent se détacher de la lecture de cette évolution : l'affrontement de deux typologies opposées tout au long du XXe siècle et la confusion grandissante qui se fait jours entre les échelles de l'architecture et de la ville.

Ainsi, on peut tout d'abord remarquer que cette histoire des formes urbaines fait appel à deux typologies de base qui évolueront chacune de leur coté et qui correspondent à deux approches : une première rationnelle et une seconde paysagère, plus sensible. Cette opposition est historique c'est celle qui existait déjà entre l'architecture et l'art des jardins et qui s'est poursuivie lorsqu'il s'est agit de penser la forme urbaine. Au départ c'est la conception rationnelle qui domine avec les villes neuves et leurs grilles de lotissement en damier gage d'efficacité pour ordonner une croissance rapide. Puis, viennent les premiers exemples de cités ouvrières d'un dessin géométrique et faisant appel autant à l'habitat individuel que collectif. À ces cités rationnelles s'opposent de nouvelles formes urbaines, les cités jardins. L'objectif est une insertion massive dans le paysage, elle abandonne donc tout dessin géométrique pour donner naissance à une forme organique qui vient se perdre dans les méandres du relief. Les HBM, uniquement composés de logements collectifs emprunteront aux cités ouvrières la première typologie pour donner naissances aux grands ensembles qui porteront la géométrie à une autre échelle. Alors que le modèle de la cité jardin réémergera avec la réalisation des grands lotissements pavillonnaires contemporains.

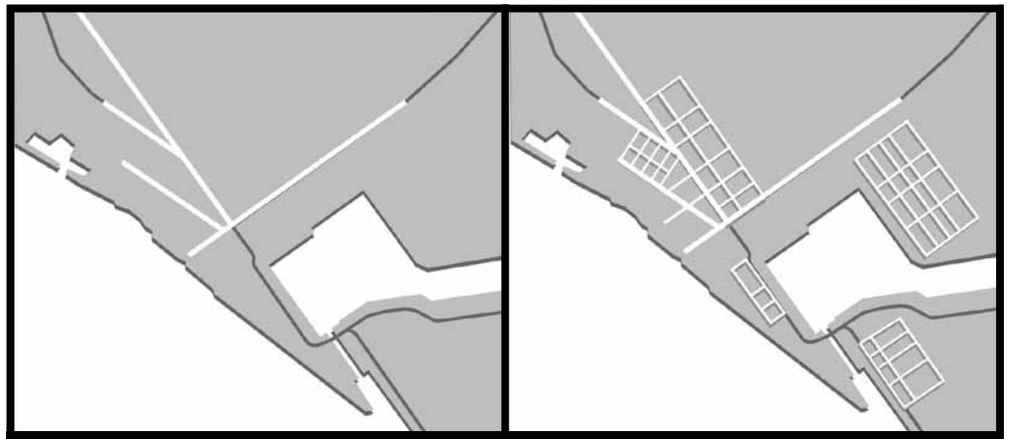
Une autre évolution dont la lecture est sensible, marque la confusion de plus en plus grande, tout au long du XXe siècle entre les échelles de l'architecture et l'urbanisme, la ville devenant peut à peu une forme architecturale dans la tête des concepteurs. Avec les villes neuves l'architecture n'occupe qu'une place subalterne, inféodée à de grands principes qui la dépassent. D'ailleurs, au sein de cet ensemble essentiellement spéculatif, la forme n'offre que peut d'intérêt. Mais avec les cités ouvrières la forme prend de l'importance au travers des règles classiques de composition qui sont utilisées. Petites parcelles d'idéal urbain, l'idée est d'en faire une unité plastique. Cette correspondance de plus en plus rigide entre forme urbaine et forme architecturale s'accompagne d'une montée en puissance de la taille des bâtiments avec les grands ensembles. Enfin avec les villes nouvelles, nous assistons à un retournement de situation, aboutissement logique de cette évolution. Ici la forme architecturale prend son envol, elle se porte à l'échelle de la ville qu'elle contribue naturellement à faire éclater. La ville devient un ensemble d'architectures.



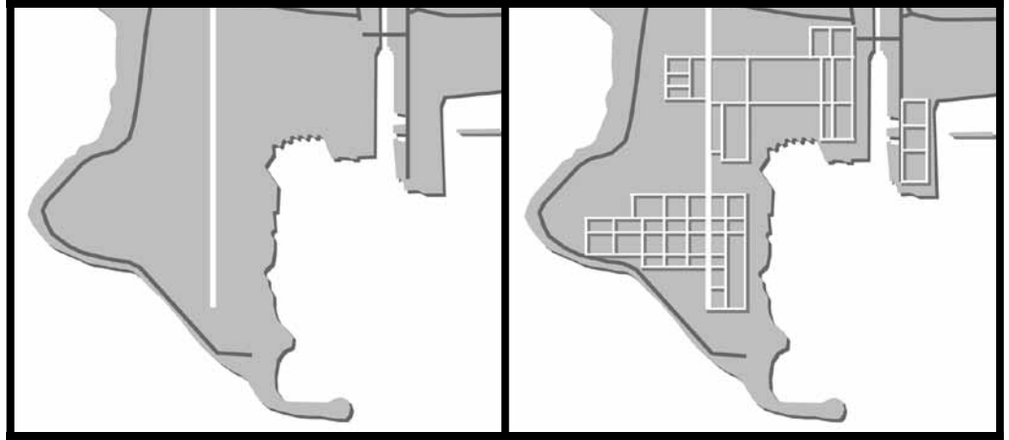
Cité de la Mole, Berre l'Étang.

HLM La Signore, Marignane.

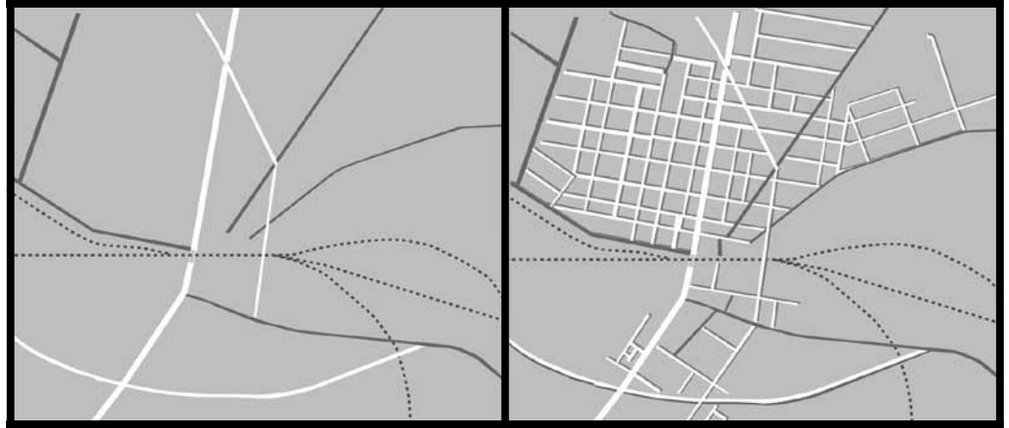
Lotissement Maubequi, Coudoux.



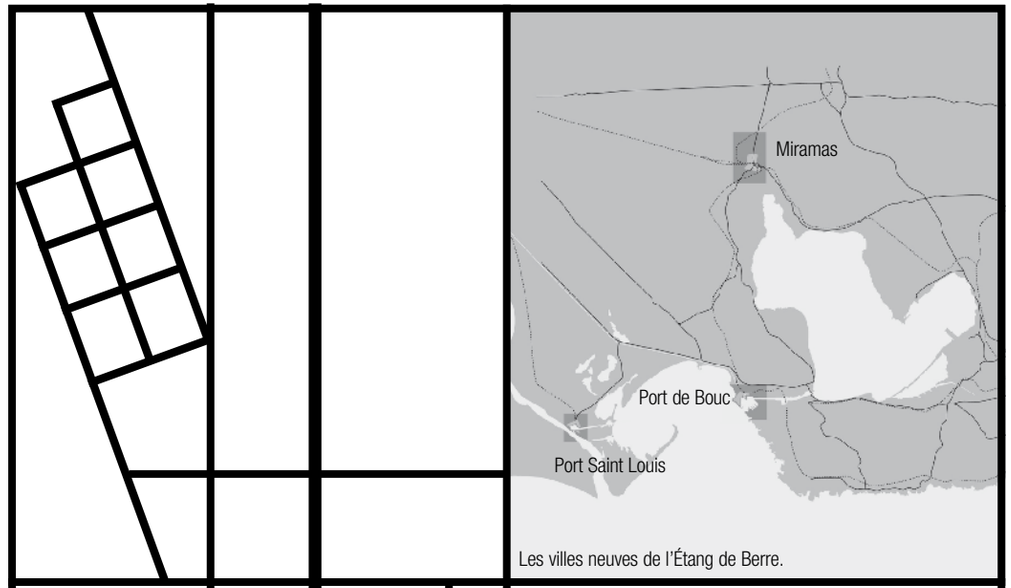
Port-Saint-Louis.



Port-de-Bouc.



Miramas.



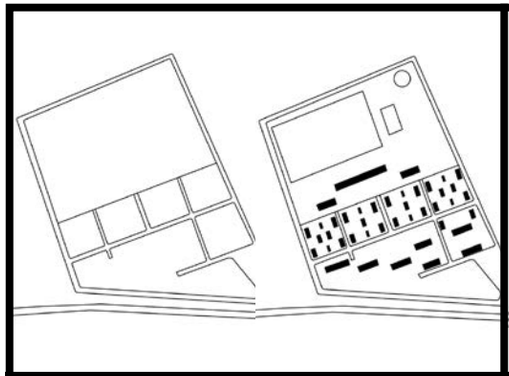
Les villes neuves de l'Étang de Berre.

LES VILLES-NEUVES

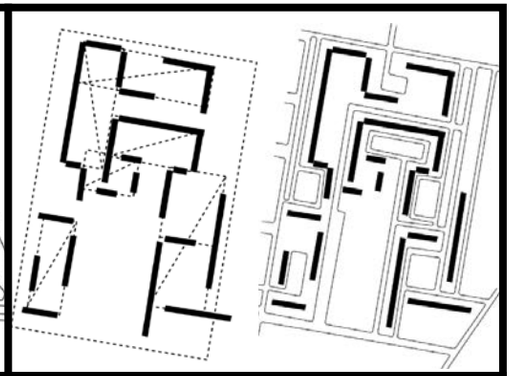
Nous appelons villes-neuves, les urbanisations qui se sont développées avant 1950, pour les différencier des villes nouvelles liées à la politique de l'Etat dans les années 60 et 70. Elles sont au nombre de trois, Miramas, Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis et ont de nombreux points communs.

Tout d'abord, elles sont toutes liées à la construction d'une grande infrastructure de transport, Miramas est lié à la ligne de chemin de fer PLM, Port de Bouc au canal d'Arles à Bouc et Port-Saint-Louis au petit canal qui porte son nom. Si Miramas et Port-de-Bouc ont connu une croissance spontanée, Port-Saint-Louis est une création du Second Empire. Elles ont toutes eu une histoire marquée par l'industrie : implantation de quelques petites usines à Miramas, mais surtout dépendance de la poudrerie de Saint-Chamas, forte implantation industrielle à Port-de-Bouc (chantier naval, industrie chimique) et à Port-Saint-Louis (stockage de charbon, de pétrole, très grande minoterie).

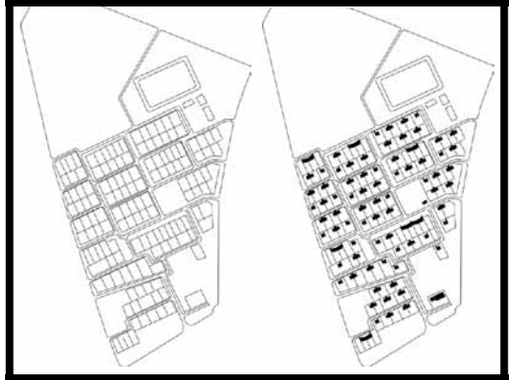
Toutes les trois enfin sont marquées par le même modèle de développement urbain : le lotissement en damier. Fragmentaire à Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis, il couvre l'ensemble de l'urbanisation à Miramas. Ce mode de construction de la ville est caractérisé par une trame viaire orthogonale qui découpe la surface urbanisée en îlots réguliers, eux-mêmes découpés en parcelles régulières. Souvent le système viaire n'introduit aucune hiérarchie, suggérant une distribution homogène de l'habitat sur la surface de la ville. La ville est naturellement centrée sur le grand équipement de transport qui l'a vu naître : port ou gare. Ce système donne naissance à une ville très intégrée formellement où le principe du découpage en damier domine.



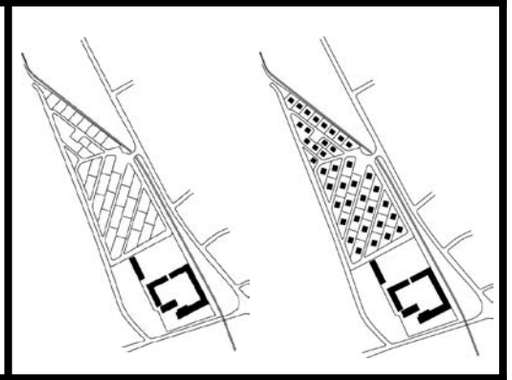
Cité St Jean, Caronte.



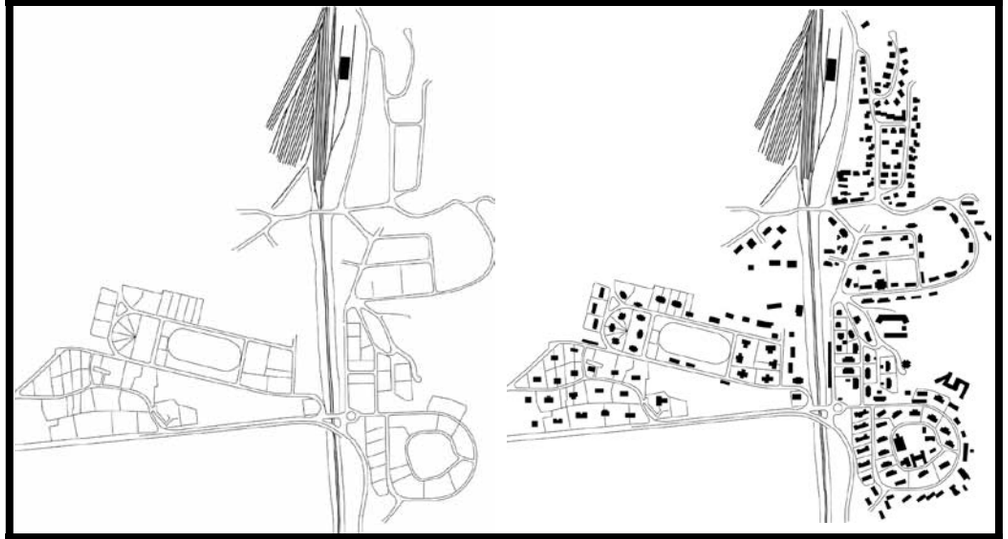
Cité SNCF, Miramas.



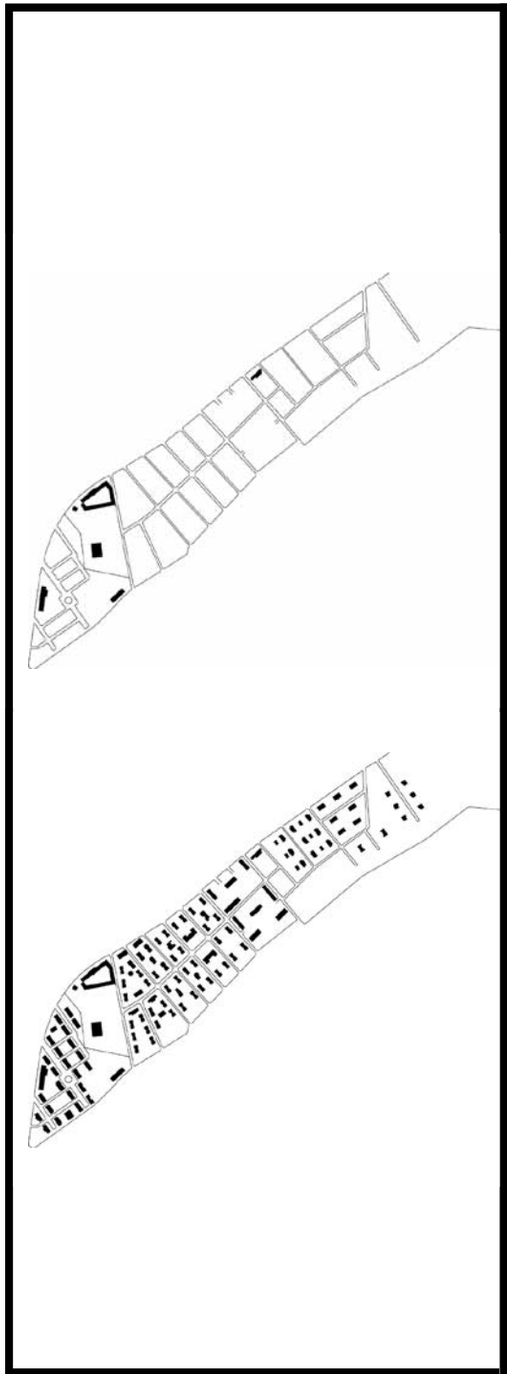
Cité de la Mole, Berre.



Cité de la Pujeade, Istres.



Cité de Lavera.



Cité de la Boétie et groupe HBM Louis Pasquet, Berre.

Les cités ouvrières de l'Étang de Berre.

LES CITES OUVRIERES

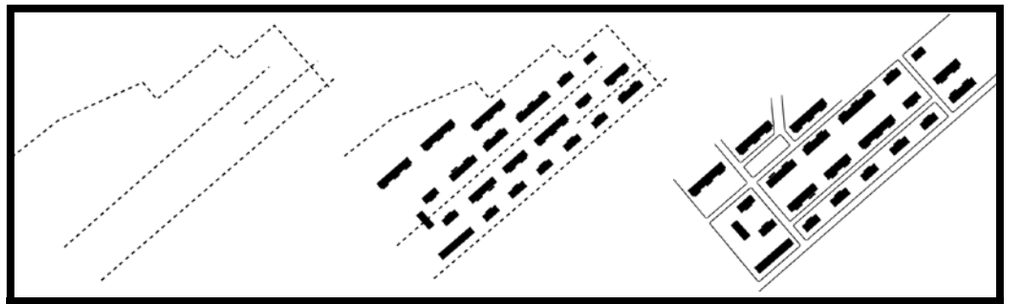
Construites afin de répondre au problème du logement pour les employés des industries les plus importantes de l'Étang de Berre, les cités ouvrières marquent l'introduction de l'habitat rationalisé sur les rives de l'Étang. Ainsi on assiste, durant l'entre-deux-guerres, à la construction d'ensembles finis, de vrais morceaux de ville idéale.

Construites à proximité immédiate de l'usine dont elles dépendent, ces cités en étaient en fait l'ultime prolongement dans des sites souvent vierges d'occupations humaine.

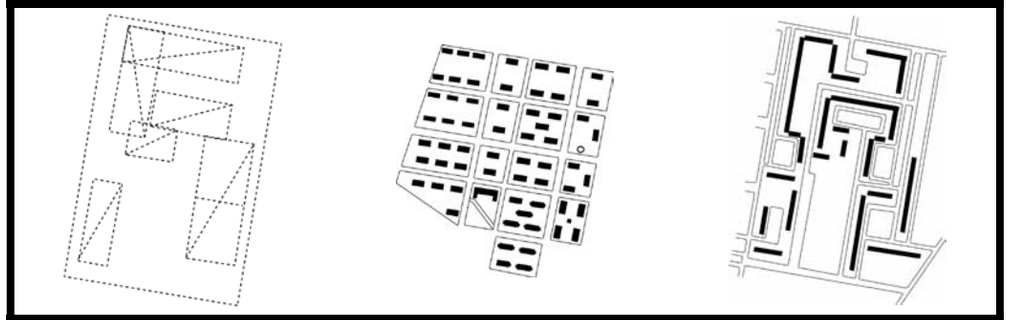
Deux modèles se dégagent : la cité rationnelle et la cité jardin.

Le modèle de la cité rationnelle est le plus répandu, il obéit aux règles classiques de la composition architecturale et urbaine en tentant de gérer la répartition entre habitat individuel et collectif, au travers de la symétrie et de l'alignement. Pourtant les éléments qui provoqueront l'explosion du tissu sont déjà présents, la rationalisation de l'ensemble a séparé bâti, voirie et parcelle, faisant de chacun un objet autonome en puissance. Mais la cohérence de l'ensemble est conservée avec l'application des règles classiques de composition urbaine. Ce modèle annonce les grands ensembles.

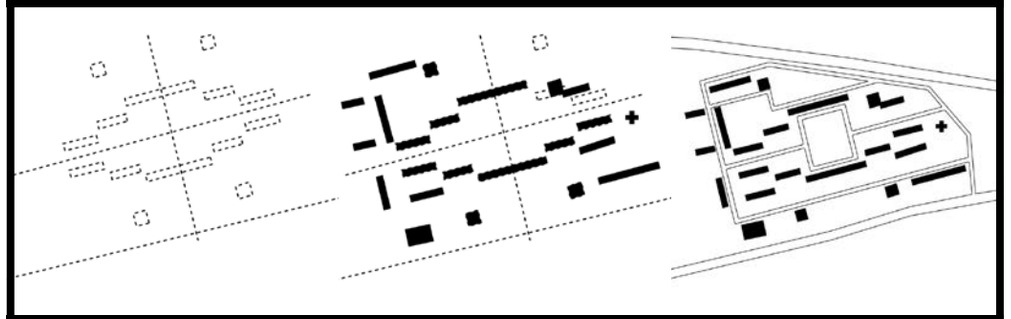
Le modèle de la cité jardin essaie de construire un autre mode d'urbanisation basé sur une insertion dans le paysage. Ce type est représenté sur les rives de l'Étang de Berre par les cités de la Mède et de Lavéra. Souvent située dans un site de grande qualité (pinède) elle est presque exclusivement composée d'habitat individuel qui s'organise selon une voirie qui serpente en suivant le relief. Cette organisation, beaucoup plus libre, sera à l'origine du grand lotissement.



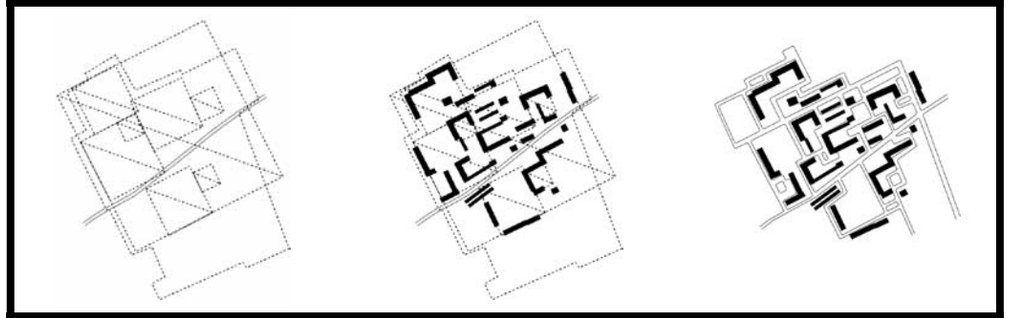
HBM Cité Rose, Vitrolles.



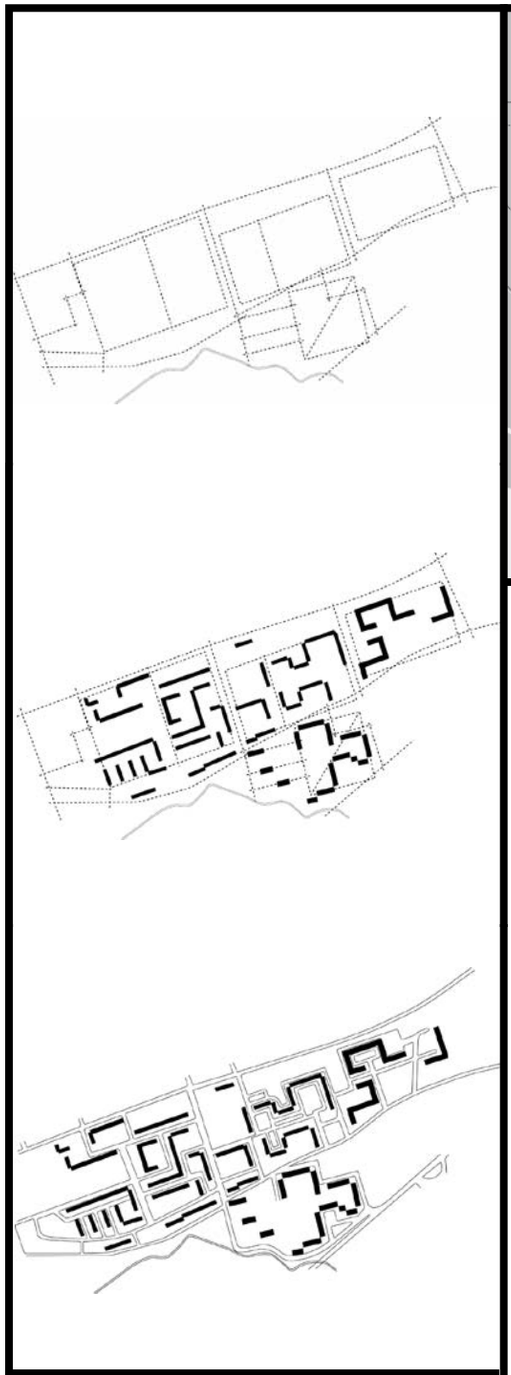
HLM des Molières, Miramas.



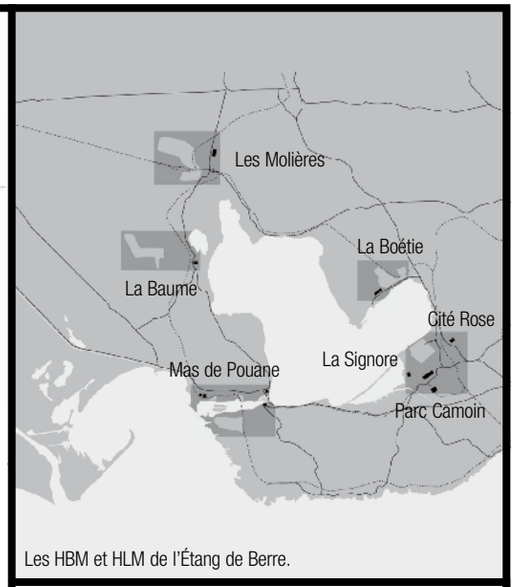
HLM du Mas de Pouane, Martigues.



HLM de la Signore, Marignane.



HLM du Parc Camoin, Marignane.



Les HBM et HLM de l'Étang de Berre.

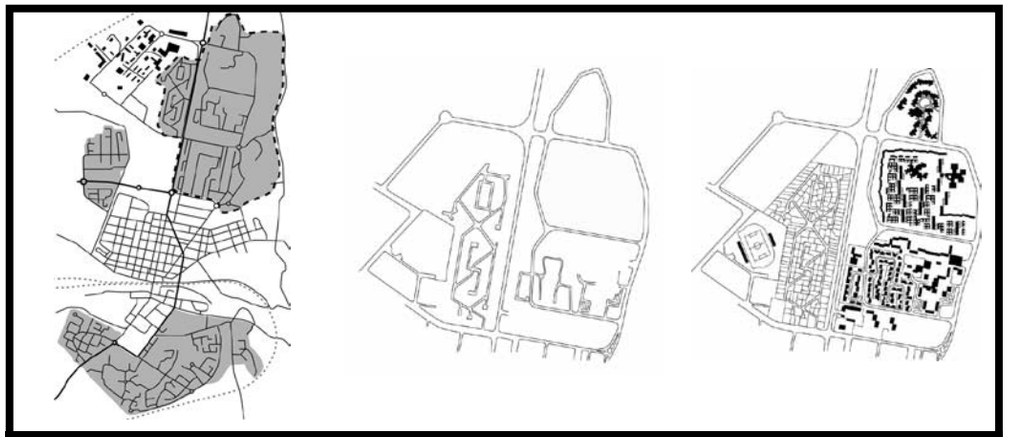
LES HBM ET HLM

Avec la prise en main par le département de la question du logement, le modèle de la cité rationnelle s'impose en tant que développement en poursuite de l'urbanisation existante. Trois communes vont bénéficier de cette première vague : Berre et surtout Marignane et Martigues. Si cette croissance est toujours liée à l'industrialisation du territoire de l'Étang de Berre, elle n'en est plus totalement dépendante, prélude à une séparation entre développement industriel et développement urbain.

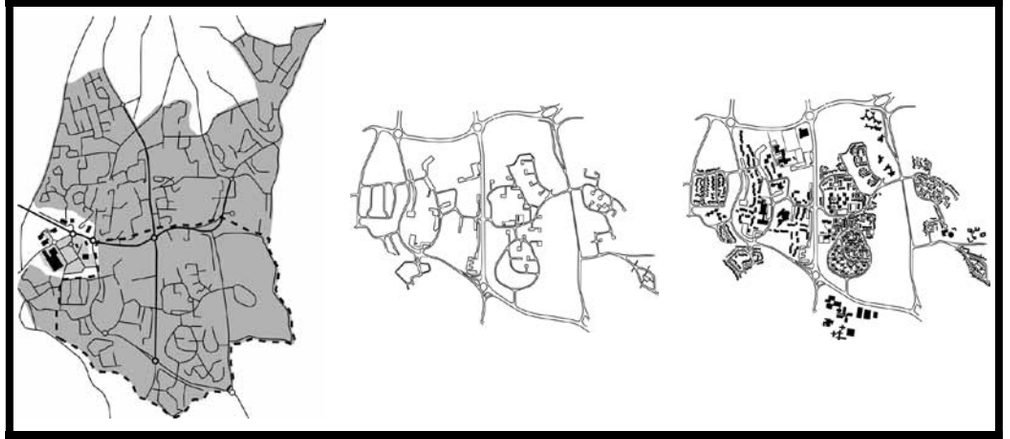
Les débuts de l'activité de l'Office Public d'Habitat Bon Marché consiste en la construction de petits ensembles encore très proches des cités ouvrières mais exclusivement constitués de collectif. Ces cités viennent compléter l'offre insuffisante fournie par celle réalisée par les entreprises. Elles se concentrent donc dans les villes déjà touchées par un développement urbain comme Miramas, Berre ou à proximité de sites industriels n'offrant aucun logement comme à Vitrolles.

Après la Seconde Guerre Mondiale, la demande croit considérablement, le développement urbain peut donc changer d'échelle. C'est le temps des grands ensembles construits à la périphérie des pôles urbains existants. Dans un premier temps les ensembles sont limités et toujours organisés selon des règles classiques, et ressemblent donc à des cités ouvrières hypertrophiées. Avec la montée en puissance de la logique technique et des théories modernes, le modèle de la composition classique est rapidement abandonné pour une architecture qui privilégie une séparation des différents éléments du tissu au profit de la constitution d'un véritable paysage bâti à l'image des théories du mouvement moderne. Mais souvent la qualité ne suit pas et le dessin ne possède pas la complexité nécessaire pour obtenir un vrai paysage.

Bientôt ces extensions ne suffisent plus et leur multiplication systématique menace le territoire d'hypertrophie et de fragmentation. Bientôt la construction de véritables villes est nécessaire.

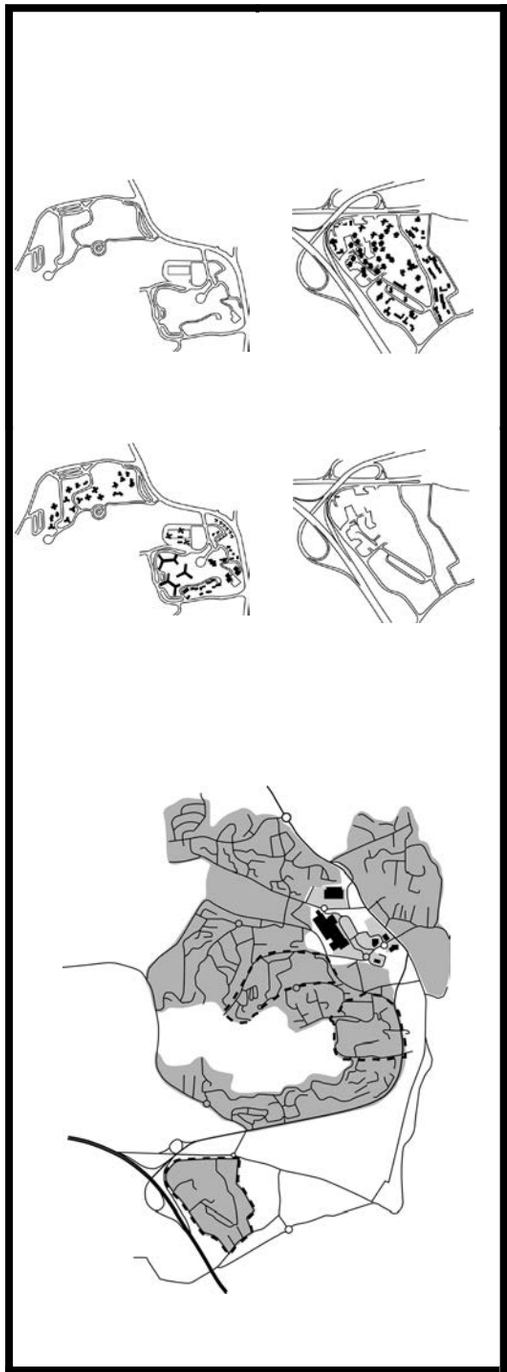


Ville nouvelle de Miramas. / Quartiers des Molières et de la Rousse.

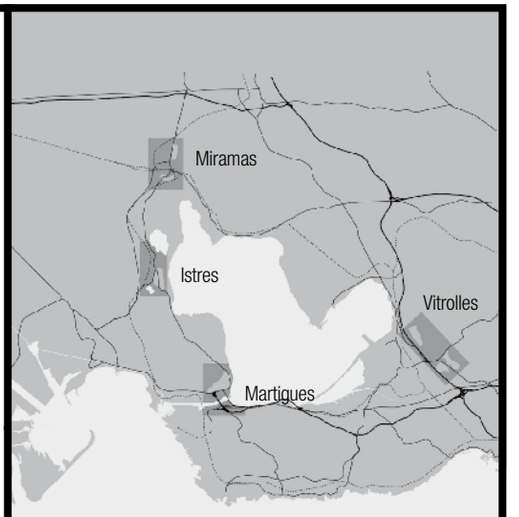


Ville nouvelle d'Istres. / Quartiers de Prédina et de Prépaou.

Ville nouvelle de Vitrolles. / Quartier des Pins et du Liourat.



Ville nouvelle de Martigues.
Quartier de Canto Pendrix. Quartier de Paradis St Roch.



Les villes nouvelles de l'Étang de Berre.

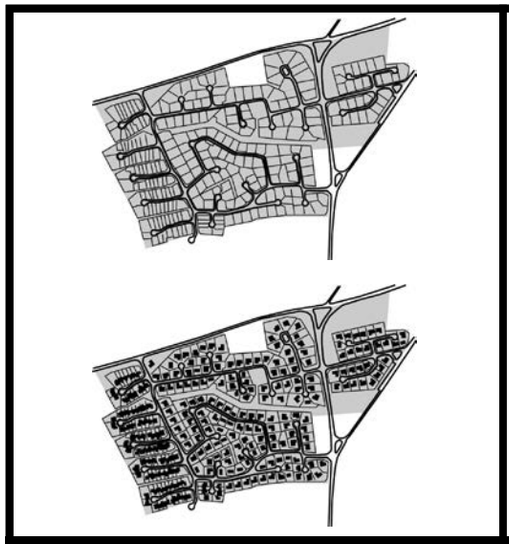
LES VILLES NOUVELLES

Parler de villes nouvelles est un abus de langage car ces urbanisations ne furent pas créées ex-nihilo, au contraire il s'agissait de l'extension de noyaux urbains déjà existants. Néanmoins les modèles suivis furent très proches de ceux engagés pour les villes nouvelles de la région parisienne et souvent ce travail abouti à la constitution de fait d'un deuxième ensemble urbain à côté de l'ancien village. Liées à la mise en œuvre du plan de l'OREAM, elles sont au nombre de quatre : celles qui ont été effectivement réalisées sur le mode de la ville nouvelle au sein d'un SCA, Istres, Miramas et Vitrolles ; auxquelles il faut rajouter Martigues qui a connu un développement semblable.

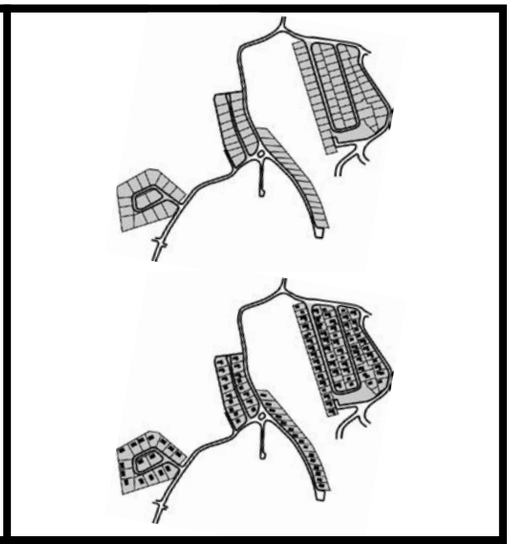
Une double typologie s'affronte dans la plupart de ces nouvelles urbanisations : le grand ensemble et la ville verte.

Le grand ensemble est directement inspiré par les morphologies pratiquées en France depuis les années 50, il se retrouve dans les villes de Vitrolles, Miramas et une partie de Martigues. Le nouveau centre urbain de Vitrolles fut en grande partie construit antérieurement à la constitution de l'EPAREB, l'extension de Miramas réalisée par l'EPAREB, s'apparente à un exercice de style sur le thème de l'urbanisme des années 70 avec trame hexagonale et nappes proliférantes de logements individuels de même que le quartier Paradis-Saint-Roch à Martigues.

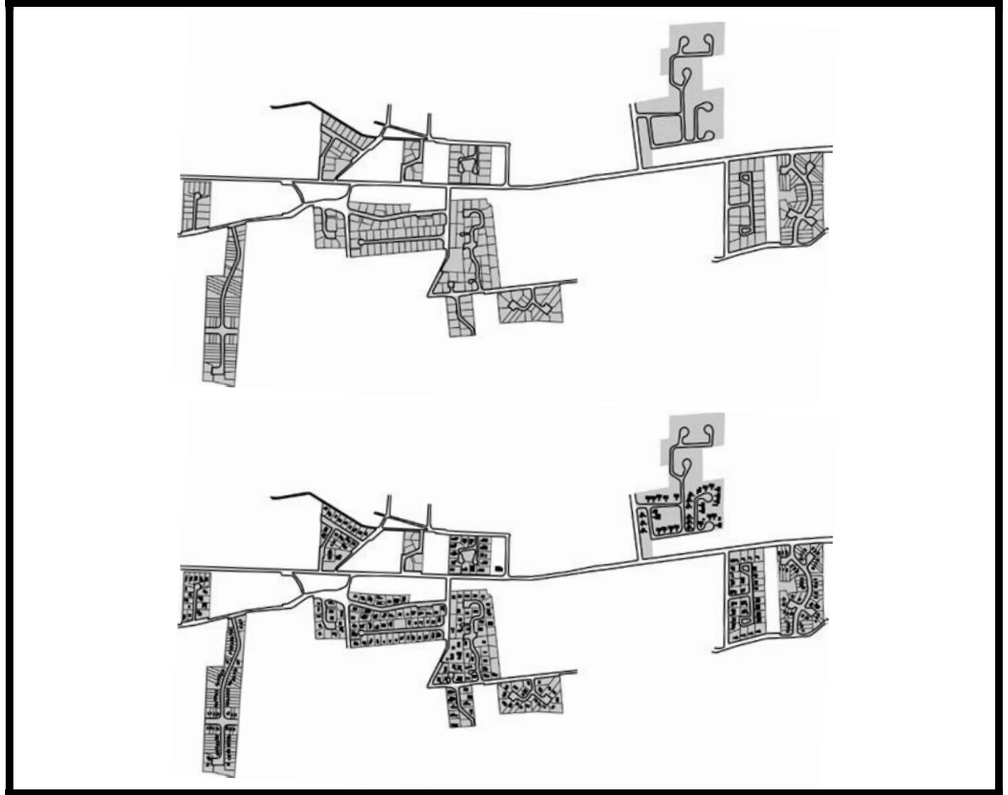
L'autre modèle, la ville verte correspond le plus souvent à une deuxième étape du développement urbain. Celui-ci s'est alors effectué la plupart du temps dans des espaces un peu reculés, et totalement naturels. Les extensions projetées tentèrent donc de mettre en valeur cette qualité paysagère. Toute la ville nouvelle d'Istres est marquée par cette morphologie ainsi que les quartiers plus récents de Martigues et de Vitrolles. Chacun de ces nouveaux centres obéit à une organisation identique : un équilibre entre logements collectifs et individuels et une zone commerciale au cœur des ces quartiers qui joue le rôle de centre ville complémentaire. L'évolution entre le modèle du grand ensemble et celui de la ville verte, montre une déstructuration urbaine de plus en plus marquée, chaque élément, voirie, parcellaire et bâti devenant quasi autonomes les uns par rapport aux autres. Une question se pose : est-ce encore de la ville ?



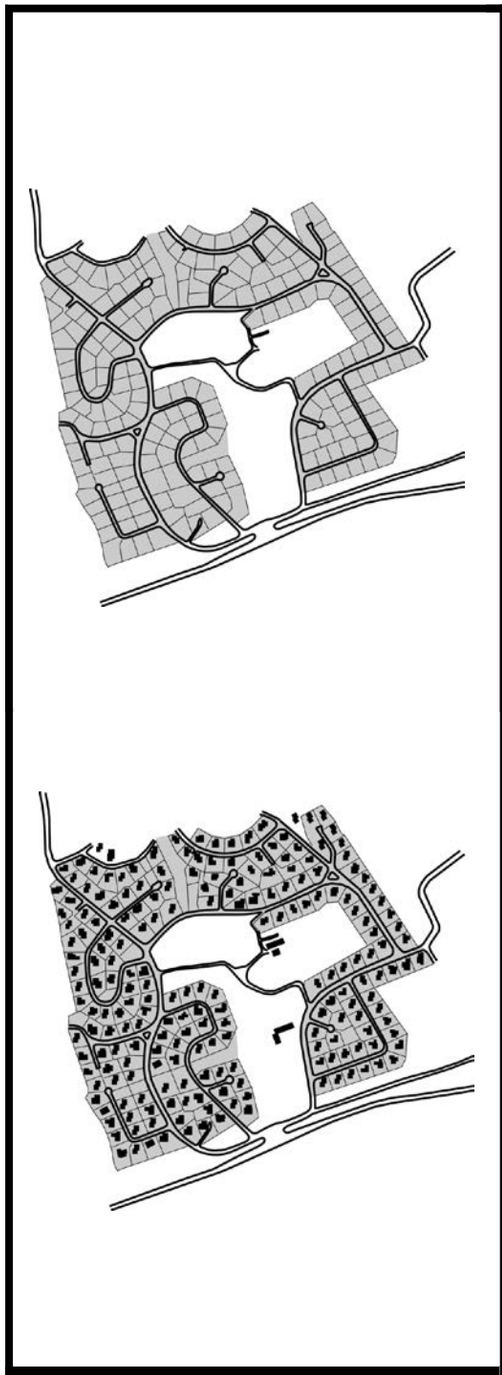
Lotissement Maubequi, Coudoux.



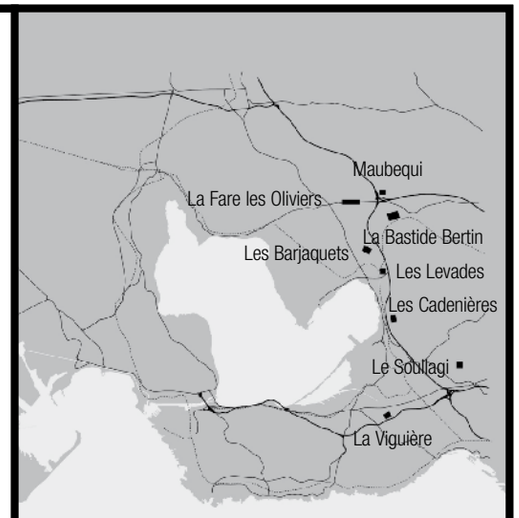
Lotissement Soullagi, Les Pennes-Mirabeau.



Lotissements de La Fare-les-Oliviers.



Lotissement de La Bastide Bertin, Velaux.



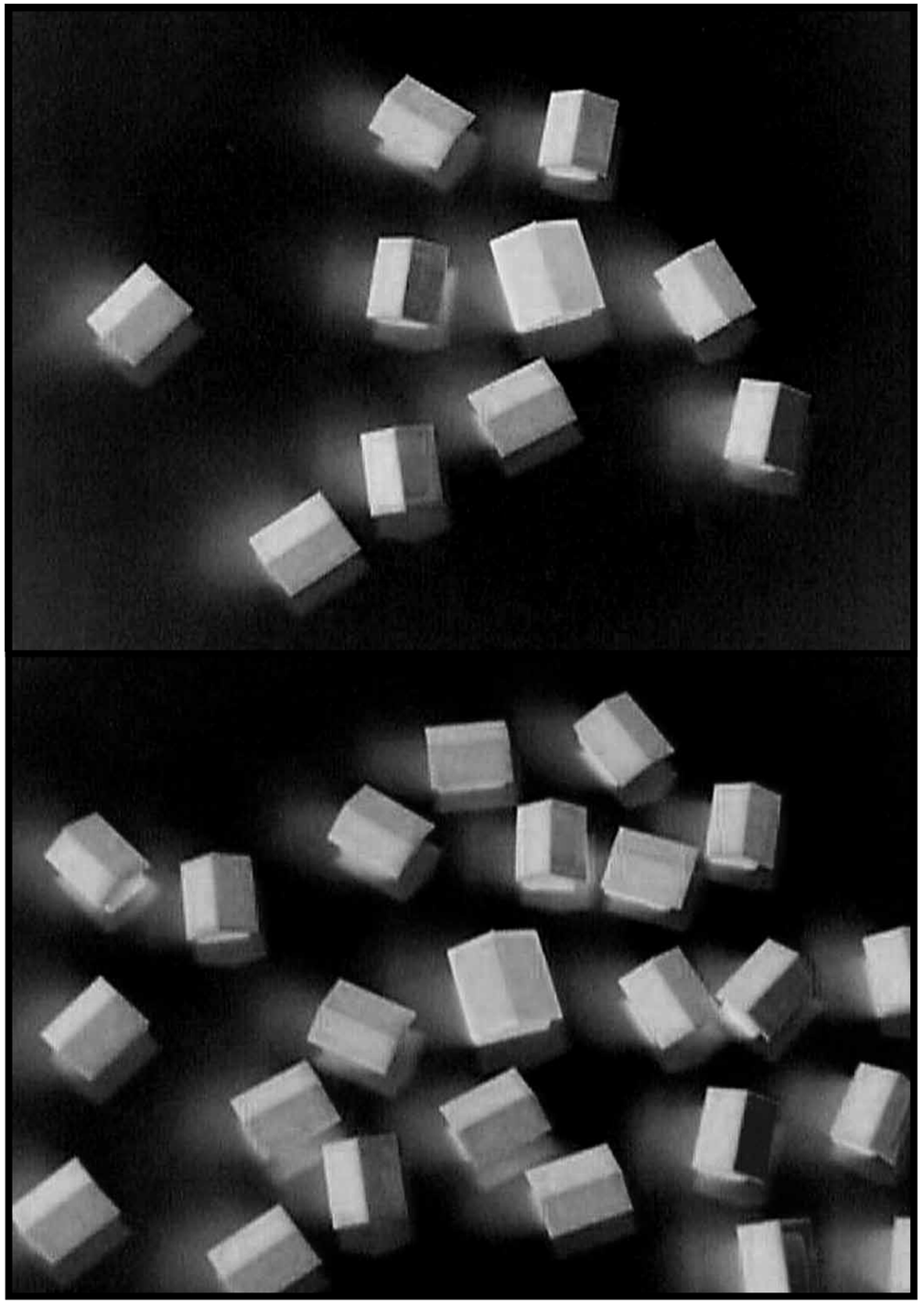
Les lotissements de l'Étang de Berre.

LES LOTISSEMENTS

À côté des ensembles dirigés que constituent les grands ensembles, une autre morphologie s'est développée d'abord dans l'anonymat avant de devenir le premier mode d'urbanisation du territoire de l'Étang de Berre. Il est un héritage du modèle de la cité-jardin passé par la promotion privée, ce qui a donné naissance à deux types de tailles différentes : le grand et le petit lotissement.

Le grand lotissement consacre le retour de la colonisation urbaine dans la région de l'Étang de Berre. Implanté sur d'anciennes grandes propriétés, il est le plus souvent très éloigné voir totalement détaché du centre de la commune sur laquelle il est implanté. D'une autonomie très importante, avec ses propres équipements scolaires, il constitue une nouvelle enclave détachée de son contexte à l'image des anciennes cités ouvrières. Seule obligation pour qu'un tel ensemble puisse être réalisé, la proximité avec une autoroute ou une grande voirie qui lui permet de fonctionner à l'échelle de l'aire métropolitaine. Il est exclusivement constitué d'habitat pavillonnaire organisé autour de voies de desserte et d'aires de retournement. Ici la voirie est surdéterminante. Pour une exploitation maximale de la surface de terrain, le réseau viaire ainsi que le bâti est souvent obligé à quelques contorsions des plus surréalistes. Le développement de ce grand pavillonnaire à l'extérieur des aires urbaines existantes a tendance actuellement à se réduire du fait de la législation qui décourage ce type d'urbanisation. Par contre il est toujours utilisé en poursuite d'urbanisation, essentiellement dans d'anciennes communes rurales.

Le petit lotissement reste le mode principal de croissance et d'extension des communes rurales. Il résulte souvent de l'urbanisation d'anciens champs plus ou moins contigus au noyau villageois. Chaque petit lotissement recèle sa propre morphologie souvent centrée sur une voie de desserte interne, ici c'est l'ancienne parcelle agricole qui est déterminante. L'urbanisation des communes rurales résulte la plupart du temps d'une accumulation de tels lotissements construisant une mosaïque étonnante. Actuellement, c'est essentiellement au travers de cette morphologie que s'urbanise le territoire de l'Étang de Berre.

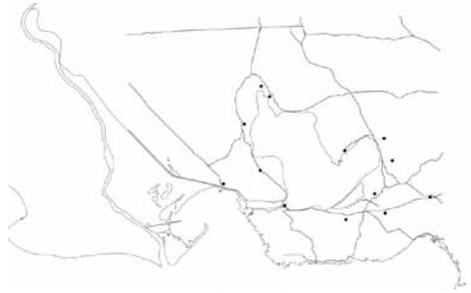


Un étang en mutation

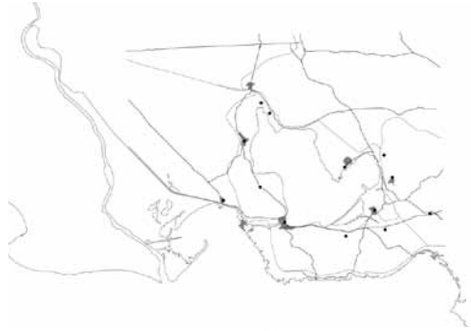
La question de la lecture d'un objet dépend souvent de l'échelle à laquelle on se porte. Souvent, ce qui peut-être perçu comme un élément indépendant à un niveau et donc faire l'objet d'une analyse, peut se révéler, à un niveau supérieur, totalement dépendant d'une structure dont il n'est qu'un élément. Cette remarque s'applique parfaitement au cas le territoire contemporain. Nous sommes souvent déconcertés lorsque nous observons la réalité qui se présente à nous. Si chaque élément peut se prêter à une lecture, elle reste insuffisante pour comprendre une évolution et une structure qui apparaît extrêmement complexe, enchevêtrement d'éléments de taille et de nature différente qui rendent toute analyse directe vaine. Le travail de lecture de cet espace implique naturellement de prendre du recul. En effet, comme nous l'avons vu, une échelle prend actuellement une importance croissante, jusqu'à s'imposer dans la perception que l'on doit avoir du territoire, c'est celle de la métropole. Or, cette nouvelle réalité est constituée de deux éléments très importants, un réseau d'infrastructures de transport et une série de centralités importantes.

Afin de permettre une lecture de l'effet produit par la transition territoriale sur les rives de l'Étang de Berre, nous avons extrait le bâti de la cartographie pour les années 1940, 1950, 1960, 1970, 1986, 2000 que nous avons rapproché des grandes infrastructures. Ce travail permit de distinguer deux mouvements principaux dans l'urbanisation du territoire de l'Étang de Berre. Dans un premier temps, le développement du territoire s'est effectué par agrégation autour de l'ancienne armature villageoise, une agrégation que n'a pas contredite la réalisation du réseau de chemin de fer créant simplement quelques autres pôles d'urbanisation. Les rives de l'Étang de Berre se présentaient alors comme un chapelet de villes et villages posés sur un territoire encore relativement vide, une structure qui préservait encore un certain équilibre global. La grande révolution vint avec l'autoroute qui déstructura massivement cette première structure en diffusant massivement l'urbanisation en dehors des quelques pôles existants. Ce mouvement qui se déroula dans les années 70 et 80, semble néanmoins en plein ralentissement depuis une dizaine d'années et ferait plutôt place à une nouvelle polarisation sur les nouvelles centralités d'agglomération qui ont émergé au cours de la transition.

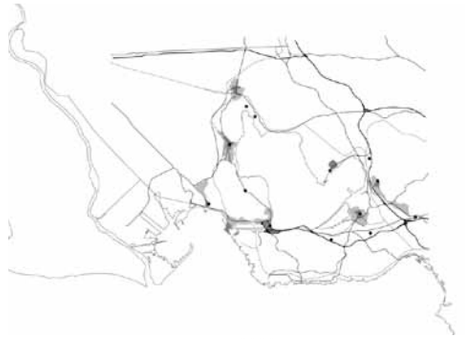
Ce grand mouvement s'est accompagné d'une réorganisation des centralités autour de l'Étang de Berre. Les espaces publics traditionnels ont été, soit abandonnés, soit transformés pour accueillir des pratiques à haute valeur ajoutée, mais il ne reste plus grand-chose des pratiques anciennes de ce type d'espace. Ceux qui ont survécu sont essentiellement des cours, forme actuellement la plus valorisée dans notre région. D'un autre coté, de nouvelles centralités ont été réalisées dans les communes qui ont connu le plus fort accroissement. Organisées autour d'un grand équipement municipal, la plupart du temps une nouvelle mairie, elles tentent de reconstituer une centralité forte, une identité sans toujours y parvenir. Car désormais il semble évident que les véritables centralités, celles qui ont une fonction très affirmée à laquelle s'agrègent maintenant d'autres activités d'importance, et qui peuvent prétendre à une certaine représentativité de l'organisation du territoire, sont les centralités commerciales. Ces centralités qui sont à l'origine une simple implantation d'hypermarché ont connu un développement important en devenant de fait centres de substitution des villes nouvelles. Cette croissance leur a permis d'étendre leur zone d'influence mutuelle et de devenir les nouveaux pôles des agglomérations en cours de formation.



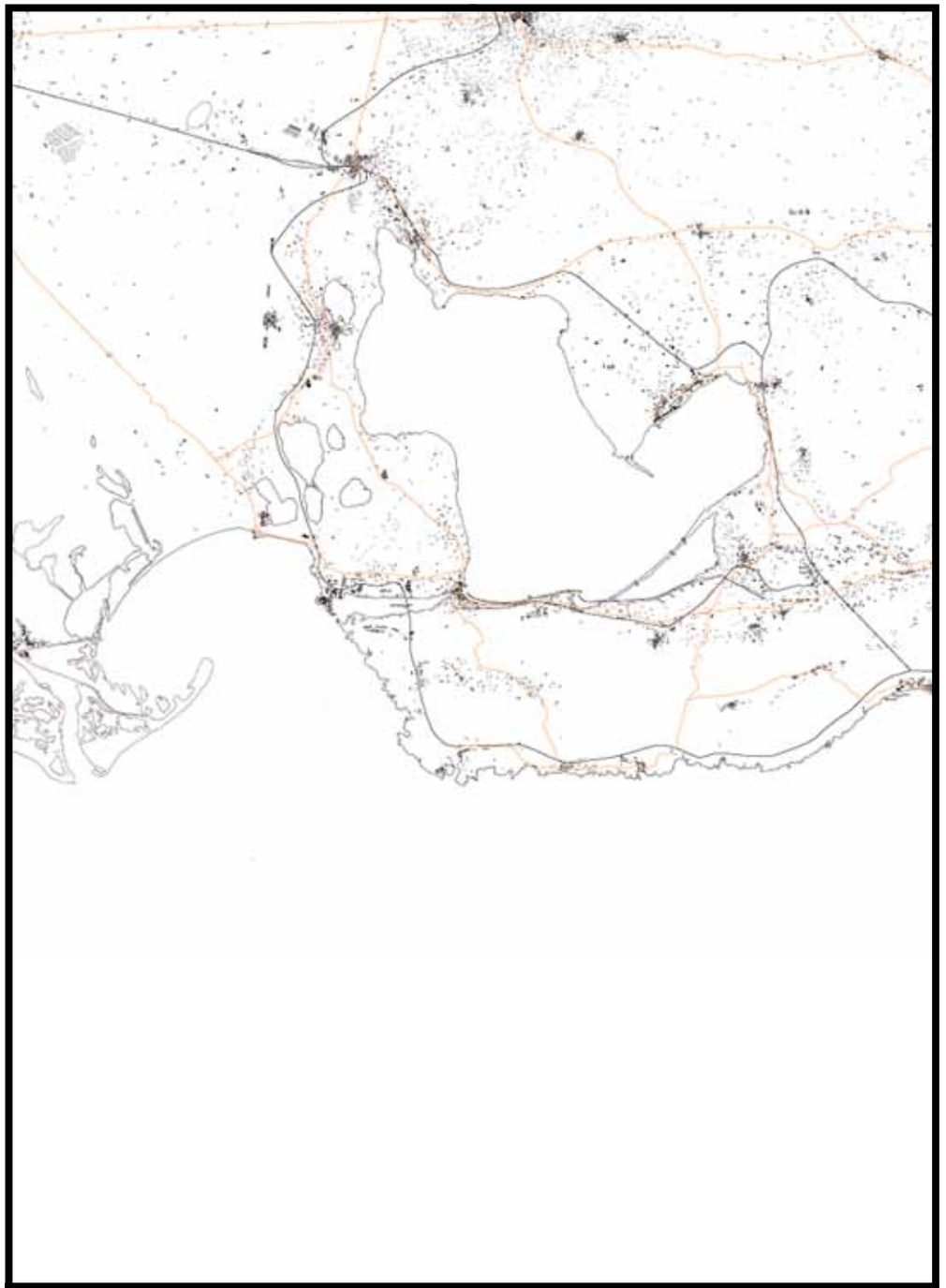
L'armature du territoire au début du siècle.



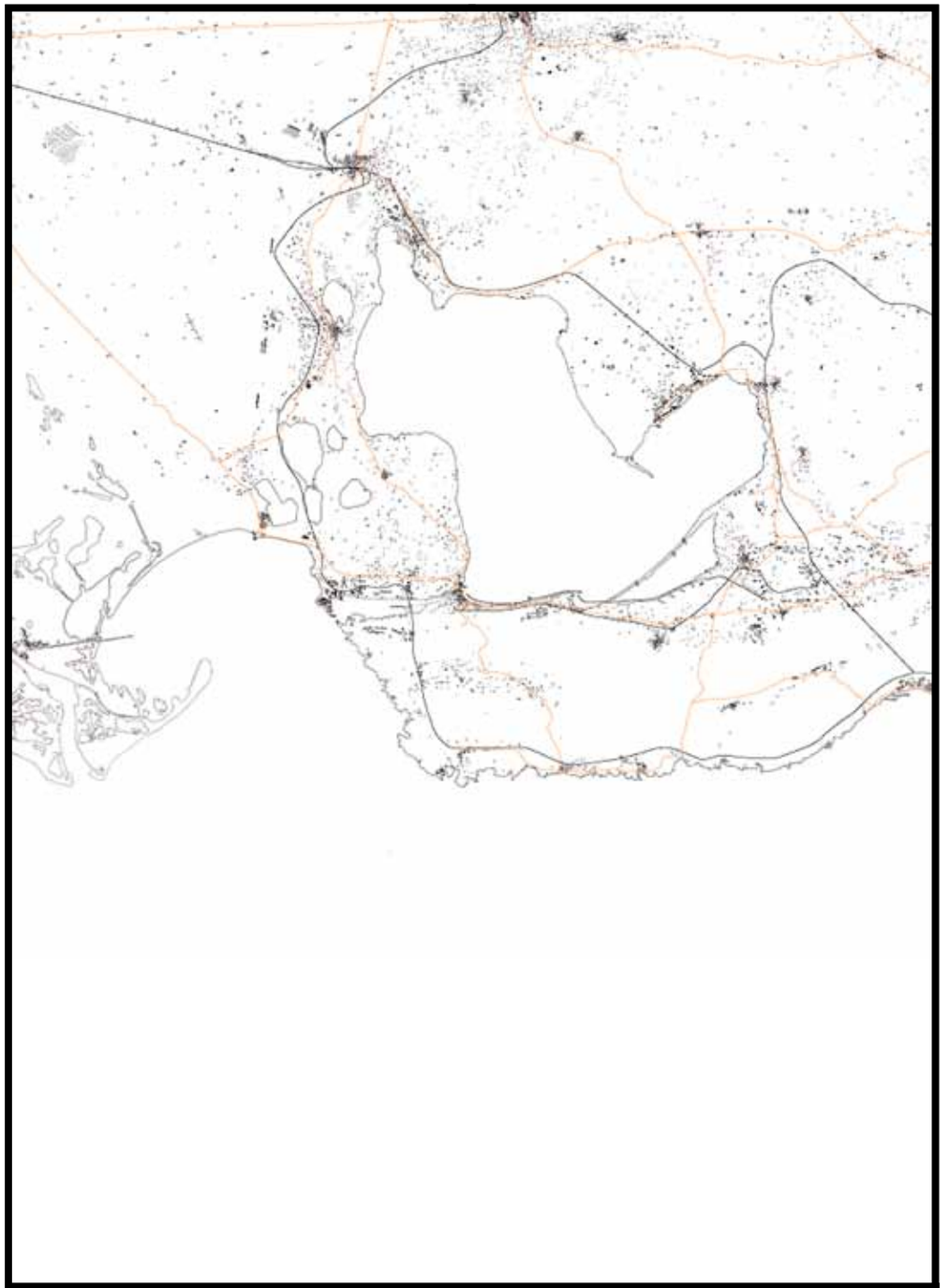
Les pôles urbains dans les années 60.



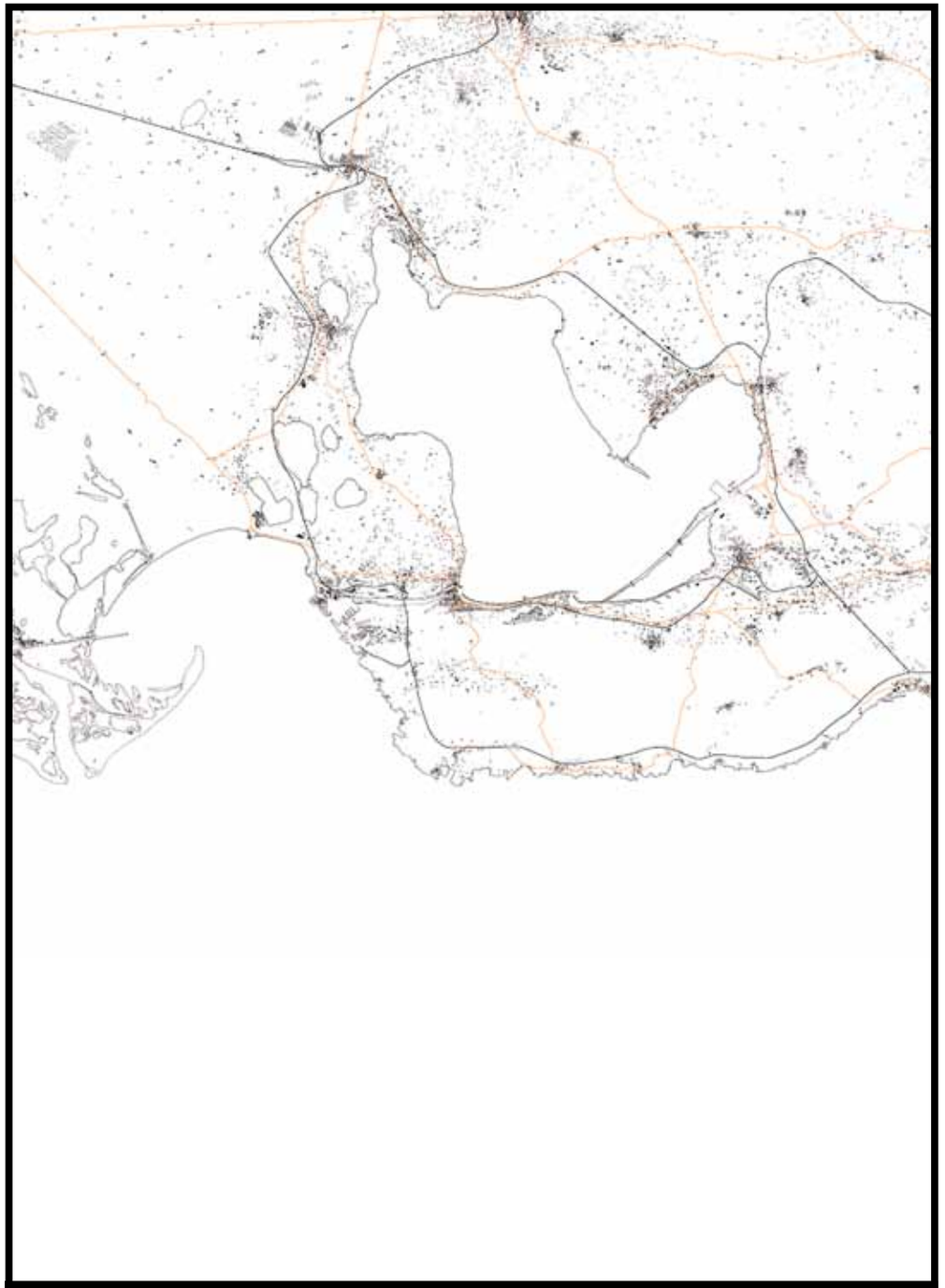
Le système d'agglomération en 2000.



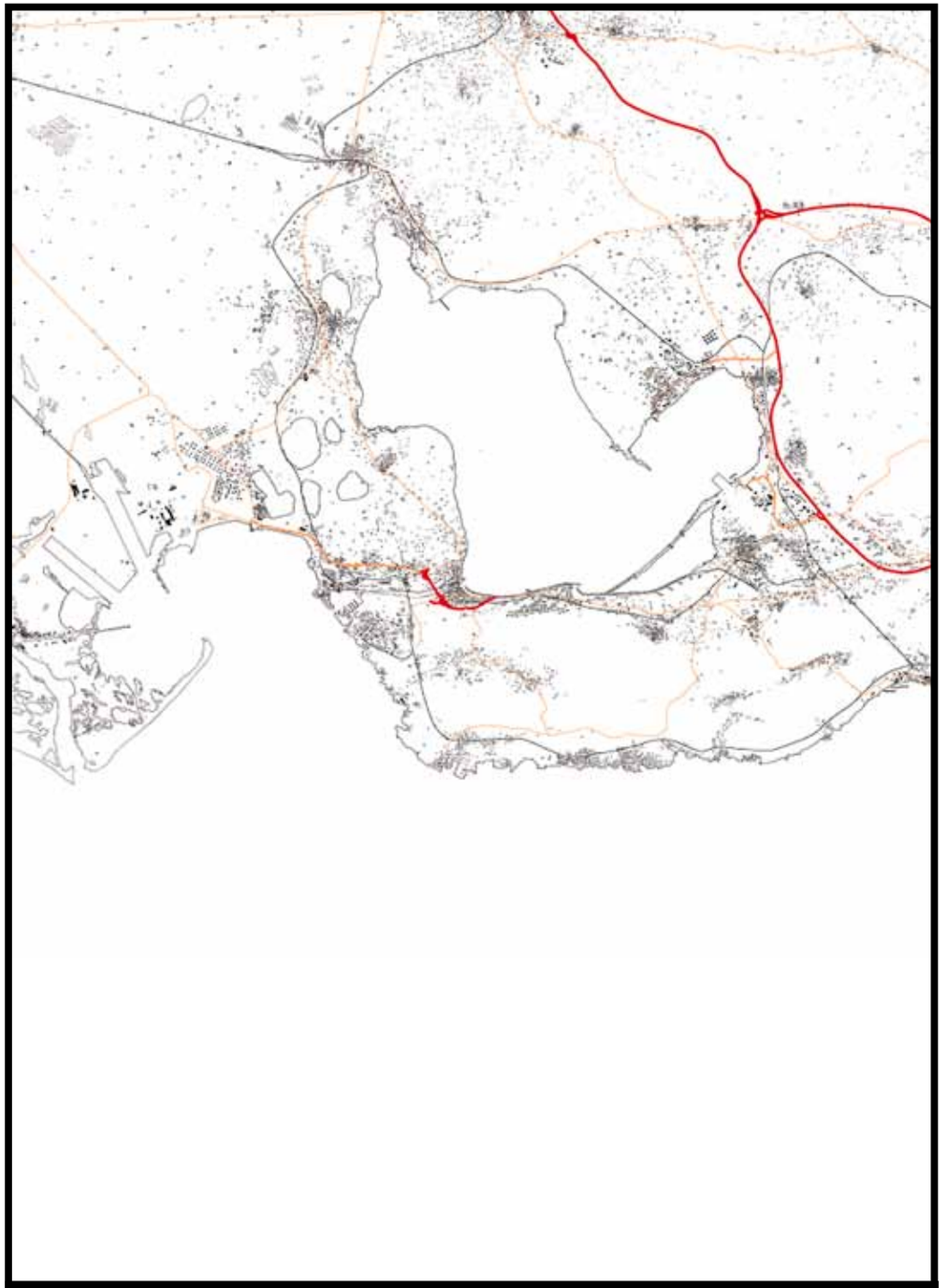
Tache urbaine et voierie - État en 1940.



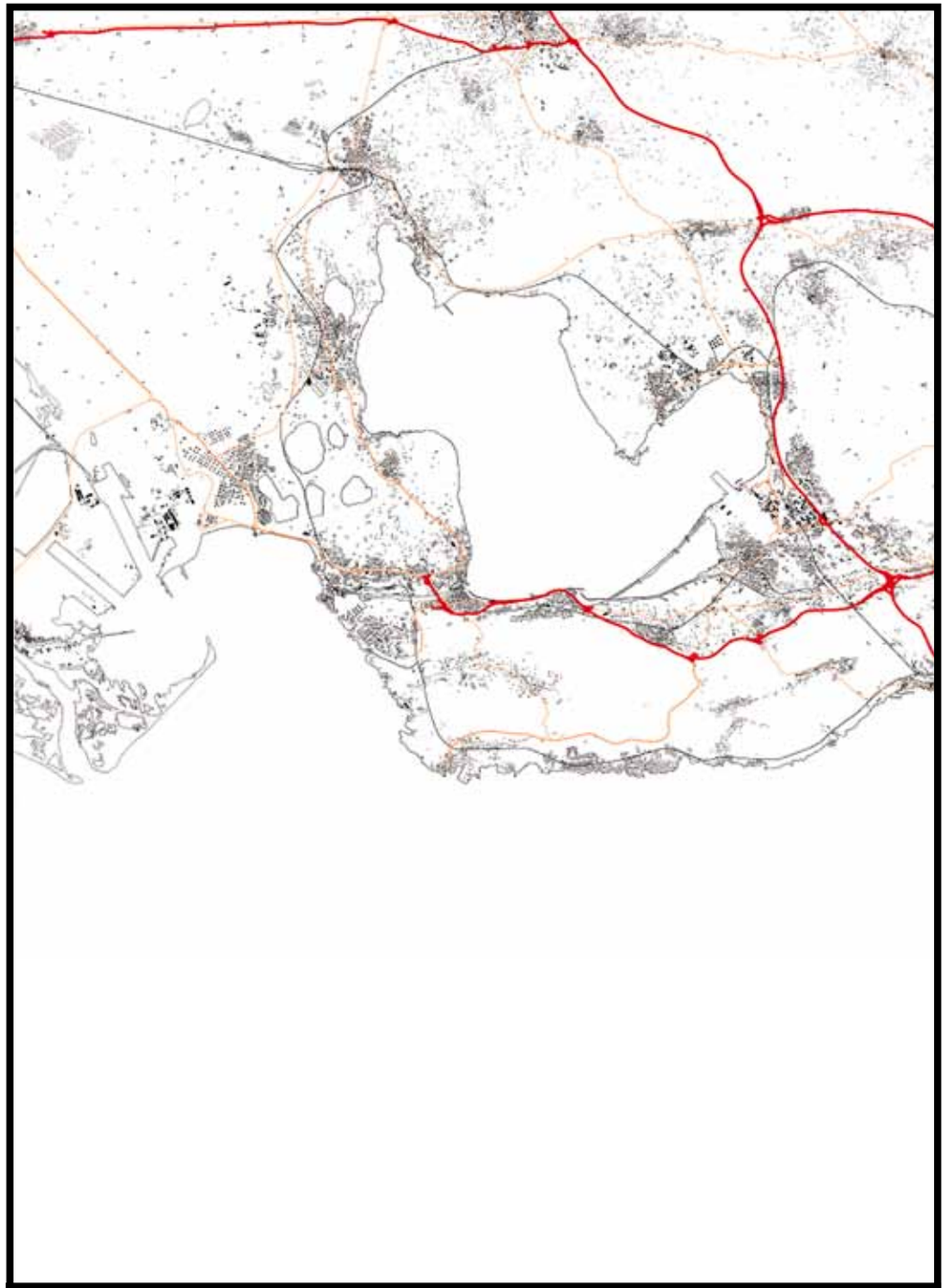
Tache urbaine et voierie - État en 1950.



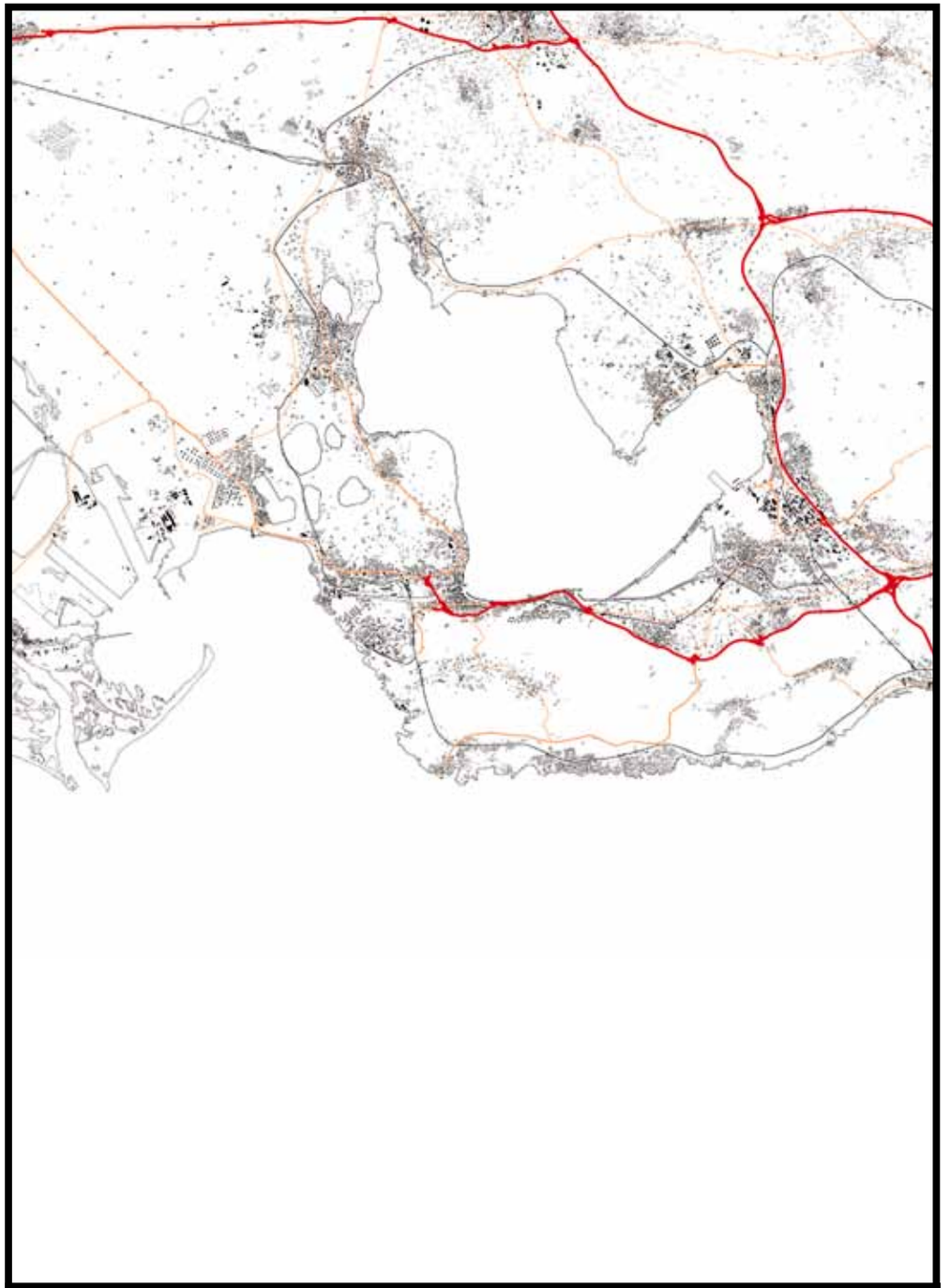
Tache urbaine et voierie - État en 1960.



Tache urbaine et voierie - État en 1970.

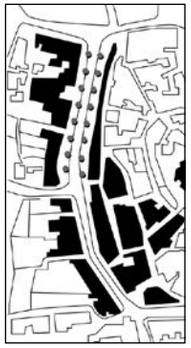


Tache urbaine et voierie - État en 1986.



Tache urbaine et voierie - État en 2000.

LES CENTRALITÉS

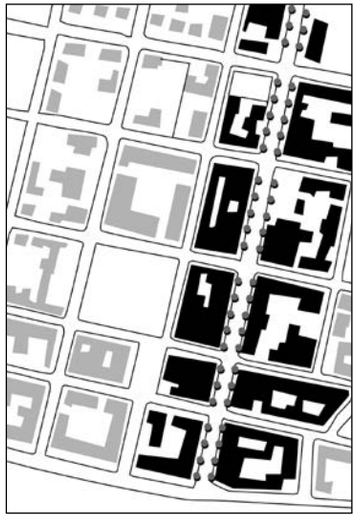


Le cours d'Istres.

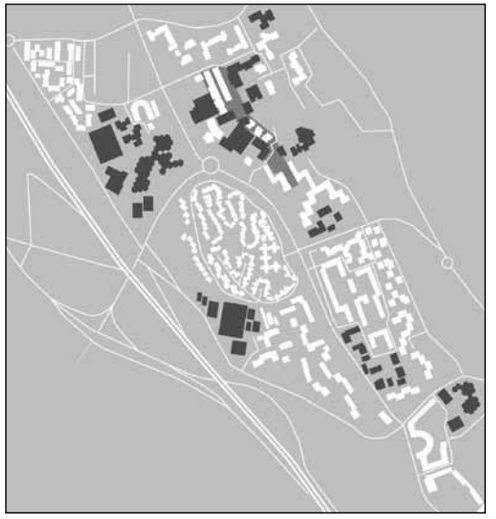
La nouvelle centralité de Miramas (théâtre, médiathèque, lycée, promenade).

Le cours de Martigues.

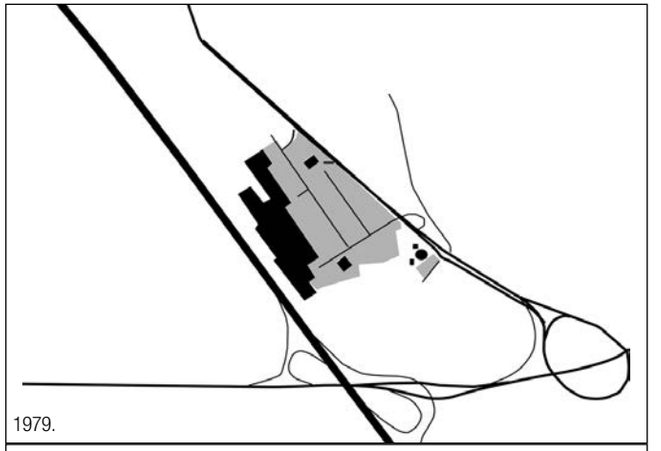
La nouvelle centralité de Martigues (hotel de ville, théâtre, halle, stade).



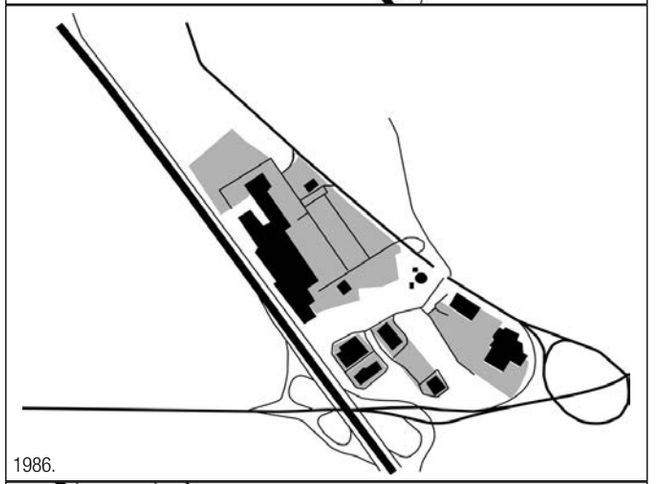
Le cours de Miramas.



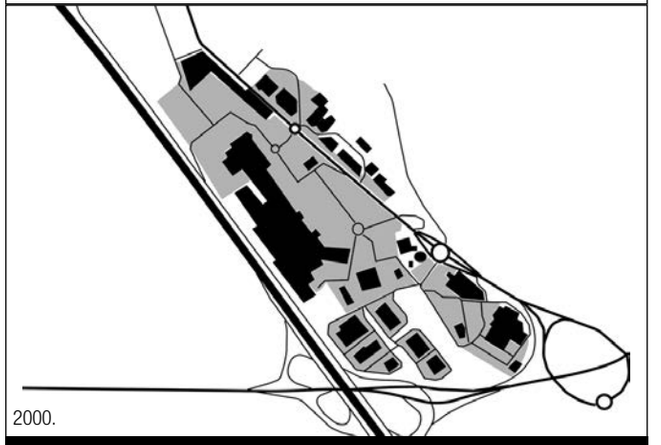
La nouvelle centralité de Vitrolles (hôtel de ville).



1979.

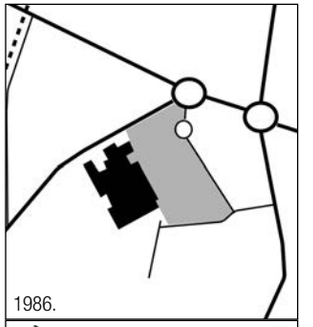


1986.

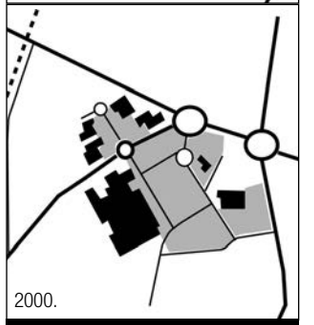


2000.

La zone commerciale de Vitrolles.

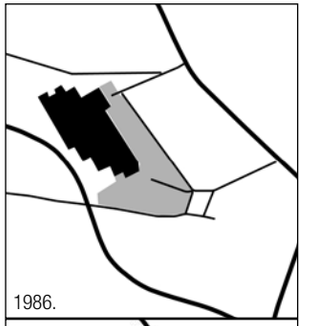


1986.

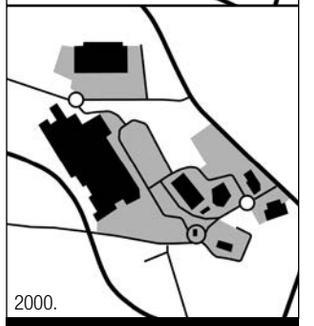


2000.

La zone commerciale d'Istres.



1986.



2000.

La zone commerciale de Martigues.

Etang de Berre : les solutions du ministre

Plusieurs mesures ont été annoncées par Michel Barnier, ministre de l'Environnement pour sauver le plus grand étang d'eau salée d'Europe

REFERENDUM ETANG DE BERRE: DES OUI PAR MILLIERS

TE DEPARTEMENTALE

Berre 22 JAN. 1989

S.O.S. pour un étang

Traitement léger ou thérapeutique vigoureuse: l'état de l'Etang de Berre reste alarmant

Inscription sous le pont de Rognac: organisées ou spontanées, les réactions contre la pol...

ACTUALITÉS 13

REDACTIONS DU *MERIDIONAL* : ● AIX : Paul-Henry FLEUR 2, rue de l'Opéra, tél. 42.38.34.01. ● MARTIGUES : Renaud GUILIANI 4,

13-11-89

LÉGÈRE POLLUTION A L'ÉTANG DE BERRE

Elle serait due à la fuite d'un pipe

Etang de Bolmon

Pêche interdite !

La pêche et la baignade sont interdites dans l'étang de Bolpmon et dans la Cadière à la suite d'un arrêté municipal.

Par contre la pêche et la baignade sont autorisées dans l'étang de Berre.

Un bienfait de la sécheresse

Etang de Berre : les rougets sont de retour

Trois mois sans apport d'eau douce et les poissons nobles sont revenus. Les pêcheurs demandent à E.D.F. de fermer définitivement le robinet

Etang du Bolmon

COMMENT SORTIR DU TUNNEL ?

Après un été particulièrement difficile, l'Etang de Bolmon sera, le 21 novembre prochain, à nouveau au centre des débats entre le sous-Préfet d'Istres et les maires des communes riveraines. A Marignane, on compte sur un engagement de l'Etat pour rouvrir le tunnel du Rove

Etang

BERRE-L'ETANG

Le dossier de l'Étang sera bientôt étudié à Matignon

Neuf ans après le référendum, le dossier de réhabilitation de l'étang de Berre semble enfin s'orienter dans le bon sens : une délégation va être reçue à Matignon

Opération reconquête : un avenir salé pour cette mer intérieure

le Provençal

Boues, eau douce, déchets chimiques...

L'agonie de l'étang de Berre

Les élus, l'administration, l'EDF, les pêcheurs, les industriels au chevet de ce merveilleux plan d'eau

« L'Etang nouveau » nous écrit

Etang-de-Berre : quelle concertation ?

ETANG - DE - BERRE L'ENJEU REFERENDUM !

Dans l'existence d'une cité, certaines dates revêtent l'indéniable dimension de l'événement. A fortiori lorsque la notion d'Avenir entre en jeu.

C'est l'une de ces dates majeures que les populations riveraines de l'Etang-de-Berre sont appelées à vivre le DIMANCHE 6 OCTOBRE 1991, journée du Référendum sur le devenir du plus grand plan d'eau salée en Europe.

Étang de Berre : la croisade des maires

10 communes riveraines de l'étang ont créé un syndicat intercommunal. En ligne de mire: l'usine hydroélectrique de Saint-Chamas, qu'ils jugent responsable de la mort lente de l'étang. Dans la balance: 5 milliards de francs

Savons l'étang de Berre! Régulièrement, ce mot d'ordre agite le landerneau politique. Une sécheresse un peu prolongée, une crue plus importante que d'autres, une poussée des verts aux élections et le spectre de la mort lente de l'étang-de-Berre, cette perle bleue de la région provençale, ressurgit. Cette fois, ce sont les maires de dix communes concernées qui s'unissent contre la pollution sourde et endémique. Toutes tendances confondues, ils se sont unis en un Syndicat Intercommunal pour la Sauvegarde de l'Etang de Berre, (SISEB).

Berre, Châteauneuf les Martigues, Istres, Martignane, Martigues, Miramas, Rognac, Saint-Chamas, Saint-mitre, Vitrolles, leurs élus en tête, sont partisans en croisade contre EDF. Le SISEB ne demande pas moins la fermeture de l'usine hydroélectrique de Saint-Chamas, coupable de rejets polluants. Depuis le mois de juin dans de ce syndicat, les pièces plus tolérantes vis à vis de la salinité, sont apparues.

"Choqué"

Alertée sur ce problème, EDF a pourtant construit un bassin décanteur en amont, à Cadarache et une digue en aval, pour piéger les sédiments. Ces travaux ont ramené les rejets annuels à 300.000 tonnes par an. EDF s'est aussi engagé à détourner les eaux dans le lit originel de la Durance à Mallemort, dès que le taux de turbidité (NOBL: quantité de matières en suspension par unité de volume) dépasse les 5 grammes par litre.

"Avant la construction de Cadarache en 1961, ces détournements arrivaient au moins deux fois dans l'hiver. Depuis, c'est terminé," précise M.Bonnet, chef du service exploitation du Groupe Régional de Production Hydraulique Méditerranée. Il s'ajoute pour prouver la bonne volonté d'EDF: *"Quand on détourne l'eau vers Mallemort, on perd* ...boué à l'oxygénation en surface de l'étang. Mais des études fai... *reux, EDF n'a plus déversé d'eau dans l'étang. Et bien on* ...

CROISADE DU XXe SIÈCLE !!!

L'Etat a demandé leur avis aux maires des communes

Une "chasse d'eau" pour réhabiliter l'étang de Berre

II- Pour détourner les eaux de la Durance, l'association "Etang Marin" suggère une galerie de 25 km de la centrale de Saint-Chamas jusqu'au delta du Rhône.

La Provence

L'étang de Berre rêve du plus haut jet d'eau d'Europe

Pour attirer l'attention sur la nécessité de réhabiliter le plus vaste étang marin européen, un industriel épaulé du sous-préfet, a le projet de battre le record de hauteur de jet d'eau détenu par Genève

"L'Étang Marin" est plutôt satisfait

Etang de Berre:

OUI à la Vie

TE DEPARTEMENTALE

Des poissons "nouveaux" dans l'étang

Les pêcheurs de la Coordination reçus par le sous-préfet d'Istres

utour de l'Etang

ENVIRONNEMENT

Un sentier et des emplois autour de l'étang de Berre

La partie châteauneuvaise du Jaï va être aménagée dans le cadre de la réhabilitation des rives de l'étang. Un sentier piétonnier accueillera les promeneu

Le cri d'alarme d'une association

2.11.89

L'Etang de Berre en danger de mort

LE TERRITOIRE EN PROJET

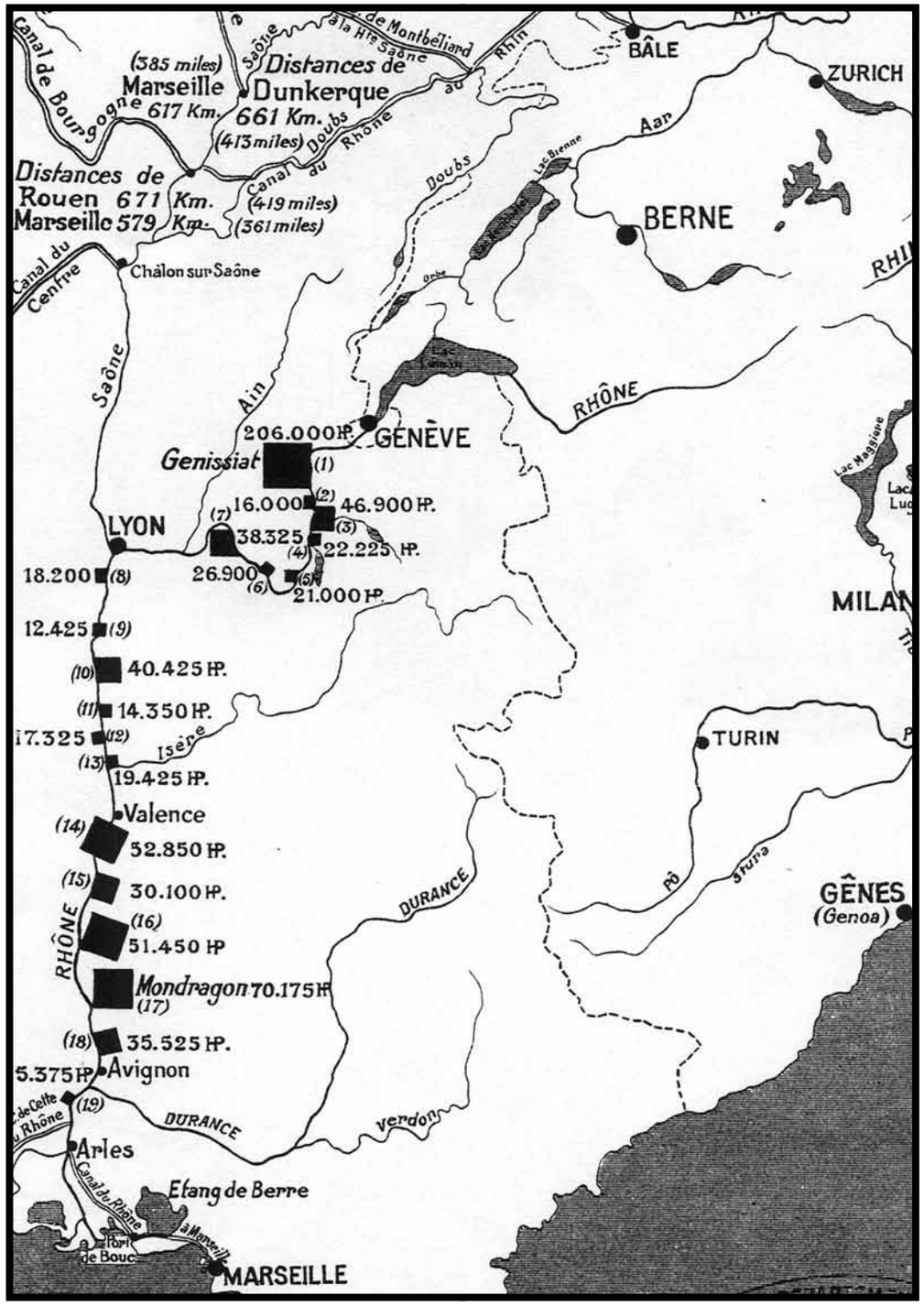
RÊVE D'ÉTANG

05

VERS UNE UTILISATION DE L'ÉTANG

L'histoire de l'Étang de Berre est marquée par de nombreux projets qui ont germé dans les esprits de marins, géographes, ingénieurs, économistes et hommes politiques. Ces grandes inspirations sont souvent l'objet de volontés extérieures, détachées dans une certaine mesure des réalités locales. La non-utilisation de cette vaste étendue d'eau et de ses abords dégagés et peu occupés, a suscité, au XIXe siècle, la réaction et l'indignation de nombreuses personnalités. Le commandant Sibour notamment, et après lui M. Jules Charles Roux, député de Marseille, (article 1893, revue des Deux Mondes), en ont parlé avec éloquence ; et le géographe anarchiste Elisée Reclus l'a sévèrement qualifié de scandale économique (scandale encore plus grand au point de vue de la défense nationale). Pourtant déjà au XVIIe siècle, l'intérêt de l'Étang est reconnu et il faudra attendre le XXe siècle pour qu'une réelle intention d'aménagement soit décidée.
Aujourd'hui, il reste de cet engouement un grand nombre de projets dans les archives, et de rêves dans les mémoires. Confronter l'évolution de ces différentes approches du territoire de l'Étang de Berre, à la réalité qui s'exprime aujourd'hui, permet de mieux comprendre les ambitions formulées sur ce site. On peut regrouper ces projets en deux approches mettant en valeur le potentiel inexploité de l'Étang :
On s'aperçoit qu'au XVIIe siècle, l'Étang de Berre commence à être pris en compte par le seul fait de sa proximité avec les embouchures du Rhône, réel problème pour la navigation. Et toute une série de projets s'attache à proposer une solution pour développer cet axe commercial, axe qui va trouver son aboutissement au début du XXe siècle avec la création d'une liaison directe avec Marseille.
Puis on peut aussi relever qu'au cours des siècles, l'occupation de l'Étang de Berre a fait l'objet de nombreuses convoitises, notamment du double point de vue militaire et commercial, proposant une vaste et profonde rade protégée par des collines et un territoire vierge de toute installation.

Cette présentation de projets et d'intentions se veut non-exhaustive, dépendant des recherches effectuées dans les différents centres d'archives, et malgré nos bonnes volontés, reste certainement incomplète.



Une voie navigable vers le Rhône

Une première logique de projets résulte du besoin de trouver une liaison sûre entre la Méditerranée et le Rhône, véritable voie de pénétration dans l'Europe méridionale. Cette idée de créer entre la mer et le Rhône une voie d'eau navigable, afin d'éviter les embouchures constamment modifiées par les caprices du fleuve et encombrées d'alluvions, est presque aussi ancienne que Marseille et reprend vigueur au XVIIe siècle.

Déjà les Romains, 103 ans avant notre ère, creusèrent le premier canal du Rhône, les « Fossae Marianae », reliant la rive gauche du Rhône vers Champtercier à la mer, où s'élève actuellement la ville de Fos qui lui doit son nom. L'intérêt premier était pour le commandant des armées Marius, campé sur les bords du Rhône et attendant les Teutons pour livrer bataille, de s'assurer des communications plus commodes par la voie du fleuve avec sa base de ravitaillement (présumée Marseille). Plus tard, les Massaliotes y firent un port à péage pour tous les navires empruntant le canal. Ils pouvaient ainsi remonter la vallée du Rhône et approvisionner Arles notamment, devenue très puissante.

Aussi les projets de la fin du XVIIe et du XVIIIe siècle reprennent l'idée du canal de Marius, mais vont mener une réflexion sur les différents tracés de liaison possibles. Et c'est dans cette quête de « la route du Rhône » que l'Étang de Berre va petit à petit s'insérer, étant positionné à mi-chemin entre le port de Marseille et la voie fluviale de navigation. Tout d'abord considéré comme simple débouché éventuel du canal de liaison avec le Rhône, il va finalement devenir central et s'imposer comme partie intégrante de cette voie navigable, Marseille s'étant révélée seul port capable de gérer un trafic conséquent et s'imposant comme porte de la Méditerranée.

« Le port de Marseille est un port commercial et industriel : son transit n'a pas, à beaucoup près, l'importance qu'il pourrait avoir. Il tirerait les plus grands avantages de la création d'un canal de navigation, qui le mettrait en communication avec tout le réseau de nos voies navigables et avec l'Étang de Berre. »

« Le canal projeté par l'Étang de Berre jusqu'au Rhône aiderait puissamment au développement du port et à la prospérité de la Ville de Marseille. »

M. A. Guérard, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées.

La recherche d'un débouché pour la voie du Rhône

L'ESSOR MÉDITERRANÉEN ET L'ENJEU DE LA NAVIGATION FLUVIALE.

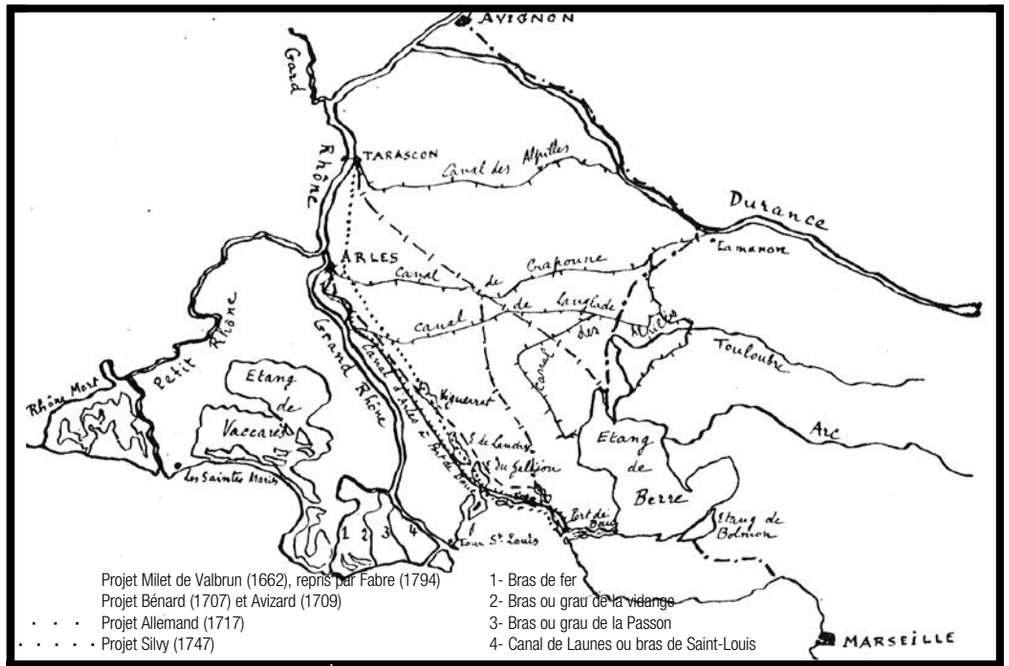
La volonté d'un canal de liaison entre la mer et le Rhône voit à nouveau le jour sous Louis XIV. À cette époque, la France réapparaît en Méditerranée, profitant de l'affaiblissement de l'Espagne et de l'Empire ottoman pour rivaliser avec Venise. Les grands travaux de Toulon, Marseille et la création du port de Sète[1] manifestent nettement l'ambition française. Dans cet essor méditerranéen, la question de la navigabilité du Rhône ressurgit et avec elle des réflexions sur le tracé de voies de communication[2].

À Marseille, la solution maritime de faciliter le transit par la voie navigable du Rhône forme un enjeu essentiel pour sa future prospérité commerciale. Vivant jusqu'alors en autarcie, entourée par ses collines et centrée sur son port, elle n'a pas développé de lien avec son arrière pays. Maintenant soumise à l'autorité de Louis XIV, elle doit concilier à son propre développement des exigences nationales. Aussi, face aux difficultés de communication par la terre, évidentes dans cette région morcelée et marquée par la présence de hautes collines, le Rhône offre alors une ouverture inestimable sur l'intérieur de la France.

Des études sur les conditions de navigabilité du delta du Rhône sont donc lancées et l'administration de Colbert, sous le gouvernement de Louis XIV, entreprennent des travaux de correction de bouches du Rhône avec l'intention de maîtriser la voie fluctuante du fleuve. Mais, après vingt-cinq ans consacrés au creusement d'un canal dans le bras du Rhône, et au vu de l'inefficacité relative de ces travaux, on en vient à préconiser une solution plus radicale pour assurer une navigation régulière, à savoir, le creusement d'un canal latéral. Dans cette logique, l'étang de Berre, de part sa position à proximité, apparaît comme le débouché éventuel de ce canal intérieur.

RÉFLEXIONS SUR UN CANAL INTÉRIEUR. Les projets de liaison avec le Rhône datant du XVIIe siècle, vont mobiliser l'attention des économistes et des savants pendant près d'un siècle et demi. Plusieurs tracés notamment sont envisagés :

- En 1662, Colbert fait rendre une Ordonnance royale enjoignant aux Trésoriers des Finances en Provence, de donner leur avis sur la construction d'un canal entre Tarascon et l'Étang de Berre. Ce sont les premiers projets d'union de Tarascon à Fos et à l'Étang de Berre par l'ingénieur Milet de Valbrun et le Comte de Saint Aignan. Mais ces premiers projets n'ont pas retenu longtemps l'attention des pouvoirs publics qui estimaient pouvoir rendre le Rhône navigable sans trop de mal et surtout à moindre frais.
- En 1665, Vauban après avoir parcouru l'embouchure du Rhône, reconnaît combien est précaire la navigation dans cette partie du fleuve et, en 1685, face à l'échec du domptage du fleuve, conseille l'ouverture du canal du Rhône à Port de Bouc aux services de la marine royale.
- *En 1672, Louis XIV accorde à l'architecte Colomby la création de la dérivation d'Aix à l'Étang de Berre, pour avoir une*



Les tracés de canal projeté du Rhône à l'Étang de Berre, G. Rambert « Quelques projets de canal du Rhône à la mer au XVIIIe siècle », Archives départementales des Bouches-du-Rhône.

Marseille, gravure de Hogemberg, Extraite de Civitates orbis terrarum de G. Braun 1582.

communication avec la mer, dérivation qui apporterait de grands avantages au cas où l'on creuserait le canal de Bouc à Arles ou à Tarascon. « Par ce moyen, Bouc profiterait de la navigation de la Haute Provence et ferait éviter les risques du trajet de mer depuis le port de Bouc jusqu'à Marseille, et celui de Provence profiterait à son tour d'une partie de la navigation du Rhône. »

- En 1682, Barras de Lapenne, capitaine des Galères du Roi, envoyé étudier les embouchures du Rhône, conclue à une réouverture du canal de Marius ou à un débouché dans le port de Bouc : *« Les embouchures du Rhône sont et seront toujours impraticables, il faut imiter les romains, ouvrir leur canal ou en faire un autre pour conduire les bâtiments à Fos ou dans le port de Bouc même, ce qui serait encore meilleur. »*
- En 1707, ce projet finit par prendre forme avec le plan du canal de l'Arlésien M. Bénard. Il propose un canal de 7 toises de large au plafond et de 6 à 10 pieds de profondeur, allant « en droiture » d'Arles à Bouc par la roubine du Vigueirat, les étangs Galéjon et Estomac et le terroir de Fos. Un projet analogue parait en 1709 sous la signature de Noël Avizard, professeur de mathématiques et d'hydrographie au Collège d'Arles. Ces deux tracés sont très proches de celui qui va être retenu cent ans plus tard pour le canal d'Arles à Bouc.
- En 1717, Antoine Allemand, seigneur de Fenouillet, produit un projet de vaste envergure, tendant à résoudre le problème de la navigation, de l'irrigation ainsi qu'à tirer l'Étang de Berre de son isolement en l'unissant à la Durance et au Rhône, ainsi qu'à la Rade de Marseille. Le tracé allait de Donzère à l'Estaque, par Avignon, la Basse Durance, le Pertuis de Lamanon, l'Étang de Berre et de Bolmon, et la dépression du Rove. Mais l'énormité des travaux à réaliser et le coût engendré, eu très vite raison de cette proposition.
- En 1747, Silvy revient au principe de l'union du Rhône à Port de Bouc, et dans son « mémoire pour la nécessité de construire un canal d'eau dormante depuis le Port de Bouc jusqu'à Tarascon, pour faire cesser les fréquents naufrages des bâtiments qui passent de Marseille en Languedoc et dans le Rhône », projette l'utilisation de roubines creusées entre le Rhône et le Galéjon et le raccordement au nouveau canal de Languedoc entre Beaucaire et Sète, alors en projet lui aussi.
- Entre 1748 et 1751, les ingénieurs Bélidor, Milet de Montville et Pollard, chargés d'étudier la question, trouvent le tracé Bouc-Tarascon trop long et expriment successivement divers projets aboutissants dans le Rhône entre le Bras-Mort et Arles.

« Creuser dans les terres le long de la côte, un canal qui partant de Port de Bouc, vienne aboutir au Rhône, par le chemin le plus court, afin d'éviter l'embouchure. »

L'ÉCHEC DES PROJETS.

Toutes ces premières tentatives d'union avec le Rhône par le biais d'un canal, se révèlent malheureusement hors de proportion avec l'effort réalisable. Les consuls d'Arles, après s'être disputés la tête du canal avec leurs voisins de Tarascon, se résignent à revenir à des travaux d'amélioration de l'embouchure du fleuve. Cependant, malgré la nullité des résultats, on reconnaît au début du XVIIIe siècle, l'avantage qu'il y aurait de faire aboutir le canal non plus à Fos en pleine côte, mais dans la petite rade de Bouc ou dans l'étang de Berre.

Et, malgré qu'à cette époque le grand négoce soit favorisé par la franchise donnée à Marseille et par le monopole en Méditerranée accordé aux commerçants phocéens, ce n'est qu'un siècle plus tard, que cet axe commercial se concrétise. Les échanges avec le Levant mais aussi avec les mers du Sud (du côté de l'Atlantique) se développent, ainsi que le besoin d'acheminer à l'intérieur du territoire les marchandises par un moyen plus rapide et économique que celui des voies terrestres. Aussi, en 1793, Bonaparte, revenant du siège de Toulon et inspectant les côtes, découvre Martigues et ses étangs. Devenu empereur, il fait enfin construire le canal de navigation reliant Arles à Bouc, première étape de la voie du Rhône.

« Le canal d'Arles débouche dans le port de Bouc, c'est par là que passent les marchandises encombrantes, que Marseille expédie dans l'intérieur de la France ou en reçoit… » Création du port de Martigues…

Marseille et les enjeux rhodaniens

UN ACCÈS AU RHÔNE IRRÉSOLU.

Mais bien vite, le problème de l'accès au Rhône se pose à nouveau, le canal d'Arles à Bouc de 1834 apparaissant comme tout à fait insuffisant à son achèvement. La navigation rhodanienne, intense jusqu'au XVIIIe siècle, décline rapidement à partir des années 1840, l'insécurité des embouchures ne répondant plus aux exigences du progrès et à l'essor des échanges commerciaux. Une nouvelle étude de liaison à créer entre le Rhône et la mer est donc entreprise, mobilisant une lutte pendant une vingtaine d'années entre les partisans de la canalisation du fleuve lui-même et ceux d'un nouveau canal. Le percement du canal Saint-Louis aboutissant au golfe de Fos l'emporte et est décidé en 1863.

Cette nouvelle voie éveille les plus vastes espoirs, tant au niveau de l'importance du transit, que de l'installation d'établissements industriels. Le port de commerce de Port-Saint-Louis-du-Rhône est construit par la CCI d'Arles, en concurrence directe avec Marseille, espérant drainer tout le trafic de l'axe Rhôdanien. Mais là encore, le succès attendu se révèle décevant et face à ces médiocres résultats, il apparaît que, ni Port-de-Bouc, ni Port-Saint-Louis-du-Rhône, sont à même d'accueillir le trafic rhodanien.

…Port-de-Bouc, à l'entrée de L'Étang de Berre, est trop éloigné de Marseille et n'est pas dans une situation assez centrale pour être utilisé par l'industrie et le commerce de la contrée… Pour compléter la voie fluviale du Rhône jusqu'à la mer, on a créé le canal de Saint-Louis… Le point d'arrivée du canal Saint Louis à la mer ne peut être qu'un endroit de passage et non de stationnement. Où viendra donc aboutir tout le trafic fluvial du canal de Saint-Louis… dont la plus grande partie sera à

destination de Marseille ? Évidemment un port plus rapproché de Marseille et en même temps plus commode. C'est à Bolmon !… »

La création d'un port de commerce sur l'Étang de Berre, 1872.

…Le canal de Rhône à la mer n'a sa raison d'être, et ne peut trouver sa pleine utilisation qu'à la condition de déboucher dans un port de mer… Les entreprises de transport sur le Rhône ont reconnu que port Saint-Louis n'est pas le but, que Marseille est le point de départ et celui d'arrivée de tout le trafic ; elles ont amélioré leurs chalands et, malgré les difficultés nautiques, les remorquent jusqu'à Marseille. Les petits ports, anciens ou naissants, ne pouvaient subsister : un grand port existant dans le voisinage, c'est à ce port et non ailleurs que le canal du Rhône devait absolument aboutir. »

Marseille, le canal du Rhône et l'Étang de Berre, Hubert Giraud, 1916.

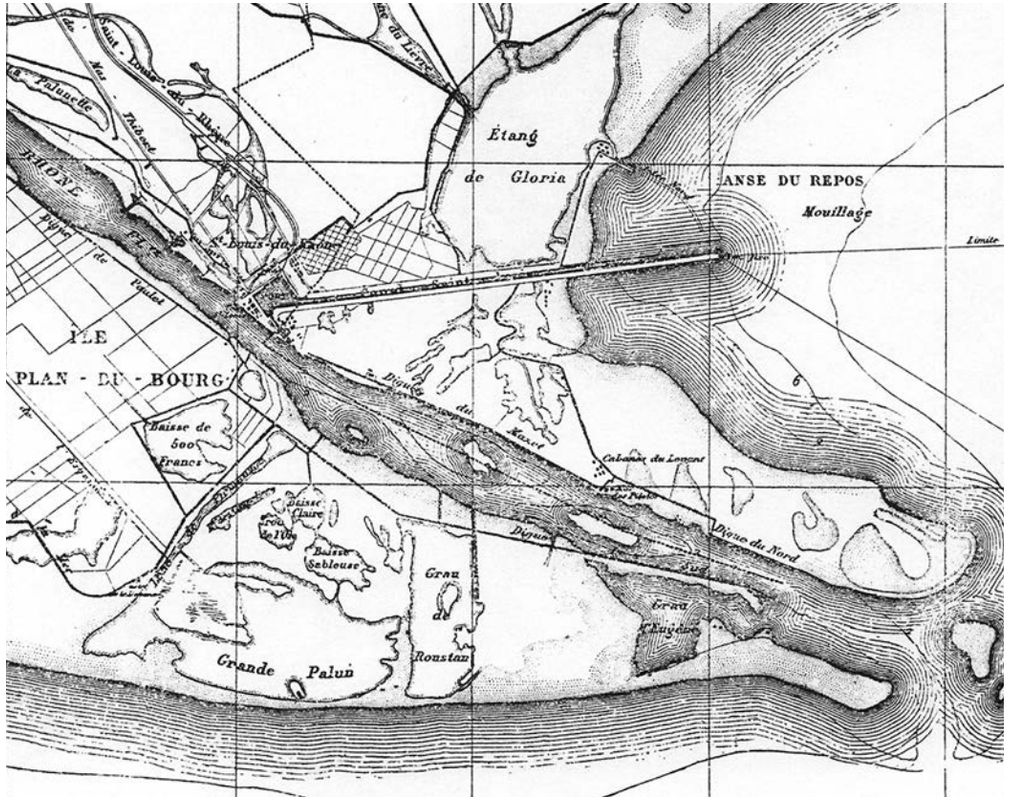
C'est ainsi que petit à petit, on en vient à réaliser que le but réel du canal n'est pas simplement de créer une voie sûre et rapide avec le Rhône, mais de le relier directement avec Marseille.

« Peut-on dire que la voie d'eau de la Manche à la Méditerranée est achevée quand elle aboutit à Port-Saint-Louis ou à Bouc ? Qu'à tort ou à raison, à l'inverse de la Seine, de la Loire et de la Gironde, le Rhône ait son grand port d'alimentation en dehors et éloigné de ses embouchures, le fait existe, il est indéniable. C'est à Marseille que la batellerie à vapeur du Rhône est venue apporter et prendre la marchandise qui l'alimentait. Il faut donc que Marseille soit le point extrême au Sud de cette voie d'eau intérieure, comme Le Havre l'est au Nord… »

Canal de jonction du Rhône à Marseille, Albert Breittmayer, 1891.

MARSEILLE FACE À LA CONCURRENCE.

En 1832, le port de Marseille occupe le troisième rang après Londres et Liverpool. En 1887, il n'est plus qu'au sixième rang. Il est encore le premier port du continent, mais il est suivi de très près par Hambourg, Anvers et Gênes. Et bien que les Marseillais aménagent et outillent leur port, et créent des industries pour convertir les matières premières, leurs efforts



sont en partie paralysés par la cherté des transports par la voie ferrée. En effet, dès 1859, le chemin de fer est installé sur toute la longueur du Rhône, prenant le monopole sur la voie fluviale, sans jouer le rôle d'alliée ou d'auxiliaire espéré. Aussi les tarifs, le manque de liaison entre voie ferrée et les ports fluviaux ruinent rapidement la navigation. Les transports continentaux dévalorisent l'ancien trafic de port à port qui faisait une part de la richesse méditerranéenne jusque-là.

Pourtant, avec l'ouverture du canal de Suez, en 1869, la voie maritime connaît un nouvel essor et la nécessité d'un canal maritime est reconnue. Il forme même un enjeu pour l'avenir du commerce marseillais, car l'obtention du monopole de la route du commerce de l'Orient représente une source de richesse considérable. Mais la concurrence est à craindre si aucune amélioration de la navigation du Rhône ne se concrétise, et menace la supériorité de Marseille.

« Cette ville, située loin du Rhône, ne communique avec l'intérieur de la France que par un chemin de fer ; elle n'a pas la voie économique de transport par eau, si nécessaire pour les matières volumineuses, pesantes et peu de valeur relative ; en outre, elle n'a pas de fret de sortie… Venise, Trieste, Constantinople, ont de grands avantages sur Marseille ; Constantinople par le Danube, peut faire remonter les marchandises jusqu'au cœur de l'Allemagne ; Trieste, dans une position centrale, par rapport à l'Europe, peut les expédier par chemin de fer jusque sur les bords du Rhin, à moins de frais que Marseille… » Camoin, 1864.

Aussi, à la fin du XIXe, Marseille tourne à nouveau son regard vers le Rhône dont l'aménagement permettrait un désenclavement de son port par des coûts de transport moindres et par la réalisation d'une voie navigable jusqu'au cœur de l'Europe. L'ambition de Marseille est de devenir un port fluvial placé à l'entrée et au débouché de l'isthme européen.

« Les chemins de fer ne suffisent point aujourd'hui à écouler le stock des marchandises qui arrivent à Marseille et parce que ces mêmes chemins de fer ne suffisent point à l'écoulement de ce stock, les arrivages diminuent en proportion, et Marseille, avec ce système de chemin de fer à outrance voit chaque jour diminuer son importance commerciale… La nécessité de réunir Lyon à Marseille par la voie fluviale ne pouvant être contestée et les avantages qui en résulteraient pour les deux cités n'ayant pas besoin d'être démontrés. » Louis Combet, 1881.

Le canal de Marseille au Rhône est alors la seconde revendication marseillaise, lancée dans les années 1870[3]. (La première étant la construction d'une ligne ferrée menant au Rhône en évitant le passage par le tunnel de la Nerthe ; et limitant ainsi la menace représentée par Port-Saint-Louis-du-Rhône, au débouché direct de l'axe commercial avec la mer).

La Chambre de Commerce, soucieuse des progrès rapides de ses concurrents, notamment Gênes, considérée comme sa rivale la plus dangereuse, va insister sur l'urgence de la réalisation auprès du gouvernement. Et pour avoir plus d'impact, elle souligne qu'il ne s'agit pas seulement d'une œuvre utile à Marseille, mais que c'est la fortune même de la France qui y est intéressée. Ce n'est qu'en joignant Marseille au Rhône qu'on permettra à la France de regagner, dans le domaine des transactions commerciales, le terrain que les ports à canaux de Hambourg et Anvers lui ont enlevé. Marseille au point de vue maritime représente en effet presque le tiers de la France, et les Marseillais considèrent le canal comme le meilleur instrument de relèvement.

Jules Charles Roux : « En nous reliant au Rhône, nous suivons les exemples de toutes les grandes cités commerciales… Puisqu'au point de vue du mouvement maritime, il résulte des statistiques que Marseille à elle seule représente le tiers de la France, peut-on nous accuser de réclamer l'exécution d'une œuvre d'intérêt local ? Ne travaillons-nous pas au contraire pour l'intérêt général du pays ? »

Parallèlement au vœu des Marseillais, le ministre des Travaux Publics, M. de Freycinet3 décide en 1878 la reprise officielle des études : « Un canal de jonction du Rhône à Marseille, me paraît d'une importance considérable pour votre commerce car je ne puis me faire à l'idée que la capitale des Bouches-du-Rhône puisse rester séparée du Rhône. »

LE CANAL DE MARSEILLE AU RHÔNE, L'ESPOIR D'UN REDRESSEMENT.

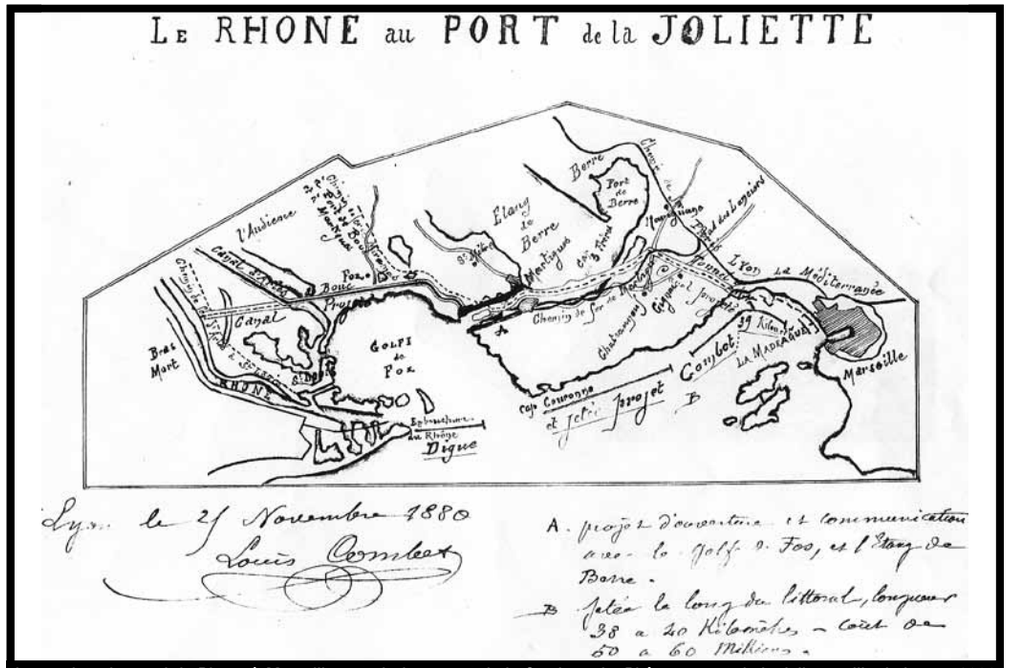
Déjà, avant même l'achèvement des travaux d'Arles à Bouc, l'établissement d'une voie de navigation intérieure entre le port de Marseille et le Rhône a été énoncée. Mais cette jonction va mettre du temps avant de se réaliser complètement, et va occasionner de nombreuses réflexions :

Vers 1740 est envisagé par Floquet un premier projet devant joindre Marseille à la Durance et au Rhône. Il veut rendre le canal d'arrosage, tiré de la Durance, navigable en créant une jonction entre les deux branches de Marseille et de Tarascon.

L'exécution du Canal de Provence ou Grand Canal commence en 1752 et l'on poursuit la réalisation de cette chimère jusqu'à la révolution. Les moyens de l'époque pour franchir la chaîne des collines de la Nerthe à plus de 150 mètres imposent un canal à écluses, réalisable mais pas réellement praticable.

Plus d'un demi-siècle plus tard, en 1820, M. Berquey, directeur général des Ponts et Chaussées, propose un projet aussi impraticable que ceux du XVIIIe siècle, mais qui allait se préciser au cours du temps. Une étude menée par l'ingénieur Brisson propose la conception d'un canal montant à 90 mètres seulement pour passer du vallon de l'Assassin à celui de Saint-Antoine par un tunnel de 5000 mètres.

En 1840, un nouveau projet, perfectionnant la conception de Brisson, est présenté par le service des Ponts et Chaussées. Il comporte un canal à écluses qui traverse la chaîne de collines par un souterrain de 5 kilomètres de longueur, percé à une altitude de 50 mètres. Le tunnel proposé se situe exactement à l'emplacement de celui qui sera réalisé par la suite pour le chemin de fer du PLM, c'est-à-dire le tunnel de la Nerthe.



Les projets de canal du Rhone à Marseille, extrait du rapport de L. Combet « Le Rhône au port de la Joliette, ville de Lyon » 1880, Archives départementales des BdR.

Inauguration du tunnel du Rove, le 27 avril 1927 par le President Doumergue, coll CCIM.

« La hauteur à monter étant réduite à 50 mètres rend très possible l'exécution du canal de Marseille en permettant de ne pas accoler les écluses, de les distribuer convenablement, de franchir la montagne en un jour, et d'alimenter facilement le canal au moyen des eaux de l'Arc. » Montluisant.

Mais les 48 écluses prévues n'allaient-elles pas décourager le trafic ?

Montricher fait aboutir son canal dans le Vieux-Port par un second tunnel sous la vieille ville ; Montluisant, plus judicieusement, le détourne vers le futur port auxiliaire de la Joliette[4].

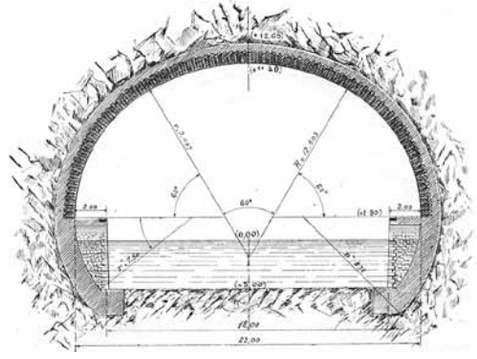
Le haut commerce marseillais encourage ces études. En 1842, Julliany réclame le canal qui permettrait d'éviter les transbordements si coûteux à Arles et à Bouc : « Les productions de tant de parties du globe, que le commerce verse à Marseille, se distribueraient avec économie et facilité sur tous les marchés de l'Europe, dont notre ville serait alors le principal entrepôt. »

Trente ans s'écoulent avant que la question ne soit reprise en 1873, sous une forme nouvelle : Krantz, futur ministre des Travaux publics, lance l'idée du canal-boulevard, dans son rapport sur les voies navigables. L'évolution des techniques permet aux ingénieurs de proposer la construction d'une digue, longue de 54 km, qui suit les contours de la côte depuis Marseille jusqu'à Port-de-Bouc, créant ainsi une zone continue d'eaux tranquilles, où les chalands du Rhône circulent avec sécurité. Le projet par le littoral a l'inconvénient de supprimer la pêche côtière et de priver les bateaux pêcheurs des criques qui offrent des lieux de refuge. Au point de vue industriel, il ne longe qu'une côte déserte et ne rend pas les services attendus d'un canal intérieur. Et fort heureusement, ce plan qui laisse de côté l'Étang de Berre n'est pas retenu, au profit de celui tout nouveau, du percement d'un tunnel au niveau de la mer aboutissant à l'étang.

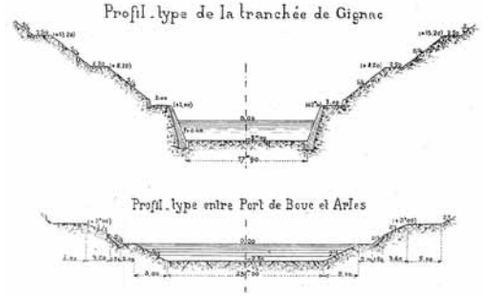
Effectivement, au même moment, la solution définitive est indiquée. En 1873, l'ingénieur en chef Le Blanc et le lieutenant-colonel du génie, Marchand, proposent pour la première fois un tunnel au niveau de la mer pour franchir la Nerthe : « un programme qui aurait pour principal objet la réunion du Rhône au port de Marseille par une voie navigable sans écluses », et ils ajoutent « que la dépense serait moindre que celle du canal proposé par M. Krantz le long de la mer, moindre également que celle du canal à 24 écluses étudié par de Montricher et Montluisant. » A phocéenne à Arles en passant par l'Étang de Berre, Martigues et Port-de-Bouc. Ce défit de transformer Marseille en port fluvial en réunissant ses bassins portuaires au Rhône, par les segments existants et des travaux de liaison, creusement d'un canal le long de la rive sud de l'Étang de Berre et percement d'un tunnel sous la Nerthe, se réalise enfin.

Ainsi, les trois unités physiques et les trois forces économiques que constituent le Rhône, l'Étang de Berre et le port de Marseille concrétisent leur union. Juxtaposées en un espace restreint mais isolées l'une de l'autre par des obstacles naturels, elles ont dû attendre le XXe siècle pour que les barrières soient enfin rompues. Au début de ce siècle, toutes les espérances sont permises.

Coupe sur le tunnel du Rove, CCIM.



Coupe sur le tunnel du Rove, CCIM.



D'un étang à une rade, rêve d'occupation…

À la différence des étangs languedociens, l'étang de Berre n'est pas un plan d'eau capturé sur la mer, mais une vaste et profonde articulation littorale, creusée par l'érosion terrestre puis envahie par la mer. Elle offre de ce fait de belles perspectives quant à une occupation maritime.
C'est la présence de la mer qui fonde l'identité du site et constitue la principale ouverture de ce territoire montagneux, difficilement accessible avant l'arrivée des infrastructures. Aussi les marins, les premiers, évoquèrent très tôt la question de l'utilisation de l'étang de Berre, suivis plus tard par des géographes et économistes.
«...Marins et inspecteurs des défenses côtières qui au XVIIe siècle voient dans l'étang de Berre une citadelle naturelle imprenable, dont l'accès étroit est remarquablement bien défendu par la tour de Bouc ; son port est un bon abri contre les vents violents dans le golfe du Lion, un bon port de guerre où se relâchent les galères en route pour l'Espagne. » Congrès de St-Gilles.
Toutes les volontés d'utilisation et de développement de l'Étang de Berre partent d'un investissement par la mer. La condition indispensable consiste simplement à rendre l'accès à l'étang plus praticable. Mais à elle seule, la transformation de l'étang de Caronte, en un chenal de 3 puis 6 mètres de large, a fait l'objet de longues réclamations, retardant d'autant toute possibilité d'annexion. « Sur l'utilité de cette mesure, il n'y a qu'une voix : marins de guerre ou de commerce, armateurs et négociants, tous réclament la mise en état du chenal de Caronte. Il ne se passe pas d'années sans que le Conseil général des Bouches-du-Rhône demande l'exécution du projet. » Ardouin-Dumazet, 1892.

Deux grandes tendances s'imposent entre le XVIIe et le XIXe siècle pour l'utilisation de l'étang de Berre :
- des projets d'intérêt militaire et d'enjeu national,
« Depuis plus d'un demi-siècle, on pense à faire de l'Étang de Berre un port de refuge pour nos flottes… car nous n'avons pas sur la Méditerranée un seul port inattaquable. »
- et des projets d'intérêt commercial, surtout avec le développement industriel du milieu du XIXe siècle.
« Il est bien certain qu'il y aurait pour le commerce français un avantage énorme à posséder en tout temps, à l'embouchure du Rhône, une rade pourvue de quais et de voies ferrées, qui serait le complément du grand port de Marseille. Les établissements maritimes naîtraient d'eux-mêmes, lorsque l'accès à l'Étang de Berre serait assuré. » Hubert Giraud, Membre-Secrétaire de la CCM, 1916.

Une occupation militaire, un enjeu national

UNE VÉRITABLE RADE.

« Malgré ce nom d'étang, on a sous les yeux une véritable rade, profonde et sûre, fermée contre toute attaque par un goulet étroit, bien supérieure par là à la rade de Toulon, de Lorient et de Brest. Sur toutes nos côtes, on ne saurait trouver un autre golfe aussi bien abrité et aussi sûr. » Ardouin-Dumazet, 1892.
Entouré par des collines, protégé par un accès étroit, et disposant d'un plan d'eau de 16 000 ha de superficie (dont 4 000 ha profond de 8 à 10 mètres), il représente un site exceptionnel pour une utilisation militaire. Le massif des montagnes de l'Estaque qui le sépare de la Méditerranée a une largeur de huit kilomètres et présente un relief de 100 à 250 mètres d'altitude constituant une barrière invulnérable. Le débouché vers le golfe de Fos a sept kilomètres de longueur et n'offre à Port-de-Bouc qu'une étroite ouverture. Cette configuration le tient hors d'atteinte de toute agression par la mer si bien que M. Joseph Fournier en parle en ces termes :
« Si l'Angleterre ou les États-Unis possédaient l'étang de Berre, ils en auraient fait depuis longtemps la position maritime la plus forte du monde. »
L'analogie de l'étang de Berre avec le port de Brest a pu jouer un rôle dans le destin militaire que beaucoup envisageaient pour lui.
« Le golfe, lac ou Étang de Berre vaudra, comme étendue et comme sûreté la rade de Brest quand le canal de Bouc sera assez profond pour donner entrée aux navires de guerre, et lui sera supérieur comme facilité d'accès. » Guide Joanne.

POUR LA DÉFENSE NATIONALE.

L'utilisation de l'étang de Berre en tant que rade militaire est une idée qui a germé très tôt et qui s'accentue tout au long du XIXe siècle, notamment au moment de la tension franco-anglaise de Fachoda. Elle suscite de grandes inspirations extérieures, plus ou moins détachées des réalités locales.
«…l'immense étang de Berre… a depuis longtemps attiré l'attention des hommes qui se préoccupent des besoins du commerce de la France et de sa marine militaire. Tous les gouvernements, depuis Napoléon 1er, ont jeté les yeux sur l'étang de Berre, pour en faire un port de refuge et, en effet, toutes nos flottes pourraient s'y réunir et y trouver un abri assuré. » Camoin, 1864.
Le nom d'hommes illustres comme Vauban et Napoléon, se trouve associé à cette idée de base pour la protection de la flotte et pour la défense des côtes, et de nombreuses volontés politiques sont manifestées, mais sans grand résultat. Tous relèvent le grand potentiel et l'intérêt inestimable de cette étendue d'eau, notamment au niveau militaire.
En 1841, la Commission de défense des côtes s'exprime ainsi *:*
« L'étang de Berre, mis en communication avec la mer, serait d'une immense utilité pour la défense des côtes par les bateaux à vapeur ; en effet, une flottille de bateaux à vapeur serait parfaitement abritée dans l'étang de Berre à 6 000 mètres à l'intérieur des terres ; elle pourrait en sortir et s'y réfugier suivant les circonstances, et la force et le nombre de ces bateaux ne seraient jamais connus que de manière imparfaite. »

Dans une délibération de 1860 de la Commission mixte des travaux publics, un membre appelle l'attention de la Commission sur *« l'importance immense de l'étang de Berre, qui présente déjà, sur une grande étendue, des profondeurs de 8 à 10 mètres, dont l'entrée par Port-de-Bouc est d'une défense facile et pourrait, moyennant quelques travaux, devenir un magnifique port de refuge, cette considération lui parait d'autant plus importante que l'on reconnaît aujourd'hui que les ports militaires actuels seraient insuffisants pour abriter les escadres françaises. »*

Le 10 mars 1865, le Comité des Fortifications émet l'avis suivant : *« On peut se demander si, au lieu d'augmenter encore l'étendue des ports de Marseille, il ne serait pas préférable… de porter une partie de l'activité commerciale de cette ville dans l'Étang de Berre, où la création d'un port intérieur offrirait au commerce et aux marines marchandes et militaires un abri assuré contre les attaques d'une flotte ennemie. »* Et c'est sous l'influence de cette conception que le canal est approfondi à 6 mètres, de 1865 à 1874.

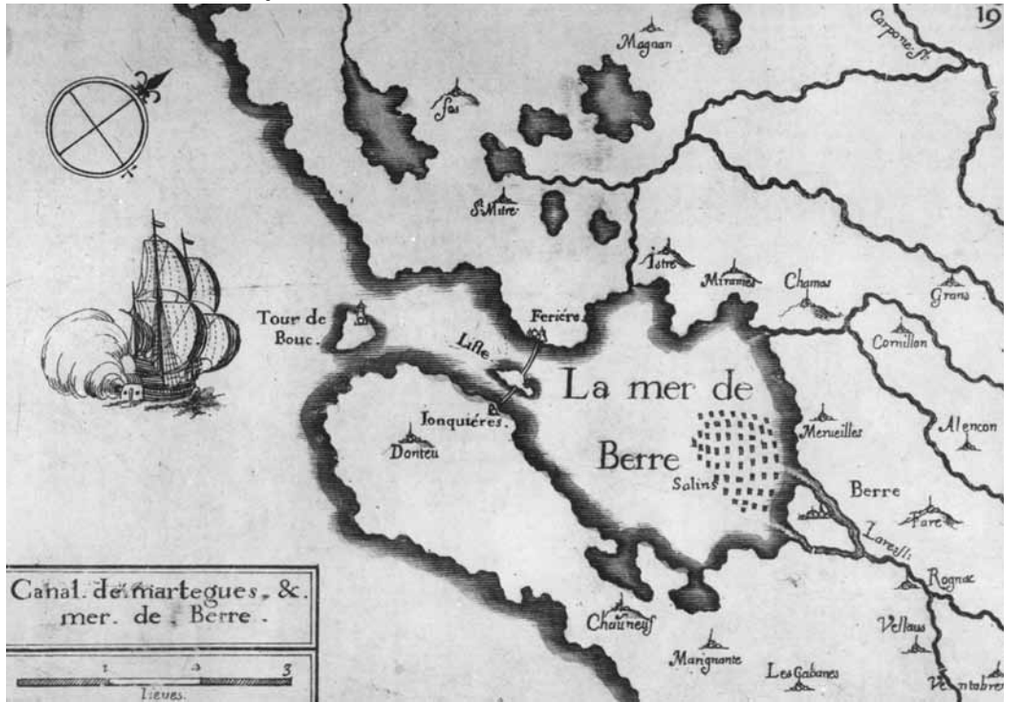
Il ne se passe pas une année sans que le Conseil Général des Bouches-du-Rhône ne demande l'exécution du projet de la mise en état du chenal de Caronte. *« Il y a plus qu'un intérêt particulier aux ports Méditerranéens dans une telle entreprise, il y a un intérêt immense au point de vue de la défense du pays. »* Et, malgré une pétition datée de 1867 qui réclame des ports de refuge en général, et en particulier dans le Bas-Rhône, le rêve ambitieux de créer dans l'étang un vaste abri pour la flotte de guerre tombe dans l'oubli. Il faudra attendre la loi du 2 mars 1901, relative à l'amélioration des ports de guerre et à l'organisation des bases d'opération de la flotte, pour que la création entre Bouc et Martigues d'un canal maritime accessible aux petits croiseurs soit officiellement décidée.

DES INTENTIONS D'ANNEXION.

L'enjeu de la défense nationale, de tout temps d'actualité, a inspiré une succession d'intentions d'aménagement, qui, une fois le danger passé, sont restées sans suite.

Napoléon, après avoir délivré Toulon des mains des royalistes et des Anglais, longe la côte et on raconte que : *« Napoléon inspectant les côtes pour y organiser les moyens de défense, vint à Martigues et monta sur un mamelon, dans le voisinage qui domine toute la contrée et d'où il peut apercevoir d'un coup d'œil : à gauche, la mer, Berre et les collines qui l'entourent ; à ses pieds, la ville bâtie comme Venise au milieu des lagunes ; à droite, l'étang de Caronte, puis le port de Bouc et son entrée dans le golfe de Fos ; enfin au delà de ce golfe, dans le lointain, les bouches marécageuses du Rhône. On assure que Napoléon dit alors que c'était là, à Martigues, que devaient être les principaux établissements maritimes de la France dans la Méditerranée. »* Napoléon avait ainsi envisagé pour l'étang de Berre un rôle de refuge aux navires de commerce ou à la flotte de guerre, et voulait créer à Port de Bouc un grand établissement naval, succursale de Toulon avec d'importants chantiers de construction. C'est aussi dans ce but qu'est commencé le canal d'Arles à Bouc, destiné y amener le bois de construction. Mais cet arsenal, première étape de conquête de l'Étang de Berre, ne verra jamais le jour.

La mer de Berre et le canal de Martigues, Carte du XVIIe.



En 1794, un ingénieur, Fabre, propose un projet de port de commerce dans l'étang de l'Olivier, en relation directe avec la ville d'Istres. Mais il envisage aussi une utilité militaire à l'Étang de Berre : *« Un pareil projet, s'il était effectué, ne pourrait pas manquer d'être très utile à la République. Le port serait parfaitement abrité, il serait précédé d'une rade magnifique où l'on serait hors de toute atteinte de la part de l'ennemi. Les escadres trouveraient, à l'issue des canaux de Martigues, le port de Bouc où elles attendraient les vents propres à prendre le large, et, en attendant, elles y seraient défendues par le canon du fort… »* Ainsi déjà, l'ingénieur Fabre préconise des desiderata proches de ceux formulés par nos contemporains au début du siècle : l'utilisation de l'étang de Berre au double point de vue militaire et économique.

Autour de 1840, des marins comme l'amiral Baudin, songent surtout à utiliser l'Étang de Berre comme port de refuge pour les navires de guerre. Ils réclament un canal de 65 mètres de largeur à la flottaison et de 6 mètres de profondeur, seul obstacle à la navigabilité de l'Étang. Et lors de la tension franco-anglaise de Fachoda, une série de projets y voient le « Bizerte de la Métropole », un port de refuge pour les bâtiments légers de la Marine Nationale d'autant que Toulon est de plus en plus saturé, renforçant la nécessité de trouver sur la côte un pendant militaire. Sète et Marseille représentent les deux autres ports de Méditerranée, mais sont exclusivement commerciaux et sans défense face à d'éventuelles agressions ennemies.

Un homme des plus compétents sur la question de l'Étang de Berre, le commandant Sibour, mène toute une réflexion sur l'utilisation de ce plan d'eau providentiel et rédige en 1872 *« L'Étang de Berre au point de vue de la défense des ports de la Méditerranée »*. Il évoque non seulement l'enjeu militaire d'une telle réalisation, mais aussi l'enjeu commercial : *« L'étude des ports, tant pour la marine militaire que pour la marine marchande, ne doit pas se borner à procurer aux navires un abri contre les vents et les tempêtes. Soustraire à un moment donné, notre matériel flottant aux attaques de l'ennemi, voilà un problème dont la solution ne doit laisser indifférent ni l'État ni les particuliers parce qu'il touche aussi bien la marine de commerce que la marine de guerre… Parmi les ports de la partie est de notre littoral, Toulon est absorbé par les exigences de la flotte et Marseille encombrée par les navires du grand commerce, malgré les dispendieuses constructions de la Joliette et du bassin Napoléon. Il semblait dès lors tout naturel de penser à l'étang de Berre, ce qui n'est pas arrivé. Fortifions nos ports militaires, protégeons nos côtes, armons nos arsenaux maritimes, sauvons en même temps et à tout prix, notre marine marchande en abritant cet immense matériel qui représente un temps et des capitaux si considérables… »*

UN REFUGE INVIOLABLE.

Le système de défense des principaux ports de Méditerranée est remis en cause avec l'évolution de l'armement et l'amélioration de la force de frappe, de plus en plus performante et destructrice. *« On a établi à Marseille un système de défense parfaitement entendu pour la préserver des attaques d'une flotte en bois, mais on n'a rien pu faire pour la mettre à l'abri des coups d'un navire cuirassé ; les lieux ne se prêtent pas à cette défense. Pour protéger Marseille en temps de guerre, il faudrait établir en avant de ses jetées une ligne de bonnes batteries flottantes cuirassées. Or, si l'État emploie ces engins pour la défense, que restera-t-il pour l'attaque ? Création du port de Martigues et ouverture de l'Étang de Berre aux vaisseaux de guerre. »* Camoin, 1864.

Pour palier cela, l'Étang de Berre offre une solution idéale et depuis l'apparition des navires cuirassés, il acquiert une nouvelle importance : « nous n'avons pas, dans la Méditerranée, un seul port inattaquable par ces navires ; Toulon même ne serait pas à l'abri de leurs coups : or, l'étang de Berre peut être rendu très facilement inaccessible à quelque navire que ce soit. »

Puis Ardouin-Dumazet, dans sa publication *« L'Étang de Berre et la défense nationale »*, 1892 ajoute une nouvelle donnée : *« On ne peut plus maintenant méconnaître le danger qui menace nos villes maritimes de la Méditerranée. Avec les canons à longue portée et à explosifs puissants, elles peuvent être détruites en quelques heures, si elles commettent la faute de ne pas envoyer leurs flotte dans un havre intérieur. Sète n'a que des défenses sans valeur ; Marseille, cependant si fortement défendue par ses îles et ses batteries, ne saurait échapper au danger. Enfin Toulon, s'il ne peut être enlevé par un corps de siège et les canons des escadres ennemies, n'est pas assez éloigné de la haute mer pour que les projectiles ne puissent atteindre les navires mouillés au fond de la rade… Il n'y a dans toute la côte qu'un point remplissant ces conditions : c'est l'Étang de Berre. »*

Enfin dans les années 1900 : *« Se plaçant du point de vue que la guerre actuelle permet de mettre au premier plan, la Chambre de Commerce a estimé que l'Étang de Berre devait devenir le port de refuge de la flotte marchande contre les incursions des pirates ennemis. La guerre sous-marine s'est révélée, tout à coup, comme praticable à grande distance, et nos côtes méditerranéennes de la France comme exposées aux insultes des submersibles à grand rayon d'action. Les obstacles artificiels peuvent protéger nos navires contre la torpille ; ils ne la mettent pas à l'abri d'un bombardement rapide exécuté par l'artillerie de sous-marins momentanément émergés…* Giraud, 1916.

Une utilisation commerciale, un potentiel d'avenir

UN TERRITOIRE VIERGE DE TOUTE INSTALLATION.

L'étang de Berre, de part son vaste plan d'eau tranquille et ses rivages dégagés et peu occupés, offre une possibilité d'utilisation

marchande et industrielle. Pourtant, peu d'ambitions se sont manifestées jusqu'au XXe siècle. En effet, pendant longtemps, le territoire est difficilement accessible et sa configuration montagneuse décourage le transit de marchandises. L'étang reste un lieu de passage forcé et les populations implantées vivent de leurs propres ressources.

Le point de départ de toute occupation consiste donc en l'amélioration du chenal d'accès entre l'Étang de Berre et la mer. Berteaut (Marseille et les intérêts nationaux), secrétaire de la Chambre de Commerce de Marseille, entrevoit avec d'autres, l'établissement de nombreuses industries sur les rives et invoquent, à l'appui de leurs prévisions, l'importance relative de celles qui y sont installées. Pour le développement de la navigation commerciale nécessaire à la vie de ces usines, un canal de 30 mètres de largeur à 3 mètres de profondeur suffirait. De Montluisant, ingénieur en chef de la ville de Marseille, est engagé à la cause du canal et de l'étang et ne cesse d'en parler dans ses rapports depuis 1836. Sous ses ordres, un ingénieur de Gabriac, s'est mis à l'étude de la question et a préparé un double projet. En l'envoyant au ministre le 3 décembre 1841, Montluisant écrit : *« les esprits à haute portée qui visitent le port de Bouc et l'Étang de Berre ne peuvent se défendre de voir dans cet ensemble un immense avenir. »*

Les études ont été poursuivies ; les ministres de Travaux publics Teste et Dumon, et Legrand, directeur général des Ponts et Chaussées, sont venus eux-mêmes se rendre compte de la valeur de l'Étang. En 1844, les Chambres se saisissent de la question et elles émettent le vœu qu'en 1845 un projet de loi définitif soit présenté. Même sur le rapport de Dupin, la Chambre des Pairs se prononce nettement en faveur du tirant d'eau de 6 mètres. Cependant, c'est seulement avec un tirant d'eau de 3 mètres que le canal, long de 5,45 m, est d'abord exécuté de 1855 à 1863. Ce qui manque, en fait, c'est une véritable demande, mais Marseille restera indécise jusqu'en 1880.

UNE AMBITION LOCALE.

Dans la logique de développer et d'exploiter les terrains inoccupés du pourtour de l'étang de Berre, et de dynamiser l'économie locale réduite à quelques activités (sécherie de morues, salins) et pour ainsi dire inexistante, on peut trouver quelques propositions de port de commerce avec comme débouché essentiel la voie maritime.

Du plus loin que l'on puisse se souvenir, Vauban, chargé par Louis XIV d'étudier les conditions de navigabilité des embouchures du Rhône, aurait proposé de construire à Berre un grand port pour les vaisseaux de ligne et auquel l'étang aurait servi de rade. Et parce que les vaisseaux de haut bord ne pouvaient pas entrer dans l'étang de Berre par les canaux de Martigues, il avait imaginé, dit la tradition locale, de percer le massif de la Nerthe, entre l'Estaque et Chateauneuf, pour le faire communiquer avec la Méditerranée. Mais aucune étude concrète ne parait avoir été entreprise à cette époque.

Le premier projet nettement formulé sur l'étang de Berre est du à un modeste ingénieur provençal, Fabre, qui exerça de 1780 à 1789 les fonctions d'inspecteur des canaux et rivières et d'ingénieur hydrographe de Provence. En 1794, la Convention nationale,

Coquelicots sur l'Étang de Berre, René Seyssaud, Huile sur toile, Coll. Particulière.

préoccupée par le perfectionnement des routes et de la navigation, ainsi que des services de la poste, ouvre une enquête dans toute la France. Le district d'Aix confie cette étude l'ingénieur Fabre, qui rend un *« Mémoire sur la navigation intérieure du district d'Aix et sur les nouvelles communications à ouvrir »* daté du 30 brumaire an III (20 nov. 1794).

Il propose l'approfondissement de la passe de Caronte afin de permettre la navigabilité de l'Étang de Berre. *« Si cette opération avait lieu, l'étang de Berre recevrait des navires de même grandeur que ceux du port de Marseille »*. Mais il projette aussi de tirer parti de l'étang de L'Olivier, séparé de l'Étang de Berre par une bande de terre. Il préconise d'y installer un port de commerce pour développer la ville d'Istres, et l'Étang de Berre servirait de rade.

Cependant, au sortir de la révolution, les préoccupations du Gouvernement sont peu propices aux travaux, et l'arrêt momentané du trafic maritime, lié aux guerres Révolutionnaires et Impériales, au début du XIXe siècle, se traduit par une stagnation économique. Aussi, l'exécution du projet restera une utopie.

Pourtant sous l'empire, un projet de port est établi à Berre. Après un commencement d'exécution, ce projet est complètement délaissé au vu de la longueur et du coût de l'opération, pour un résultat final peu convainquant. Le port, creusé sur le territoire de la ville de Berre, s'ouvrait sur l'étang de Vaisne, beaucoup moins profond que l'Étang de Berre. Sa superficie aurait été de trois ares ; deux chenals présentant ensemble, en longueur un développement de 3 km environ, en surface 3 ares 500, auraient relié le port à l'Étang.

Plus tard, en 1872, l'ingénieur Salin propose un Rapport sur la création d'un port de commerce sur l'Étang de Berre et sur l'unique emplacement des terrains à dessécher de l'Étang de Bolmon. Il revendique un double objectif, celui de doter l'Étang de Berre d'un port commode, économique et avantageux, et d'assurer à tout le trafic fluvial du Rhône (débouchant par le canal Saint-Louis, les canaux d'Arles à Bouc et de Port-de-Bouc aux Martigues) un port de réception vaste, sain, bien aménagé et à proximité de Marseille. Et pour cela, d'après lui, il n'est pas d'endroit plus propice qu'à Bolmon. Mais sa réflexion ne s'arrête pas là, et attaché à ce centre commercial des plus actifs, il envisage un véritable centre de vie :

«…Quelle plus-value si une partie de ces terrains est appelé par le fait du creusement du port, à devenir le séjour d'une population nombreuse et fonder une ville maritime et marchande ! Il surgit là tout à coup une source intarissable et progressive de richesses dont profiteront, et les actionnaires et le pays, et les propriétaires subséquents, durant plusieurs générations… »

Cette vision idéaliste prend comme référence le port de Sète conçut par Riquet dans les années 1670, au débouché de son canal du Midi dans l'étang de Thau. Partant de rien, une ville s'est rapidement développée autour du port et de son commerce, attirant toujours plus de population.

Aussi, il demande au conseil général des Bouches-du-Rhône :

1- la concession d'un port entre les deux bourdigues jumeaux du Bolmon ;

2- la concession d'un chemin de fer d'intérêt local reliant ce port à la voie ferrée Pas-de-Lanciers aux Martigues ;

3- la concession de l'étang de Bolmon que nous nous engageons à dessécher et à transformer en exploitation agricole, en nous mettant à la disposition du département pour la création d'un établissement agricole.

Mais à cette époque, la question préoccupante est de construire un canal de navigation destiné à relier le port de Marseille à la voie navigable du Rhône. Canal qui irait directement de Marseille à l'Étang de Berre, puis par Martigues et Bouc et aboutirait au Rhône par le canal d'Arles à Bouc, ouvrant ainsi d'autres perspectives pour l'Étang de Berre, et offrant au trafic du Rhône un débouché direct sur Marseille.

« L'Étang de Berre ne sera utilisé par l'Industrie et par le Commerce que le jour où il sera mis en communication avec le port de Marseille par un canal de navigation qui permettra de camionner par tous les temps, à des prix extrêmement réduits, les matières premières et les produits fabriqués. Ce jour-là, l'Étang de Berre deviendra le port industriel de France. » Guérard.

UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE.

La véritable reconnaissance de cette vaste étendue d'eau se réalise avec la prise de conscience de ses potentialités industrielles. Le développement industriel s'amorce au milieu du XIXe siècle avec la volonté de faire de l'Étang un espace complémentaire du port de Marseille. Déjà en 1844, M. Berteaut, secrétaire de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Marseille insiste sur les prédispositions du site et place par là, Martigues comme potentiel de développement équivalent à Marseille.

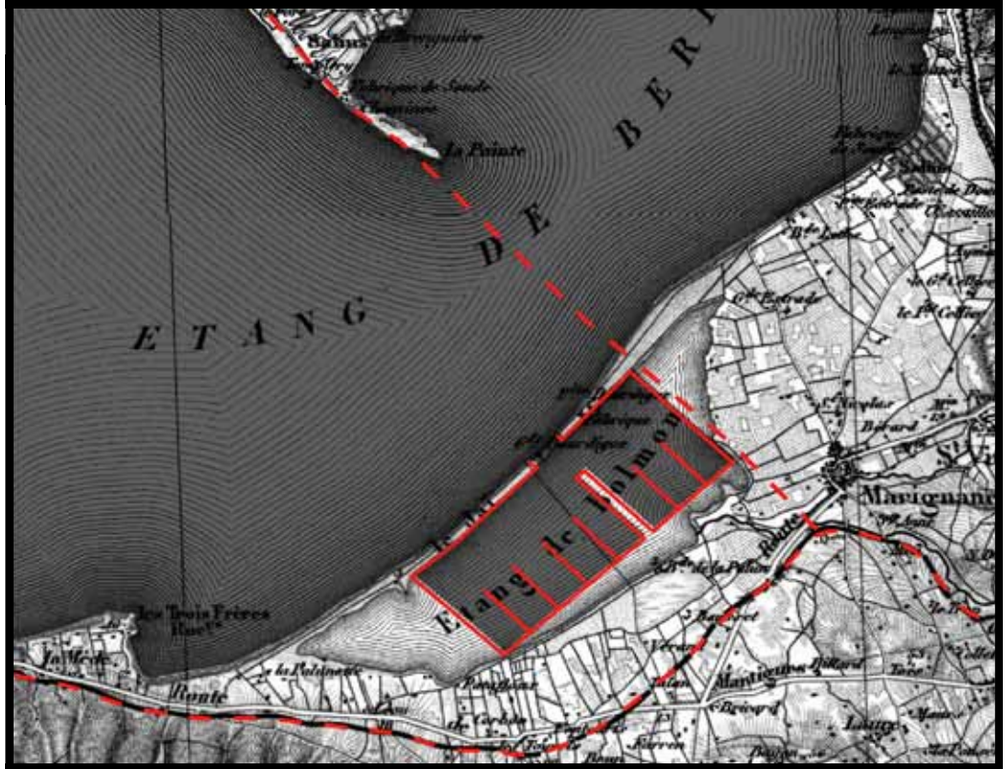
« Lorsqu'on parcourt le littoral de la Méditerranée, on remarque que la France ne possède pas un seul port qui soit dans les conditions réellement favorables au commerce. Toulon est trop loin… Marseille n'a qu'un petit abri naturel… Martigues est destinée à avoir le port le plus important de la Méditerranée. » Camoin, 1864.

Cette idée se renforce avec les nouveaux enjeux commerciaux que représente le percement du canal de Suez. Et le besoin de créer un nouveau port, de Bouc à Martigues apparaît dans les esprits, et s'ouvre sur une dimension internationale avec les perspectives promises par le commerce de l'Orient.

« Il importe pendant qu'il est encore temps, avant que le percement de l'isthme de Suez ne soit encore terminé, de créer un autre centre commercial dans la Méditerranée. créant à Martigues un port qui sera, pour ainsi dire, une succursale de ceux de Marseille… Martigues est destinée à avoir un port d'un très grande importance. Le port de Bouc a cela d'avantageux que sa position permet qu'on le considère comme étant le port de Lyon… » Ibid.

Cependant la Chambre de Commerce de Marseille craint une trop forte concurrence de ce port qui pourrait détourner de Marseille une part du trafic commercial, et ne favorise pas ce projet. Pourtant Camoin se veut rassurant : *« La prospérité de notre port n'est pas basé sur l'anéantissement de Marseille ; nous voulons seulement satisfaire à de besoins nouveaux… »*

Projet de l'ingenieur Fabre.



Projet de l'ingenieur Salin.

Et ces appréhensions qui présentent l'Étang comme devant nuire au port de Marseille font retarder toute exécution.

Il faudra attendre jusqu'au XXe siècle pour que la question de l'utilisation de l'Étang de Berre soit à nouveau sérieusement envisagée. Pourtant le Conseil Général des Bouches-du-Rhône reconnaît, déjà en 1862, la nécessité de rechercher, pour certaines industries, des emplacements vastes et peu coûteux que l'on ne trouve pas autour de Marseille. Et de nombreuses personnalités relèvent toutes les possibilités offertes par le territoire de l'Étang de Berre et s'indignent de sa non-occupation : *« Il existe sur les bords de l'Étang de Berre, des emplacements merveilleusement situés pour l'installation d'usines qui seraient, à la fois accessibles aux grands navires, à la batellerie fluviale par le canal d'Arles à Bouc et le Rhône, et en communication avec les chemins de fer… »* Guérard.

Finalement, c'est le percement du tunnel entre l'Étang de Berre et le port de Marseille qui va offrir un avenir prometteur à ce vaste territoire. Le destin de l'Étang est alors lié à celui de Marseille. Hubert Giraud, membre secrétaire de la Chambre de Commerce de Marseille, en parle en 1916, en ces termes : *« Pendant des siècles un obstacle infranchissable a séparé Marseille de l'Étang de Berre ; la masse des collines de la Nerthe et du Rove se dressait impénétrable, et semblait opposer une limite définitive à la poussée vers le Nord de notre ville et de nos ports. De l'autre côté, l'Étang de Berre isolé n'était qu'un beau lac désert et inanimé. Soudain, l'obstacle disparaît et la barrière tombe : le tunnel du Rove est percé ; une large voie s'ouvrant sous la plus vaste voûte souterraine du monde, relie les eaux de l'Étang à celle du port ; l'union est faite, et promet d'être merveilleuse et féconde. Quinze mille hectares s'ajoutent d'un seul coup aux 225 hectares des bassins du port de Marseille, et voilà affirmée pour des siècles la possibilité d'extension de notre domaine portuaire et industriel…*

De tous les points les embranchements seront faciles à établir, et les usines, directement en contact avec la mer, le canal et la voie ferrée, réaliseront au maximum les conditions requises par une exploitation vraiment moderne…

Des emplacements exceptionnellement bien situés, à portée de la mer, de la France, de Marseille et, par Marseille, de tous les marchés du monde… »

Les perspectives d'expansion offertes par le percement du tunnel du Rove sur Marseille vont accentuer les ambitions. Ainsi, plus que jamais, tous les yeux sont portés sur l'Étang de Berre, ouvrant en ce début du siècle, l'impression d'un changement certain et d'un avenir prometteur pour ce vaste site.

Ce n'est que dans les années 1920-1930, avec l'achèvement du creusement du canal de Caronte, que l'Étang devient accessible aux navires de mer. Et une loi de 1919 désigne la région de Port-de-Bouc, Martigues et Berre comme port annexe de Marseille. L'Étang de Berre va alors s'inscrire comme figure commerciale, étape dans un système de réseaux de transports à travers tout le territoire national et colonial, et devenir une vaste zone industrielle. Son paysage n'est plus de l'ordre du local. Les impulsions viennent de l'extérieur, du commerce marseillais, des intérêts nationaux et internationaux plus que d'une demande locale. La situation politique internationale donne au littoral méditerranéen une position stratégique. Les colonies amènent un commerce important, et la mise en service du canal de Suez fait miroiter de nouvelles opportunités commerciales…

Détails de projets

ÉTUDE DE L'INGÉNIEUR FABRE.

Mémoire sur la navigation intérieure du district d'Aix et sur les nouvelles communications à ouvrir, daté du 30 brumaire an III (20 nov. 1794).

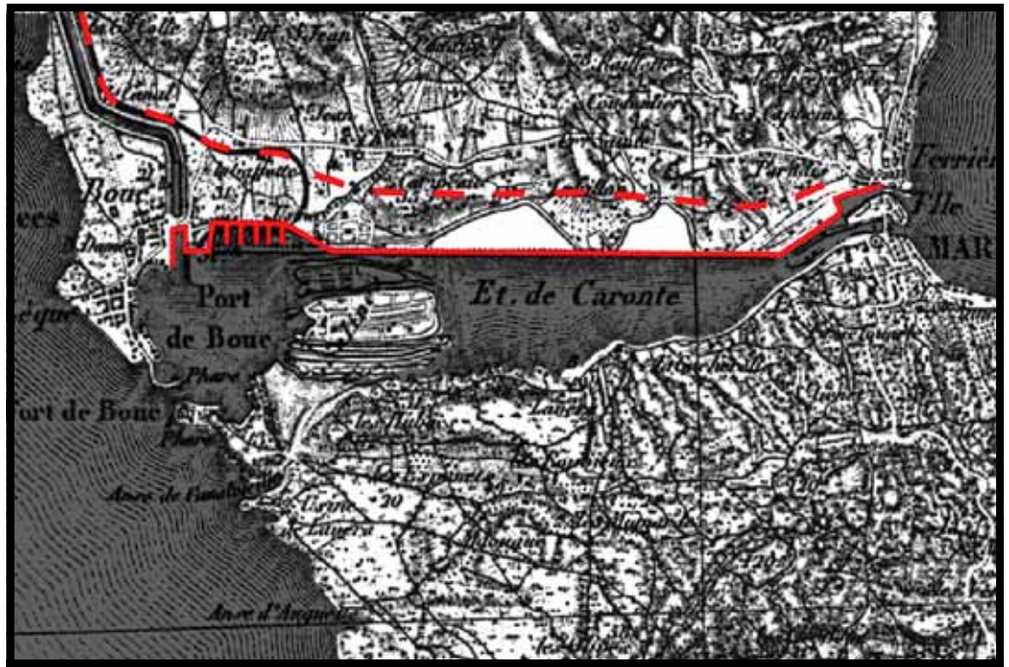
«... Dans l'étang de l'Olivier il y a en plusieurs endroits une très grande profondeur et les vaisseaux peuvent être parfaitement à flot. D'autre part, cet étang est parfaitement à l'abri de tous les vents… S'il était possible de pratiquer une communication convenable aux vaisseaux entre ces deux étangs, et que les canaux de Martigues fussent mis à la profondeur de douze pieds au moins, pour permettre l'entrée de l'étang de Berre aux vaisseaux marchands, il serait difficile de rencontrer, sur la surface entière du globe, un port aussi spacieux et aussi bien abrité contre tous les vents que celui qu'offre l'étang de l'Olivier… L'exécution d'un tel projet rendrait indubitablement le commerce d'Istres très florissant ; que cette commune, aujourd'hui dans l'état de la plus grande nullité à cet égard, prendrait les plus grands et les plus rapides accroissements ; que l'établissement et l'extension de son commerce provoqueraient infailliblement le défrichement des landes de la Crau, d'autant mieux que tout le pays peut, dès à présent, s'arroser par les eaux, soit de Craponne, soit du canal des Alpines, et qu'enfin il en résulterait la révolution la plus complète dans la prospérité de toute la contrée.

Tant et si grands avantages ne dépendent donc uniquement que d'un canal de communication entre ces deux étangs, canal qui doit être assez grand et assez profond pour laisser un passage libre aux vaisseaux qui entreront dans l'étang de Berre par les canaux de Martigues. Pour cela, il ne s'agit que de découvrir à ciel ouvert le canal souterrain actuel jusqu'au sommet de la montagne qui sépare les deux étangs ; de donner à ce canal environ dix toises de largeur et de le creuser à la même profondeur qu'on donnera aux canaux de Martigues… »

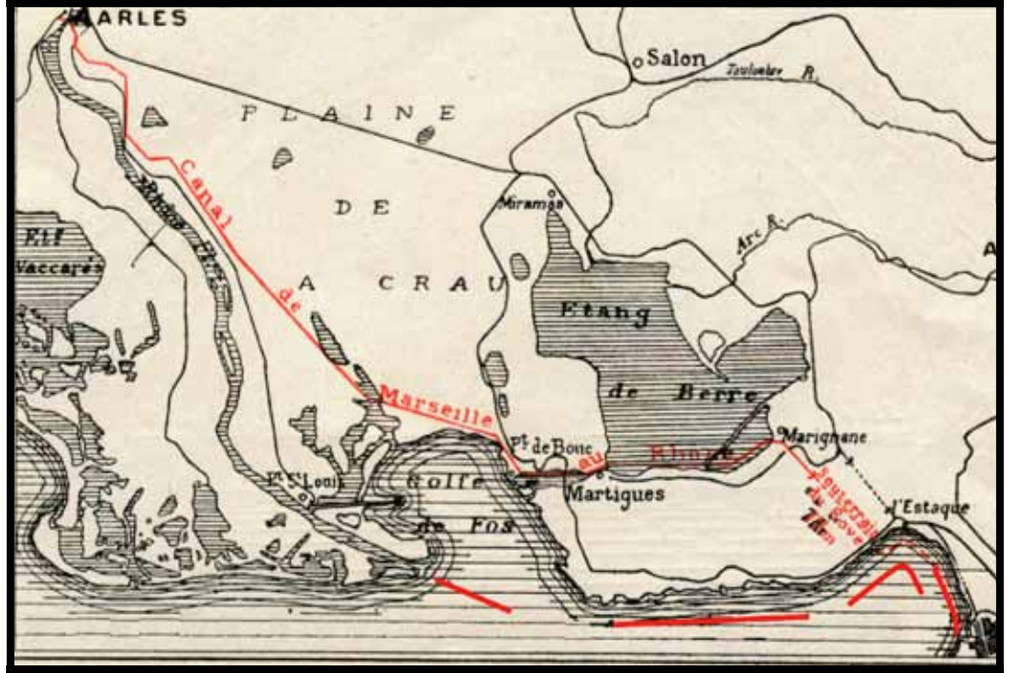
ÉTUDE DE L'INGÉNIEUR SALIN.

Rapport sur la création d'un port de commerce sur l'Étang de Berre et sur l'unique emplacement des terrains à dessécher de l'Étang de Bolmon, ingénieur Salin, août 1872.

«... Port de Bouc, à l'entrée de l'Étang, est trop éloigné de Marseille et n'est pas dans une situation assez centrale pour être utilisé par l'industrie et le commerce de la contrée… Pour compléter la voie fluviale du Rhône jusqu'à la mer, on a crée le canal de Saint Louis… Le point d'arrivée du Canal St Louis à la mer ne peut être qu'un endroit de passage et non de stationnement. Où viendra donc aboutir tout le trafic fluvial du canal de St Louis… dont la plus grande partie sera à destination de Marseille ?



Projet de l'ingenieur Camoin.



Projet de l'ingénieur Camoin.

Évidemment un port le plus rapproché de Marseille et en même temps le plus commode. C'est à Bolmon !
L'étang de Berre se trouvera circonscrit et traversé par une ligne continue de chemin de fer,…nous traverserons l'étang à la limite du véritable étang de Berre à celui de Vaisne, passage où la profondeur moyenne n'excède pas 1,25 mètres. »

Creusement du port dans l'étang de Bolmon : *« établir deux bassins, distants l'un de l'autre de 50 mètres, et reliés par un canal. Chacun de ces bassins communiqueraient avec l'étang de Berre par un chenal - une des Bordigues, cela va sans dire, serait utilisée pour la construction d'un de ces chenals…*
- un grand bassin, le véritable port de commerce, de forme rectangulaire, profond de 6 mètres, large de 100 mètres il s'allongerait sur une longueur de 225 mètres.
- un petit bassin, large de 50 m sur une longueur de 100 mètres. Sa profondeur ne serait que de 2 à 3 m. Principale destination de faciliter la pêche, en quelque sorte grand réservoir pour le poisson arrivant de l'Étang de Berre par le grand Bassin et le Canal intérieur.
- le canal reliant les deux bassins, P=3 m, l=5 m, L=50 m.
- le chenal du grand bassin, véritable entrée du port à travers le Jaï, P=6 m, L=60 m .
Nous sollicitons une gare à chaque extrémité : Berre et Bolmon. Les travaux accessoires sont faits ».

PROJET DE CAMOIN.

Création du port de Martigues et ouverture de l'Étang de Berre aux vaisseaux de guerre, Camoin, 1864.
A propos du percement du canal de Suez :
C'est par Marseille que passe la plus grande partie du commerce que fait la France par la Méditerranée… Quoique la plus rapprochée de la vallée du Rhône, elle s'en trouve encore à cent kilomètres et séparée par des montagnes d'un accès difficile ;
- La création du port de Martigues doit faire l'objet d'une entreprise particulière. Le port de Martigues commencerait où finit celui de Bouc, ou plutôt les deux ports n'en formeraient qu'un, qui aurait 5 700 mètres de longueur sur une largeur de 900 à 400 mètres, ce qui donne une superficie d'environ 350 hectares… et ensuite on aurait devant soi les côtes du vaste étang de Berre pour satisfaire au développement le plus grandiose que l'on puisse imaginer.
- La communication de notre port avec l'intérieur de la France se ferait par le canal de Bouc à Arles, qui existe déjà, et par un tronçon de chemin de fer de 44 kilomètres que l'on construirait entre Martigues et Arles.
Pendant les premières années de l'existence de notre port, il est probable que les transactions se feraient à Marseille, et les chargements et déchargements à Martigues ; la bourse dans une ville, les docks dans l'autre ; il en résulterait la nécessité de relier ces deux villes en construisant une ligne de chemin de fer de Martigues au Pas-des-Lanciers…
En établissant des vastes ateliers de construction et de réparation pour les navires, on attirerait une population d'ouvriers, et leur suite obligée de marchands, d'hôteliers,… Martigues étant plus rapprochée de la voie du Rhône que Marseille de près de 60 km, l'économie de transport attirerait nécessairement dans notre port le commerce de transit ; nous établirions donc des docks à proximité de l'entrée du canal d'Arles, et une gare où les bateaux qui naviguent sur le Rhône pourront aborder les navires, et échanger leurs chargements. La prospérité de notre port n'est pas basée sur l'anéantissement de Marseille ; nous voulons seulement satisfaire à de nouveaux besoins… »

PROJET DU DR LOUIS COMBET.

Le Rhône au port de la Joliette au moyen d'une jetée établie dans la mer, parallèlement au littoral du golfe de Fos à Marseille, Dr Louis Combet, ex-conseiller municipal de Lyon, 1881.
« Non seulement les intérêts de Lyon et de Marseille, mais les intérêts français ont droit d'exiger de la part des représentants du suffrage universel :
1- Que la navigation du Rhône soit complètement sauvegardée, contre tous projets d'irrigation pouvant altérer son étiage, comme celui de M. Aristide Dumont ;
2- Que le canal et le port St Louis, soient utilisés et entretenus ;
3- Qu'une jetée soit établie le long et parallèlement à soixante ou quatre-vingt dix mètres du littoral, depuis le golfe de Fos, jusqu'au port de la Joliette, de façon à former un canal maritime, à l'abri des coups de mer et permettant aux bateaux à vapeur du Rhône, d'aller par tous les temps du port de la Joliette au Rhône. Ce qui viendrait assurer un service commercial, fluvial, constant et régulier entre Lyon et Marseille, et, abaisser dans une notable proportion, le prix du transport de première nécessité ;
4- Enfin qu'une large communication soit établie entre le port de Bouc et l'étang de Berre, pour former dans cette partie de la Méditerranée, un port de refuge pour la marine de guerre ; ce qui servirait à constituer dans cette partie du territoire de la République Française, cet ensemble admirable, qu'on ne trouve nulle part en Europe, à savoir :
un port de commerce maritime : Marseille,
un port de commerce fluvial : Saint Louis,
et un port de refuge des arsenaux et des chantiers de marine militaire : Berre ! »

Notes

1 Quatre ports et arsenaux maritimes sont fondés par Louis XIV : Lorient (1666), Rochefort (1669), Sète (1670), Brest (1681).

2 Vauban, soucieux de faciliter la navigation, introduit dans Projet de Marseille, 1701 le problème des relations nautiques par canaux avec l'Atlantique (canal des deux mers 1666-1686) et l'axe du Rhône.

3 Le plan Freycinet de 1878, prévoit 2 milliards de Francs pour l'aménagement du réseau fluvial français.

4 La conception la plus nouvelle et la plus hardie de cette époque est celle de l'extension des ports de Marseille jusqu'à l'Étang de Berre, considéré comme un immense bassin auxiliaire, offrant sur ses rives de vastes superficies pour des installations industrielles, et jusqu'à Port-de-Bouc qui deviendrait l'ultime entrée, au nord-ouest, de la gigantesque installation portuaire de Marseille. Mais l'idée devait être corollaire de la construction du canal de Marseille au Rhône.

06

MARSEILLE SUR BERRE

A partir de la deuxième révolution industrielle, les rêves d'avenir et les projets envisagés pour l'Étang de Berre deviennent directement liés à l'histoire économique et portuaire de Marseille. La cité phocéenne ne cherche plus seulement à atteindre le Rhône mais veut profiter de l'étang et y projeter ses besoins et ses rêves de grandeur. En effet, les terres vierges du bassin de Berre semblent offrir toutes les ressources nécessaires au développement et à la modernisation de Marseille. Les projets d'utilisation de l'Étang de Berre de l'entre-deux-guerres témoignent des ambitions hégémoniques de la ville sur sa périphérie et définissent ainsi un nouveau territoire pour la capitale méditerranéenne, le territoire de Marseille métropole.

Vers une nouvelle géographie marseillaise

À la fin du XIXe siècle, le domaine portuaire marseillais et ses infrastructures ne suffisent plus à répondre aux besoins de l'économie de la ville. L'extension du port vers le nord vient buter sur les collines et il s'agit de trouver d'autres solutions pour assurer la forte croissance prévue à l'époque. Marseille tourne alors son regard vers de nouveaux espaces pour mieux maîtriser son avenir. Un nouveau cycle d'aménagement est lancé. Il se traduit par la délocalisation d'une partie du port sur un territoire vierge et immense, à l'extérieur de l'enceinte originelle de la cité : les rives de l'Étang de Berre. Cette délocalisation marque la naissance d'une nouvelle répartition des équipements et de la population dans le territoire marseillais.

Reconversion du port

Jusqu'au XIXe siècle, Marseille a été principalement le grand entrepôt du bassin méditerranéen, orienté sur une industrie traditionnelle, essentiellement commerciale et axé sur le négoce et la rente. Les mutations que lui impose la révolution industrielle orientée vers des impératifs de rationalisation et de performance, remettent en question la technique, le fonctionnement et l'organisation de son domaine portuaire

CRISE PORTUAIRE.

L'activité portuaire marseillaise du XIXe est caractérisée par un isolationnisme qui différa l'adaptation de Marseille aux enjeux et exigences de l'industrie moderne. Le système marseillais était noué autour du processus importation, transformation, réexportation. Ainsi Marseille fonctionnait en territoire autonome en intégrant en un ensemble unique son industrie, son commerce et son port en système interne. La ville vivait face au monde, se suffisait à elle-même et n'a pas eu besoin de développer les relations avec son arrière pays. Pendant longtemps, l'appareil portuaire de Marseille s'est contenté d'intégrer les nouvelles contraintes de transport, de stockage et de délais, imposées par la révolution industrielle, dans les modifications successives de son domaine. Pourtant, malgré l'ampleur des réalisations, le début du XXe siècle montre un port inadapté aux exigences modernes : insuffisance et vieillissement des équipements portuaires.

Malgré les différentes extensions du domaine portuaire vers le nord, celles-ci s'avèrent insuffisantes mais surtout très vite limitées par la chaîne de collines de la Nerthe. La place manque, le développement des bassins est insuffisant, le port souffre d'une inadéquation de moyens aux flux commerciaux. Marseille se fait alors devancer par les grands ports nord européens (Hambourg, Anvers, Rotterdam…) plus fonctionnels, plus industrialisés dont la transformation fût plus rapide. Leur succès démontre entre autres, l'importance de la place du transit continental dans la fonction portuaire : capacité d'un port à desservir un territoire le plus étendu possible et à capter des trafics qui ne lui étaient pas destinés. Pour Marseille qui n'avait pas d'hinterland1, il ne s'agit plus simplement d'augmenter sa capacité d'accueil mais de penser ses relations avec le continent et plus particulièrement son arrière pays. Pour parer la concurrence, les pouvoirs locaux doivent transformer un port encore très traditionnel en un complexe portuaire adapté aux nécessités et aux exigences d'un commerce nouveau, élargi aux horizons du monde. On peut résumer ainsi l'évolution des fonctions économiques des ports maritimes : *« Nous sommes loin du refuge isolé et fortifié qui renfermait dans ses entrepôts de faibles quantités d'objets précieux et de denrées rares. Le port moderne est un vaste carrefour de routes de mer et de routes de terre. Il ne s'ouvre pas seulement vers la mer, il s'ouvre aussi sur l'intérieur des terres ; il s'efforce de multiplier les liaisons avec son arrière pays, car il vit désormais principalement de cet arrière pays. Il le drainera avec soin pour lui enlever tout ce qu'il est susceptible d'exporter, il s'ingéniera à distribuer sur toute son étendue ce qu'il est capable d'importer ».* Paul de Rousiers

L'enjeu pour Marseille est alors de restructurer l'espace portuaire existant mais surtout d'ouvrir un champ nouveau de croissance pour faire face à la concurrence et être préparé pour le siècle à venir. La première guerre mondiale a révélé l'urgence de nouveaux équipements et a précipité la décision de l'extension du port. Celui-ci, encombré, menacé faute d'espace suffisant, devait repousser ses limites et se délocaliser en dehors de son foyer originel.

Quai et bassin de la Joliette vers 1910, Fonds Detaille, Marseille.

Promesse d'un développement

Agrandir le port ! La résolution est simple, les modalités le sont moins. Après de nombreux débats et projets pour la modernisation et l'extension des anciens bassins, les pouvoirs locaux préfèrent focaliser leurs études sur des terres nouvelles. En effet, il est plus aisé de conquérir des espaces vierges que de remodeler les structures existantes. Sans aucune hésitation, c'est à l'ouest que se situeraient les extensions du domaine portuaire et industriel de Marseille. À l'ouest, où les Marseillais peuvent accomplir simultanément deux desseins. Celui de joindre la voie navigable du Rhône qu'elle souhaite depuis longtemps et celui de pouvoir investir un immense territoire : L'Étang de Berre.

UNE OUVERTURE SUR L'ÉTANG.

Depuis des siècles, Marseille convoite de rejoindre la voie navigable du Rhône. Cette idée, développée et étudiée très fréquemment n'avait pourtant pas abouti jusqu'à la date du 24 décembre 1903, date de l'adoption du projet du canal de Marseille au Rhône. La déclaration d'utilité publique de cet ouvrage répondait à toutes les espérances et suscita un réel engouement pour la question de l'utilisation de l'Étang de Berre traversé par le canal. Plus particulièrement c'est le début des travaux du tunnel du Rove en 1916, devant lier Marseille à l'étang, qui déchaîna les passions.

« *L'Étang de Berre isolé n'était qu'un beau lac désert et inanimé. Soudain, l'obstacle disparaît et la barrière tombe : le tunnel du Rove est percé, une large voie s'ouvrant sous la plus vaste voûte souterraine du monde, relie les eaux de l'Étang de Berre à celles du port ; l'union est faite, et promet d'être merveilleuse, féconde. Quinze mille hectares s'ajoutent d'un seul coup aux 225 hectares des bassins du port de Marseille, et voilà affirmée pour des siècles, la possibilité d'extension de notre domaine portuaire et industriel* »

« Marseille, ayant fait éclater la ceinture de collines qui, si longtemps a orienté son action exclusivement vers le dehors et la retranchait, pour ainsi dire, de son arrière pays naturel ; Marseille assise au bord de ses grands bassins de ses ports nord et sur les rives du grand étang, est prête pour toutes les fortunes. » Hubert Giraud, Membre secrétaire de la CCM, 1916.

Par le tunnel du Rove, communication avec l'étang, Marseille entend préparer l'extension de son domaine portuaire et industriel, il s'agit d'anticiper le développement de son activité et de se procurer une réserve de croissance. Ainsi l'étang devient un espace d'enjeu considérable. Les rives de l'Étang de Berre offrent des espaces propices.

ÉTANG DE BERRE, COLONIE MARSEILLAISE.

Après la première guerre mondiale les projets d'utilisation du territoire de l'étang sont motivés par les rêves d'un brillant avenir pour Marseille et par les immenses perspectives que semblent offrir ces nouveaux espaces. Ils semblent offrir des conditions idéales pour une utilisation industrielle et une activité portuaire devenue impossible à Marseille : ils répondent aux exigences de fluidité et de rentabilité et permettent d'envisager des nouvelles combinaisons d'activité. Les perspectives que l'étang offre, génèrent un enthousiasme tel qu'il fausse les considérations et les principes d'annexion du site. Les décideurs voient en ces nouveaux territoires, « la terre de Marseille », un espace totalement dévoué dont la destinée ne peut être autre que de servir le développement de la cité phocéenne. On ne vit en lui que ce dont avait besoin la cité, c'est-à-dire un vaste plan d'eau de 68 km de développement de rivages et d'une superficie de plus de 15 000 hectares (dont 6 000 avec des fonds naturels de 8 m), et un grand territoire offrant des possibilités pratiquement sans limites au développement industriel. Ainsi, les projets sur ce territoire s'apparentent plus à une conquête qu'à une utilisation efficace du site. L'appropriation du territoire par la population riveraine est totalement ignorée, seules les installations susceptibles de fournir une base aux projets Marseillais, sont relevés : installations industrielles et leurs infrastructures.

« On se demande pourquoi l'Étang de Berre a été négligé si longtemps… À cela (…), il y a une raison bien simple, c'est que l'étang de Berre était isolé. L'Étang de Berre est bien relié à la mer par le canal de Caronte, il n'en est pas moins vrai que jusqu'à aujourd'hui, quand on entrait dans l'étang de Berre, on entrait dans une impasse. Que pouvait-on y faire ? Y constituer un port, une ville ?… C'est économiquement impossible : on ne crée pas un port à côté d'un grand port. On ne fonde pas une ville à côté d'une grande ville. (…) Mais voilà que l'isolement de l'Étang de Berre disparaît, puisque nous avons percé le tunnel et ouvert l'avenir ; nous venons d'établir, entre les eaux de l'Étang de Berre et nos bassins, une communication des plus larges. (…) La base fondamentale de notre conception, c'est la constitution d'un port qui aille depuis le quai de la Canebière jusqu'au quai de la Lèque, à Port-de-Bouc. (…) Vous direz peut-être que c'est bien grand !… Attendons cent ans et nous verrons ce que nos arrières petits-enfants diront, et on saura alors si la chambre de commerce de 1916 a eu des vues trop larges… Pour la réalisation de ce programme, nous avons déjà planté un jalon. La chambre de commerce a voulu marquer son empreinte à l'extrémité de nos futurs ports. » Jules Charles-Roux.

Port de dimension territoriale

Conscients des enjeux pour l'économie nationale de fournir à Marseille un port industriel moderne et performant, c'est avec confiance que se lancent les pouvoirs locaux dans le projet d'extension du port de Marseille. L'administration de cette entreprise fut placée sous la responsabilité de la chambre de commerce de Marseille. Celle-ci porte sur les rives de l'Étang de Berre, un projet qui situait l'extension de la ville à l'échelle régionale. Mais plus que cela, il conduisait à la naissance de nouvelles polarités territoriales entraînant une forme d'éclatement de la centralité urbaine. L'Étang de Berre devient officiellement le territoire de Marseille et acquiert sa vocation industrielle qui ne le quittera jamais plus.

ANNEXES DU PORT DE MARSEILLE.

En 1905, l'idée d'extension du domaine portuaire réussit dans les propos de l'ingénieur en chef de la chambre de commerce, M. Bourgougnon qui inventa le concept et l'expression « les annexes du port de Marseille » en déclarant : *« Le port de Marseille, l'Étang de Berre et le Rhône, reliés entre eux par un canal de navigation praticable librement pour les bateaux à vapeur, avec ports d'accès et ports spéciaux à St Louis et Bouc, l'Étang de Berre, accessibles à toute la flotte de Marseille, formeraient le plus merveilleux ensemble que l'on puisse rêver. Marseille sortirait de son cirque de montagnes dans lequel elle n'est restée que trop longtemps bloquée ; ayant toute aisance pour ses transports à l'intérieur, Marseille commerciale et industrielle s'épandrait sur toute la région, faisant de l'Étang de Berre, de Port de Bouc et de Saint Louis, ses annexes ».* Pendant la guerre, le 1er février 1916, fut reconnu officiellement le concept « d'annexes au port de Marseille » par le premier ministre, sous l'impulsion de Hubert Giraud, membre de la chambre de commerce de Marseille.

Très tôt, ce concept fut la proie de nombreuses contestations de la part d'opposants marseillais qui ne voyaient là qu'une concurrence déloyale au port de Marseille. Que de calamités n'annonçait-on pas ? *« Les vieilles industries marseillaises vont disparaître… Toutes les entreprises qui gravitent autour de nos industries vont être atteintes… La ville, à la suite de l'exode des industries locales, perdra au profit de Martigues des sommes considérables actuellement perçues par l'Octroi… Le trafic du port va diminuer… La valeur des immeubles et des terrains baissera et la population marseillaise tombera à 300 000 habitants ».* Ces réticences ont longtemps freiné l'évolution et l'aboutissement des études jusqu'à ce que les principes d'annexion furent établis par la loi du 24 octobre 1919 : les pouvoirs publics consacrent l'annexion de Caronte et de l'Étang de Berre au domaine portuaire de Marseille géré par la chambre de commerce. Ce décret d'annexion prononce toutes les installations présentes et à venir sur le chenal de Caronte, comme propriété du domaine portuaire de Marseille et prescrit l'aménagement progressif de Port-de-Bouc et des Étang de Berre et de Caronte.

Il était important en effet, que la chambre de commerce réunisse sous son contrôle tous les établissements maritimes situés au deçà ou au-delà des collines de la Nerthe. Ainsi elle éviterait que cette évolution aussi favorable soit-elle, puisse porter ombrage au port de Marseille. Le nouveau domaine portuaire, loin de tuer Marseille, doit dans un avenir prochain, appuyer, aider, compléter le port de Marseille dans sa fonction industrielle. Émile Rastoin, président de la chambre de commerce en 1924. Les bases ainsi établies ; l'aménagement des espaces bordant les étangs de Berre et de Caronte pouvait commencer.

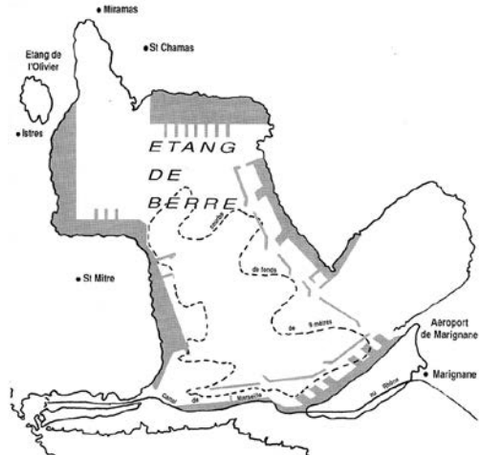
PROJET.

L'idée de la chambre de commerce est de permettre à la faveur de travaux et d'investissements portuaires, l'installation d'activités industrielles dont le développement serait facilité par les conditions favorables d'emplacement et de dessertes qui leur seraient offertes. La maîtrise du plan d'aménagement lui appartient mais préfère laisser libre cours aux entreprises particulières sans autres restrictions que celle imposées par les lois régissant l'utilisation du domaine public. Elle constitue alors des réserves foncières et crée des sociétés tout en privilégiant l'initiative privée jugée plus avantageuse. Ce principe pari sur le pouvoir attractif des rives de l'Étang de Berre et présente le principal inconvénient de ne pouvoir assurer la maîtrise totale d'aménagements successifs sans coordination entre eux.

Caractéristiques du plan d'eau de Marseille (b) et estimation des possibilités d'aménagement du plan d'eau de Port-de-Bouc-Caronte (a) en 1919, CCIM.

CARACTERISTIQUES	PORT-DE-BOUC CARONTE(a)	MARTIGUES(b)
SURFACE D'EAU		
Bassins et passes	140	176
Avant-ports	60	18
Total	200	194
LONGUEUR DES QUAIS		
Utilisables	12	15,0
Divers	2	6,6
Total	14	21,6
SURFACE DES QUAIS		
Pour voies de circulation	170	55
Pour dépôts	80	40
Total	250	95

Projet d'aménagement de l'Étang de Berre 1930, CCIM.



L'aménagement des rives de l'Étang de Berre va se faire en deux étapes. Tout d'abord à Caronte, un port minéralier disposant d'équipements modernes est construit pour les charbons du PLM. Les travaux s'échelonnent de 1921 à 1929 menés par l'établissement maritime de Caronte. (tableau p. 32) La mise en exploitation des installations de Caronte débute en avril 1927. La deuxième étape des travaux constitue la « naissance de Berre industriel ». Le 9 décembre 1930, la chambre de commerce adopte le programme général d'utilisation de l'Étang de Berre. Le projet d'aménagement de l'étang présenté, était un gigantesque complexe portuaire exploitant la totalité de l'étang. Gigantesque et peu réaliste, ce programme ne sera jamais réalisé, par contre, il aura encouragé l'approfondissement du chenal de Caronte à - 9 m. Ainsi, en 1932 le premier pétrolier franchit le chenal de Caronte et fait son entrée sur l'Étang de Berre, tandis que la première raffinerie de pétrole s'était installée à Berre un an avant. Ainsi après avoir dirigé les aménagements du port industriels de Port de Bouc, la chambre de commerce a ouvert son extension à l'infini sur les rives de l'Étang de Berre.

Un port industriel sur les étangs de Lavalduc et d'Engrenier

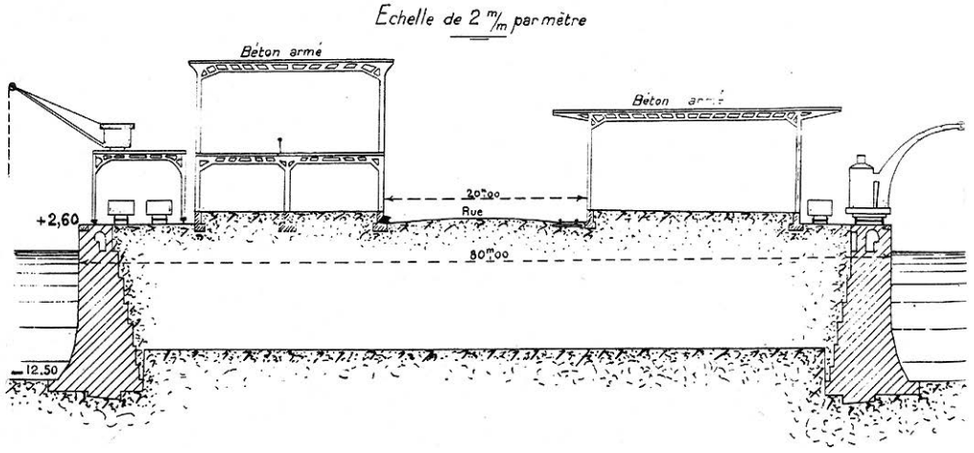
Devant les enjeux et la nécessité de créer une annexe industrielle pour Marseille, une entreprise de travaux publics des Alpes maritimes s'intéresse au projet mené par la chambre de commerce de Marseille, sur les rives de l'Étang de Berre. Son dirigeant, A. Gianotti2 propose dès 1920, une alternative aux travaux prévus, qu'il estime inadaptés aux exigences de rapidité et d'efficacité d'exécution nécessaires pour être compétitif. Il décrit dans un mémoire, un contre projet de port industriel basé sur les rives des étangs de Lavalduc et d'Engrenier.

UN PORT PLUS PERFORMANT.

A. Gianotti juge les transformations prévues par les pouvoirs locaux, pour l'aménagement des annexes du port, trop longues, trop coûteuses, mais surtout peu adaptées à une activité amenée à évoluer très rapidement. En effet, l'évolution rapide de l'architecture navale impose l'obligation de prévoir pour les bassins des dimensions et des tirants d'eau en rapport avec la taille des navires à venir. Or l'Étang de Berre ne possède pas de fonds plus profonds que 9 m, et le projet d'approfondissement du chenal de Caronte ne prévoit pas de creuser à plus de 10 m. Le port de l'Étang de Berre est donc limité en profondeur et ne pourra s'adapter au passage de plus gros bateaux qu'au prix de lourds travaux. A. Gianotti se permet alors de douter de la pertinence et de l'efficacité de ce projet. Il y oppose l'efficacité de sa proposition, justifiée par les caractéristiques naturelles des étangs de Lavalduc et d'Engrenier qui semblent offrir un contexte conciliant fonctionnalité et adaptation ; économie et rapidité d'exécution.

L'intérêt du projet s'explique, dans un premier temps, par sa capacité d'adaptation et d'intégration dans un système industriel moderne. Le port industriel pourrait accueillir, à volonté, toutes les dispositions et toutes les installations modernes les plus avantageuses, car il serait connecté au réseau d'infrastructure principal et offrirait des possibilités d'extension quasi illimitées. Dans un deuxième temps, l'efficacité du projet se justifie par sa rapidité et son économie d'exécution. En effet, la structure des étangs permet une grande économie grâce notamment à la possibilité d'exécuter des travaux du port industriel à sec. Leur petite taille, facilite leur assèchement rapide et peu coûteux, et permet de ce fait, une dépense bien moindre à celle nécessaire à la réalisation d'un port en eau profonde.

Coupe d'un môle, Archives départementales des Bouches-du-Rhône.

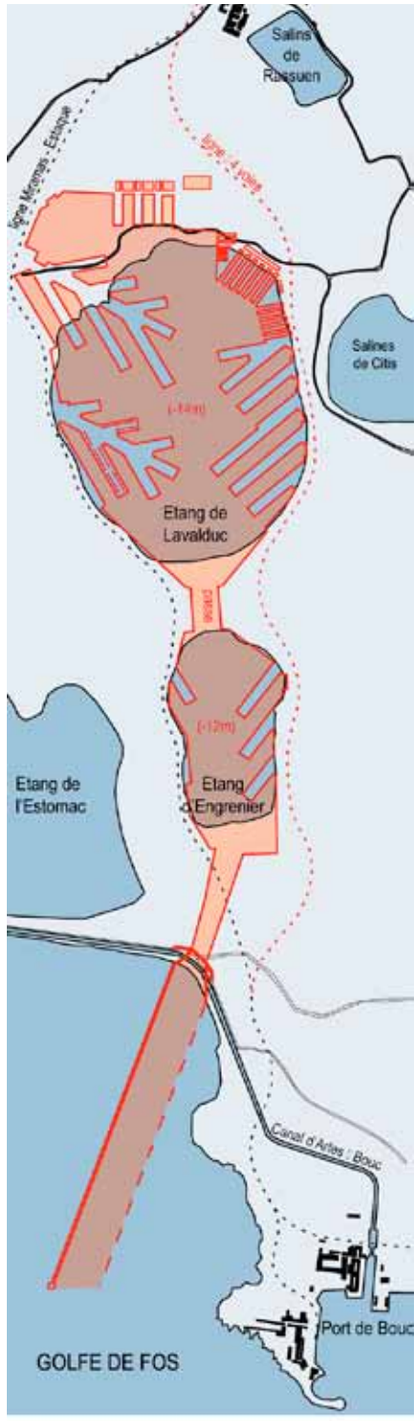


UN PROJET GRANDIOSE.

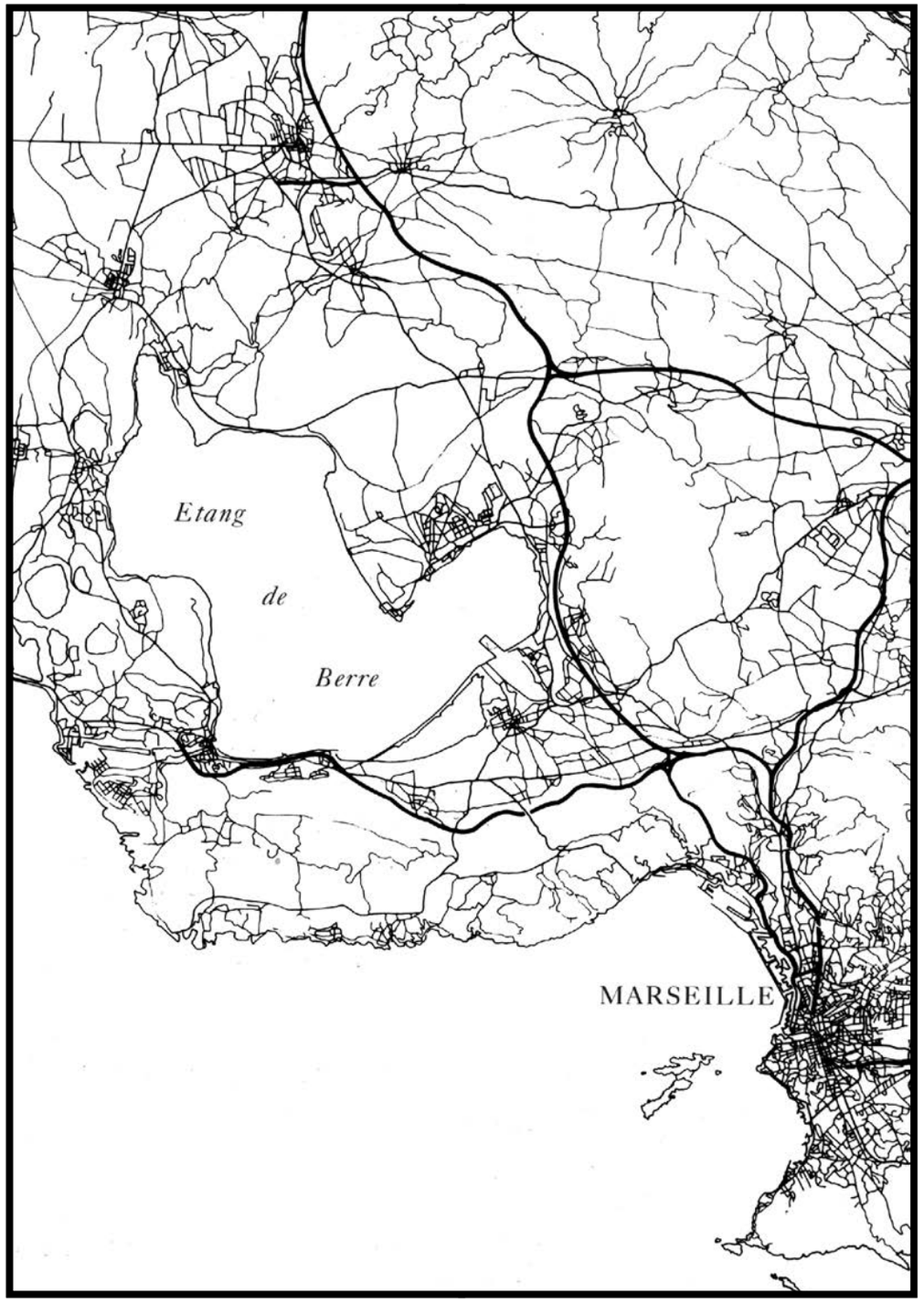
Le programme consiste à créer un immense port industriel en reliant ces deux étangs contigus et de les ouvrir sur la mer par un chenal communiquant également avec le canal d'Arles à Bouc. Ce port atteindrait alors une surface de 420 hectares et une profondeur naturelle beaucoup plus importante que celle du port prévu sur l'étang de Berre. L'étang de Lavalduc (330 hectares) offre une profondeur de -14 m et celui d'Engrenier (90 hectares) offre 12 m de tirant d'eau sur une grande partie de sa surface. Cette structure permettrait la construction d'un immense complexe portuaire composé de 43 km de quais dont 23 km disposés pour l'accostage latéral et de plus de 80 000 mètres carrés de bassins de radoub[3], avec une profondeur de -12 m. Les aménagements profiteraient de la proximité des grandes voies de communication comme le canal de Marseille au Rhône, et nécessiteraient de doubler la ligne de chemin de fer existante reliant Marseille à Miramas qui longe les étangs sur 5 km.

Ce port serait alors, selon les dires d'A. Gianotti, un des premiers du monde, grâce à la surface de ses bassins, la longueur de ses quais. Mais surtout, parce qu'il avancerait un grand tirant d'eau dès sa création et ne nécessiterait pas de transformations pour s'adapter à la taille grandissante des navires. Les caractéristiques physiques du site des étangs, jugées exceptionnelles, semblent justifier l'intérêt du contre projet en opposition à un programme comportant des aménagements progressifs, peu rentables et à échéance lointaine. Mais cette proposition issue d'une initiative privée alors que les travaux de la chambre de commerce commençaient à peine, ne remit jamais en question les annexes à Port de Bouc et ne fut même pas connue.

Ces projets qu'ils aient été réalisés ou non, sont les meilleures illustrations de la volonté de l'époque de redonner une cohérence au domaine portuaire et de préparer au mieux l'avenir que l'on réservait alors pour Marseille. La politique de délocalisation que les pouvoirs locaux adoptent ici, constitue de nouveaux principes d'aménagement qui vont être pleins d'enseignement pour la politique urbaine d'après-guerre. Cette nouvelle répartition des équipements, cette approche fonctionnelle du territoire, encourage un changement d'attitude et une nouvelle pensée sur la ville. Le contexte urbain des années 20 y est propice. Il est temps en effet de parer une croissance incontrôlée de la ville vers sa périphérie et de penser une organisation globale de l'agglomération adaptée à un territoire qui ne cesse de s'étendre. On assiste à la naissance d'un territoire métropolitain.



Le port de Lavalduc et d'Engrenier.



Naissance d'un territoire métropolitain

Après une frénétique croissance urbaine au XIXe siècle, l'enjeu pour Marseille, dans les années 20, passe par la modernisation de son cadre urbain. L'éclatement de la ville est devenu manifeste et la réponse est urgente.
Pourtant, économiquement, la cité est promise à un « brillant avenir » et l'ambition portuaire de la chambre de commerce sur les rives de l'Étang de Berre participe à la diffusion de cette image. Les mots de capitale et de métropole méditerranéenne commencent à réussir dans les idées des aménageurs ; Gaston Castel en est le plus fervent défenseur. Les pouvoirs publics relayent l'initiative privée, maîtresse à l'époque du développement urbain, et définissent l'ébauche d'une planification à la faveur d'un ensemble de mesures législatives. Les plans d'aménagement apparaissent et l'on commence à penser l'Étang de Berre dans le territoire métropolitain de Marseille.

Éclatement du cadre urbain.

Pour comprendre la situation de Marseille de l'entre-deux-guerres, il faut remonter à la première moitié du XIXe siècle. Depuis cette époque la ville essaie vainement de contenir une forte croissance et cherche à maîtriser la dilatation de son espace. Les tentatives menées sous le Second Empire loin d'être concluantes ont accéléré le processus. À une situation déjà alarmante, s'ajoute une dilatation de l'espace portuaire qui créer une nouvelle source d'éclatement du cadre urbain.

LA CRISE.

À partir de 1830, Marseille connaît une forte croissance démographique alimentée par le phénomène d'industrialisation et de développement économique. La trame urbaine héritée de la Restauration va se modifier, l'espace va se dilater au gré des diverses expériences, des modes de croissance qui se succèdent. Sans véritable logique, ni cohérence, le développement se dessine à la périphérie, la ville se déplace à la campagne.
Sous le Second Empire, à l'heure de nouvelles formes de croissance urbaines, les conditions de la croissance libérale marseillaise deviennent le champ de prédilection des financiers et entrepreneurs parisiens. Ainsi, l'expérience de l'haussmannisation, urbanisme d'une modernité, essaie d'imposer à la ville un mode d'organisation plus rationnel. Ce fut un échec, puisque la ville ne trouve pas d'unité et les dissymétries s'accentuent, l'éclatement de la ville se précise. Cet échec marque le retour à une croissance totalement incontrôlée laissée aux mains des initiatives privées.
À la veille de la première guerre mondiale, Marseille a un corps difforme, une structure urbaine complexe et disparate qui ne pourra absorber le fort flux migratoire des années 20. Au lendemain de la guerre, une crise traverse Marseille où le stock de logement s'épuise et où la crise du bâtiment ne permet pas de nouvelles réalisations. Le contrecoup majeur de cette insuffisance réside dans l'accélération de l'exode vers la périphérie ; les terrains y sont bon marché et les règles de construction relativement plus souples.

L'ÉCLATEMENT.

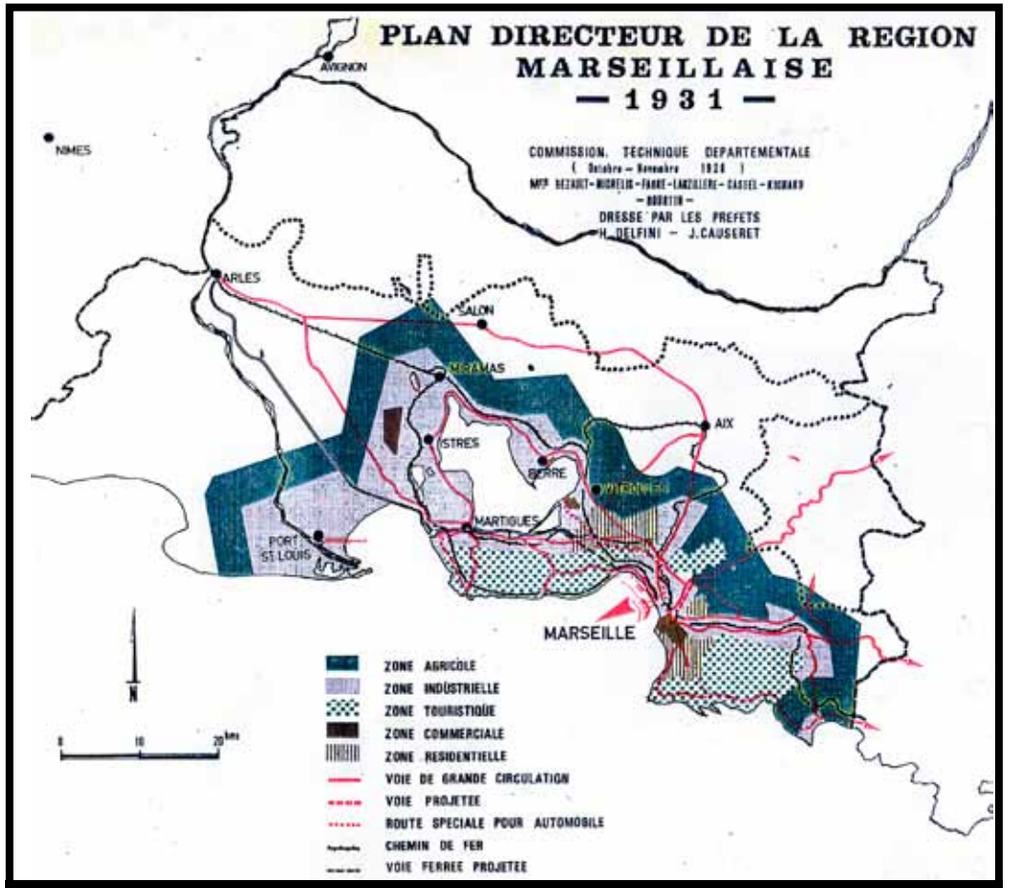
Ainsi, dans l'entre-deux-guerres, l'agglomération marseillaise échappe à toute maîtrise. L'organisme urbain ne cesse d'accroître sa superficie et il est difficile de faire face aux besoins d'équipements dans des banlieues écartelées. Petit à petit, on prend conscience des déséquilibres mais l'éclatement urbain prend alors une autre proportion. En effet, le reflux vers la périphérie dépasse le cadre géographique de la ville, celui de son bassin naturel. C'est le développement économique de l'Étang de Berre qui donne une toute dimension au phénomène. Il va provoquer une nette expansion pour les communes de l'ouest de Marseille, favorisée par de nouveaux pôles d'activités.
Rupture ou continuité dans l'organisation spatiale de la région marseillaise ? La question reste entière. Les contemporains ne manqueront pas de souligner les risques d'isolement de la cité par rapport à son tissu économique. Marseille débordée par ses flans pourrait très bien perdre le bénéfice et le contrôle de ces nouvelles zones dynamiques.
La ville doit faire face à différentes tendances urbaines : désaffection du centre ville vétuste, développement de la périphérie sans cohérence, crise du logement, nécessité de reconstruction et maîtrise de ses nouveaux territoires. Devant cette menace de dislocation, la riposte à l'éclatement urbain devient urgente. Elle viendra des pouvoirs publics et tendra à s'organiser sous diverses formes.

Marseille et modernité

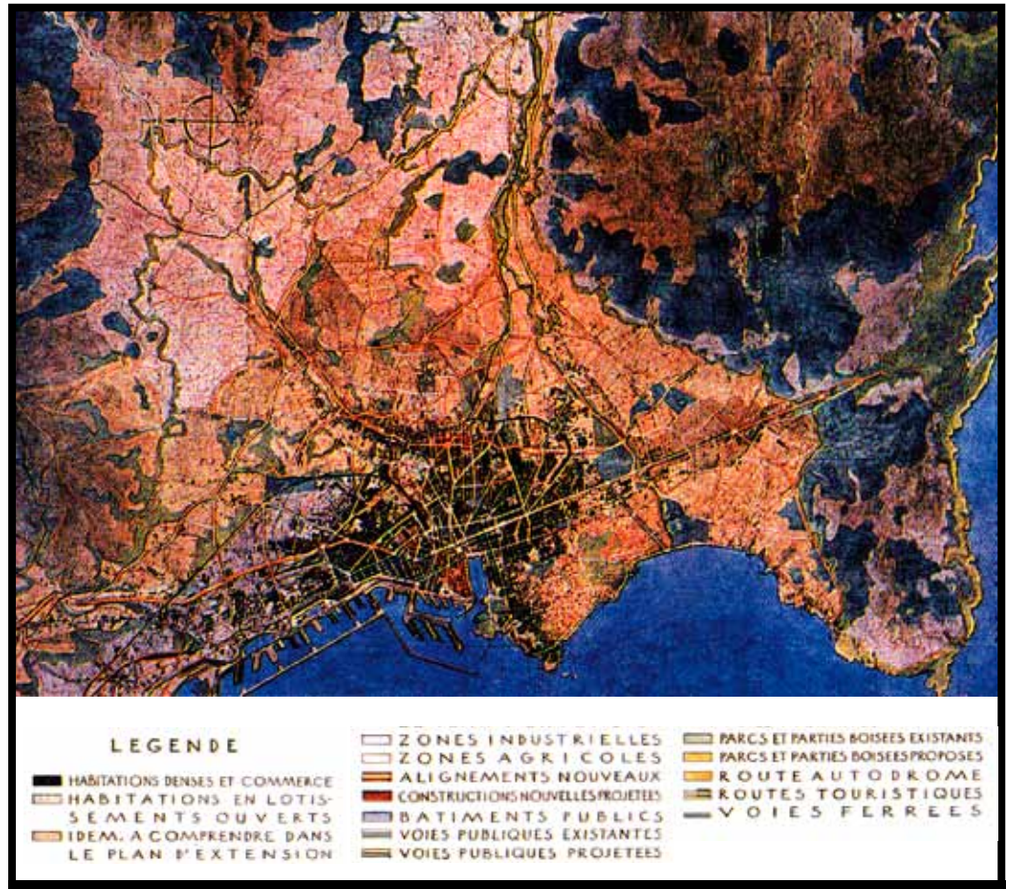
Au lendemain de la première guerre mondiale, s'exprime avec force un désir de transformation, de construction d'un monde nouveau. L'idée est de corriger les méfaits de l'urbanisme ancien, mal adapté aux villes industrielles et populeuses des « temps modernes ». Cette volonté était depuis quelques années, le leitmotiv d'une certaine réflexion architecturale, et prend forme dans les textes d'urbanisme de l'entre-deux-guerres. L'époque est celle d'un « esprit nouveau » [4], auquel n'échappe pas Marseille.

NAISSANCE DE L'URBANISME.

Le début du XXe siècle voit l'émergence d'une nouvelle discipline, consacrée en 1910 dans un article de P. Clerget[5], l'urbanisme. Ce terme recouvre un ensemble de théories et de



Plan directeur de la région marseillaise 1931, Archives de la ville de Marseille.



Plan Greber, 1933, in Marseille 25 ans de planification urbaine, Edition de l'Aube.

techniques dont la sédimentation a commencé dans la seconde moitié du XIXe siècle. Le mot urbanisme signifiait l'idée d'une entreprise volontariste d'intérêt public ayant pour but d'opposer au développement libre et chaotique de la ville industrielle, une urbanisation réfléchie. Cette nouvelle discipline, d'ampleur internationale, réunit des professionnels d'origine très diverse, engagés dans la construction de la discipline, architectes, ingénieurs, géomètres.

Elle s'organise en France selon des établissements institutionnels (École des hautes études urbaines de Paris) ou professionnels (la société française des urbanistes). Les vecteurs de leur démarche sont l'exploration de nouveaux programmes à vocation sociale, de nouvelles échelles d'espace public, l'introduction de nouveaux matériaux… Mais leurs propositions souvent radicales restent utopiques. Seule l'exigence pressante d'une amélioration rapide permet de faire aboutir les efforts tendant à adopter une loi sur les plans de ville. En effet, les nécessités de la reconstruction poussent l'État à adopter une politique de la ville selon une série de textes législatifs qui définissent les principes de la planification urbaine. Après la guerre, plusieurs points retiennent l'attention des pouvoirs publics : promouvoir les logements sociaux, imposer des règles de construction notamment en matière d'assainissement et fixer un cadre à la croissance urbaine.

Parmi les textes législatifs, il en est un, dont sans nul doute les perspectives sont des plus prometteuses. Il s'agit de la loi Cornudet, du 31 mars 1919. Cette loi prescrit pour chaque ville de plus de 10 000 habitants, de dresser un plan d'extension et d'embellissement, et fixe les grandes lignes de la croissance et de l'aménagement de la ville. Elle renvoie la ville industrielle à un ordre, à une conception d'ensemble et à une durée.

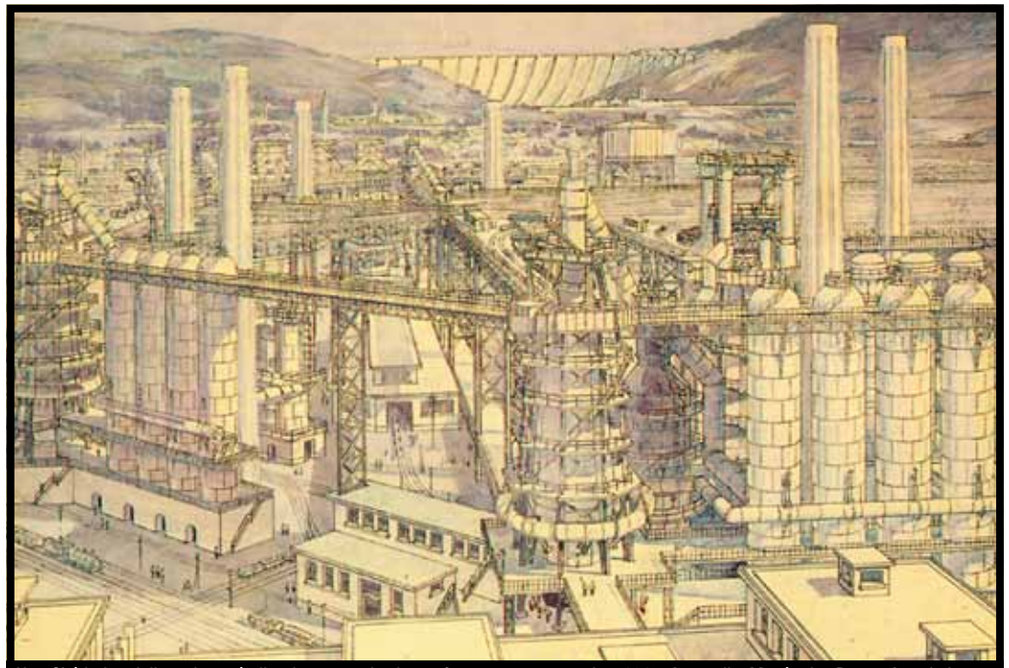
Plus tard en 1928 la loi Loucheur définit un programme de construction : aide à l'habitat social, facilité de financement, accession à la propriété. Il s'agit de travailler avec méthode, d'observer les règles modernes de l'hygiène, de tenir compte des progrès de la science, et des nouveaux moyens de locomotion.

NAISSANCE D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT POUR LA RÉGION MARSEILLAISE.

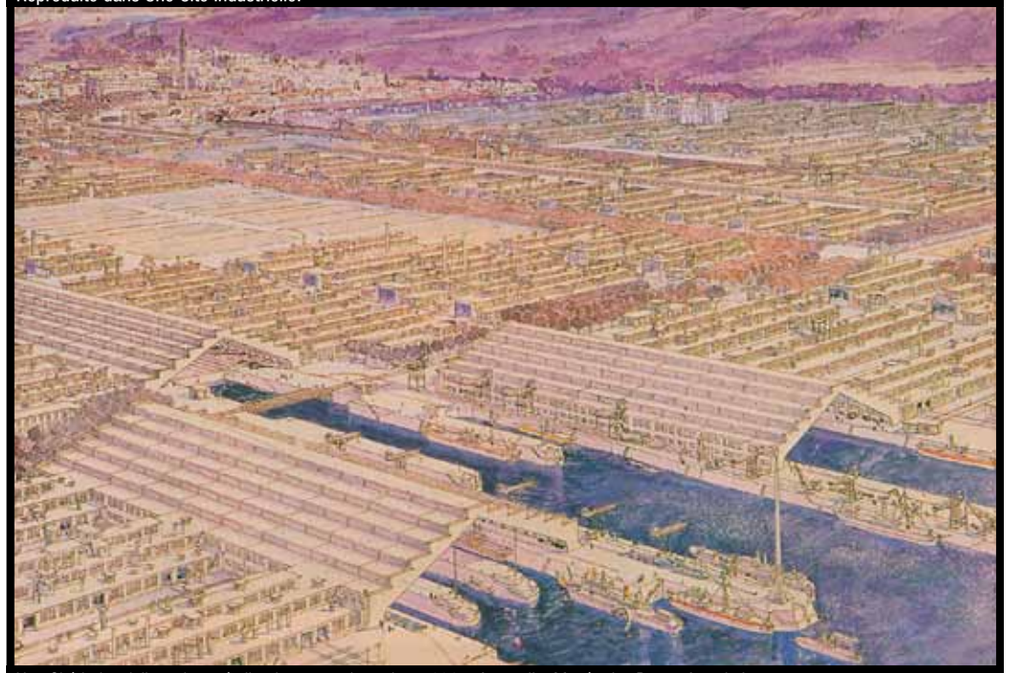
Marseille du début du XXe siècle, offrait à ce courant de pensée un terrain d'étude formidable : la deuxième ville la plus peuplée de France, sur une superficie une fois et demi plus grande que celle de Paris, un complexe industriel très actif qui annonce déjà une expansion régionale de la ville, une urbanisation on ne peut plus hétéroclite et improvisée. Ainsi, Marseille n'attend pas la fin de la guerre pour mener une réflexion sur son organisation spatiale. Quelques jours avant l'armistice, sous l'impulsion du conseil général, une commission départementale chargée d'étudier l'extension, l'aménagement et l'embellissement de la région marseillaise, est mise en place, avant même la loi Cornudet et la loi sur les plans régionaux d'urbanisme de 1935.

Cette initiative aboutissait, en 1931, à l'établissement d'un plan directeur de la région Marseillaise sur lequel allait s'appuyer l'urbaniste Parisien, de renommée internationale, Jacques Greber, pour élaborer un plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement de la ville de Marseille en 1933. Ce plan établi par la commission départementale, intègre les mêmes techniques d'organisation spatiale, à savoir, une dissociation des activités, l'importance du système circulatoire… ; et les applique à un territoire allant de Port-Saint-Louis à La Ciotat.

Le plan fixe des zones différentes réparties très spécifiquement les unes par rapport aux autres et par rapport à Marseille : zone industrielle, zone agricole, zone commerciale, zone



Une Cité industrielle, usine métallurgique, vue des hauts fourneaux, perspective, 1917. Aquarelle, Musée des Beaux-Arts de Lyon. Reproduite dans Une Cité Industrielle.



Une Cité industrielle, usine métallurgique, vue des usines, 1917. Aquarelle, Musée des Beaux-Arts de Lyon. Reproduite dans Une Cité Industrielle.

résidentielle, zone touristique. Ce plan va servir de base à Greber pour effectuer l'étude du terrain et sa synthèse entre les approches locales du devenir urbain et les principes propres à sa discipline. Mais il n'en suivra pas les principes d'aménagement pour son plan d'extension et d'embellissement. Le Plan directeur constituait une trop grande rupture avec les projets du XIXe siècle car il introduisait une extension urbaine et portuaire de l'agglomération marseillaise à l'échelle de la région.
Diplômé de l'école nationale supérieure des Beaux-Arts, professeur à l'institut d'urbanisme de l'université de Paris, J. Greber perpétue la doctrine de la régularisation6. Il établit un plan d'aménagement fondé sur la voirie et des réserves foncières, l'esthétisme et la valorisation du patrimoine urbain, une notion qui allie traditions (système circulatoire, esthétisme) à nouvelles techniques et méthodes de travail.

Avec la guerre et la conjoncture de l'époque, le plan Greber fut un projet très controversé, dont il faut retenir l'idée d'une première tentative d'aménagement d'ensemble de la Ville. À ses propositions avancées qui n'ont d'autre finalité que d'améliorer le cadre urbain, s'oppose une réflexion plus large sur l'avenir de Marseille, ville moderne et son destin de métropole ; menée par Castel. Il cherche à faire de Marseille une ville moderne grâce à de nouveaux principes d'organisation spatiale et esthétique et introduit alors, une tout autre échelle d'aménagement pour la ville, la métropolisation.

Entre Calanques et Étang de Berre : Marseille métropole

Adorateur d'une certaine idée de grandeur pour sa ville, G. Castel faisait partie de ceux que la rhétorique du progrès, et de l'expansion métropolitaine, ne pouvait qu'enthousiasmer. Il est l'auteur d'une toute première esquisse du plan régional de 1931 : *Le schéma de Marseille, capitale de la Méditerranée,* en 1928 ; mais il est surtout l'instigateur d'une réflexion militant pour la modernisation de Marseille.
Son plan, peu connu, dans lequel le territoire communal est élargi jusqu'à l'Étang de Berre et aux calanques, dessine les prémisses d'une nouvelle organisation urbaine. Somme de toutes les ambitions locales de développement portuaire, industriel, urbain et touristique, ce projet de Marseille métropole intègre une certaine réalité même s'il est alimenté par une idéologie moderniste qui lui vaudra une critique sévère : projet audacieux et utopique.

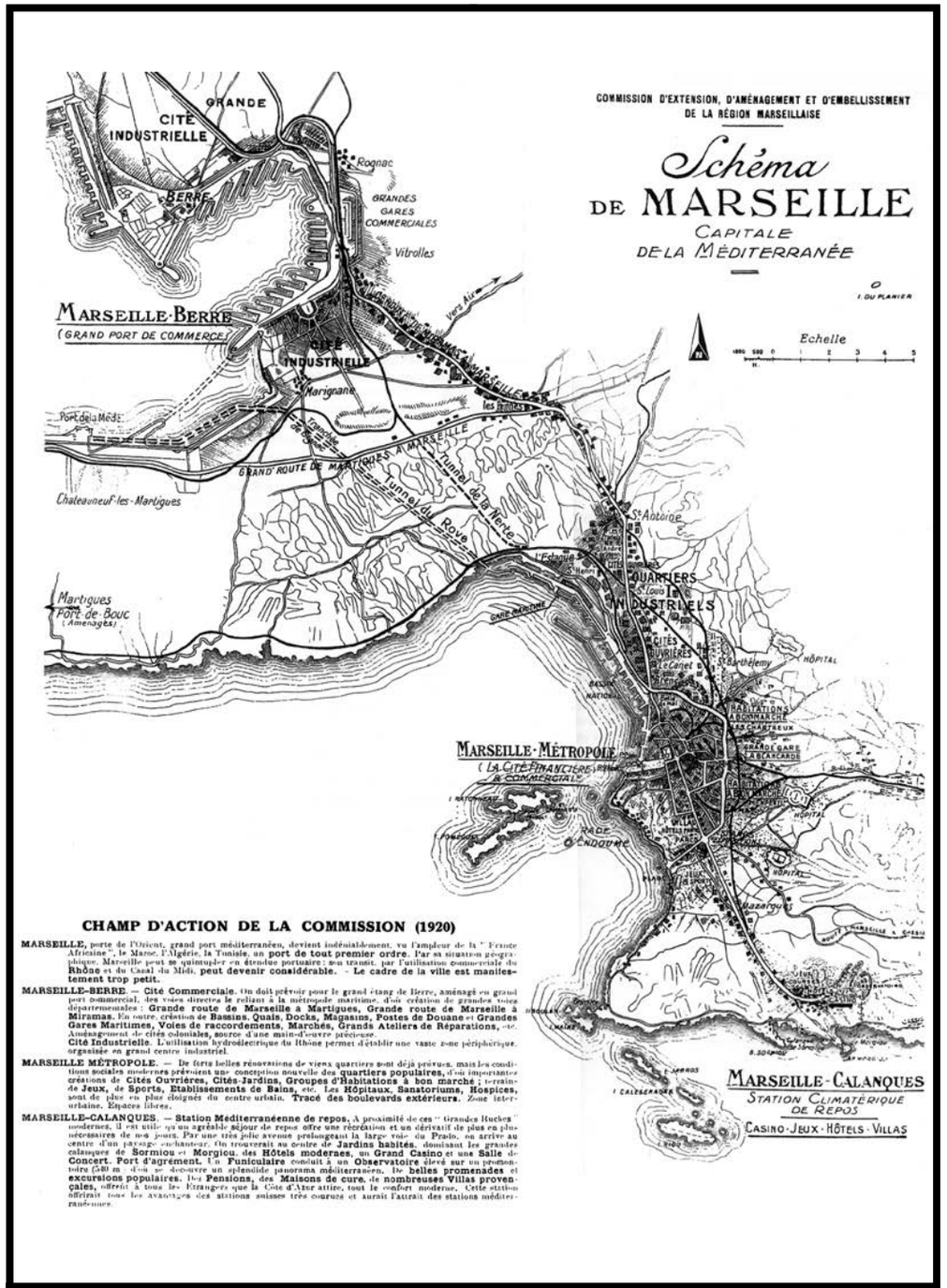
REDÉFINITION DE L'ESPACE URBAIN.

G. Castel a très vite saisi l'enjeu des transformations qui se dessinent au sein de la région marseillaise, une nouvelle répartition spatiale des activités et du peuplement. C'est la poussée vers l'Étang de Berre, la découverte au sud, des calanques, de leur potentiel, qui contribue à redéfinir l'espace urbain. Ce glissement des pôles d'activités doit s'accompagner selon G. Castel d'une nouvelle politique urbaine, dimension que le plan Greber de 1933 a du mal à intégrer. *« L'extension de Marseille ne peut-être que régionale et ne peut s'envisager que liée intimement à l'extension de l'Étang de Berre et dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne ».* Il en va de l'avenir de Marseille ; faute d'organiser ses rapports avec sa périphérie, le développement de ces nouvelles régions et ses perspectives d'extension peuvent lui échapper.
« Eh bien, qui ne voit l'importance d'un tel exode et ses conséquences, si on n'y prend garde ? Les terres colonisées sont rattachées un temps à leur métropole, mais l'imprévoyance ou les négligences de celles-ci aliènent parfois ses filiales. (…) Région d'immense avenir, le pourtour de l'Étang de Berre absorbera le trop plein de Marseille ou d'ailleurs. Alors pourquoi ne pas envisager ouvertement et de la façon la plus rationnelle, le peuplement et l'outillage de cette zone qui entre déjà dans notre sphère d'action. » Marseille métropole, G. Castel et J. Ballard.

UNE INFLUENCE MODERNE.

Hymne au progrès, ampleur du programme, les principes du schéma de Marseille prennent leur source dans les visions du mouvement progressiste où s'illustrent Tony Garnier, architecte de la ville de Lyon, et Le Corbusier. Tout deux prônent les formes des nouvelles villes issues de l'adéquation entre architecture et l'avènement de « l'époque machiniste ».
Garnier et Castel ont tout deux suivi une formation académique (élèves des Écoles Nationales des Beaux-Arts de Lyon ou de Paris, grand prix de Rome) et oscillent entre architecture classique et urbanisme moderne dans leur ville respective.
Ainsi, l'œuvre de Castel fait plus particulièrement référence à l'architecture et à la conception urbaine développée par Garnier dans les dessins d'une cité industrielle (1901-1917) : valeurs d'hygiène et d'efficacité sociale, importance du système de communication, dissociation spatiale des principales activités urbaines, distinguées plus tard dans la Charte d'Athènes7 : habiter, travailler, se recréer le corps et l'esprit, circuler. Chacune va se compartimenter dans l'espace et devenir une entité à part entière. La ville moderne de Castel devient un organisme polymorphe, composé de cellules spécialisées et complémentaires, dont le système circulatoire assure la cohérence.
L'agglomération de Marseille métropole se décompose selon les trois zones suivantes :
- Marseille-Berre, cité industrielle et port de commerce ;
- Marseille-Centre, cité financière et commerciale ;
- Marseille-Calanques, station méditerranéenne de repos.

Castel insiste sur les moyens de communication largement insuffisants entre Marseille et sa banlieue lointaine. Il faut orienter les flux pour mieux arrimer Berre-Caronte à



Plan Castel 1931, Archives de la ville de Marseille.

l'agglomération marseillaise. Ainsi, sur son plan figure l'ébauche d'une autoroute nord, et d'un cordon ombilical entre Marseille et l'Étang de Berre, similaire à celui que veut créer la Chambre de Commerce dans son projet. G. Castel préconise la construction d'un boyau parallèle au tunnel du Rove, équipé pour recevoir métro, automobiles et piétons. Ce réseau établi, il serait alors possible d'entrevoir une croissance quasi illimitée de ces nouveaux territoires où Marseille puiserait les éléments de son évolution.

« Il faut concevoir deux siècles de travaux ; il faut se persuader que Marseille, capitale impériale, aura un jour 8 millions d'habitants, échelonnés en gradin entre l'Étang de Berre et les calanques de Sormiou, au bord de cette Méditerranée qui a creusé dans notre sol d'admirables bassins naturels qu'il suffit d'aménager pour créer le plus grand port maritime de la Méditerranée voire du monde et le grand port aéronautique où viendront se croiser toutes les grandes lignes commerciales. »

Utopie, anticipation, réalisme, ces dimensions se chevauchent dans l'œuvre de Castel, dans son programme pour Marseille, ville moderne décrit dans une série d'articles publiés dans la revue Les cahiers de Marseille animés par J. Ballard, puis dans deux ouvrages : Marseille-métropole (1932) et Marseille et l'urbanisme(1934). En tant qu'architecte du département depuis 1922, Castel participe à une réflexion qui a abouti au plan directeur de 1931. Mis à part certaines exagérations volontaires, une partie de la réflexion de Castel était extrêmement visionnaire, puisque l'aménagement du territoire métropolitain est aujourd'hui plus que jamais d'une incroyable actualité.

Les projets d'utilisation de l'Étang de Berre durant l'entre-deux-guerres illustrent les passions débordantes des Marseillais déclenchées par l'ouverture de la ville sur l'Étang de Berre et sur le Rhône. Établis dans un contexte de crise, ces projets sont porteurs des espérances d'un jour meilleur, et se révèlent très ambitieux. Tandis que le programme de la chambre de commerce pose les jalons d'un nouveau pôle de croissance, celui de Castel anticipe l'avenir d'un grand Marseille associé à l'Étang de Berre. Ils développent ainsi la dilatation de l'espace communal et annoncent un ensemble d'échelles nouvelles, la métropole marseillaise. Mais on rêva trop grand, et les résultats ne répondirent pas aux espérances placées dans les aménagements de l'étang. D'une part, Marseille, déjà désorganisée, n'était pas prête à digérer ces nouveaux espaces et préférera centraliser ses plans d'aménagement (plan Greber, Beaudouin…) sur un territoire communal réduit à son site originel. D'autre part, les industries variées dont on attendait l'implantation dans les annexes ne sont pas venues, ou tout du moins pas en grand nombre. Berre-Caronte n'est en aucun cas le port industriel fort d'une activité nouvelle, auquel on avait rêvé.

Ainsi, pourrait-on qualifier cette période d'échec, mais elle fut en réalité, l'annonce d'une tout autre occupation du site. En effet, les projets avaient ouvert la porte à une utilisation industrielle et ce fut logiquement que vint s'installer une nouvelle industrie. Les voies étaient ouvertes, les réserves foncières constituées, les ouvrages techniques existaient, ainsi, le pétrole et son industrie vinrent investir la région de l'Étang de Berre. En quelques années s'est précisée la vocation pétrolière du bassin de Berre source d'une énorme croissance économique dont l'ampleur va susciter de nouveaux intérêts et de nouveaux projets.

Notes

1 Arrière-pays desservi et drainé par un port.

2 Entrepreneur de travaux public ; conseiller général du département des Alpes-Maritimes ; chevalier de la légion d'honneur.

3 Bassins pour la réparation des navires.

4 Revue fondée en 1919 par Le Corbusier et A. Ozenfant, propose une nouvelle appréhension d'un monde moderne en gestation.

5 In « L'urbanisme, étude historique, géographique et économique »

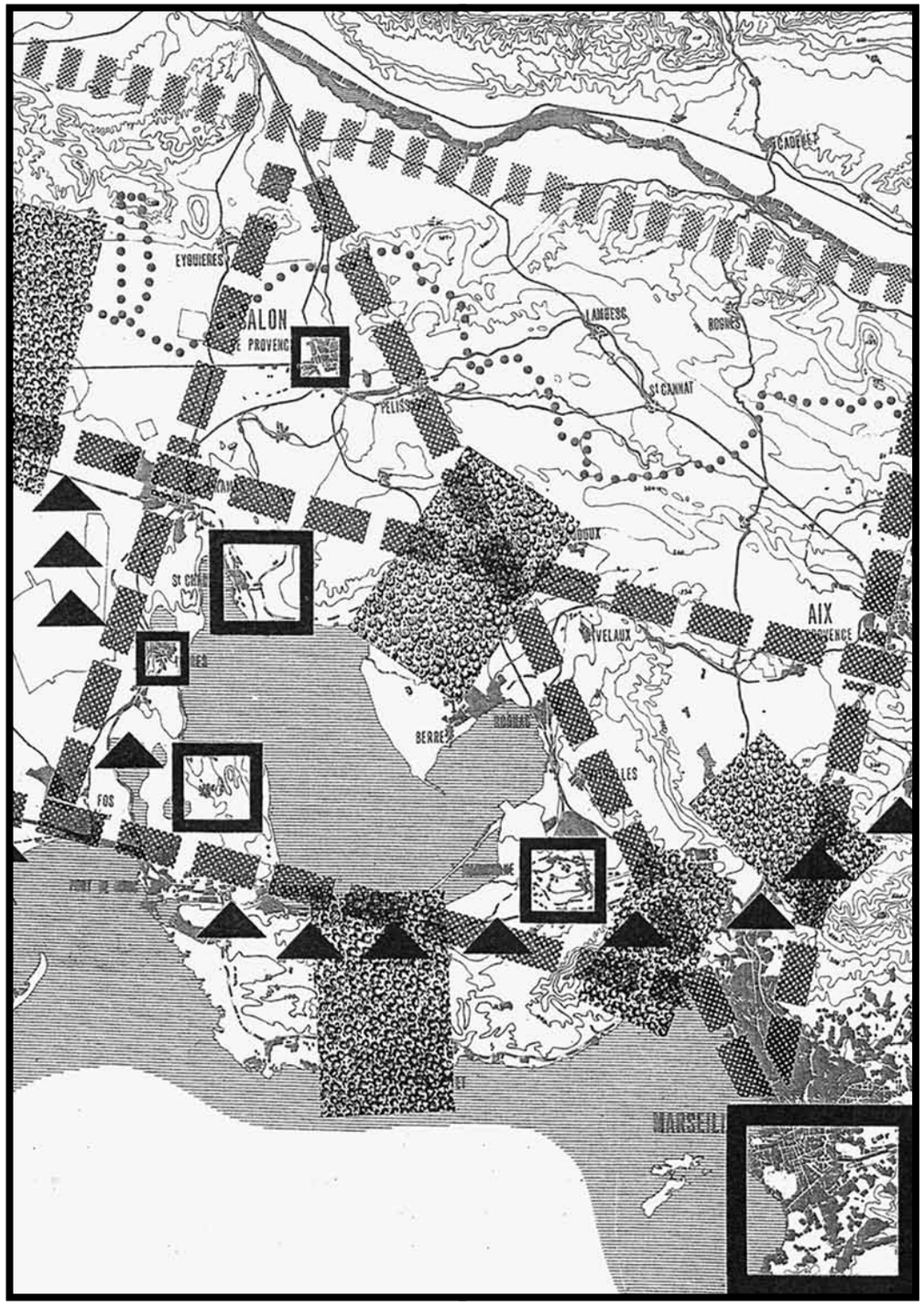
6 Cette doctrine donne la priorité aux problèmes de circulation, de voies de communication et aux transports urbains.

7 Charte collective de l'urbanisme collectif, 1927.

07

L'ÉTANG DE BERRE POLE METROPOLTAIN

Après les accords de San Rémo[1] et la loi de 1928 sur le raffinage, de grandes sociétés pétrolières s'intéressent à la région des Annexes du port de Marseille dont l'aménagement et les avantages géographiques représentaient des atouts indispensables à leur installation. L'arrivée de ces industries pétrolières dans la région de l'Étang de Berre marque un tournant décisif dans les stratégies d'aménagement et d'équipement de ce territoire. En effet, le trafic, les techniques, et le matériel, nécessaires à cette industrie définissent des besoins nouveaux auxquels les autorités marseillaises doivent répondre. Ainsi, le début des années 60 voit naître un nouveau projet marseillais dans la région de l'Étang de Berre, celui d'un gigantesque complexe industrialo-portuaire à Fos, présenté comme le prolongement logique de la création des Annexes de Berre. Dès 1963, Fos devient l'objet d'une ambition dépassant les attentes particulières de Marseille. En effet, pour l'État, seul détenteur des moyens de réaliser un tel projet, Fos devient un élément stratégique dans sa politique d'aménagement du territoire. Fos serait l'un des grands « pôles de développement » français, lié à la création de l'une des huit « métropoles d'équilibre », futures capitales régionales de l'hexagone, Marseille.[2] Le complexe de Fos, et la cité phocéenne deviennent alors les composantes d'un nouvel ensemble appelé l'aire métropolitaine marseillaise. Cette entité prend forme pour la seule fois dans un acte d'aménagement planifié : le schéma directeur conçu par l'OREAM (organisme régional d'étude et d'aménagement métropolitain) en 1969 visant à donner une cohérence globale à l'ensemble des territoires compris dans la zone d'influence de Fos pour l'horizon 2000. L'Étang de Berre y est représenté comme la principale unité naturelle destinée aux loisirs des populations riveraines.



Marseille-Fos, site stratégique national

Le projet de Fos établi par les Marseillais semble être une occasion à ne pas rater pour sauver Marseille d'une récession économique certaine. Mais Marseille seule ne peut et ne veut soutenir cette ambition, ces transformations coûteuses. Devant cette frilosité et ce manque de moyen, certains décideurs, qui soutiennent l'idée d'un développement industriel à Fos pour sauver la cité phocéenne, se retournent vers l'État. Celui-ci voit là une occasion d'exercer une nouvelle politique et de renforcer l'économie du pays. Ainsi, Marseille associée au complexe industriel de Fos, est intégrée dans la politique d'aménagement du territoire. Sa situation géographique, son dynamisme démographique, et ses perspectives de développement économiques en font un site stratégique.

Politique nationale d'aménagement du territoire

Avec la fin de la quatrième république, un nouveau pouvoir naît, un pouvoir fort qui entend transformer définitivement le pays. L'heure n'est plus à la réparation des dommages de la guerre ou à la construction hâtive dans l'urgence de la crise du logement. L'objectif est maintenant de faire de la France une nation phare dans le monde. Or le pays est encore fragile, et quelques déséquilibres empêchent son décollage définitif. Il s'agit alors de redonner une cohérence à la géographie économique du pays et de renforcer par là même, son poids dans le contexte européen et mondial. L'État va alors s'imposer comme le maître d'œuvre des changements économiques et sociaux et se faire aménageur : il va impulser par son action, des dynamiques géo-économiques à long terme qui structureront la France dans l'avenir. La priorité sera l'aménagement du territoire.

PARER L'HÉGÉMONIE PARISIENNE : LES MÉTROPOLES D'ÉQUILIBRES.

À la fin des années 50, on prend conscience du poids de Paris, la capitale autour de laquelle se profile, si rien n'est fait, le trop célèbre « désert français » [3]. En effet, un profond déséquilibre entre moitié nord industrielle et la partie sud, hérité de la fin du XIXe siècle, ne cesse de s'amplifier depuis la seconde guerre mondiale. Ainsi, toute une partie de la France risque de sombrer dans un sous développement et de se désertifier au profit des grandes métropoles et surtout de la région parisienne.

Dans ces conditions, l'État prend en charge le développement économique régional, avec la DATAR, délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, créée en 1963. Cet organisme interministériel est chargé d'inciter, promouvoir et soutenir des opérations de décentralisation et d'aménagement volontaire. Pour freiner le développement parisien et impulser une dynamique d'aménagement dans les régions urbaines, la DATAR met au point la politique des métropoles d'équilibre. Elle définit une « armature urbaine » ordonnée et hiérarchisée selon quatre paliers : Paris, huit métropoles régionales (Lille, Nancy, Strasbourg, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes), plusieurs centres régionaux et des centres ruraux. Les métropoles régionales serviront d'écran-filtre entre Paris et la province. Promises à une expansion démographique importante et à une promotion industrielle, elles développeront des activités venant court-circuiter le recours obligatoire à Paris.

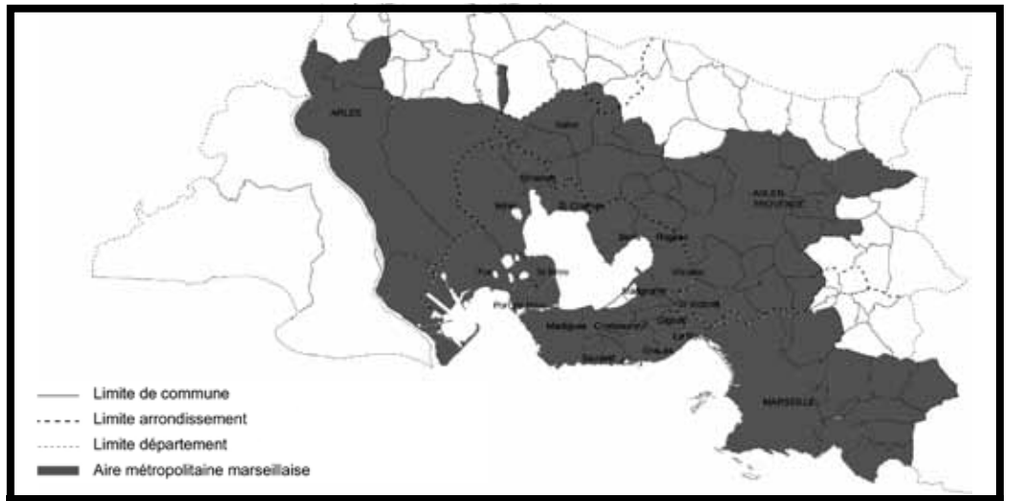
L'objectif à atteindre par la promotion des métropoles est, en leur permettant de développer leur capacité d'innovation et de rayonnement, de garantir aux régions françaises les moyens de participer activement au mouvement d'expansion et de modernisation qui caractérise notre époque.

Fos sur mer est au cœur de cette visée futuriste. Dans le langage DATAR, il doit s'agir d'une opération marquante, à la fois métropole d'équilibre et pôle de développement. Il ne s'agit plus de faire un port pétrolier ni d'assurer la survie de Marseille. En concentrant ici des industries « industrialisantes », on assurera le décollage de tout le sud-est français, un sud-est qui, pense t-on, doit devenir une grande région européenne, capable de relever victorieusement le défi séculaire du nord-ouest européen. »

RÉÉQUILIBRAGE NORD-SUD : LA MÉTROPOLE MARSEILLAISE.

La destinée particulière de Marseille parmi les huit métropoles d'équilibre, tient à sa situation géographique et aux atouts exceptionnels dont elle dispose à l'égard des facteurs modernes de développement : le complexe de Fos. Ces données, associées aux perspectives nationales, sont porteuses de rêves pour Marseille, Fos, et la région du sud-est qui peut alors prendre la tête du décollage économique des régions méditerranéennes.

Le déséquilibre entre les régions du nord industriel et celles du sud, s'accentue et devient dangereux avec la constitution de la communauté économique européenne. Il devient vital de rééquilibrer cette situation et plus particulièrement de développer la façade méditerranéenne par une politique d'industrialisation dont l'opération « Fos » devait constituer le premier point d'encrage. Ce projet, associé au pôle tertiaire de Marseille, à la croisée des chemins européens (est-ouest : Espagne-Italie et nord-sud bassin méditérranéen-Europe du nord) promet un dynamisme économique pour la région. Il devrait attirer des activités inductrices de développement et faire décoller le sud-est français pour devenir une grande région européenne. Ainsi, la création dans la zone méditerranéenne française d'un pôle économique fort avec un pouvoir de contamination sur son environnement, serait une manière d'atténuer les distorsions qui se manifestent entre le bassin méditerranéen en pleine mutation et l'Europe industrielle en plein développement.



L'aire métropolitaine marseillaise, périmètre d'intervention de l'OREAM.

SECTEUR O.R.E.A.M	POPULATION 1968	PERSPECTIVES DE POPULATION 2000 résultant de la prolongation de tendances passées				POPULATION 2000 des 4 exemples de schèma			
		H1 (2)	H2 (2)	H3 (2)	H4 (2)	H5 (3)	H6 (3)	H11 (3)	H12 (3)
MARSEILLE	924.704	1.748.000 2,0%	1.512.000 1,6%	1.329.000 1,1%	1.713.000 1,9%				
LA CIOTAT	34.326	78.000 2,6%	89.000 3,0%	68.000 2,1%	76.000 2,5%				
AUBAGNE	32.178	73.000 2,6%	70.000 2,5%	56.000 1,7%	126.000 4,4%				
COTE BLEUE	6.320	44.000 6,3%	31.000 5,1%	25.000 4,3%	31.000 5,1%				
TOTAL SUD EST	997.528	1.943.000 2,1%	1.702.000 1,7%	1.478.000 1,2%	1.946.000 2,1%	1.800.000 1,8%	1.700.000 1,7%	1.700.000 1,7%	1.700.000 1,7%
GARDANNE	23.127	51.000 2,5%	55.000 2,7%	71.000 3,6%	62.000 3,1%	50.000 2,4%	50.000 2,4%	60.000 3,0%	90.000 4,3%
AIX	94.715	285.000 3,5%	254.000 3,1%	228.000 2,8%	422.000 4,8%	230.000 2,8%	270.000 3,3%	280.000 3,4%	220.000 2,7%
BERRE	22 101	69.000 3,6%	62.000 3,3%	80.000 4,1%	62.000 3,3%	70.000 3,7%	50.000 2,6%	70.000 3,7%	130.000 5,7%
MARIGNANE	39.429	213.000 5,4%	245.000 5,9%	237.000 5,8%	362.000 7,2%	150.000 4,3%	130.000 3,8%	190.000 5,0%	200.000 5,2%
TOTAL NORD EST	179.372	618.000 3,9%	616.000 3,9%	616.000 3,9%	908 000 5,2%	500.000 3,3%	500.000 3,3%	600.000 3,8%	640.000 4,1%
TOTAL EST	1.176.900	2.561.000 2,5%	2.318.000 2,1%	2.094.000 1,8%	2.854.000 2,8%	2.300.000 2,1%	2.200.000 2,0%	2.300.000 2,1%	2.340.000 2,2%
SALON	39.718	97.000 2,8%	102.000 3,0%	66.000 1,6%	97.000 2,8%	60.000 1,3%	100.000 2,9%	100.000 2,9%	100.000 2,9%
MIRAMAS	15.627	28.000 1,8%	27.000 1,7%	26.000 1,6%	24.000 1,4%	90.000 5,6%	370.000 10,4%	230.000 8,8%	200.000 8,3%
MARTIGUES	42.025	165.000 4,4%	146.000 4,0%	170.000 4,5%	164.000 4,3%	150.000 4,1%	200.000 5,0%	200.000 5,0%	210.000 5,2%
FOS Pt St LOUIS	11.154	26.000 2,7%	30.000 3,2%	31.000 3,2%	34.000 3,6%	50.000 4,8%	130.000 8,0%	50.000 4,8%	40.000 4,1%
ISTRES	14.815	40.000 3,2%	53.000 4,1%	75.000 5,2%	96.000 6,0%	50.000 3,9%	100.000 6,1%	70.000 5,0%	50.000 3,9%
ARLES	51.471	75.000 1,2%	75.000 1,2%	64.000 0,7%	87.000 1,6%	500.000 7,4%	100.000 2,1%	250.000 5,1%	200.000 4,3%
TOTAL OUEST	174.810	431.000 2,9%	433.000 2,9%	432.000 2,9%	502.000 3,4%	900.000 5,3%	1.000.000 5,6%	900.000 5,3%	800.000 4,9%
TOTAL AMM	1.351.710	2.992.000 2,5%	2.751.000 2,2%	2.526.000 2,0%	3.356.000 2,9%	3.200.000 2,7%	3.200.000 2,7%	3 200.000 2,7%	3.140.000 2,7%

(1) Y compris Chateauneuf-les-Martigues ; (2) Les perspectives ont été établies par application à la population 1968 du taux de croissance H1 : de la population entre 1954 et 1962, H2 : de la population entre 1946 et 1968, H3 : de l'emploi entre 1954 et 1962, H4 : de l'emploi entre 1954 et 1966 ; (3) Les numéros manquant correspondent à des exemples non présentés ici.

Perspectives démographiques 2000, tendances et hypothèses

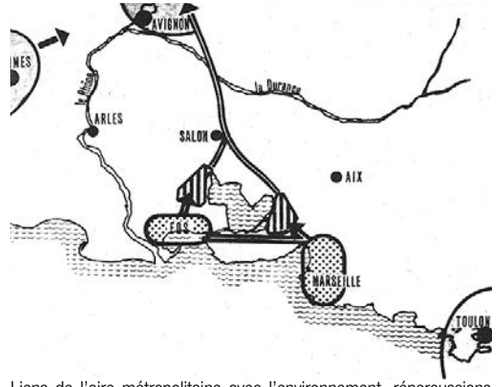
Une aire métropolitaine marseillaise pleine d'avenir

UN AMÉNAGEMENT RÉGIONAL.

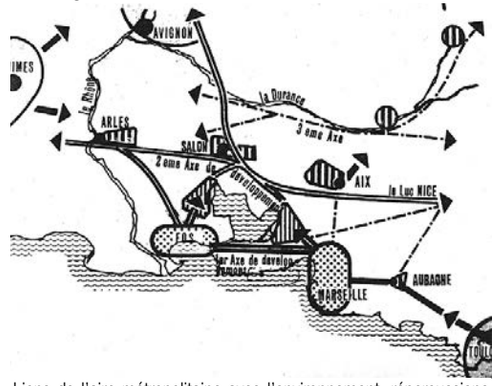
La politique des métropoles d'équilibre prend forme à travers une toute nouvelle politique d'aménagement à l'échelle régionale avec les OREAM, organismes régionaux d'études et d'aménagement métropolitains, à partir de 1966. Le pays est divisé en plusieurs espaces géographiques, d'échelle régionale, chacune représentant la zone d'influence d'une métropole. Ces zones sont appelées, les aires métropolitaines. Chacune d'elles est confiée à un OREAM qui doit en planifier le développement harmonieux entre urbanisation, industrialisation et équipements à venir, en extrapolant les courbes de croissance. Dans le cas marseillais, l'organisme régional d'études et d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise a été créé par arrêté du 15 février 1966, et avait pour zone d'étude, 12 cantons et 58 communes du département des Bouches du Rhône, avec une superficie (Étang de Berre compris) de 2 800 km carrés et une population de 1 300 000 habitants. Les limites de l'aire métropolitaine marseillaise (AMM.) ont été fixées, « de manière à inclure toutes les zones qui participent déjà ou qui sont appelées à participer directement à l'activité sociale et économique répondant à la vocation naturelle du site à devenir la porte occidentale sur la Méditerranée ». Ses limites se composent à l'ouest, du grand Rhône, au nord d'une ligne Arles-Salon-Aix-en-Provence, et à l'est, d'une ligne Aix-La Ciotat (OREAM, études préliminaires de l'AMM).

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DE L'AMM.

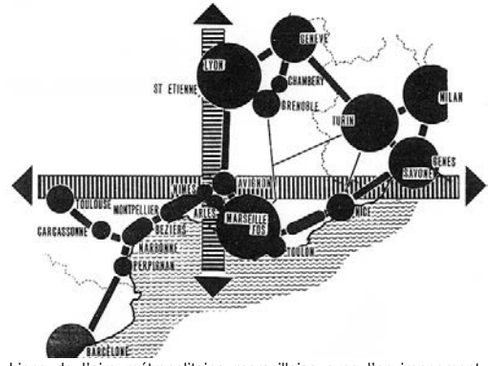
Ainsi, l'opération de Fos représente un gigantesque enjeu pour le pays, et va même friser le fanatisme. Il s'agit de lancer l'industrialisation du sud-est, du bassin méditerranéen, et de construire un monument à la gloire des temps nouveaux. Fos échappe ainsi à tout réalisme lorsque la réorganisation du pays semble en marche et la croissance sans fin. Des prévisions vont encourager le gigantisme du projet et faire passer le rêve dans le domaine du possible. En effet, pendant une dizaine d'années, de 1964 à 1974, on a vécu, de façon un peu hâtive, dans une sorte de rêve qui faisait miroiter, grâce à Fos, la création de milliers d'emplois (200 000 emplois), une croissance démographique considérable (3 millions d'habitants dans l'AMM en l'an 2000). On peut pourtant douter du bien fondé de ces études qui semblent plus être le résultat d'un volontarisme étatique qui ne connaît plus de limite, que des perspectives réelles de développement. Personne ne semble voir que les prévisions ne reposent sur aucune évolution économique de fond mais sur les objectifs que l'on aimerait atteindre pour le développement de la région. La mutation économique et sociale que préfigurait le développement de Fos, promettait d'être un bouleversement des plus importants. Ainsi, pour canaliser ce qui risquait de faire exploser le territoire de toute une région, une planification fut mise en place.



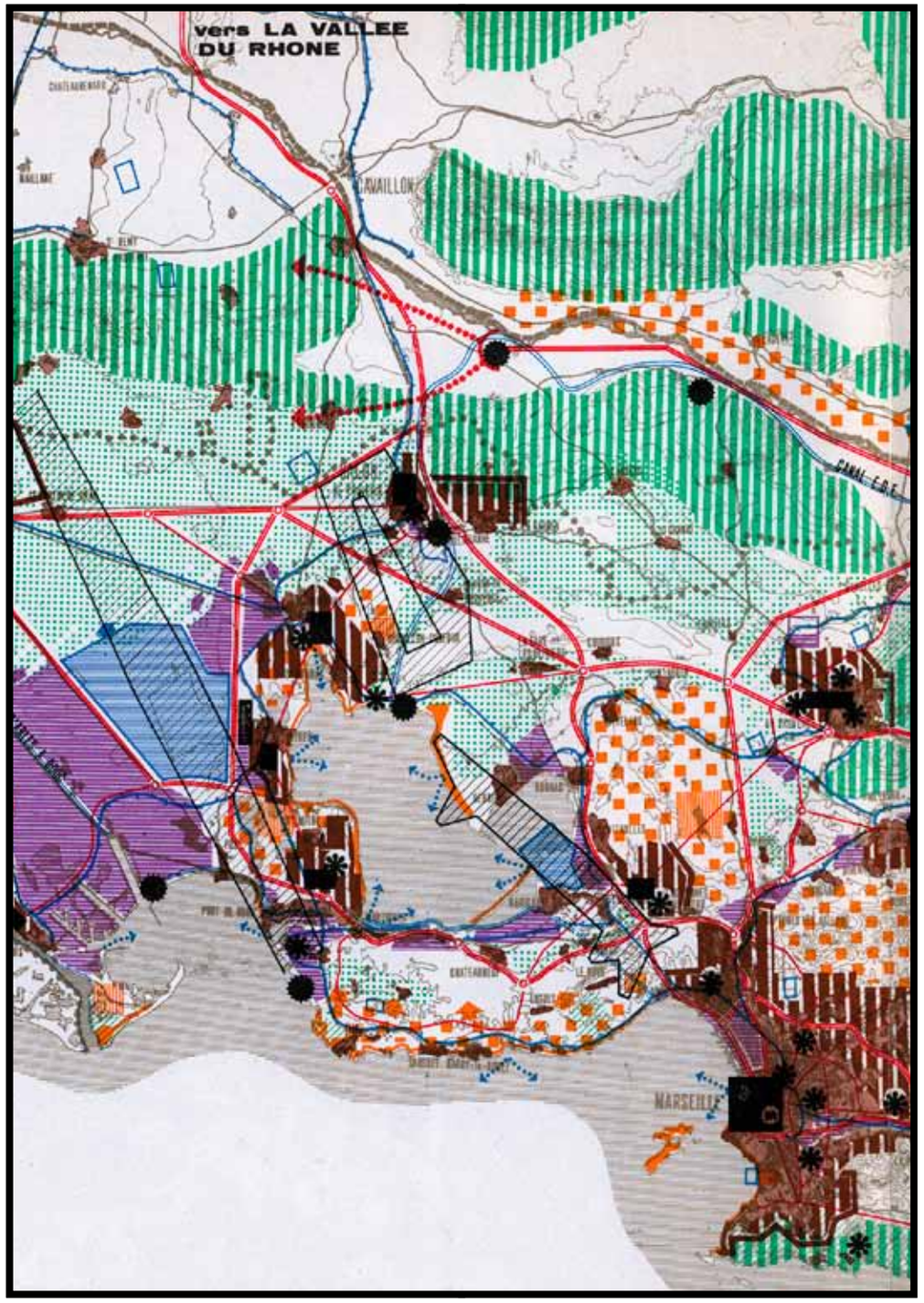
Liens de l'aire métropolitaine avec l'environnement, répercussions sur le schéma, mode de développement lié à l'axe Nord-Sud.
L'existence de cet axe incite au développement des rives Est-Ouest de l'Étang de Berre.



Liens de l'aire métropolitaine avec l'environnement, répercussions sur le schéma, mode de développement lié aux axes Est-Ouest.
La création d'axes Est-Ouest incitent à l'intégration économique de l'Aire Métropolitaine Marseillaise et de son environnement.



Liens de l'aire métropolitaine marseillaise avec l'environnement, répercussion sur l'environnement, stratégie incitative.
L'amélioration des liaisons Est-Ouest et une action volontaire d'industrialisation accélèrent l'intégration économique de la zone méditerrannéenne.



Étang de Berre et aménagement métropolitain

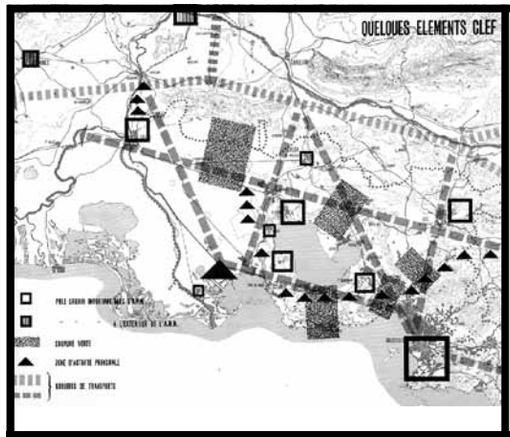
C'est dans un climat de grande exaltation, qu'un OREAM se voit confier la difficile tâche d'élaborer, en application des directives centrales, un schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise. Tandis que le port autonome de Marseille travaille à la conception du port et du complexe industriel de Fos, l'OREAM se préoccupe d'aménager la vaste zone d'influence du projet. Cette entreprise novatrice, est stimulante pour les différentes compétences représentées dans cet organisme.[4] « Sur le terrain et sur les cartes, on trace des repères, on analyse on quadrille, on répertorie, on cartographie l'espace régional tout entier. On le transpose sur la planche à dessin pour, à grands coups de crayons feutre aux couleurs vives, l'ordonner, le fonctionnaliser, le rationaliser, de telle sorte qu'il réponde aux besoins du futur. Sur les cartes, on découpe l'espace en zones bien délimitées, répondant chacune à une fonction bien précise : celle du complexe industriel et portuaire, les villes, les zones agricoles, les coupures vertes, les zones de loisirs, les voies de communication. ».[5]
Ainsi naît le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, premier élément de planification à cette échelle auquel aucun autre document n'est venu s'y substituer. Il ne laissera sur le territoire que quelques traces, quelques grandes lignes fédératrices, prolongées et adaptées à travers différents projets menés sur les rives de l'Étang de Berre.

Une stratégie régionale : le schéma directeur de 1969

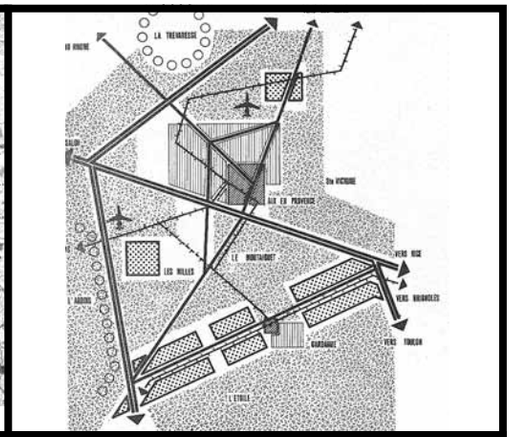
Le Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Marseillaise (SDAMM) obéit à une stratégie générale d'aménagement du territoire qui définit une planification selon une succession de phases intermédiaires de conceptions : à l'échelle de la région, de la ville, du quartier et de l'îlot. Ainsi, ce schéma correspond à la première phase de cette méthodologie, dans lequel la région est considérée comme un espace unique où tous les habitants doivent pouvoir disposer des avantages d'une grande agglomération. Il assimile l'aménagement de l'ensemble urbain discontinu de l'aire métropolitaine à celui de la métropole elle-même. Il intègre et recompose les fonctions urbaines (habitat-travail-équipements-loisirs) répondant aux impératifs économiques de la région, à l'échelle du territoire métropolitain.

HYPOTHÈSES D'AMÉNAGEMENT.

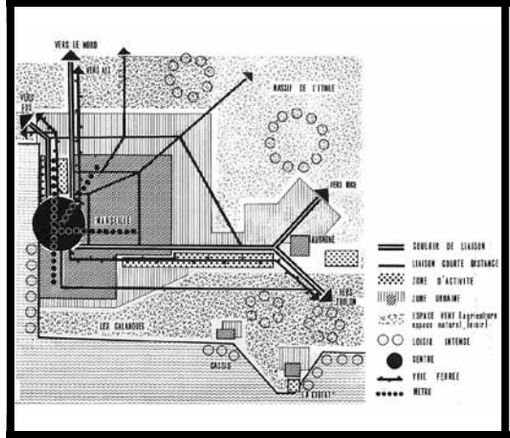
La première étape des travaux de l'OREAM, le Livre Blanc, a défini les objectifs et premières perspectives de développement de l'aire métropolitaine marseillaise. Adopté par le Comité de Coordination le 6 mai 1968, il a élaboré des hypothèses et des orientations sur lesquelles le schéma directeur a construit son parti d'aménagement. Il s'agit d'accueillir une population supérieure à 3 millions d'habitants à la fin du siècle et de créer les conditions les plus favorables à la mutation économique à venir, en tenant compte des directives étatiques, des tendances d'aménagement de l'époque, du cadre naturel et des orientations prévisibles du mode de vie futur.
La pièce essentielle du schéma est la carte au 1/1000000e figurant l'état de la métropole marseillaise à l'horizon de l'an 2000. Sur ce plan sont représentés les partis d'aménagement selon des principes et objectifs très précis :
- Promouvoir le Sud-est français et l'intégrer dans une logique européenne. Il s'agit donc de faire bénéficier la région de moyens de communication avec son environnement proche et lointain : développer les liaisons entre centres urbains, avec le sillon rhodanien et avec l'axe est-ouest. Tout doit être mis en œuvre pour que la diffusion des effets de Fos à l'extérieur soit la plus facile possible.
Le schéma prévoit ainsi la planification de tous les réseaux de transport : portuaire, aérien, routier.
- Établir un développement harmonieux de l'AMM. Pour cela, il est jugé souhaitable d'agir de manière progressive en accompagnant les tendances en cours et de favoriser la symbiose entre l'est et l'ouest. Ainsi, il est choisi de procéder à une urbanisation structurée et discontinue selon des unités urbaines équilibrées et bien reliées entre elles. Le schéma directeur prévoit la création de quatre unités urbaines importantes (Miramas, Istres, Martigues et Vitrolles). Appuyées sur les urbanisations existantes, elles doivent répondre aux problèmes posés par la croissance urbaine liée au développement économique de l'ouest de l'Étang de Berre. Ces unités urbaines devaient accueillir à terme 100 000 à 150 000 habitants. Chacune d'elles, sera organisée de façon à satisfaire les exigences de la vie moderne et permettra :
- d'organiser un cadre pour les logements à construire, sur des terrains suffisamment vastes et disponibles.
- d'offrir à proximité du domicile un niveau de service que les habitants n'auront plus à aller chercher à Aix-en-Provence ou Marseille : universités, grands magasins, équipements…
- d'éviter un gaspillage de l'espace afin de préserver les zones naturelles.
- anticiper le mode de vie futur. Beaucoup d'aspects de ce mode de vie, ont été déterminés par extrapolation, des tendances de l'époque qui paraissent irréversibles. Ainsi, l'OREAM intègre dans son schéma les caractéristiques ainsi déterminées pour la société de l'an 2000 : une mobilité accrue, une concentration de l'urbanisation, une croissance du tertiaire, une augmentation du niveau de vie et du temps libre. Ces conditions de vie s'accompagneront d'une évolution des mentalités, des comportements, et des exigences au niveau du cadre de vie. Ainsi, le plan prévoit de favoriser l'utilisation des transports en commun, de mettre en valeur le paysage et de développer des espaces de loisirs.
- Utiliser l'Étang de Berre comme site de détente et de loisirs : création de bases de plein air, aménagement de plages, création et agrandissement de port de plaisance.



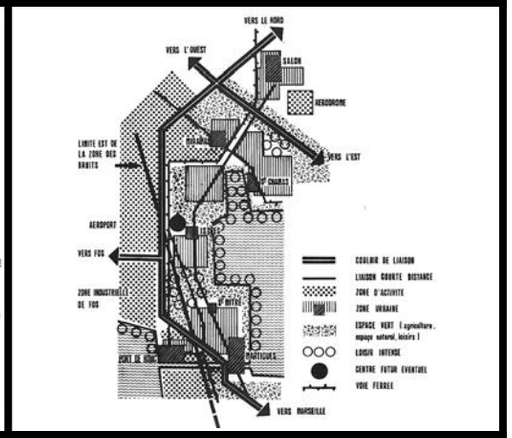
Quelques élément clés du SDAAMM.



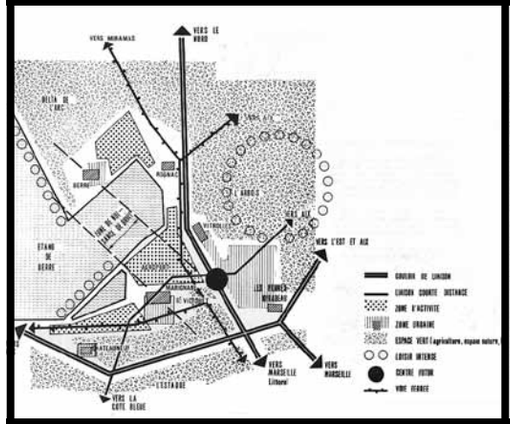
La zone d'Aix-en-Provence, rapport provisoire de l'OREAM 1969.



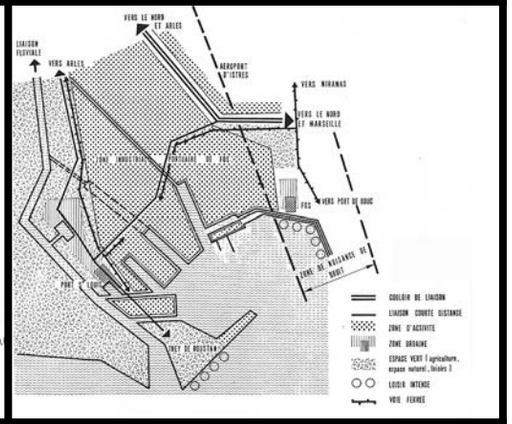
La rive ouest de l'Étang de Berre, rapport provisoire de l'OREAM 1969.



La rive ouest de l'Étang de Berre, rapport provisoire de l'OREAM 1969.



La zone est de l'Étang de Berre, rapport provisoire de l'OREAM 1969.



La zone de Fos-Port-St-Louis, rapport provisoire de l'OREAM 1969.

PRINCIPES APPLIQUÉS AU TERRITOIRE DE L'ÉTANG DE BERRE.

Le cloisonnement du cadre naturel définit des unités homogènes et indépendantes et autorise l'examen par zone des divers éléments du schéma. Ce découpage ne correspond nullement à des considérations administratives. Il donne une lecture plus détaillée des principales dispositions d'aménagement données pour la fin du siècle.[6]

- Zone de Marseille, Aubagne, La Ciotat.

Le développement de l'agglomération marseillaise est commandé par le rôle qui lui est assigné à l'échelle de l'AMM et de l'ensemble du sud-est. Les conséquences sur le développement se traduisent par une forte urbanisation et un développement important des liaisons avec les autres agglomérations, pour faciliter l'accès aux services qu'elle propose.

- La rive sud-est de l'Étang de Berre.

Cette zone a déjà accueilli de nombreuses activités industrielles, et une urbanisation importante. Il s'agit de poursuivre son développement tout en préservant des zones agricoles très riches. Le schéma détermine alors, pour Berre un développement urbain limité à ses limites actuelles, tandis que la cuvette de Vitrolles-Marignane est promise à une forte expansion puisque le site est destiné à recevoir le développement que Marseille ne sera plus capable d'absorber. Un nouveau centre urbain est prévu, à proximité du carrefour du griffon, qui jouerait un rôle de centre de services pour l'ensemble de la cuvette sud-est. A la croisée des chemins entre l'autoroute A 7, venant de Marseille, et la CD 9 venant d'Aix-en-Provence, ce centre serait un site stratégique pour la cohésion de l'ensemble urbain métropolitain.

- La rive ouest de l'Étang de Berre.

Au début 2000, les unités urbaines de ces zones doivent se déployer de Martigues à Salon, en constituant sinon une agglomération unique, du moins un ensemble urbain dont les divers pôles entretiennent des relations étroites. Cette entité est divisée par trois coupures vertes, regroupant des sites naturels de grande valeur. Cette perspective d'aménagement exclut totalement la commune de Fos, et les effets d'entraînement de la zone industrielle de Fos sont prévus dans l'ensemble urbain de Martigues, Port-de-Bouc et St Mitre. Si à terme le développement le nécessite, il est prévu l'emplacement d'un éventuel centre urbain à Istres.

- La zone de Port-Saint-Louis et Fos-sur-Mer.

Cette zone sera évidemment marquée en premier lieu par le développement de la zone industrielle et portuaire de Fos. La commune de Fos ne se développera pas en dehors de ses limites d'origines tandis que Port-Saint-Louis connaîtra une forte expansion vers le Nord.

Aujourd'hui, au lieu des 3 millions d'habitants annoncés, c'est à peine 1,7 million qu'il faut compter. Les perspectives de croissance qui ont entraîné les aménageurs dans l'erreur, et d'énormes difficultés financières, se sont opposées à l'exécution d'un tel aménagement. Très peu de prévisions furent réalisées, seuls quelques principes ont persisté, adaptés aux réalités du terrain et aux nouvelles exigences des hommes.

Application de schéma directeur

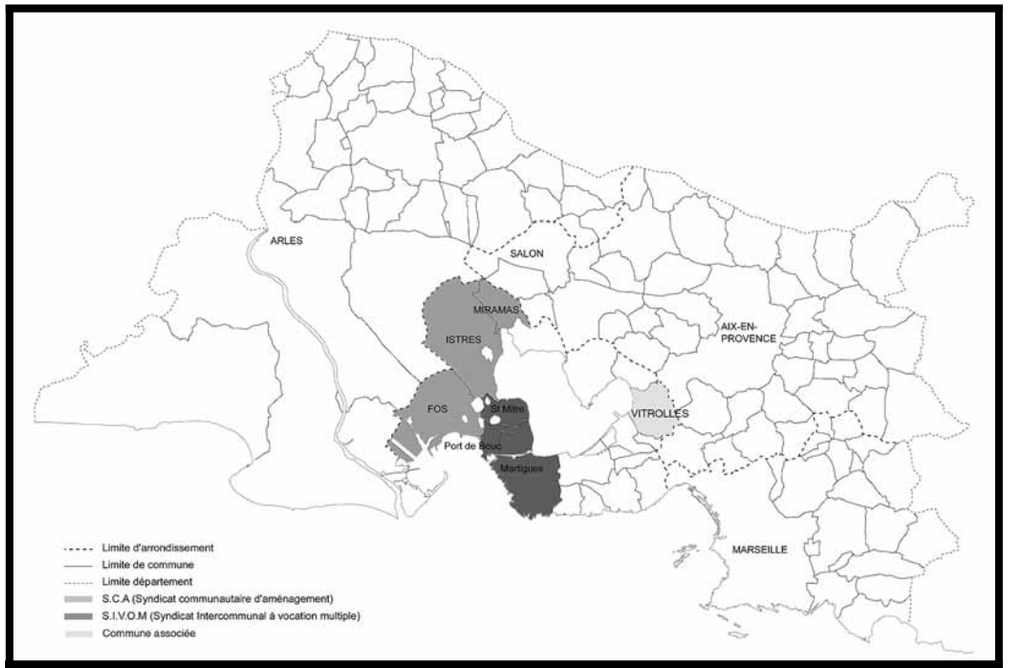
La volonté d'aménager l'aire métropolitaine dans sa globalité n'avait pas anticipé les réalités politiques, spatiales et économiques d'un territoire déjà terriblement éclaté et marqué par une industrie intensive et une urbanisation désorganisée. Les antagonismes politiques, les difficultés de financement, l'irréalisme de certaines hypothèses ont contribué à faire échouer cette proposition d'aménagement en éparpillant ses applications dans l'espace et dans le temps. Le schéma, n'a pris corps qu'à travers quelques interventions ponctuelles et irrégulières, témoignant des difficultés de mise en œuvre d'une telle planification. Le SDAMM, n'a donc pas vu ses hypothèses concrétisées mais il fut tout de même la référence de nombreux projet d'aménagement. Il a introduit une dynamique qui a définitivement engagé un processus de recomposition spatiale du territoire métropolitain. Ainsi, il est à l'origine, par exemple, d'un nouveau pôle dans l'AMM, Vitrolles, dont l'aménagement témoigne des traces qu'il a laissé sur le territoire.

LA VILLE NOUVELLE DE L'ÉTANG DE BERRE, PLURIELLE ET SINGULIÈRE.

La mise au point du schéma directeur était déjà une entreprise délicate sur un territoire empreint d'une identité forte et dont les communes sont liées par un passé d'indépendance et de résistance aux pressions étrangères. Elles défendaient chacune leur liberté, leurs privilèges locaux et leurs intérêts financiers. Ainsi, la volonté étatique s'est heurtée à la résistance des élus locaux lorsqu'elle préconisait l'installation ex-nihilo de deux ou trois villes nouvelles, dans la plaine de la Crau. Les élus avaient peur de voir naître des cités dortoirs comme dans la banlieue parisienne, et Marseille, pour sa part, craignait de voir naître une cité « millionnaire » à proximité de l'Étang de Berre, qui risquait de lui ravir sa place de métropole régionale.

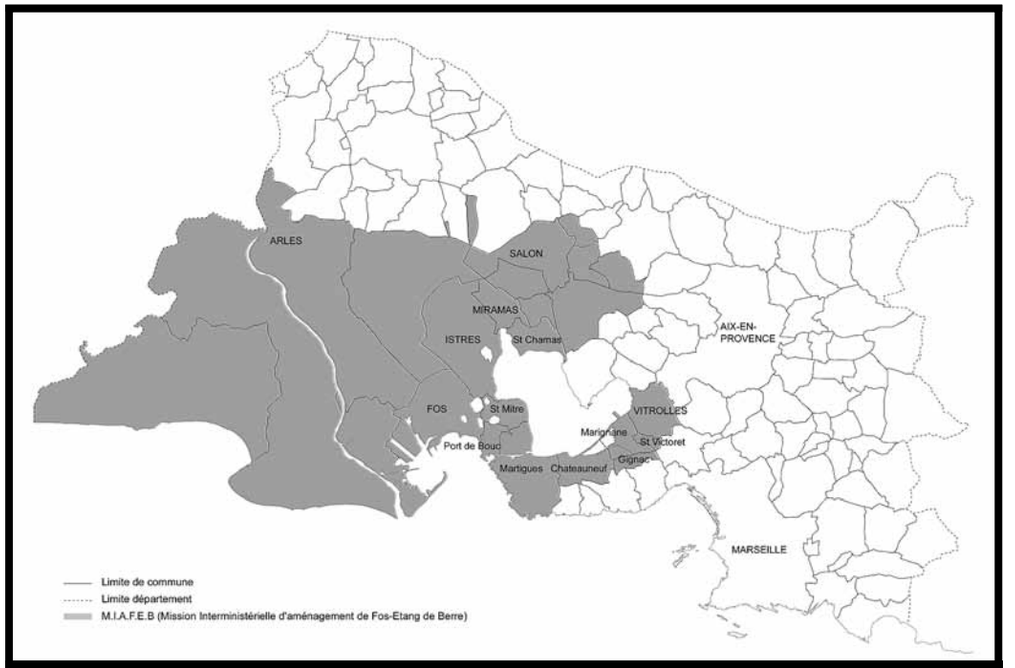
Pourtant les grandes opérations d'aménagement prévues, nécessitaient un accompagnement technique solide qui dépasse de très loin les compétences des administrations traditionnelles (DDE,..) et aucune des collectivités territoriales n'était capable de gérer à elle seule les aménagements induits par le développement de Fos. Craignant de voir le projet avorter, l'État, qui croit encore à un formidable développement de la région, préconise l'application de la politique des villes nouvelles, pour assurer la coordination et le financement de l'aménagement des rives de l'Étang de Berre.

C'est la MAEB (Mission d'Aménagement de l'Étang de Berre), crée en 1970 pour préciser le schéma directeur, qui eut la mission d'étudier les différentes procédures de regroupement. Ce fut une tâche très périlleuse qui aboutit en 1973, à l'application de la politique des villes nouvelles sur certaines communes. Ainsi, Fos, Istres, Miramas et Vitrolles optent pour le statut de ville nouvelle et se regroupent (mis à part Vitrolles) en un syndicat communautaire d'aménagement (SCA), connu depuis 1983, comme le syndicat d'agglomération nouvelle (SAN). Cette structure leur permet

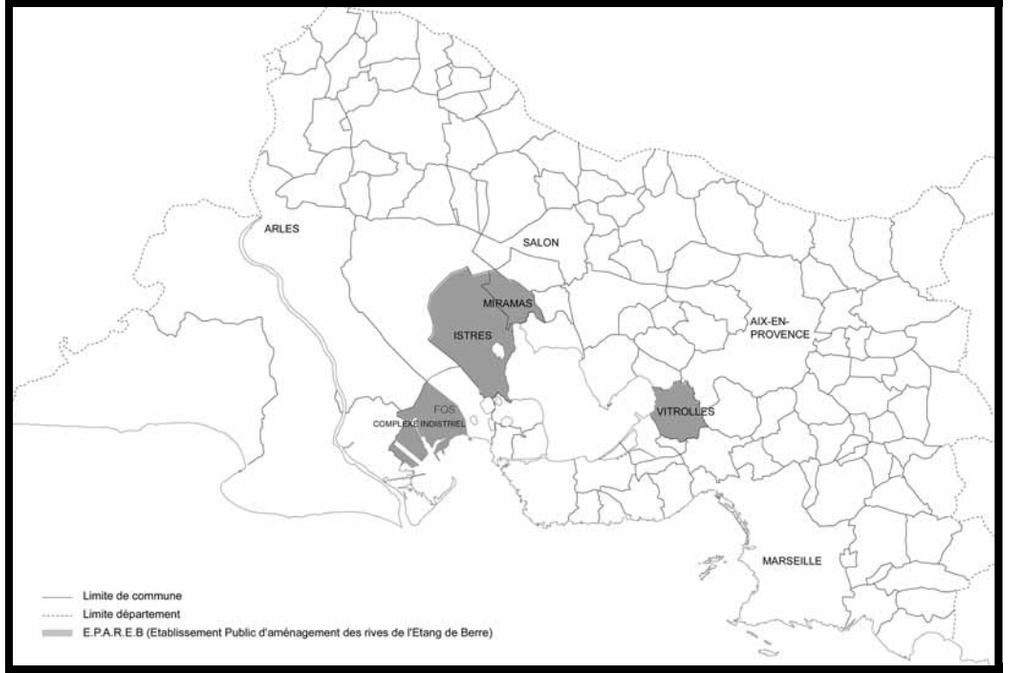


SIVOM et SCA, 1973.

OREAM, 1969.



MIAFEB, 1973.



EPAREB, 1973.

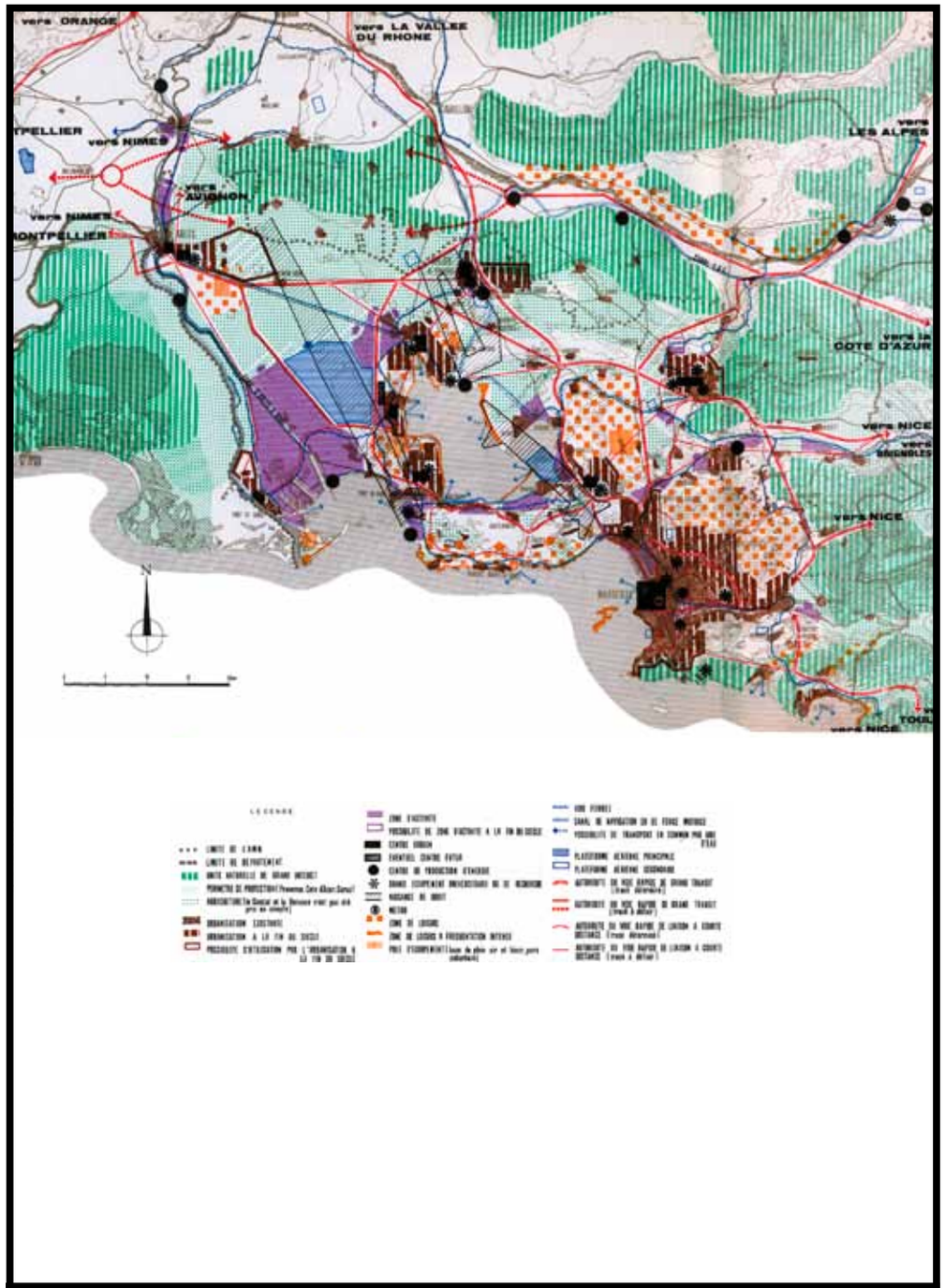


Schéma d'aménagement de l'AMM - Étape 2000

d'adopter la loi Boscher tout en échappant à certaines de ses contraintes. Cette loi du 10 juillet 1970 était destinée à l'aménagement des villes nouvelles de la région parisienne. Elle remet en question certains des aspects de l'autonomie et des privilèges municipaux en créant une entité artificielle échappant à l'autorité des élus locaux. Le SCA est l'une des trois formules de coopération intercommunale proposée par la loi Boscher. De son côté, Vitrolles constitue une ville nouvelle à elle seule, faute d'avoir pu trouver d'autres partenaires.

D'autres communes faisant partie de l'opposition (Martigues, Port-de-Bouc et St Miitre-les-Remparts) constituèrent un Syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM) qui respecte les libertés de chacun dans une coopération fondée sur des objectifs précis.

La Ville Nouvelle de l'Étang de Berre est sans doute la plus atypique, peut-être parce qu'elle est d'avantage une « urbanisation organisée » qu'une ville nouvelle, elle n'a pas été créée ex-nihilo comme ses consœurs mais s'articule autour de centres anciens, dans un contexte existant. Elle n'a pas eu non plus à développer ses propres activités économiques puisqu'elle est l'accompagnement urbain du complexe industrialo-portuaire de Fos-Berre. Mais elle bénéficie du statut de ville nouvelle, avec un établissement public d'aménagement et des aides financières exceptionnelles. Ainsi, elle est sous la tutelle de l'EPAREB, (Établissement Public d'Aménagement des Rives de l'Étang de Berre) qui s'est efforcé de confirmer et adapter, à l'échelle urbaine, les grandes directives énoncées dans le schéma directeur. Il est l'auteur de nombreuses réalisations (nouveau centre urbain à Istres, opérations de logements à Miramas, quartiers nouveaux à Vitrolles) qui ont confirmé le rôle de l'Étang de Berre, et Vitrolles plus particulièrement, dans le rôle de pôle de l'AMM.

VITROLLES, UN PÔLE DE CROISSANCE DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE.

Parmi les agglomérations ayant adopté le statut de ville nouvelle, la commune de Vitrolles est celle dont le développement est le moins lié à la zone industrialo-portuaire de Fos. Son évolution dans le schéma directeur est prévue d'après sa situation géographique et le rôle particulier qu'elle peut jouer dans l'aire métropolitaine marseillaise. Sa place de pôle métropolitain est précisée tout au long des divers projets de centre urbain dont elle est sujette depuis 1969. L'intention de départ y est précisée et adaptée pour finalement devenir une opération de nouveau quartier (la Frescoule) à la fin des années 80. Le centre urbain de Vitrolles représente ainsi une application directe du SDAMM et constitue un exemple d'adaptation qui nous permet d'appréhender les difficultés et les modes d'ajustement du schéma régional à l'échelle urbaine.

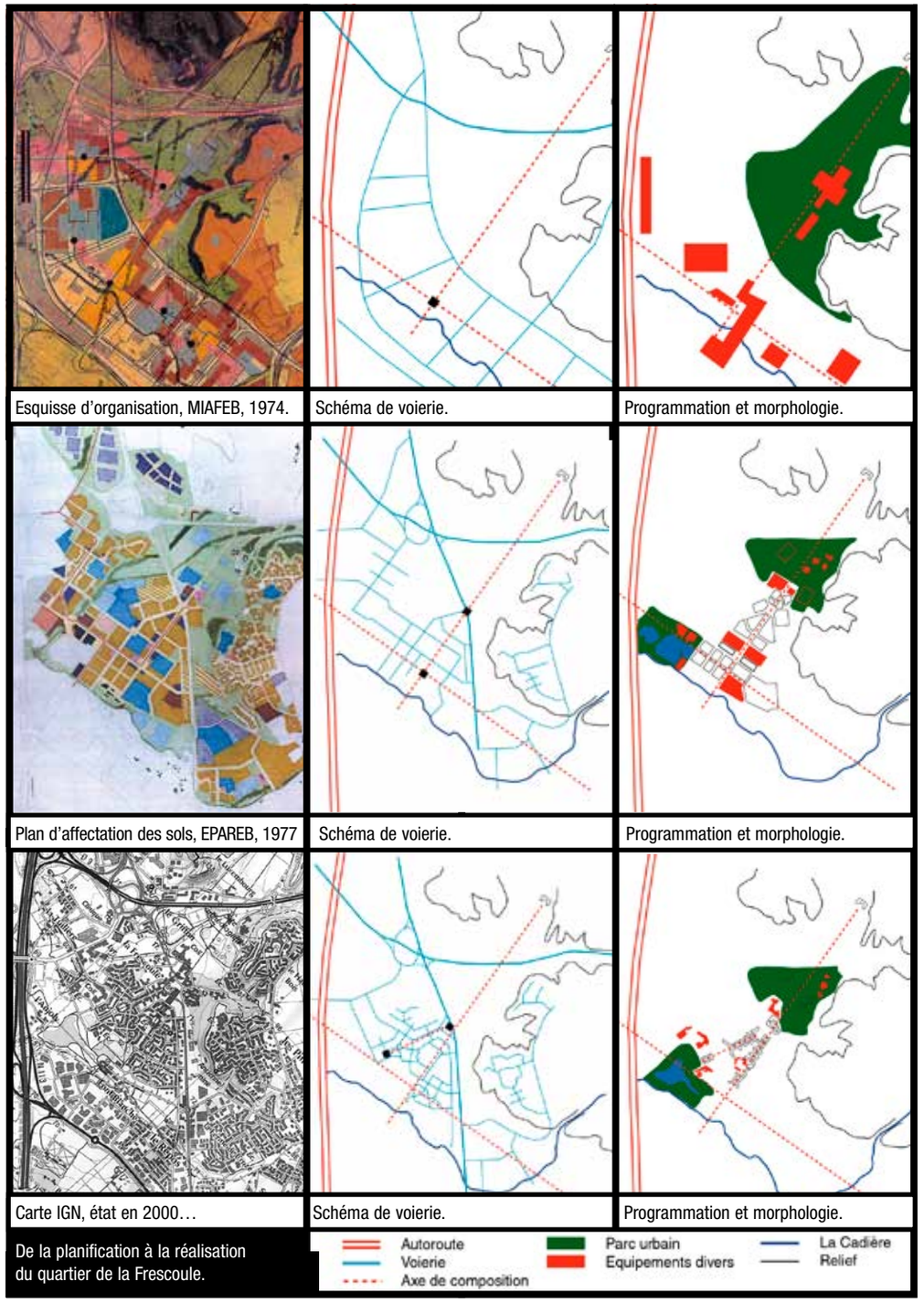
La commune de Vitrolles occupe une position particulière entre l'agglomération marseillaise, Aix et les urbanisations de l'ouest de l'Étang de Berre. La proximité de l'aéroport Marseille-Marignane, de la ligne TGV Paris-Marseille, et le passage de l'A 7 et du CD 9 (reliant Aix à Marignane), lui garantit des dessertes locales, nationales et internationales très importantes. Lorsque le SDAMM fut conçu, en 1969, ces avantages avaient déjà attiré de nombreuses industries regroupées dans une zone industrielle commanditée par la Chambre de Commerce de Marseille, à laquelle était associé un centre urbain nouveau regroupant tous les services et administrations. La MIAFEB (Mission Interministérielle d'Aménagement de Fos-Etang de Berre, créée en 1973), dont le rôle est d'assurer la coordination des interventions sur le territoire concerné par Fos, se trouve donc face à un territoire communal riche et éclaté auquel il faut redonner une cohésion. Loin d'opposer l'urbanisation nouvelle au tissu existant, la ville nouvelle recherche la continuité urbaine tout en répondant aux objectifs généraux de développement de la cuvette sud-est de l'Étang de Berre. Il s'agit de maintenir l'essor économique de la zone, et de réaliser les équipements de haut niveau pour faire de Vitrolles un pôle important dans l'aire métropolitaine.

Pour cela, la MIAFEB ; produit un plan d'aménagement pour Vitrolles, selon les options fondamentales des villes nouvelles parisiennes :

- contrôler le développement urbain
- créer un centre urbain suffisamment puissant et attractif pour offrir à la population environnante et aux nouveaux habitants, tous les services nécessaires,
- trouver un équilibre entre emploi et population résidante,
- développer les infrastructures de transport.

Ainsi apparaissent les premières esquisses du nouveau centre urbain situé à proximité du carrefour du Griffon, conformément au SDAMM. Le schéma de structure de cette ville nouvelle est bâti selon deux axes de développement, nord-sud et est-ouest, dont le point de croisement correspond à l'implantation de l'hyper centre où se localisent les grands éléments de programmes : université, centre socio-culturel, grand magasin). L'axe est-ouest, à partir de la gare SNCF créée sur la ligne Paris-Marseille ; englobe les équipements tertiaires régionaux, la gare aérotrain et les secteurs à dominante habitat. L'axe nord-sud est organisé à partir du parc urbain, regroupe des espaces libres de loisirs et de détente. Cette esquisse sera par la suite confirmée et corrigée par l'EPAREB pour aboutir à la réalisation du quartier de la Frescoule que l'on connaît aujourd'hui. Certes, tous les principes d'aménagement dessinés par la MIAFEB n'ont pas été retenus et l'on ne retrouve aucun des grands équipements prévus (université, grand centre commercial, gare SNCF), mais les axes de composition et les grandes hypothèses d'aménagement ont persisté (équipements le long des axes, création d'espaces de loisirs et de détente…).

Trente ans après le SDAMM, Vitrolles est en passe de devenir le troisième pôle de l'AMM. C'est à Vitrolles, dont l'évolution n'était pas liée aux perspectives frénétiques de développement de la région, que les hypothèses initiales se sont révélées réalisables. Ailleurs, les propositions d'aménagement ont été freinées par un manque de croissance économique et démographique selon lesquelles elles avaient été conçues.



Esquisse d'organisation, MIAFEB, 1974. | Schéma de voierie. | Programmation et morphologie.

Plan d'affectation des sols, EPAREB, 1977 | Schéma de voierie. | Programmation et morphologie.

Carte IGN, état en 2000… | Schéma de voierie. | Programmation et morphologie.

De la planification à la réalisation du quartier de la Frescoule.

Tenter d'imaginer l'avenir s'avérait une entreprise ambitieuse, et établir des prévisions à long terme (30 ans), bien hasardeux. Il est donc facile de comprendre pourquoi, en l'an 2000, échéance du schéma les hypothèses de développement se révèlent éloignées de la réalité. Il était difficile, en effet, de prévoir les crises pétrolières des années 70, la crise mondiale de la sidérurgie… Aujourd'hui, on parle d'échec. Pourtant le schéma directeur de l'aire métropolitaine marseillaise de 1969, est le seul document d'aménagement porté à cette échelle, c'est pourquoi, plus que pour son influence sur le territoire réel, ce travail représente un exemple de planification à long terme, ambitieux et plein d'enseignement. Sans avoir connu une pleine réussite, il marque un tournant dans la perception et la projection de l'aire métropolitaine marseillaise. Aujourd'hui encore, certaines de ces hypothèses subsistent dans les esprits et dans les projets menés sur le territoire de l'Étang de Berre et de l'AMM.

Le quartier de la Frescoule, in AMC n° 182, 1982.

La « loi Boscher » du 10 juillet 1970.

Cette loi adoptée après de longs débats le 10 juillet 1970, avait fait l'objet d'une proposition déposée par un groupe de parlementaires réunis autour de Monsieur Boscher, alors député-maire d'Evry.
Elle définit les modalités de création et de délimitation territoriale des « agglomérations nouvelles » dont le programme de constitution doit porter sur 10 000 logements au moins. Elle laisse au conseil municipaux des communes dont le territoire est concerné, le choix entre trois formules de coopération intercommunale pour la réalisation et la gestion de l'agglomération nouvelle :

1. L'ensemble urbain : Le territoire de l'agglomération nouvelle est détaché des communes-supports et administré, dans des conditions similaires à celles applicables à une commune. A terme l'ensemble urbain devient une nouvelle commune de plein exercice. Cette formule est appliquée d'office à défaut d'accord entre les conseils municipaux sur le choix de la formule de coopération.

2. Le syndicat communautaire d'aménagement : L'intégrité des territoires communaux est préservée ; toute fois, sur la zone d'agglomération nouvelle c'est l'organisme de coopération qui exerce la plus grande part des compétences ordinairement communales et notamment les compétences en matière de financement. Pour faire face aux charges correspondantes, il fixe et perçoit les impôts locaux sur la zone d'agglomération nouvelle, tandis que les compétences fiscales des communes se trouvent limitées à la partie de leur territoire extérieure à cette zone. Le comité syndical est composé exclusivement de délégués des conseils municipaux.
Cette formule a été choisie dans la plupart des cas. A l'issue de la construction de la ville nouvelle, le syndicat communautaire est remplacé soit par une nouvelle commune résultant de la fusion des communes membres, soit par une communauté urbaine.

3. La communauté urbaine : Cette formule n'est pas propre aux villes nouvelles. Adaptée à leur cas par la loi de 1970 selon les modalités qui la rapproche du syndicat communautaire, elle n'a été appliquée nulle part.

Notes

1 Accords qui attribuent à la France une part importante de la production de pétrole brut de l'Irak.

2 « De quoi exaucer les vœux des prophètes du Grand Marseille », in Réinventer une ville port, Métropoles portuaires, les cahiers de la recherche architecturale, ed. Paranthèse, René Borruey.

3 In Paris et le désert français, écrit par le géographe J.-F. Gravier.

4 Economistes, sociologues, géographes, ingénieurs.

5 In La damnation de Fos, Bernard Paillard.

6 La description de ces zones se limitera à celles directement concernées par l'aménagement de l'Étang de Berre.

les gens qui passent
01 12 1999 - 01 10 2000

Jean Seb 7.04.00

Zoé 7.04.00

René 12.04.00

Hilario 19.04.00

Hakim 20.04.00

Stéphane 20.04.00

Sandra 25.04.00

Loïc 27.04.00

Barry 29.04.00

Nadir 1.05.00

Pascale et Alban 2.05.00

Antoine 4.05.00

Betty 4.05.00

Fabienne 6.05.00

Séverine 7.05.00

Michel 17.05.00

Marion 22.05.00

Jack 29.05.00

Karine 8.06.00

Marge 12.06.00

Julie 20.06.00

Alban 23.06.00

Michel 27.06.00

Benjamin 5.07.00

Cyril 5.07.00

Cathy 6.07.00

Jacques 13.07.00

Odile 25.07.00

Jean 28.07.00

Christophe 1.08.00

Marc 10.07.00

Lucien 3.08.00

Nicolas 3.08.00

Pierre 3.08.00

Christophe 3.08.00

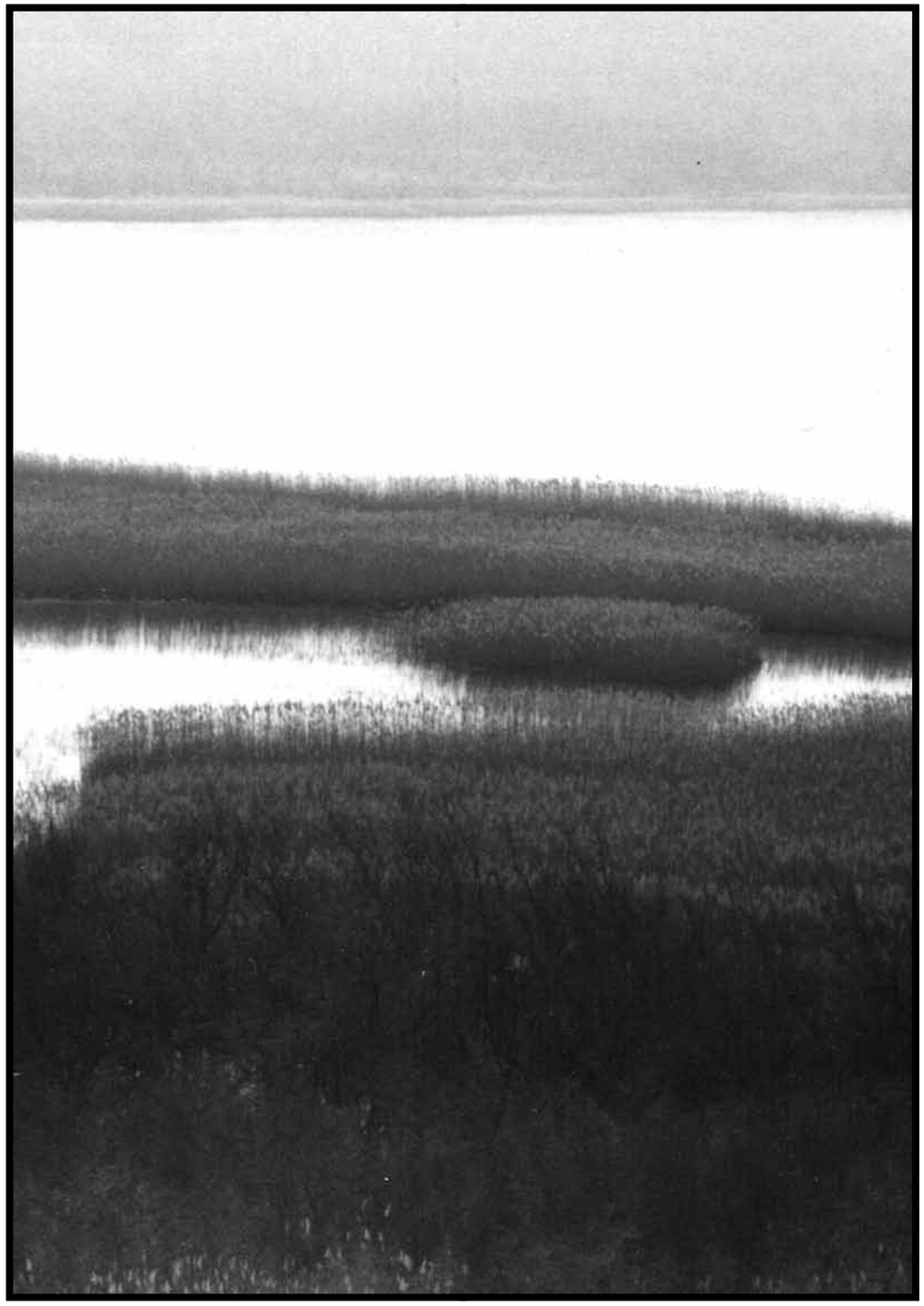
Franck 4.08.00

Dadou 4.08.00

Mike 4.08.00

LE TERRITOIRE EN 2050

UN NOUVEAU DESSEIN POUR L'ÉTANG



Préalable au projet

«…Les espaces se sont multipliés, morcelés et diversifiés. Il y en a aujourd'hui de toutes les tailles et de toutes les sortes, pour tous les usages et pour toutes les fonctions. Vivre c'est passer d'un espace à un autre en essayant le plus possible de ne pas se cogner. » G. Perec, Espèces d'espaces.

L'Étang de Berre fait-il partie de l'aire métropolitaine marseillaise ? La réponse à cette question posée au cours d'un colloque sur l'agglomération marseillaise, tenu à Aubagne le 25 janvier 2000, est sans doute évidente. Certes oui, il est vrai que l'économie générée sur ces rives représente 40 % de celle du département, elles comptent également nombre d'équipements structurants à l'échelle de la métropole : un aéroport international très justement rebaptisé « Aéroport de Marseille-Provence », un complexe industrialo-portuaire de dimension internationale à Fos-sur-Mer, et également, la sous-préfecture établie à Istres en 1981. Enfin le fonctionnement métropolitain est réel du côté des habitants dont les modes de vie anticipent sur le fonctionnement d'une véritable métropole.

L'ÉTANG DE BERRE DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE

L'histoire nous a montré que le destin de l'Étang de Berre ne lui a finalement jamais appartenu. Enserré par les trois puissances de Basse Provence jusqu'au XIXe, il tombera finalement sous la coupe de Marseille qui voit pour lui un avenir industriel démesuré, presque inhumain…

L'évolution de ces rives serait en quelque sorte le résultat d'une somme de petites rivalités, de rendez-vous manqués, d'opportunités plus ou moins hasardeuses et surtout d'une soif de territoire irrassasiée.

Les fantômes de ces ambitions désavouées témoignent un peu partout de cet échec d'aménagement global.

Aujourd'hui le territoire arbore ces cicatrices, infrastructures obsolètes, abandonnées pour d'autres plus modernes et surtout plus rapides, zones industrielles en déshérence et des espaces naturels définitivement souillés. Les friches sont présentes partout autour de l'Étang, elles témoignent de toutes les phases industrielles qu'a connu la région et lui confèrent cette allure de royaume déchu. Au cœur de ce territoire suréquipé, se nichent encore des espaces naturels, des zones agricoles épargnées par l'industrialisation galopante.

Mais l'Étang de Berre n'est pas uniquement la zone industrielle et logistique de l'agglomération marseillaise, elle est aussi le lieu de résidence de plus de 200 000 personnes dispersées sur 17 communes riveraines ou très proches.

Parmi cette population, les deux tiers font partie des urbanisations nouvelles prévues au moment de la conquête de Fos. Vitrolles et le S.A.N. (Syndicat d'agglomération nouvelle comprenant Fos-sur-Mer, Istres et Miramas) sont pris en charge par l'EPAREB[1]. Ces villes nouvelles créées à partir de villages existants, c'est-à-dire presque rien, ont connu l'expansion la plus spectaculaire (Vitrolles a vu sa population multipliée par sept et le S.A.N. par trois entre 1968 et 1999).

Entre explosion ou lente agonie, les espaces urbains, naturels et industriels créent autour des rives une mosaïque aberrante qui affaiblit l'ensemble du site.

Si l'Étang de Berre désigne un territoire de fait, renforcé par un cadre physique qui en détermine parfaitement les limites et une histoire qui comme on l'a vu présente des similitudes dans les principales villes notamment par le parallèle qui s'y opère entre développement industriel et urbain, la cohésion des communes est encore difficile en dehors des causes écologiques.

En effet, depuis 1988, un syndicat intercommunal pour la sauvegarde de l'Étang de Berre rassemble les dix communes riveraines autour de la seule cause qui mobilise réellement ces municipalités, la dépollution de l'Étang.

La cohérence de cet étang de 16 000 ha et de ses rives reste compromis par la démultiplication des structures territoriales, comme le découpage en 17 communes dont les POS sont rarement mis en concordance, et leur répartition en 8 cantons (Vitrolles, Marignane, la Côte Bleue, Berre, Martigues Est, Martigues Ouest, Fos-sur-Mer et Istres). Enfin le jeu des intercommunalités a entraîné une balkanisation de la région, Marseille et Aix-en-Provence s'y livrent bataille, se disputant des villes qui elles-mêmes revendiquent leur indépendance.

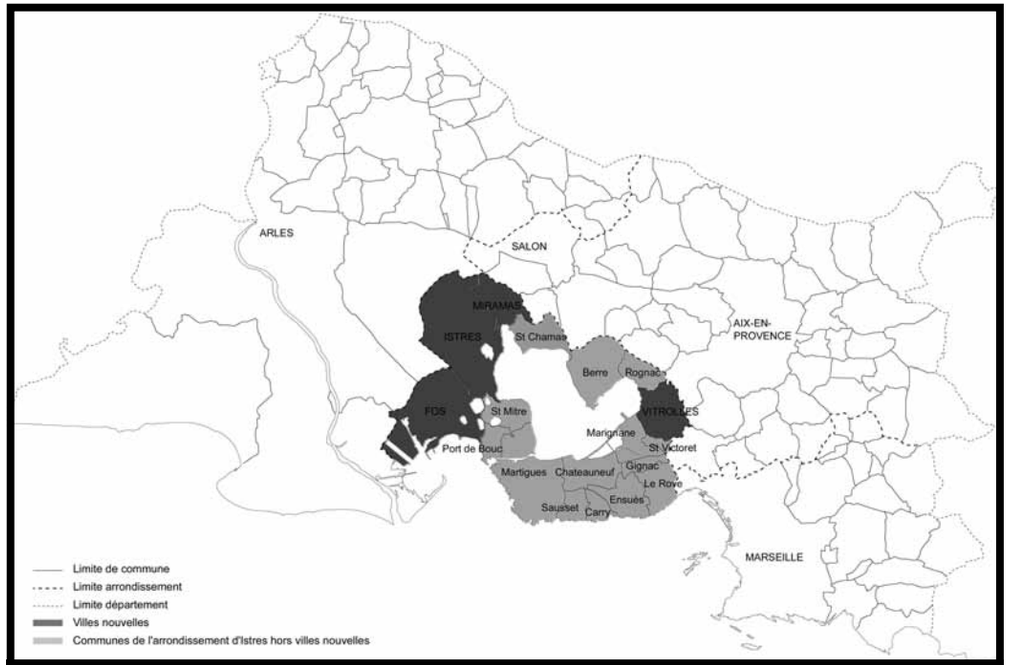
Concernant l'Aire Métropolitaine Marseillaise, le nombre des structures intercommunales y est d'ailleurs trop important, cet ensemble urbain nécessiterait en effet une organisation intercommunale moins dispersée et plus efficace du point de vue de la gestion et des actions menées collectivement. De fait les structures actuelles ne correspondent pas à une réalité de fonctionnement.

La « loi Chevènement » de ce point de vue nous apporte de nouvelles perspectives : elle vise à simplifier ou à supprimer de nombreuses structures existantes. Dans ce cadre, Marseille a, d'ores et déjà, constitué sa communauté urbaine comprenant une partie des rives de l'Étang de Berre, entre Marignane et Châteauneuf-les-Martigues.

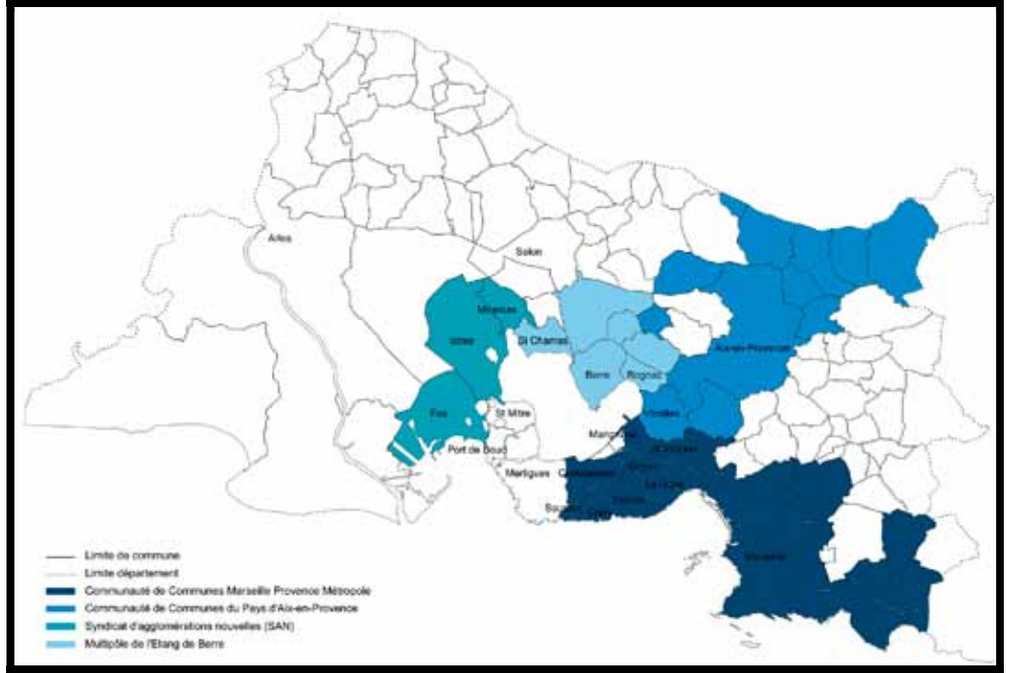
RECONNAÎTRE L'UNITÉ TERRITORIALE

Délimiter un territoire, c'est reconnaître son unité…

Envisager l'Étang de Berre comme une vaste partie d'une métropole multipolaire est déjà une question d'actualité. Dans un passé parfois très récent, le développement des villes de l'Étang s'est toujours produit d'une manière autonome, en tournant le dos à cette vaste étendue d'eau calme, considérée comme une immense décharge. Les séquelles sont parfois irrémédiables, il est aujourd'hui nécessaire que ces villes fonctionnent en réseau en adéquation avec leur environnement. Mais à l'heure actuelle, malgré les efforts effectués, cette démarche reste difficile,



L'arrondissement d'Istes, l'unité administrative de l'Étang de Berre.



Fractionnement des communautés de communes dans l'AMM.

la conjoncture économique, politique et la pollution demeurent des obstacles infranchissables.

Une intervention sur ce territoire nécessite donc une certaine abstraction, une once de liberté et d'utopie. Si on considère la difficulté et la lenteur d'exécution des projets urbains, il est avant tout nécessaire de prendre en compte la constante temporelle dans toute intervention. D'abord, dans les études préalables qui doivent resituer le territoire étudié dans son contexte historique, elles permettent d'identifier des principes durables sur lequel un projet peut s'appuyer, parmi les phénomènes fluctuants. Le temps entre en jeu, par la suite, dans l'exécution des projets qui peut s'étaler sur des générations. Un lotissement moyen de maisons individuelles (15 à 20 lots) est réalisé sur une période de 24 à 36 mois, la construction des infrastructures s'étend, quant à elle, sur des décennies.
Envisager l'avenir d'une ville par rapport à l'évolution de sa structure, à sa position dans la métropole, et non pas par rapport à des prévisions de croissance de sa population ou de son économie peut permettre de mieux anticiper son développement, voir de le freiner si cela est nécessaire.

L'étude nous transporte en 2050, période à laquelle l'Étang aura achevé sa reconversion. Cette date fixée arbitrairement nous permet de présenter un état « arrêté » des diverses propositions exposées dans les projets, afin de mettre en parallèle des aménagements à long terme comme les infrastructures et le développement de quartiers de logements qui nécessitent des échéances plus courtes. Cependant, conscient que les mécanismes de transformations d'un territoire ne s'immobilisent jamais, cet état présenté ne sera qu'une étape possible dans une progression souhaitée.

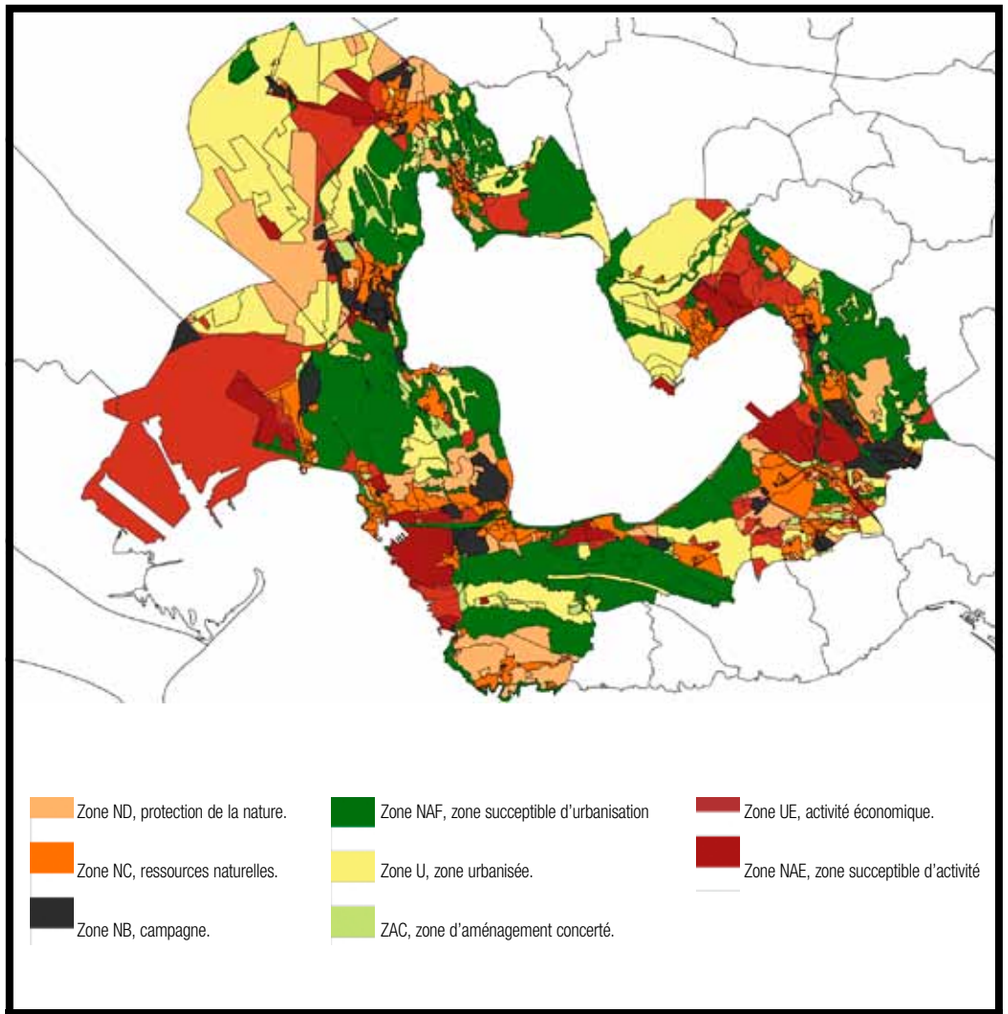
Un projet à si grande échelle ne se fait pas sans des conditions qui ne dépendent que de la conjoncture. Ces conditions sans lesquelles l'évolution de notre site d'intervention serait précaire et aléatoire, restent néanmoins des prévisions vraisemblables qui tablent sur des processus déjà engagés.

LES 3 AXIOMES.

Proposition que nous admettons comme évidente qui n'est pas susceptible de discussion et qui est admise comme hypothèse de base.

PREMIER AXIOME : AUGMENTATION DE LA POPULATION.

Afin de donner une ampleur et un poids suffisant au territoire que nous allons étudier, il est nécessaire que la population connaisse une augmentation globale dans toute l'Aire Métropolitaine Marseillaise à l'image des grandes métropoles européennes. La mise en place d'un réseau de transport en commun et de nombreux équipements et infrastructures en dépendent directement. Les villes des rives de l'Étang en devenant plus importantes pourraient tenir une place plus déterminante dans le réseau urbain de l'AMM, et rétablir l'équilibre du quadrilatère Marseille, Étang de Berre, Aix-en-Provence et Aubagne.
La croissance de population s'inscrit dans le contexte plus large, d'une dynamique qui touche l'ensemble du quart sud-est de la France (le département des Bouches-du-Rhône connaît pour sa part une progression record de 0,5 % par an depuis le recensement de 1990). L'attractivité du sud n'est pas, contre les idées reçues liées aux retraités, puisque 75 % des nouveaux arrivants de la période 1990-1999 avaient moins de quarante ans et venaient dans la région pour travailler.



Plan d'occupation des sols des communes riveraines de l'Étang de Berre, source DDE.

L'Aire Métropolitaine Marseillaise enregistre ainsi des résultats contrastés. Si Marseille se dépeuple encore (-300 pers. par an entre 1990 et 1999, en moindre proportion qu'il y a 20 ans, -10 000 pers. par an entre 1982 et 1990), Aix-en-Provence connaît, quant à elle, une croissance assurée qui est néanmoins devancée par les petites communes périurbaines (moins de 5 000 Habitants) dont la qualité de vie et le coût des terrains restent les valeurs les plus attractives. Les villes nouvelles de l'Étang affichent une progression rapide depuis leur création.
Si on escompte, avec optimisme, sur une reprise de l'activité économique et industrielle en pleine restructuration dans la région (Euroméditerranée, Clésud-plateforme logistique de Grans-Miramas, l'Arbois) ont peut envisager une bonne croissance de la population dans l'AMM comme sur les rives de l'Étang de Berre.

DEUXIÈME AXIOME : DÉPOLLUTION.

La dépollution de l'Étang de Berre est certainement une des principales revendications de la population, elle est nécessaire à l'ouverture de ce territoire à de nouveaux projets.
Depuis plus d'un siècle, l'Étang n'a été soumis qu'à une logique industrielle. Toutes les métropoles ont besoin d'immenses territoires pour y accueillir les activités polluantes et dévoreuses d'espaces. À Marseille les grands complexes industriels ne se sont pas insérés dans le tissu urbain, déjà saturé, l'Étang de Berre se présentait donc comme une zone économique d'avenir où tous les types d'installations industrielles étaient possibles.
Ainsi dans les années trente, ont été construites pêle-mêle et sans concertation, les raffineries de la Mède, de Lavera et de Berre, parallèlement aux activités aéronautiques. Ce développement frénétique des activités industrielles qui s'est alors déclenché n'a pas tardé à montrer ses inconvénients.
« Pollué », c'est l'image immuable que tout habitant de l'Aire Métropolitaine se fait de l'Étang de Berre. Cette image fantasmatique, bien que fondée, mêle pollution aquatique, olfactive, sonore, atmosphérique à la vue des raffineries, symbole incontestable de l'activité industrielle et de la pollution. Qu'en est-il vraiment ?
Depuis près de dix ans, le syndicat intercommunal de sauvegarde de l'Étang de Berre (S.I.S.E.B) et le monde associatif n'ont jamais cessé de mobiliser les pouvoirs publics sur cette question, et désormais, avec la création du G.I.P. (groupement d'intérêt public) et l'inscription au contrat état région de la réhabilitation de l'Étang, l'issue est imminente.
Le processus de dépollution étalé sur dix ans s'articule en deux volets :
- La diminution des apports annuels d'eau douce et des limons de la Durance par le canal de l'usine EDF de St-Chamas.
- La réduction des pollutions urbaines et industrielles du bassin versant (à laquelle il faudrait rajouter celle des pollutions agricoles drainées dans la vallée de l'Arc, de la Touloubre et de la Cadière).

L'Étang de Berre est un étang salé peu profond qui connaît de forts dysfonctionnements dus aux apports d'eau douce et de limons sableux provenant de la Durance et déversés par le canal EDF aboutissant à Saint-Chamas. L'apport surabondant d'eau douce se manifeste par la formation d'une stratification saline (eau douce en surface et eau salée en fond) limitant les échanges entre la surface et le fond.
Les apports en matières nutritives induisent un développement abondant de la biomasse phytoplanctonique qui, à sa mort, se dépose au fond étouffant toutes autres espèces. La matière organique et les éléments polluants sont captés et retenus dans les fractions les plus fines des sédiments qui constituent en quelque sorte un réservoir. De ce fait, les sédiments de l'Étang sont marqués par des pollutions chimiques anciennes, par la pollution actuelle apportée par les cours d'eau et les rejets urbains et industriels[2]. Enfin les limons de la Durance menacent l'Étang d'envasement[3].
La réduction des pollutions industrielles et urbaines, conformément à la législation européenne abondante sur la question[4], entraînera une diminution des apports de matières oxydables et décantables, de nutriments et d'éléments toxiques. Ceci devrait se traduire par une diminution de l'eutrophisation[5] et des teneurs en toxiques, avec pour conséquence un repeuplement progressif des fonds.
Toutefois, les échanges entre les sédiments et la masse d'eau pourront ramener des polluants actuellement piégés au fond qui ralentiront cette évolution.
L'éradication des rejets de la centrale de Saint-Chamas devrait avoir pour conséquence une meilleure oxygénation de la masse d'eau, une augmentation de la salinité qui favorisera le retour des espèces poissonneuses et la renaissance d'un étang marin compatible avec le développement d'une faune et d'une flore aux caractéristiques méditerranéennes.
Un projet réaliste de détournement des eaux du canal, vers le delta du Rhône est actuellement à l'étude. Il s'agit de creuser un tunnel de 25 km de long et de 12 m de diamètre entre la centrale EDF et le delta du Rhône. Le coût de ce chantier atteindrait les 2 milliards de Francs. D'autre part, on parle également de la réouverture du canal du Rove pour favoriser les échanges entre les eaux de l'Étang du Bolmon et la mer.
Le projet comportera une contre proposition de détournement du canal de la Durance intégrant une intervention paysagère.
On considérera par ailleurs que les problèmes de rejets industriels et urbains seront solutionnés en 2050, et que l'Étang redeviendra un lieu de plaisance ouvert à la pêche.

TROISIÈME AXIOME : AFFECTIO SOCIETATIS.

Le dernier axiome présuppose du désir des communes de ce territoire de s'associer pour entreprendre un projet cohérent et global de réaménagement. Sans cette volonté aucune approche territoriale n'est envisageable.
L'idée de la création d'une structure intercommunale autour de l'Étang de Berre est née de la nécessité de compléter à l'échelle de l'AMM, la structure multipolaire constituée de M.P.M. (Marseille Provence métropole), C.C.P.A. (Communauté de commune du Pays d'Aix-en-Provence) et G.H.B. (Garlaban Huveaune Sainte Baume c'est-à-dire le pays d'Aubagne). Dans le cadre d'une recomposition et d'une simplification de l'intercommunalité dans la région, seul les villes de l'Étang de Berre n'ont pas engagé de stratégie cohérente.
Au-delà de toute logique métropolitaine, cette organisation correspond à une réalité de fonctionnalité et d'intérêt pour les communes.
Cette « logique territoriale » doit être accompagnée d'une logique de projet :
- En matière d'environnement (au-delà de la réhabilitation des eaux de l'Étang, les communes ont tout intérêt à s'associer pour des questions de traitement des eaux et des déchets, prévention des risques industriels et naturels, requalification des zones naturelles, des abords de rivières et des rives de l'Étang)
- En matière d'urbanisme (réhabiliter les centres anciens et les ressouder aux quartiers neufs, renforcer les centralités existantes, mettre en commun des équipements importants, freiner la consommation d'espace foncier).
- En matière de transport (mise en réseau des villes par un réseau ferré rapide à l'échelle de l'AMM complété par un réseau de bus de proximité, encourager les relais transport individuel-transport en commun).
- En matière de développement économique (éviter le mitage et l'éparpillement des industries nés d'une concurrence stérile entre les communes, favoriser la spécialisation des zones industrielles).
- En matière universitaire (il existe une réelle volonté d'une présence universitaire sur le territoire de l'Étang de Berre, celle-ci pourrait avoir un caractère spécialisé dans un premier temps puis s'orienter vers d'autres disciplines).
- En matière de tourisme (mise en place d'équipements touristiques et nautiques, d'aménagement du littoral, des sites archéologiques, des centres historiques, développer les loisirs liés au terroir autour de l'activité agricole).

Ces trois conditions prises en considération, nous nous proposons d'intervenir sur le territoire selon trois axes complémentaires :
- Le plan de déplacement métropolitain.
- Le projet paysage.
- Le schéma de cohérence territorial.

Notes

1 Établissement public d'aménagement des rives de l'Étang de Berre.

2 Les pluies qui lessivent les zones urbaines imperméables, les zones agricoles riches en engrais et qui captent la pollution atmosphérique se déversent également dans l'Étang par ruissellement.

3 Les relevés des services hydrographiques de la Marine nationale permettent de suivre de façon précise la diminution de la profondeur de l'Étang entre 1894 et 1966. Les limons ont considérablement accéléré le comblement suivant un axe Nord-Sud, bien que le plan Barnier ait fortement freiné les apports d'EDF.

4 Éradication des décharges en pleins airs, obligation pour les municipalités de se pourvoir de station d'épuration, Quotas plus stricts de rejets de SO2 et de gaz polluants.

5 Baisse de la turbité, de la biomasse phytoplanctonique, meilleur oxygénation des fonds.

08

PLAN DE DÉPLACEMENTS MÉTROPOLITAINS

Dans la perspective d'une restructuration du territoire de l'Étang de Berre, l'intervention sur les réseaux d'infrastructures constitue la première étape dans le processus d'aménagement. En effet, la forme et le fonctionnement de l'espace sont une résultante des déplacements. Ils dessinent la charpente de tout projet d'aménagement quelle que soit son échelle ou ses ambitions. Le travail consiste à comprendre quels ont été les effets des infrastructures sur la forme et la pratique de l'espace, et quelles pourront être les directions à tenir pour définir une armature à un développement souhaité. S'interroger sur les effets de la mobilité et des réseaux dans la structuration de l'espace, c'est en quelque sorte poser la question de l'évolution du territoire. Tout au long de l'histoire urbaine, il s'est développé avec les techniques de transport devenant plus rapides et offrant une plus grande marge de liberté. La ville s'est éparpillée autour de ses axes de déplacements. À la fin du XIXe, les villes sont passées de l'échelle du piéton à celle du train et du tramway. Plus tard, avec la voiture et l'autobus, a débuté une dilatation et un délitement du territoire urbain. Les activités se sont dispersées autour des grands couloirs de circulation selon une extension linéaire et dilatée. Actuellement on met l'accent sur l'influence de la gestion des déplacements sur la forme urbaine. On émet l'hypothèse que les villes modelées par l'automobile peuvent être réaménagées et contrôlées par le développement de nouvelles lignes de transport en commun. Ce vecteur ne diffuse pas mais polarise les centralités au point de rupture de charge sur le réseau. Avec un système de dessertes ponctuelles, il produit des centres secondaires, une concentration de services et de flux en des points précis et permet de recentrer les déplacements et donc le développement urbain. Aujourd'hui, alors que l'utilisation de la voiture montre ses limites (pollution, saturation des réseaux…), il est indispensable d'exploiter la complémentarité entre réseaux de transport collectif et déplacements routiers en développant l'intermodalité (rail-route, urbain-interurbain). La diffusion des nœuds de transports multiservices (parc relais, pôle d'échange) permettra de recentrer un espace diffus sur des pôles stratégiques et sera vecteur d'intégration du territoire. L'intervention sur les infrastructures du territoire de l'Étang de Berre, proposée par ce projet, est basée sur ces principes généraux auxquels viennent s'ajouter des stratégies locales propres à l'Étang. Avant tout, il est indispensable de penser le fonctionnement du site à travers un contexte plus large, celui de l'A.M.M. dont il est une composante. Son système de déplacement ne peut être efficient qu'à condition de sa mise en cohérence avec le réseau général d'infrastructures. Ce projet prend ensuite appui sur les grandes stratégies actuelles en matière de transports métropolitains, et précise certains points qui nous semblent importants.

Les infrastructures de l'AMM

Le territoire marseillais est engagé dans un processus complexe de métropolisation dont l'enjeu essentiel réside dans sa capacité d'intégration. De l'aire marseillaise, on peut retenir l'image d'une nébuleuse urbaine, un territoire éclaté où se superposent infrastructures, espaces économiques, résidentiels et urbains interdépendants. Cette confusion, cette disparité de territoires complémentaires nourrit l'ensemble métropolitain mais représente à la fois une menace d'éclatement si elle n'est pas guidée et maîtrisée. Aujourd'hui, un système s'ébauche suivant une centralité tripolaire de développement (Marseille, Aix-en-Provence et Vitrolles) structurée sur l'A7 et l'A5, autour de laquelle gravitent des réseaux urbains périphériques complémentaires, la région d'Aubagne et de l'Étang de Berre. La problématique émergente vise à chercher comment organiser ce monde constitué d'archipels. Il s'agit de trouver une structure pour chaque entité dans un fonctionnement global, de développer les fonctions métropolitaines, les nœuds de communication qui en sont le support physique et de les localiser là où leur effet de levier sur l'ensemble du système est le plus important. Dans ces conditions, l'intervention sur les infrastructures du territoire de l'Étang de Berre représente un immense enjeu pour l'ensemble de l'Aire Métropolitaine Marseillaise. En effet, depuis des décennies, le site de l'étang a accueilli les grandes infrastructures que la ville phocéenne ne pouvait pas accueillir dans son enceinte, et se trouve ainsi suréquipé par rapport à ses besoins. Tous ces grands équipements répondent à la logique de l'Aire métropolitaine. Il regroupe de nombreuses infrastructures et exerce ainsi une fonction importante en terme d'échanges internationaux (aéroport international de Marignane, port en eaux profondes de Fos), nationaux et interrégionaux (nœuds autoroutiers, arrivée prochaine du TGV). C'est une rotule qui structure de nombreux flux entre l'Arbois, Marignane, Aix et Marseille ; c'est pourquoi son aménagement concerne obligatoirement toute l'aire métropolitaine.

Une sur-représentation du réseau routier

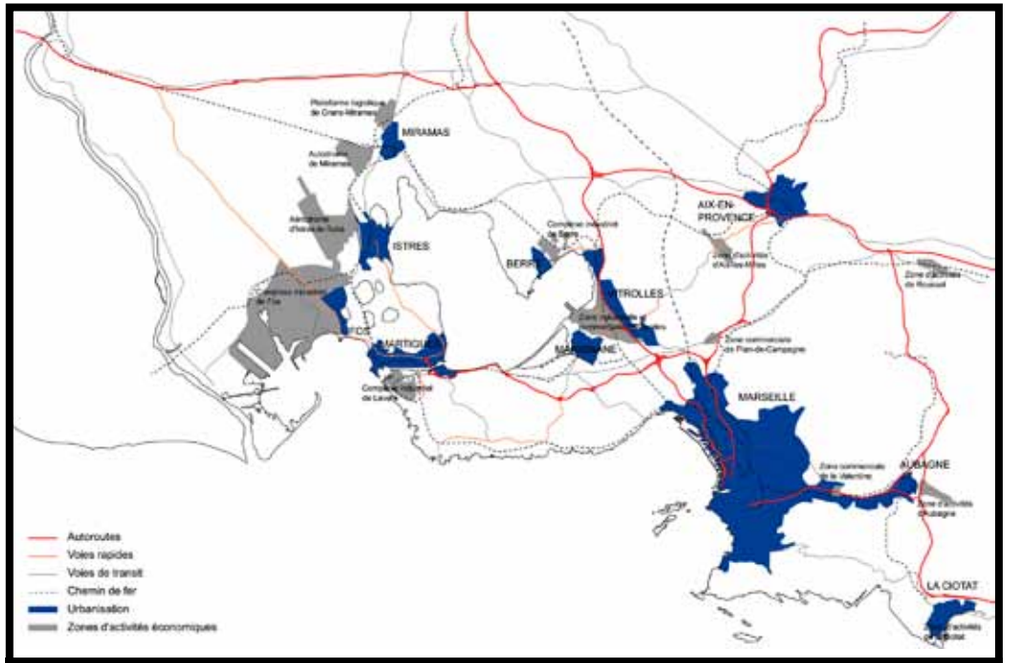
Le schéma directeur de l'OREAM (1969) avait proposé la constitution d'un réseau d'infrastructures routières très dense en perspective d'une très forte croissance de la région (conséquence de la construction du complexe de Fos). Alors que les prévisions annonçaient une population de 3 millions d'habitants dans l'aire métropolitaine, pour l'horizon 2000, le schéma n'envisageait la gestion des déplacements qu'à travers ce réseau autoroutier et n'abordait nulle part la question des transports collectifs. Il a ainsi lancé un processus de construction dont la plupart des autoroutes que l'on connaît aujourd'hui sont le résultat, mais n'a pas encouragé le développement d'un réseau ferré performant. Certes, tous les tronçons routiers prévus n'ont pas été réalisés, mais le réseau reste performant puisque le développement attendu ne s'est pas fait dans les proportions que l'on attendait. Ainsi, sur le territoire de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, les voies autoroutières sont les composantes essentielles du transport. Depuis les années 50, la métropole avait déjà basé son système de déplacements sur le développement du réseau autoroutier qui a constitué le premier support aux liaisons internes sur le territoire, et a ainsi fourni l'armature principale au développement de la métropole. L'extension s'est faite petit à petit le long de ses infrastructures, éclatant la centralité métropolitaine en plusieurs points disjoints. La construction des différentes autoroutes a privilégié des axes de développements toujours plus rapides pour desservir des centralités toujours plus éloignées, et marqua le début de l'éclatement du territoire marseillais. On assiste à la formation d'une nouvelle ville, « […] cette ville-territoire dont les avenues sont des autoroutes, les boulevards des voies express, les quartiers des centres urbains, des aires d'activités, des zones commerciales et industrielles, dans un continuum spatial lâche où les frontières communales perdent en grande partie leur sens. […] C'est une ville éparse aux grandes distances que la vitesse retient dans sa dimension urbaine »[1]. Aujourd'hui, l'Aire Métropolitaine Marseillaise subit les conséquences d'une stratégie menée antérieurement en matière de gestion de déplacements, à savoir le sur-développement de son réseau routier au détriment de celui des transports en commun qui vient à manquer. Ainsi, le développement d'un réseau ferré devient une priorité à l'échelle de l'aire métropolitaine.

des réseaux de transports en commun insuffisants

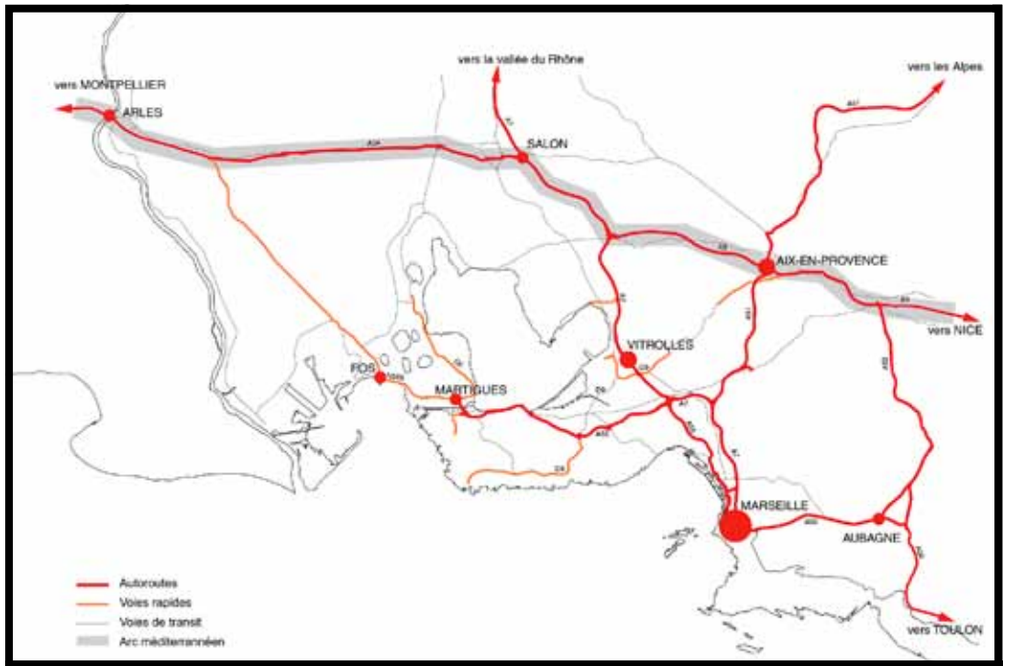
Malgré des efforts entrepris ces dernières années par la région tant en faveur du TER qu'en faveur des cars, les transports collectifs d'agglomération sont loin de former un réseau performant. Certes ils existent, mais sont insuffisants et inadaptés à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain. L'étude des lignes ferroviaires existantes nous conduit à un diagnostic peu réjouissant. Certaines lignes pourtant bien équipées, sont fragilisées par la mixité des trafics (locaux, régionaux et nationaux) et par la densité de la circulation. C'est le cas des lignes Marseille-Aubagne-La Ciotat et Marseille-Miramas via Rognac. La ligne Marseille-Aix, à voie unique est saturée, et souffre, par conséquent, d'une irrégularité chronique des trains. Quant à la ligne Marseille-Miramas via la Côte bleue, elle n'est pas électrifiée dans sa totalité (section de la Côte Bleue). Les lignes qui composent le réseau de l'aire marseillaise sont donc

insuffisantes, voir même archaïques et ne peuvent donc pas assurer la croissante mobilité interurbaine, à l'échelle du territoire métropolitain. À cette situation préoccupante, il faut ajouter la difficile mise en place d'un système de déplacements collectifs cohérent. En effet, la dispersion des autorités compétentes en matière de transports (autre que la région, le département et la SNCF), ne simplifie pas la tâche. L'implication multiple de maîtres d'ouvrage très différents, gestionnaires de réseaux et autorités organisatrices rend difficile la mise en place d'une stratégie de déplacements à l'échelle métropolitaine, à laquelle tous accepteront d'adhérer. Ces conditions expliquent pourquoi il n'existe pas un, mais une multitude de réseaux différents sur toute l'aire métropolitaine qui n'arrivent pas à se coordonner. Ils souffrent d'une mauvaise connexion entre eux, et avec les autres modes de déplacement. Il n'existe pas de véritable pôle d'échanges, où se connectent plusieurs moyens de transport, pas de parc relais, ils ne bénéficient donc pas de système flexible entre transports collectifs urbains et interurbains ou entre véhicules particuliers et transports en commun ; les capacités de dessertes en sont très limitées. Dans ces conditions, le réseau ne peut pas concurrencer la rapidité et le confort du véhicule individuel et ne présente ni alternative, ni offre complémentaire.

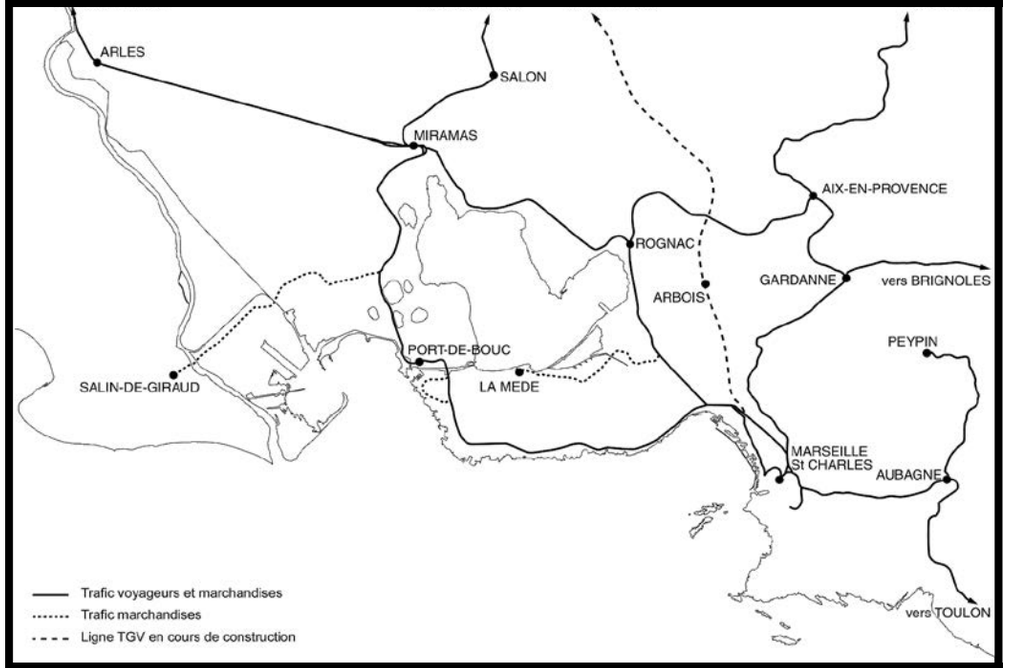
Propositions de tracés de l'OREAM, 1969.



Urbanisations et grandes zones d'activités économiques dans l'aire métropolitaine marseillaise.



Tracé existant du réseau autoroutier, d'après carte IGN 2000.



Tracé existant du réseau ferré, d'après carte IGN 2000.

Un système d'infrastructures

De ces constatations et de la volonté de trouver un vecteur de structuration urbaine pour essayer de recentrer l'éclatement du territoire métropolitain, est née une stratégie de développement des transports en commun par voie ferrée. Il y a nécessité de résorber le retard en terme de transports collectifs et de rétablir l'équilibre entre modes de déplacements pour assurer une meilleure cohérence des échanges entre les pôles de l'aire. Le système d'infrastructures ne peut, ni ne doit miser sur le seul mode routier et les déplacements individuels, il doit au contraire utiliser l'offre complémentaire que pourrait offrir un réseau de transport en commun efficace. Les études de faisabilité sont lancées, quelques tracés esquissés, les idées fusent et nous servent de référence pour la proposition d'une ébauche de plan de déplacements métropolitain, sur lequel s'appuiera ensuite la restructuration des infrastructures du territoire de l'Étang de Berre. La constitution de ce plan se base sur les intentions présentées ces dernières années par les autorités compétentes. En effet, leur expérience en matière de transports est bien plus avancée que la nôtre, et nous avons préféré nous référer au réalisme de leurs propositions. Il s'en dégage un consensus autour d'intentions fortes et structurantes qui visent à donner au territoire marseillais un système d'infrastructures de transports capable d'assurer son entrée dans une ère nouvelle, celle de la métropolisation. Il nous a paru évident de prendre compte de ces objectifs même si nous avons jugé nécessaire d'y apporter quelques variations en matière d'intégration et de structuration urbaine.

Le système routier

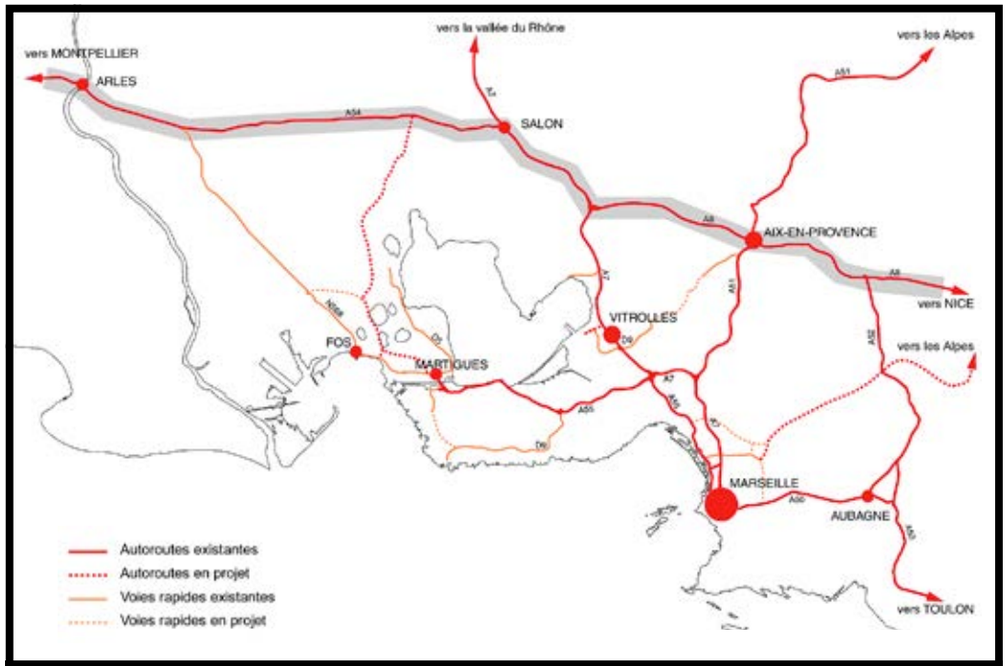
Le réseau autoroutier même très performant nécessite quelques transformations. Les propositions énoncées jusqu'à présent, privilégient l'accroche de l'Aire Métropolitaine Marseillais aux grands axes de communication nationaux et européens, ou la mise en place d'un périphérique pour la ville de Marseille. Les grandes lignes ainsi tracées dessinent un maillage plus précis à l'échelle territoriale et une optimisation du système de voie rapide. À ces projets, nous ajouterons une réflexion plus fine sur les répercussions de la grande voirie rapide en milieux urbains, plus proche de la conception architecturale qui nous concerne.

L'accroche de l'aire métropolitaine à l'axe est-ouest définissant l'axe méditerranéen est un des objectifs actuels des autorités, afin qu'il devienne l'axe privilégié du développement économique direct et indirect de l'aire. Elles proposent le tracé d'un barreau autoroutier entre Martigues et Salon déjà prévu à l'époque par l'OREAM. Elles cherchent à travers lui à optimiser les échanges de l'aire métropolitaine avec l'Europe du sud, et à terminer la dernière boucle du réseau qui n'était pas achevée sur l'Étang de Berre dont l'ouest n'était pas lié au système général. En effet, l'A55 s'arrête à Martigues, ne trouve pas de connexion avec l'A54, composante de l'arc méditerranéen, et ne dessert pas Istres et Miramas. Le projet de l'A56, prolongement de l'A55, permettra de lier toutes les villes de l'ouest de l'Étang de Berre.
À ce projet se rajoutent ceux dont l'objectif est de permettre une meilleure desserte du territoire en assurant une complémentarité entre réseaux nationaux, départementaux et communaux. Il est prévu, pour optimiser le maillage du territoire, de compléter ou de créer des tronçons de voirie rapide. Ainsi est projeté un barreau autoroutier liant l'aéroport à l'A7 pour orienter plus directement les usagers en évitant la traversée de la zone industrielle de Vitrolles. L'achèvement des réseaux de voies rapides se traduit par la fin de la transformation de la D9 en voie rapide entre Aix en Provence et Vitrolles, par la jonction de l'A7 à l'A50 par le contournement de Marseille avec la L2 (voirie rapide urbaine), et le bouclage de la voie rapide de la côte bleue sur l'A55 en la prolongeant jusqu'à Martigues.

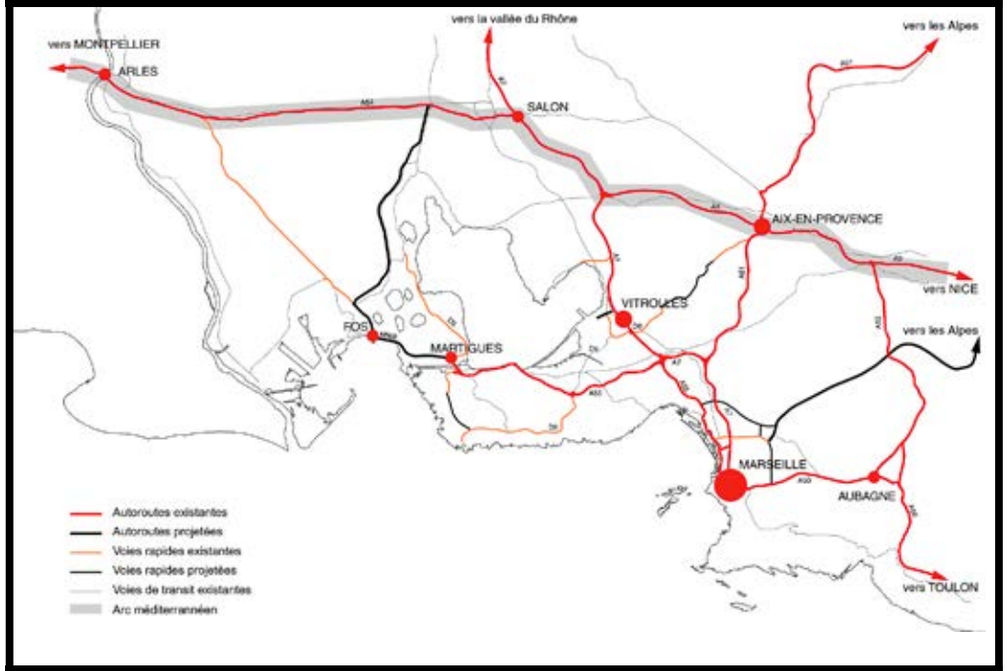
Notre proposition se base sur ces intentions qui nous semblent justifiées et réalistes auxquelles nous ajoutons d'autres principes d'aménagement qui viennent préciser ces premiers objectifs. En effet, ceux-ci ne semblent pas intégrer l'effet structurant des réseaux de déplacements sur le territoire et passent, selon nous, à côté d'un enjeu essentiel : se servir des infrastructures pour aborder les questions de structuration et d'intégration urbaine sans se limiter à penser en termes de desserte ou de gestion du trafic. Il nous semble indispensable de se préoccuper des effets de ces « boyaux » conçus à l'échelle territoriale, sur les milieux urbains qu'ils traversent. Ainsi, nous essayons d'apporter quelques précisions et variations sur les tracés prévus en terme d'évitement, de contournement et d'intégration.

CRÉER UN RÉSEAU DE VILLE.

Lorsqu'on connaît l'influence des grandes infrastructures sur le développement d'une agglomération ou sur un système d'agglomérations, il est nécessaire de connecter toutes les villes d'un même ensemble (ici l'Étang de Berre) pour les intégrer dans un fonctionnement global dans lequel chacune pourra s'y développer et profiter du rayonnement (économique, culturel…) des autres. Nous n'envisageons pas par exemple de pouvoir dessiner l'autoroute A56 sans y connecter la ville de Fos, comme peut le prévoir la proposition de tracé. D'après le projet en cours, l'A56, prolongement de l'A55 passant à Martigues, contourne Port-de-Bouc, suit la voie de chemin de fer (ligne Miramas-Port-de-Bouc) en longeant les petits étangs à l'Ouest de l'Étang de Berre et poursuit sa route parallèlement à la nationale N1569 jusqu'à Salon. Ce tracé évite la ville de Fos alors qu'elle fait partie intégrante du fonctionnement général de l'AMM et de l'Étang de Berre. Nous proposons alors un tracé autre, permettant de desservir Fos et d'éviter la dégradation du site naturel des



Propositions de tracés autoroutiers de la DDE.



Projet de réseau autoroutier.

petits étangs, très caractéristique. Il utilise la nationale N568 déjà traitée en voie rapide pour atteindre Fos. Puis, il dévie vers Istres et Miramas parallèlement à la N569.

ÉVITER LE CONTOURNEMENT.

Les propositions ont tendance à systématiser la stratégie de contournement. Pourtant, même si elle se justifie à Marseille ou dans d'autres grandes agglomérations, où elle permet de désengorger le centre ville et de créer un périphérique, elle ne peut pas s'appliquer partout, et notamment pas à Port-de-Bouc comme il est prévu. En effet, dans ce cas, la boucle prévue peut inciter à l'étalement des limites de la ville en desservant ses territoires périphériques. Dans l'optique de maîtriser l'expansion urbaine, et de la recentrer autour des grands axes pour éviter un développement anarchique sur les terres agricoles et naturelles, nous préconisons plutôt le passage de cette autoroute dans la ville, suivant le tracé de voirie existant (la N568). Elle est traitée en voie rapide urbaine dans les séquences urbaines (Port-de-Bouc et Fos) selon le modèle de traitement des infrastructures à Barcelone. Sa description est traitée dans le chapitre suivant.

Intégrer les voiries rapides en milieu urbain. Le passage de voies rapides constitue des ruptures très importantes dans le tissu des villes qu'elles traversent. En effet, conçues à l'échelle du territoire, elles permettent la liaison entre des points éloignés entre lesquels elles produisent ce que l'on appelle l'effet tunnel, c'est-à-dire qu'elles traversent les territoires sans y être connectées. C'est dans les milieux urbains que cet effet se fait le plus ressentir. Leurs larges emprises forment des limites très fortes, infranchissables et créent des fractures dans les tissus. Les liaisons permettant la communication d'un côté à un autre sont souvent trop peu nombreuses et ne sont pas toujours efficaces. Elles ne gèrent pas suffisamment de flux car ne sont pas complétées par des systèmes de contre-allées qui permettent un rabattement systématique des transversales en un même point. À l'échelle de l'Étang de Berre, ce genre de situation se rencontre sur toutes les séquences urbaines des voies rapides et autoroutes. Nous avons alors recensé des solutions selon lesquelles ces tronçons pourraient être traités. Nous avons orienté nos investigations vers des projets qui cherchaient une cohérence de conception entre voie rapide et aménagement des quartiers traversés, une tendance qui depuis les années 90, tend à faire du projet routier, un projet urbain. Ainsi, c'est naturellement que nous faisons référence aux projets de la Ronda à Barcelone ou à celui de la L2 à Marseille, mené par l'équipe de Rodolphe Luscher.
Dans ces projets, la voie rapide urbaine est parfaitement intégrée dans son contexte, et sa morphologie permet une interface entre la voie rapide en tranchée et les voies riveraines en surface. R. Luscher est allé jusqu'à créer une typologie, une variation sur le thème du système qu'il a nommé « Navette » qui articule différents dispositifs comme la rampe d'entrée et de sortie, les ponts, les passerelles, les quais et talus…, modulables selon des séquences données. À Barcelone comme dans le projet de Marseille, les voies sont traitées selon une succession de séquences paysagères et sont souvent couvertes par des dalles qui deviennent prétexte à des aménagements d'espaces publics. Ces dalles de plein pied avec le sol urbain, situées régulièrement sur le tracé sont complétées par un système de contre allées qui permettent le rabattement des transversales secondaires et permettent ainsi la liaison entre les tissus, de part et d'autre de la voie.
Ces traitements apportent une méthode dans la recherche de solutions à l'intégration de la voirie rapide en milieu urbain. Ils représentent une idée de ce que pourraient être les interventions à faire sur les sites de Vitrolles, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer pour lesquels nous avons relevé des dysfonctionnements liés au passage d'une voirie rapide.
À Vitrolles, croisée des chemins entre A7 et D9, le territoire est très fortement marqué par la présence d'infrastructures routières. La ville est scindée en trois parties distinctes au gré des tracés routiers. Ainsi, au sud de la commune, la voie rapide (deux fois deux voies) de la D9 crée une fracture est-ouest très importante dans le tissu urbain. Elle limite les connexions et proscrit de ce fait toute continuité urbaine entre le nord et le sud de Vitrolles. Nous proposons alors de faire passer la D9 en tranchée pour permettre une continuité spatiale et fonctionnelle sur le sol urbain.
À l'est, l'autoroute A7 crée une limite franche entre ville et zone industrielle. Il n'existe qu'une liaison sous pont entre ces deux entités. Dans l'objectif de désenclaver la zone industrielle pour en faire un quartier plus urbain, nous envisageons de la doubler d'un autre passage sous pont, assurant la connexion entre deux axes structurants, l'un à l'échelle de la ville, l'autre à celle de la zone industrielle. Ici, nous n'envisageons pas de faire passer l'autoroute en tranchée puisque la présence d'une importante zone commerciale à proximité réclame une vue directe sur la voirie au profit de sa meilleure publicité. Nous adhérons à cette formule selon laquelle les enseignes publicitaires peuvent, à condition d'être agencées, produire un paysage « commercial » et créer une séquence caractéristique.
Mais ce dont Vitrolles souffre le plus, est la fusion entre les dessertes de ses quartiers et celles des équipements métropolitains (zone commerciale, aéroport, zone industrielle), tandis que l'A7, ne remplie plus son rôle de distribution. Il n'existe qu'une seule sortie pour desservir un très grand nombre de directions : Vitrolles, la zone industrielle, la zone commerciale, Marignane… Il y a un problème de hiérarchie entre les destinations de cette seule sortie. Nous envisageons d'utiliser le système de contre-allées existant déjà par endroit, afin de permettre une meilleure desserte des zones par l'A7, sans passer par les liaisons internes de Vitrolles.
La transformation de la nationale N568 en voie rapide urbaine, ne nécessite que très peu de transformations car la nationale avait déjà les proportions d'une voie rapide (deux fois deux voies). Par contre elle doit gérer quelques adaptations pour intégrer son passage dans les zones urbaines qu'elle traverse, soit Port-de-Bouc et Fos où il s'agit principalement de créer des liaisons plus fortes entre les deux cotés de la voie. À Port-de-Bouc, il n'existe

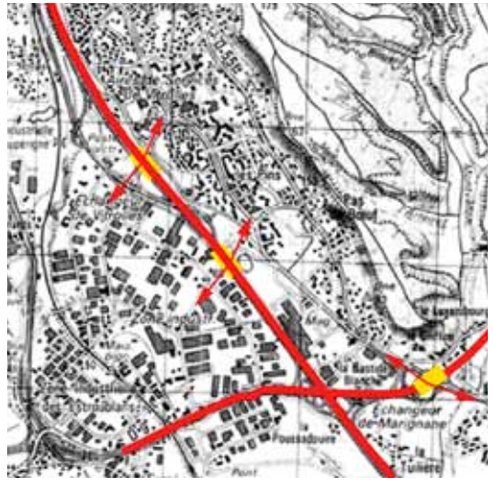
actuellement qu'une transversale à la voie rapide. Cette dernière passe alors en tranchée. Il s'agit d'un principe qui a déjà fait ses preuves et nous décidons de le répéter, pour créer une deuxième transversale. Celle-ci est placée de manière à connecter le nord de la ville et la rive du chenal de Caronte actuellement déserte, mais, qui, comme on le prévoit, sera amenée à être urbanisée afin d'établir une continuité urbaine entre Martigues et Port-de-Bouc. Tendance déjà amorcée actuellement.
À Fos, il s'agit de favoriser les rapports de la ville avec son port et ses plages qui se trouvent actuellement séparés par la voie rapide. Nous proposons de créer une dalle-équipement au-dessus du canal d'Arles à Bouc, sous laquelle passera la voie. Cette dalle en référence à l'aménagement de la Ronda accueille un espace public de plain-pied avec le sol urbain, et permet la connexion indispensable entre la ville et ses équipements balnéaires.

Développement d'un réseau express métropolitain (REM)

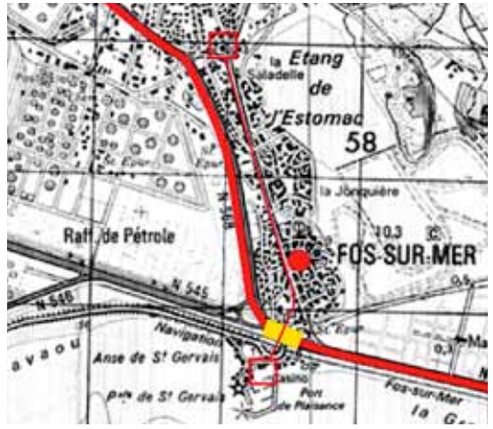
Dans une agglomération aussi étendue et diffuse que l'AMM, il serait illusoire de prétendre pouvoir desservir une majorité d'habitants en transports collectifs et à fortiori en train. Dans ces conditions, le réseau de transports collectifs apparaît comme indispensablement complémentaire aux déplacements routiers. Une fois la décision prise de développer le réseau de transports en commun, il s'agit de définir quelles en seront les modalités. Les propositions présentées ces dernières années illustrent des divergences de tracés mais restent éclairantes pour notre proposition, car elles obéissent souvent aux mêmes objectifs.

S'APPUYER SUR LES LIGNES ET GARES EXISTANTES.

Le développement du réseau de transports collectifs s'appuie sur le réseau de lignes et de gares existantes, sous exploité auquel sont apportées quelques modifications. Toutes les propositions (SNCF, Conseil Général et EPAREB) envisagent l'aménagement et la modernisation de toutes les lignes, ainsi, elles prévoient :
- le doublement de la ligne Aix-Marseille, celle de Marseille-Aubagne est triplée,
- l'ouverture ou la réouverture au trafic voyageur de lignes actuellement réservées au fret (lignes St André-Joliette-St Charles et Pas des lanciers-La Mède),
- l'aménagement de certaines gares pour qu'elles puissent accueillir un nouveau trafic,
- pour assurer la constitution d'un réseau complet et performant, certains projets (Conseil Général et EPAREB) prévoient de reconstruire des tracés qui ont existé (lignes La Mède-Martigues et Peypin-Fuveau-Trets).
Toutes les propositions, selon si elles donnent la priorité à la vitesse des déplacements ou à un maximum de dessertes, prévoient plus ou moins de points d'arrêts sur le réseau en sachant que plus il y a de gares desservies plus les trajets sont longs. Elles privilégient un réseau de type RTR (réseau de transport

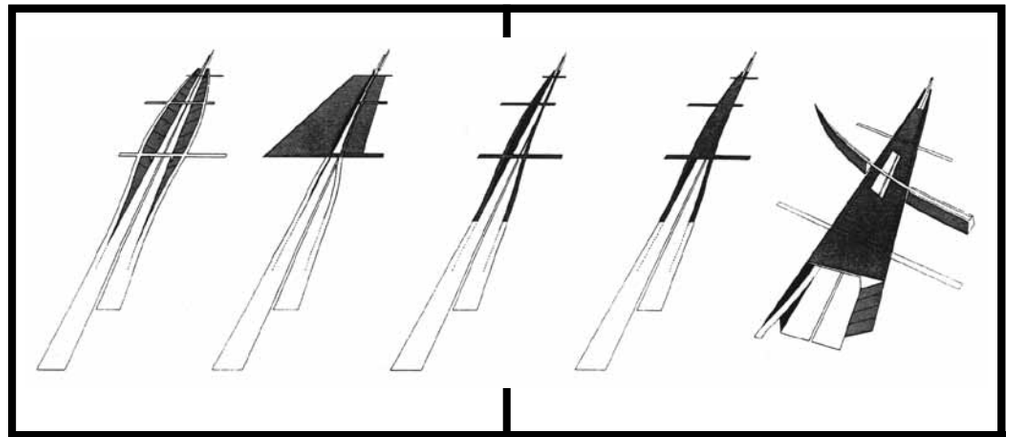


Vitrolles.



Fos-sur-mer

Port-de-Bouc



Projet de l'équipe Luscher, Amphoux, Marguerit pour la rocade L2 à Marseille. De gauche à droite : le talus, l'encorbellement, le quai, le quai et la dalle, le tablier sous un pont, Les Espaces publics modernes, Edition Le Moniteur.

Barcelone, Josep Anton Acebillo Marin and Bernardo de Solà Susperregui.

Barcelone, Josep Anton Acebillo Marin and Bernardo de Solà Susperregui.

régional) et utilisent le tram-train qui représente un investissement moindre lorsqu'il s'agit d'assurer une liaison où n'existe aucun réseau (ligne Aix-Vitrolles) ou lorsque les aménagements sont trop importants (ligne Vitrolles-Martigues).

LIER LE RÉSEAU À L'AXE TGV.

Toutes les propositions prévoient une connexion du réseau avec la future gare TGV sur le plateau de l'Arbois, sur la liaison Aix-en Provence-aéroport. Cette accroche permet la multiplication des possibilités de desserte entre le réseau national et local, aérien et ferré.
Tout en intégrant ces intentions, nous avons voulu préciser, à travers cette proposition de tracé d'un réseau d'express métropolitain, une certaine idée que nous nous faisons du fonctionnement de l'aire marseillaise. Ainsi, ce projet propose un système selon lequel s'exprime une structure forte autour de la centralité tripolaire Aix-Vitrolles-Marseille. La proposition définit alors quatre entités pour lesquelles sont d'abord précisés des fonctionnements autonomes avant d'être intégrées dans le système général de déplacements à l'échelle de l'aire métropolitaine. Le projet détermine stratégiquement leur point de connexion entre elles afin d'optimiser la fluidité et la fonctionnalité du réseau.

RENFORCER LA STRUCTURE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE.

Le tracé du REM s'appuie sur les lignes existantes, et définit des systèmes en boucles autonomes qui desservent des villes fonctionnant en réseau. Il détermine ainsi quatre entités : le réseau l'Arbois-Etoile, de l'Étang de Berre, de la région d'Aubagne et celui de la Côte Bleue. Ces réseaux, tout en étant intégrés dans le système de déplacements général, peuvent avoir un fonctionnement indépendant et continu. Chacun d'entre eux constitue une boucle privilégiant la fluidité et la desserte entre les villes qu'il relie. Ils ont tous la possibilité de se connecter au réseau général selon des pôles d'échanges principalement situés sur la boucle centrale. Ces connexions se font au niveau de Gardanne, Vitrolles et Marseille et déterminent les pôles d'échanges principaux qui viennent renforcer la centralité du noyau tripolaire de l'AMM. Afin que les raccordements entre réseaux soient efficients, nous envisageons de privilégier le train au tram-train sur toutes les lignes, afin qu'elles ne forment qu'un seul et même réseau continu :
- la ligne de l'Étang de Berre, Vitrolles-Caronte-Miramas se connecte à la ligne Etoile-Arbois (centrale) à Vitrolles,
- la ligne Huveaune-Garlaban se connecte à Marseille et Gardanne,
- la ligne de la Côte Bleue se connecte à celle de l'Étang de Berre à Caronte et à celle de l'Etoile-Arbois à l'Estaque,
- une gare est créée sur le site de l'aéroport pour une connexion directe entre réseau international et local. Sa desserte est assurée par les lignes de l'Étang de Berre et de l'Etoile-Arbois en provenance d'Aix et Marseille.

Proposition de tracé de la SNCF, 1999.

Proposition de tracé du Conseil Général, 1997.

Proposition de tracé de l'EPAREB, 1998.

ASSURER UNE CONTINUITÉ DANS LE RÉSEAU DE DÉPLACEMENTS.

Cette proposition de plan de déplacements exploite la complémentarité des réseaux routiers et ferrés et vise, à travers une desserte homogène à intégrer la plus grande partie du territoire métropolitain en un même ensemble. Actuellement très diffusée, l'aire marseillaise tend à un déséquilibre entre centralités très accessibles et pôles écartés du réseau général. Il est donc nécessaire de proposer une offre de déplacements variée, continue et cohérente sur l'ensemble du territoire.
Ainsi, le fonctionnement du REM est conçu pour assurer le relais avec les autres modes de transports. Les principaux pôles d'échanges sont situés aux extrémités des lignes, dans les agglomérations principales, au point de rencontre de deux lignes ou à proximité des grands axes de communication pour favoriser leur accessibilité par voiture. Ils fournissent des parkings pour intégrer et encourager le relais entre véhicule personnel et transports en commun. De la même manière, il est également prévu un système de rabattement par bus dans chacune des agglomérations desservies par le REM afin de pouvoir toucher un plus grand nombre de voyageurs. La diffusion dans l'espace de ces nœuds de transports multiservices (parc relais, réseau de rabattement, pôle d'échange) permettra une desserte optimale sur l'ensemble du territoire.

ADAPTER L'ANCIEN RÉSEAU À DE NOUVELLES EXIGENCES.

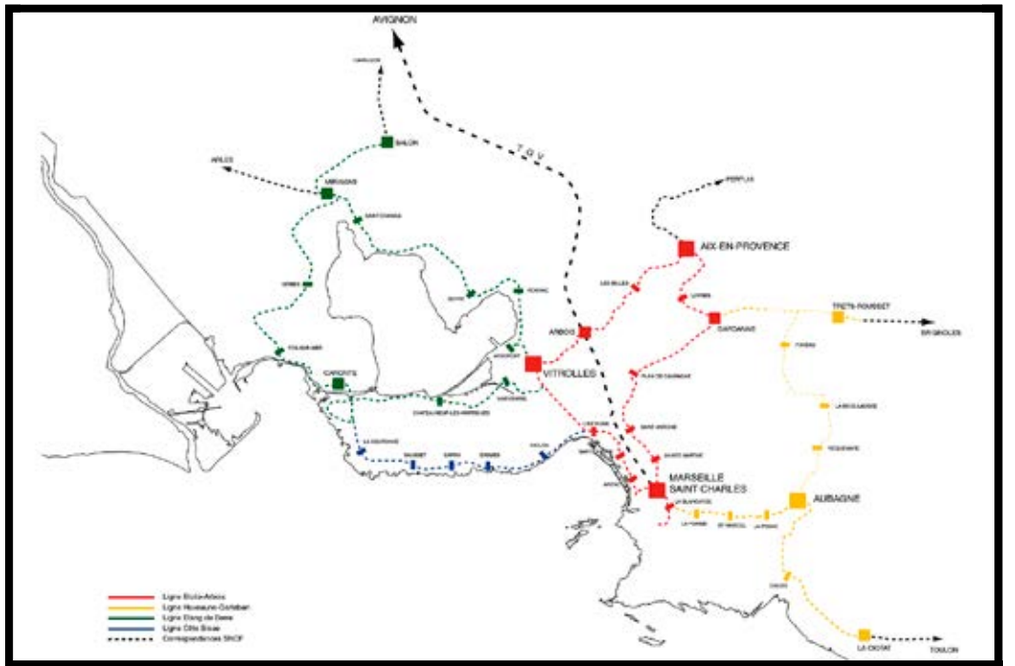
Le réseau de voies ferrées actuel a été construit dans un tout autre objectif que celui de servir à une desserte de proximité pour voyageurs. La plupart des lignes ont été conçues pour fonctionner dans un contexte industriel. Ainsi, leurs tracés et leurs stations ne correspondent pas forcément aux exigences et à la structure urbaine actuelle. Souvent excentrées ou même complètement isolées de la vie urbaine, nous ne pouvons pas les utiliser comme support du trafic du REM. Nous devons parfois revoir le tracé ou créer de nouvelles gares. Quelle que soit la stratégie adoptée l'objectif sera toujours de favoriser les liens des gares avec les centres urbains et de profiter de leur présence pour développer des centralités existantes ou nouvelles sur leur site. Ces aménagements seront abordés dans le projet d'agglomération. Ici, ne sont décrites que les modifications appliquées à chaque tronçon.

Tronçon Vitrolles-Miramas. Ce tronçon emprunte la deux fois deux voies créée en 1850 pour joindre Paris, Lyon et Marseille. Il dessert Vitrolles, Rognac, Berre, Saint-Chamas et Miramas.
Actuellement, la gare de Vitrolles est très isolée du reste de la ville par une forte déclivité du relief. Elle est donc très peu fréquentée et ne peut pas servir de support au trafic du REM. Nous profitons de la situation centrale de Vitrolles, à la croisée des chemins entre la ligne du PLM et la D9, pour créer une nouvelle gare, point de connexion entre la ligne Etoile-Arbois et la ligne de l'Étang de Berre. Elle représente alors le principal lien entre le réseau de l'étang et celui du reste l'Aire Métropolitaine Marseillaise. Nous l'exploitons donc comme un point de rupture de charge primordial sur le réseau et l'organisons comme un relais rail-rail et rail-route. Elle est donc associée à un parc relais (parking) très accessible puisqu'à proximité de la D9, et à un réseau de rabattement de bus sur le territoire communal.
À Berre, la gare existante est située dans l'enceinte de la raffinerie Shell. En effet, après sa construction, la ligne du PLM a attiré l'installation de cette industrie venue exploiter le passage d'une telle infrastructure de transport. Ainsi, à présent, le tracé de la voie passe à l'intérieur de ce complexe et la gare se trouve complètement excentrée du centre de Berre. Nous envisageons de détourner la ligne à ce niveau, de la faire contourner l'emprise de la raffinerie et de créer une nouvelle gare au niveau de la connexion entre un axe transversal au tracé, liant la gare au centre ville.

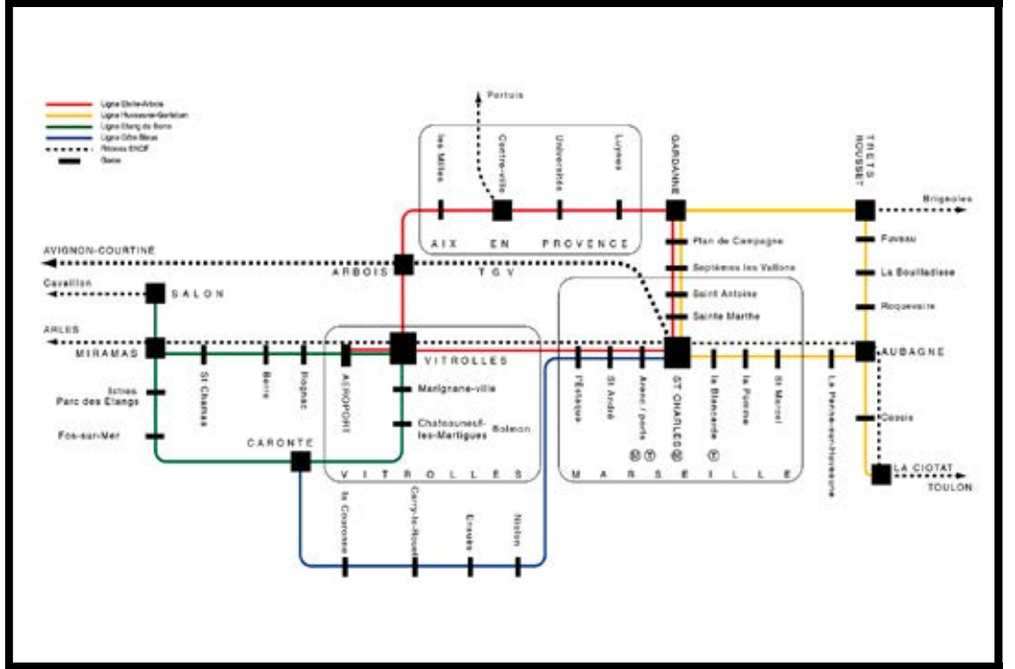
Tronçon Miramas-Caronte. Ce tronçon a été créé en deux fois, une première partie entre Miramas et Port-de-Bouc en 1881, et la suite (Port-de-Bouc-Martigues) en 1913. Il dessert Miramas, Istres, Fos, et le chenal de Caronte.
Actuellement la gare d'Istres est isolée du centre ancien, cachée et insérée dans un tissu très dense qui ne permet pas sa modernisation pour accueillir le REM. Ainsi, nous proposons une nouvelle gare au sud d'Istres, plus proche de la ville nouvelle, liée à la zone commerciale sud et à proximité de l'usine de Rassuen, entrée du parc métropolitain des petits étangs.
La ligne existante, support du tracé prévu par les différentes propositions en cours, ne dessert pas la ville de Fos-sur-Mer. Or, pour les mêmes raisons énoncées lors du tracé de l'autoroute A56, nous ne pouvons pas envisager que cette commune soit mise à l'écart du réseau d'express métropolitain.

Ainsi, nous envisageons un tracé qui suit un moment celui de la ligne qui amène jusqu'au port de Fos, puis qui dévie à l'est parallèlement à la N568 (transformée en autoroute, A56), jusqu'à Port-de-Bouc où il récupère la ligne existante Miramas-Port-de-Bouc. La gare est située à l'ouest de l'A56, elle sera liée à la zone commerciale et au centre ville situés de l'autre coté de l'autoroute, par une dalle-équipement, un espace public de plain-pied sous lequel passera l'autoroute.
Dans la perspective d'une jonction entre Martigues et Port-de-Bouc, nous envisageons de créer une station à mi-chemin entre les deux villes, sur la rive nord du chenal de Caronte. Sa présence pourra servir de prétexte pour l'aménagement d'une forte centralité, selon laquelle pourra se développer l'urbanisation future. Cette gare sera le point de connexion entre la ligne de l'Étang de Berre et celle de la Côte Bleue.
Tronçon Caronte-Vitrolles. Ce tronçon a été créé en 1872. Pendant longtemps il a servi de liaison entre Martigues et Marseille en desservant, La Mède, Châteauneuf-les-Martigues, Marignane, Gignac et Pas-des-Lanciers.
Le tronçon entre Martigues et La Mède fut déclassé en 1955, et détruit en 1974, tandis que le tronçon La Mède-Pas-des-Lanciers ne sert plus qu'au transport d'hydrocarbures pour la raffinerie de La Mède. Nous proposons la reconstruction du tronçon manquant (en parallèle à l'A55) et la connexion de cette ligne avec le tracé du PLM, pour connecter Caronte à Vitrolles, deux pôles importants sur le réseau.

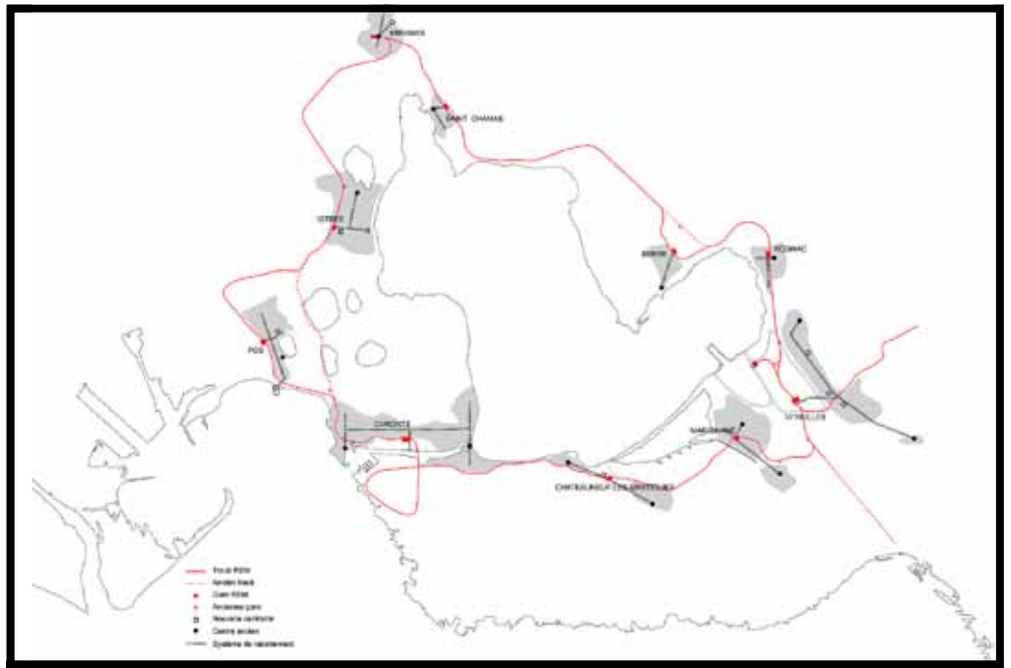
Les gares existantes de ce tronçon sont très proches les unes des autres. Ainsi, pour privilégier une certaine rapidité du réseau, nous préférons ne pas toutes les utiliser. Nous préférons privilégier celle de Marignane par son importance et créer une nouvelle gare à mi-chemin entre Châteauneuf-les-Martigues et La Mède, au niveau de la zone commerciale sur le site de la future ZAC de la « Palunette ».
Nous sommes conscients que le plan de déplacements mis en place dans ce projet, sur l'ensemble de l'aire métropolitaine marseillaise, n'est pas réellement complet. Son élaboration a principalement servi à justifier et à argumenter notre intervention sur le territoire de l'Étang de Berre. Il a fourni un contexte général, une armature sur laquelle s'est greffée notre intention de fournir à l'étang un réseau d'infrastructures adapté au développement à venir et intégré dans le fonctionnement de l'aire métropolitaine. Nous n'avons rien inventé, nos compétences en architecture ou en urbanisme ne faisaient pas de nous des experts en planification de réseaux ; nous avons essayé de les appréhender selon des questions qui nous sont plus proches, celles de leur intégration et de leurs effets sur les milieux urbains.
Ce plan de réseau, représente la première phase de notre intervention sur le site de l'Étang de Berre, il va servir de support aux autres projets (paysage et d'agglomération) qui viendront s'y superposer et créer un plan d'aménagement d'ensemble sur le territoire de l'Étang de Berre.



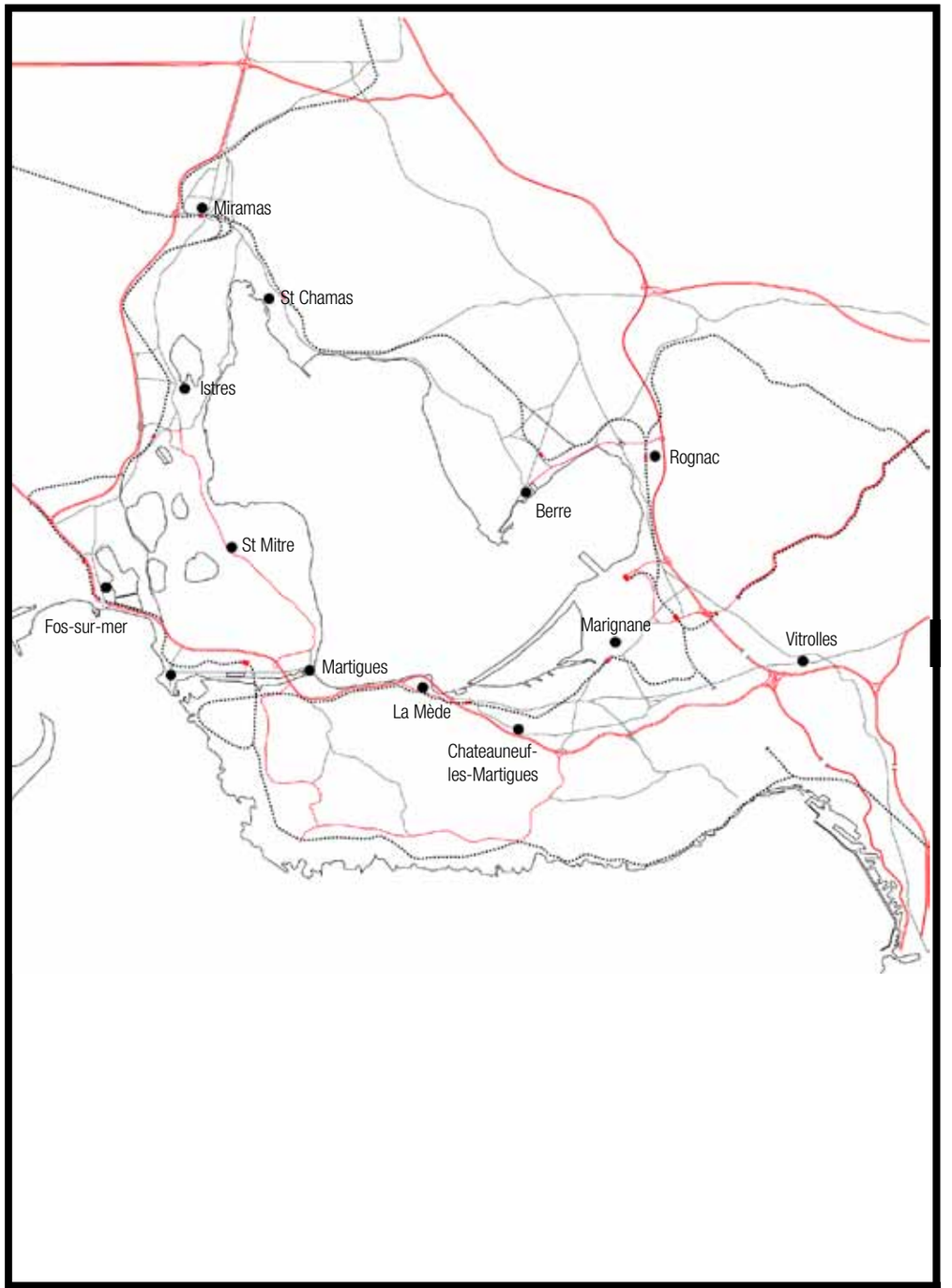
Projet de réseau express métropolitain.



Plan du réseau.



Adaptation des tracés et réseaux de rabattements.



Plan de déplacement métropolitain - les infrasstructures.

Séquences routières
14 juin 2000

Marseille
A55

Marignane
N 568

Châteauneuf
N 568

Bolmon

La Mède
N 568

Martigues
A55

Fos sur mer
N569

Lavalduc
D52

Istres
N569

Saint Chamas
D10

La Fare les Oliviers
N113

Berre l'Étang
N113

Vitrolles
A7

09

LE PROJET PAYSAGE

À propos du projet paysage en périphérie :
« [La banlieue] constitue donc un gigantesque laboratoire où sont simultanément présents les symptômes des logiques déclinantes (vestiges de tracés ou de dispositifs agricoles dans le parcellaire, friches industrielles, ferroviaires, portuaires…) et ceux des logiques dominantes (grandes infrastructures de transport, réserves de gros équipements périurbains, centres commerciaux, aires de parking, machines célibataires de bureaux banalisés et ateliers de stockage, surenchère de panneaux publicitaires et de la signalétique routière, zones pavillonnaires standardisées…). On y trouve enfin, plus ou moins résistantes, les intentions inégalement comprises et entretenues de gestes organisateurs divers : voiries royales et parcs classiques, cités-jardins, ceintures vertes, parcs suburbains, grands ensembles, villes nouvelles ou satellites, base de loisirs… Dans la cacophonie des voix qui s'y font entendre, du chuchotement au cri, la banlieue entremêle comme un palimpseste des histoires multiples qu'il s'agit de dégager et de rendre simultanément lisible grâce à des projets d'un genre nouveau qui les accorderaient mutuellement, ménageant le rythme et le ton de chacune. »
Sébastien Marot, L'alternative du paysage, Le visiteur n° 1.
Le paysage constitue une des entrées les plus pertinentes pour appréhender le territoire, la discipline regroupe en effet toutes les caractéristiques visuelles et sensitives des composantes d'un site (les zones urbanisées, zones industrielles, zones naturelles…). Ces différentes couches revêtent sous cette discipline plus qu'un intérêt fonctionnel et structurel, un rôle d'empreinte dans la perception de l'ensemble. La lecture du paysage constitue dans l'intervention des paysagistes beaucoup plus qu'un préalable au projet, mais quasiment le projet lui-même. Comprendre les modes de production d'un paysage, en décrypter la structure, identifier son vocabulaire sont les étapes essentielles à l'établissement d'une palette de forme qui permettra de le rendre lisible. Le projet paysage sera avant tout, une stratégie ouverte, un dessein en devenir évoluant dans un cadre préalablement fixé.

La représentation géographique

« On se laisse facilement prendre au charme de l'Étang de Berre. Surtout au petit matin, quand dans un souffle de Mistral, le soleil joue en sourdine, la vie en rose. Le soir aussi. Tout se drape de mauve. Alors sans transition l'Étang voile sa nudité dans des zéphyrs de brumes. Et puis tout à coup des millions d'ampoules électriques trouent la nuit : L'empire du pétrole éclaire son incroyable puissance. Je croyais que l'Étang de Berre c'était avant tout le pétrole et ses raffineries. C'est en partie vrai. Mais seulement en partie. Le pétrole, parlons-en. Il est un peu comme l'Arlésienne. Il n'est question que de lui. Mais on ne le voit pas. Par contre on le sent ! Son odeur colle à la peau. »

Fantastique Étang de Berre, Jean-Baptiste Nicolai.

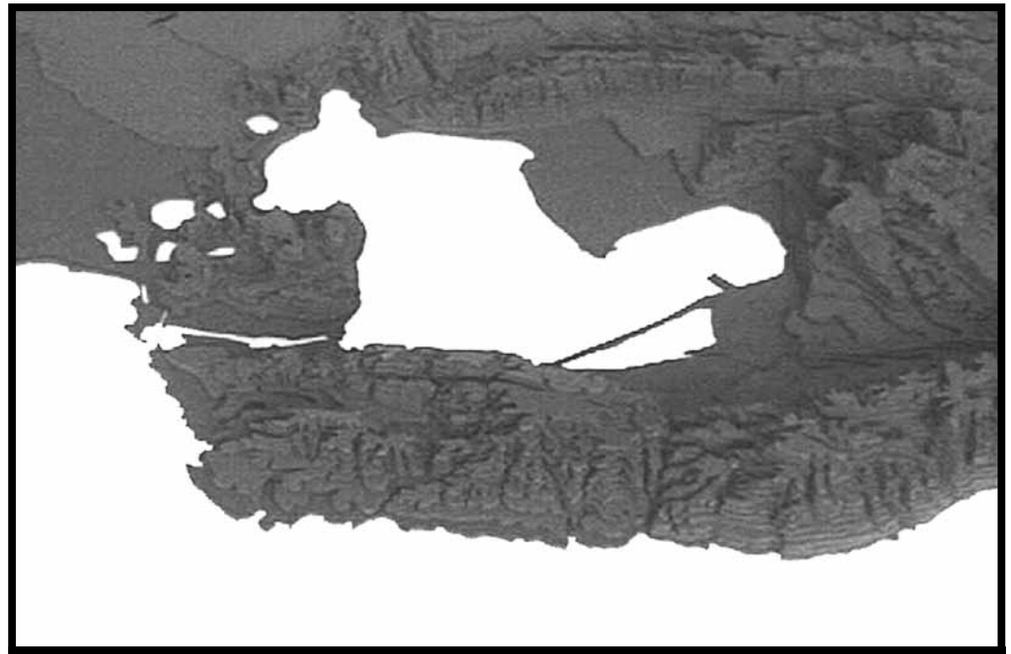
« Un paysage est la partie d'un pays que la nature présente à l'œil qui le regarde »

Cette définition nous apporte trois notions pour appréhender le paysage :

- d'abord celle de la géographie « partie d'un pays » c'est-à-dire un milieu, une entité physique que l'on peut délimiter. La première partie de l'analyse consistera donc à identifier les différents milieux constitutifs du paysage de l'Étang.

- interviendra ensuite, « l'œil qui le regarde », c'est-à-dire la notion d'observateur. Un paysage est un lieu infiniment culturel, lieu de mémoire, cadre de vie, appropriations. C'est aussi ce que l'on retient d'un lieu lorsqu'on le traverse, il renvoie une image que l'observateur interprète avec sa propre sensibilité.

Afin de schématiser cet « état des lieux » des entités paysagères autour de l'Étang de Berre, on distinguera deux types de milieu : les entités naturelles, celles qui ne résultent peu ou pas de l'activité humaine et dont les caractéristiques découlent directement du cadre physique, et les entités construites qui sont directement liées aux activités de l'homme. Les premières sont attelées aux notions de faune et de flore, la nature leur confère des spécificités dépendant du climat, du relief, de l'hydrographie… En Méditerranée, et particulièrement dans la région de l'Étang de Berre qui assure la transition entre la Camargue et le reste de la Provence, deux types de milieu se côtoient, les zones humides (marais, salins) et les zones sèches courantes dans la région. L'Étang de Berre est constitué par une mosaïque de ces biotopes. Les entités construites sont communes à tous les territoires urbanisés contemporains et témoignent d'une occupation humaine. Les zones urbanisées, les zones industrielles et les zones agricoles en font partie, ce sont des espaces de production aménagés par et pour l'homme.



Maquette du site.

État des milieux naturels

Si l'industrialisation de l'Étang de Berre a été une épreuve brutale pour ce territoire encore sauvage et peu peuplé, il reste cependant des espaces naturels rescapés révélateurs de cette richesse disparue. Ce miroir d'eau de 16 000 ha couronné de collines bleutées abrite toujours des marais envahis d'oiseaux, des sites archéologiques prestigieux, et des paysages presque irréels. Ce patrimoine naturel se repartit dans tout le territoire, selon deux types de milieux, les zones humides et les espaces secs typiquement méditerranéens.

LES ZONES HUMIDES.

1- La baie de Saint-Chamas (communes d'Istres, St-Chamas, Miramas).

Une vaste roselière dans un vallon encaissé, au pied de la colline du vieux Miramas, ces terrains militaires de l'ancienne poudrerie sont encore inaccessibles. Ils comptent également certaines plages et les restes du port américain édifié en 39-45. L'intérêt du site ainsi que des espèces lacustres qui y vivent, a décidé le conservatoire du littoral à l'acquérir. À l'heure actuelle, le ministère de la défense refuse de céder les terrains. Les infrastructures de la poudrerie ont aujourd'hui disparu, restent la trame générale et certain bâtiments dont ceux de l'entrée qui présentent un intérêt historique.

2- Le marais de Signole (commune de St-Chamas).

C'est un vaste marais qui s'étend autour de l'embouchure de la Touloubre. La formation de cette petite camargue est due à la confrontation de l'eau douce de la rivière et de l'eau salée de l'étang. Cet état a permis l'installation de différents biotopes. Une roselière dense et une ripisylve importante colonisent le terrain. Cette mosaïque de biotopes conduit forcément à l'installation d'une faune remarquable.

3- Le marais du Sagnas (Commune de Berre l'Étang).

Le Delta de l'Arc forme à nouveau une zone humide qui abrite une quantité importante de biotopes. Le littoral est bordé de plages. Un site cabanonier occupe également le site, il comprend un petit port, une guinguette et une base nautique. Plus au nord, on trouve les ruines du moulin de Merveille et les pontons du Canet qui parachèvent l'image pittoresque du site.

4- Les salins de Berre (Commune de Berre l'Étang).

Les salins sont marqués par une structure parcellaire géométrique qui révèle des surfaces blanchâtres cernées par des lambeaux de terres. Les quelques friches de l'activité et des dunes de sel en émergent et permettent de se repérer dans ce quasi désert. La présence d'eau saturée en sel et la faible profondeur des tables salantes attirent encore une quantité d'oiseaux migrateurs. Cependant l'accès au site est difficile, il est toujours en activité et fournit les usines chimiques de la région en « sel solaire » (c'est-à-dire un sel qui est importé depuis les mines de Manosque sous forme de saumure et séché sur place). Les salins de Berre et le site de la pointe offrent un point de vue exceptionnel sur toutes les rives de l'Étang.

5- Le marais de la tête noire (commune de Rognac).

Le littoral nord de Rognac est essentiellement constitué de marais qui sont aujourd'hui cernés par des infrastructures (RN 113). L'accès à l'Étang de Vaïne est donc difficile dans cette partie-là, cependant le site est un îlot de nature dans une zone fortement urbanisée et industrielle, il abrite une roselière traversée par de nombreux canaux. La zone est menacée de remblaiement.

6- Les salins du Lion (commune de Vitrolles).

Redevenus naturels, les salins du Lion ont gardé quelques traces de leur activité disparue (tracés géométriques des tables salantes). La circulation de l'eau y est très faible. Elle renferme une nouvelle fois, une faune très variée. La zone que l'aéroport a rachetée pour la remblayer est actuellement en libre accès, protégée par le POS (plan d'occupation des sols) de Vitrolles.

7- L'Étang de Bolmon et le Jaï (commune de Châteauneuf-les-Martigues et Marignane).

Le Bolmon est un sous-bassin de l'Étang de Berre séparé par le cordon sableux du Jaï. Ces abords, le marais du Palun, cédés par la raffinerie Total au conservatoire du littoral constituent une enclave sauvage entre Marignane et Châteauneuf-les-Martigues, abritant une importante roselière. La Cadière qui se jette dans l'Étang au niveau de Marignane, est à l'origine de cette zone humide. Le cordon du Jaï est un lido sableux de formation très rare qu'il est important de sauvegarder dans son état naturel. Il abrite des cabanons regroupés de part et d'autre du cordon ; la plage s'étend sur toute sa longueur.

8- Les Salins de Fos (Commune de Fos-sur-Mer).

Les salins occupent la partie sud de l'Étang de l'Estomac, ils sont séparés du littoral par la route et par le canal d'Arles à Bouc. Cernés par le relief, ils paraissent inactifs, bien que l'on distingue encore les digues de séparation des tables. Le site ne comprend pas d'infrastructures industrielles, et semble au contraire très naturel, il abrite également des colonies d'oiseaux.

LES ESPACES SECS TYPIQUEMENT MÉDITERRANÉENS.

1- Beau Rivage (commune de Saint-Chamas).

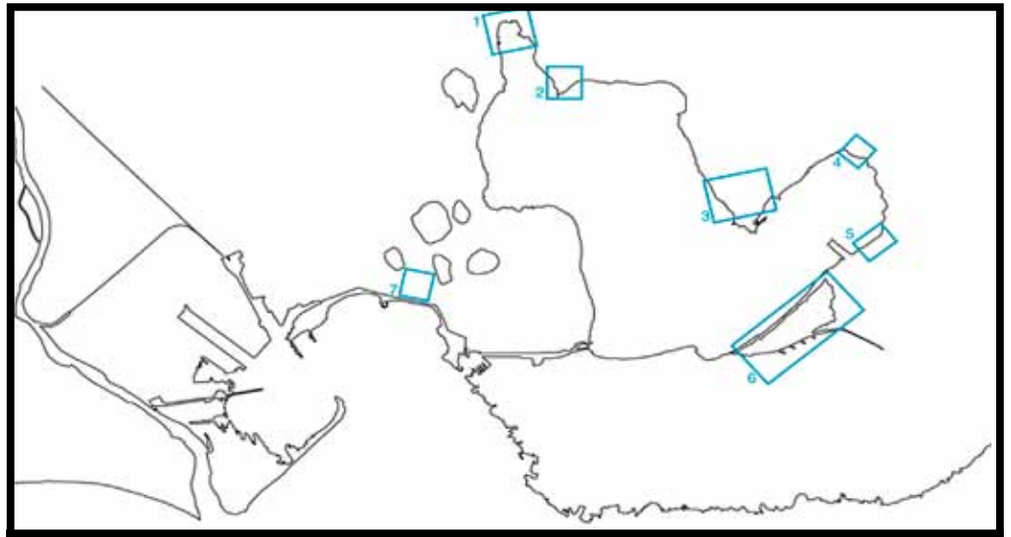
Ancienne zone agricole, le site conserve toujours son terrassement en restanques typiques où dominait la culture de l'olivier. Une ancienne oliveraie en friche (sur les terrains EDF) est d'ailleurs traversée par de multiples sentiers surplombant les rives de l'Étang. Elle offre une vue dégagée sur le paysage.

2- La chaîne de la Fare (commune de Saint Chamas, La Fare-les-Oliviers, Lançon, Cornillon-Confoux).

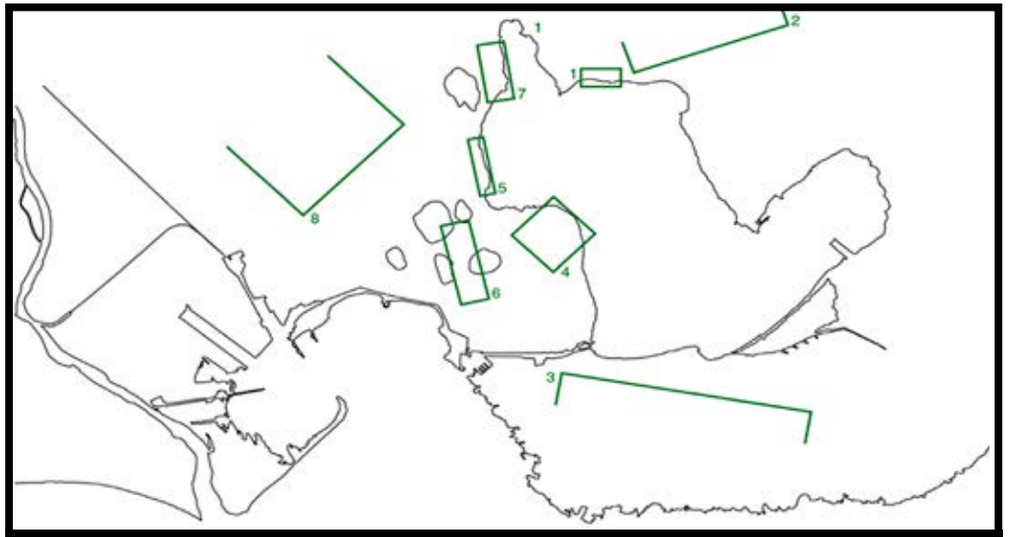
Culminant à plus de 225 m d'altitude, la chaîne de la Fare constitue un site intéressant à caractère historique (site archéologique de Constantine), sportif (rocher d'escalade, chemins de Randonnée) et qui présente (par exemple du belvédère de château-Virant) une vue complète sur la plaine de Berre et sur les rives de l'Étang.

3- La chaîne de la Nerthe (commune de Châteauneuf-les-Martigues et Martigues).

Espace naturel de grande dimension, le site est occupé par une végétation de garrigue et des taillis de chênes verts. Le relief et ses longues barres de roches calcaires bleutées offrent également des perspectives intéressantes.



Les zones humides.



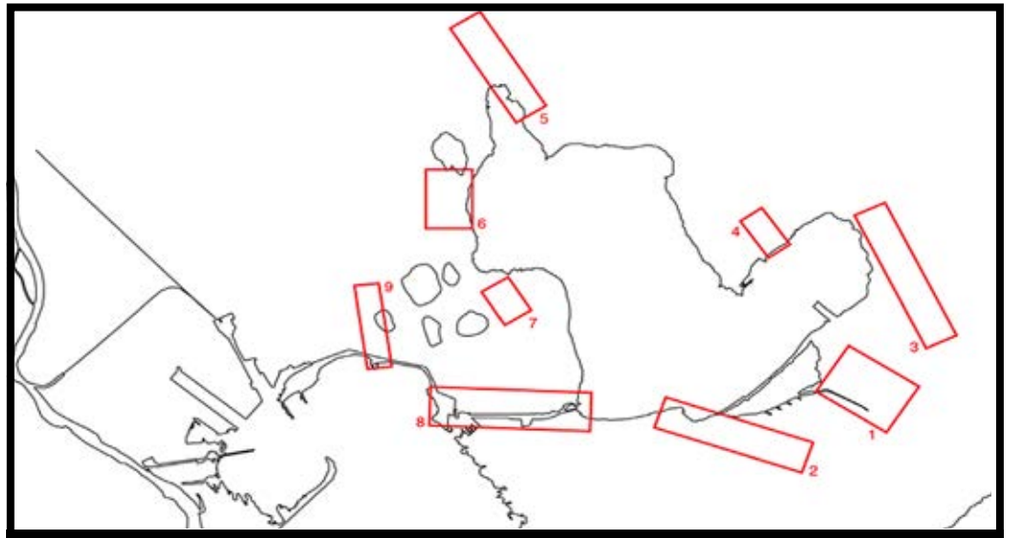
Les espaces secs.

4-La colline de Caderaou (commune de Saint-Mitre-les-remparts).
Colline découpée dans la molasse surplombant de 100 m l'Étang de Berre, elle est bordée par un littoral escarpé abritant des petites criques couvertes de pinède. De nombreuses traces de l'activité agricole (restanques, ruines) agrémentent le site qui offre à son sommet un panorama remarquable.
5-La colline de Teissier (commune d'Istres).
Située entre le Ranquet et le lotissement des Heures Claires, ce relief s'étend sur 1 km le long du littoral de l'Étang et culmine à 70 m de haut. Elle constitue une limite à l'urbanisation. On y circule librement dans une pinède de pins d'Alep.
6-La forêt domaniale de Castillon (commune d'Istres, de Saint-Mitre-les-Remparts).
Situé sur un plateau en éperon entre l'Étang de Citis, de Lavalduc, d'Engrenier et du Pourra, le site recèle d'attraits de toutes sortes : un paysage remarquable avec des vues sur les petits étangs dont les couleurs varient du bleu profond au rose, les ruines mises à jour de Saint-Blaise comprenant de très belles fortifications du VIe siècle av. J. C, et une agriculture encore en activité. La forêt de pins d'Alep et de chênes verts recouvre les parties hautes, les rives des petits étangs sont occupées par des marais salants. On trouve également dans ces vallons, des zones agricoles et des feuillus en plus grande quantité.
7- Les collines de Barabant (commune d'Istres et de Miramas).
Collines de molasse, elles dessinent à nouveau un littoral accidenté couvert de pinède descendant jusqu'en bord d'Étang. Elles culminent à 116 m et offrent un panorama sur l'Étang de Berre et de l'Olivier ainsi que sur le grand domaine agricole et naturel de Sulauze.
8-La Crau sèche (commune d'Istres, de Miramas, de Fos-sur-Mer, Arles).
Ancien delta de la Durance, la Crau s'étendait à l'origine sur 60 000 ha, il ne reste plus que 11 500 ha de « coussous ». Milieu naturel steppique couvert de galets, la Crau abrite une végétation et une faune caractéristique des déserts, dont plusieurs espèces d'oiseaux et d'insectes spécifiques.

L'état des milieux construits

« que sont ces lieux urbains, plus vraiment urbains et pas encore villes » Michel Pelardi

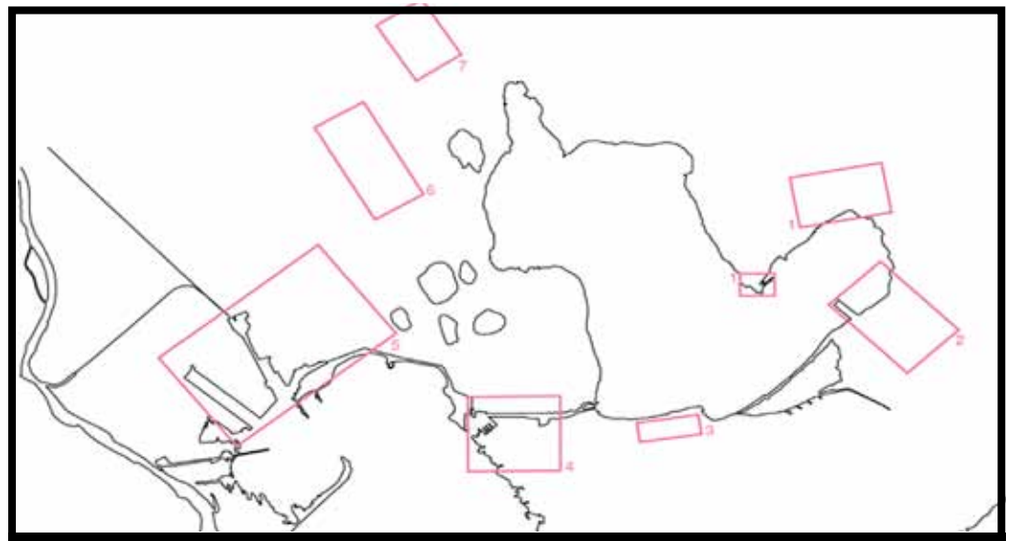
L'Étang de Berre, est aujourd'hui un territoire structuré autour d'une activité humaine intense. Les villages ont explosé, se confondant avec d'autres pour devenir tâches urbaines, ils ne ponctuent plus une surface mais définissent un nouveau type de paysage. Les industries se sont également regroupées, concentrées dans de vastes zones qui par leur échelle démesurée ont gagné leur place dans le paysage. En parallèle, l'agriculture, qui constitue l'exemple le plus ancien d'entité paysagère construite, a su conserver sa place dans le territoire. Pourtant les paysages agricoles ont beaucoup changé, s'adaptant à leur entourage et à l'arrivée de nouvelles techniques.



Les zones urbanisées.

LES ZONES URBANISÉES.

1- La cuvette de Marignane.
Les villes de la plaine de Marignane sont composées de zones pavillonnaires pour l'essentiel agglomérées autour de centres anciens très restreints. À Marignane, quelques grands ensembles se détachent du reste de la ville. Les zones bâties sont presque continues entre Marignane, Gignac-la-Nerthe et Laure.
2- Châteauneuf-les-Martigues – La Mède.
La ville se développe progressivement sous forme de pavillonnaires depuis son centre ancien tapis contre le relief. Le village a atteint une dimension assez importante sans réellement se densifier. L'urbanisation a tendance à se tirer vers l'ouest et à rejoindre la cité ouvrière de la Mède.
3- Les plateaux de Vitrolles et les rives de l'Étang de Vaïné.
L'urbanisation s'étire dans cette partie-là, entre les cuestas de Vitrolles et les rives de l'Étang au milieu d'un faisceau de voirie. Vitrolles s'organise sous forme de petits centres de collectifs ou de pavillonnaires. Rognac et Vitrolles sont reliées entre elles par une côte mitée sur toute sa longueur.
4- L'entité de Berre.
La ville de Berre est isolée de toute urbanisation par une zone agricole et une raffinerie qui constituent des limites franches. Hormis le centre ancien et quelques ensembles de logements, la ville est peu dense et se dédensifie progressivement sur ses franges.
5- De Miramas à Saint-Chamas.
La ville de Miramas est assez dense et marquée par une trame orthogonale, le centre de dimension plutôt importante est prolongé par une succession de grands ensembles organisés autour d'un axe central bordé par un alignement d'arbre. Saint-Chamas, au contraire a un centre de dimension plus modeste entouré de pavillonnaire. Son centre ancien forme un ensemble architectural cohérent, ponctué par des monuments intéressants (le pont Flavien, l'aqueduc, la falaise troglodytique, les bâtiments d'entrée de la Poudrerie). Les deux villes sont reliées par un mitage continu dominé par la ville médiévale de Miramas-le-Vieux.
6- L'entité d'Istres.
La ville d'Istres se développe de l'Étang de l'Olivier jusqu'au salin de Rassuen. Au nord, le centre ancien forme un noyau compact entouré par du collectif. Il présente un véritable intérêt architectural et urbain (l'église perchée N-D de Beauvoir, un HBM des années 30 épousant la courbe des anciens remparts, l'oppidum du castellan et le cours ombragé de platanes). Au sud la ville nouvelle s'organise de manière linéaire le long des axes de communication. Le tissu composé de collectif est très peu dense. Du tissu pavillonnaire se déploie autour de ces deux centres. Le traitement paysager des voiries y est très important.
7- L'entité de Saint-Mitre.
Village provençal typique, Saint-Mitre-les-Remparts s'organise autour de son centre ancien perché au sommet d'une colline. Un tissu très peu dense se développe sur les flancs du relief jusqu'au bord de plateau.



Les zones industrielles.

8- Caronte.
Le chenal de Caronte est bordé par un tissu urbain continu qui relie entre elles les villes de Martigues et de Port-de-Bouc. L'entrée est marquée par les trois noyaux villageois de Martigues et leurs canaux pittoresques. Martigues a connu un développement important dans les années 60 sous forme de grands collectifs. Port-de-Bouc est une ville plus récente organisée sur une trame orthogonale. Au nord, au pied du relief, les extensions pavillonnaires des deux villes tendent à se rejoindre.
9- L'entité de Fos-sur-Mer.
La ville, mise de côté par l'OREAM au moment de l'implantation du complexe portuaire, s'est développée de manière désordonnée sur les rives de l'Étang de l'Estomac, vers le Nord. Le centre ancien et son château fort médiéval ont été préservés de cette nouvelle urbanisation. Le quartier du port et de la plage est également isolé par les infrastructures.

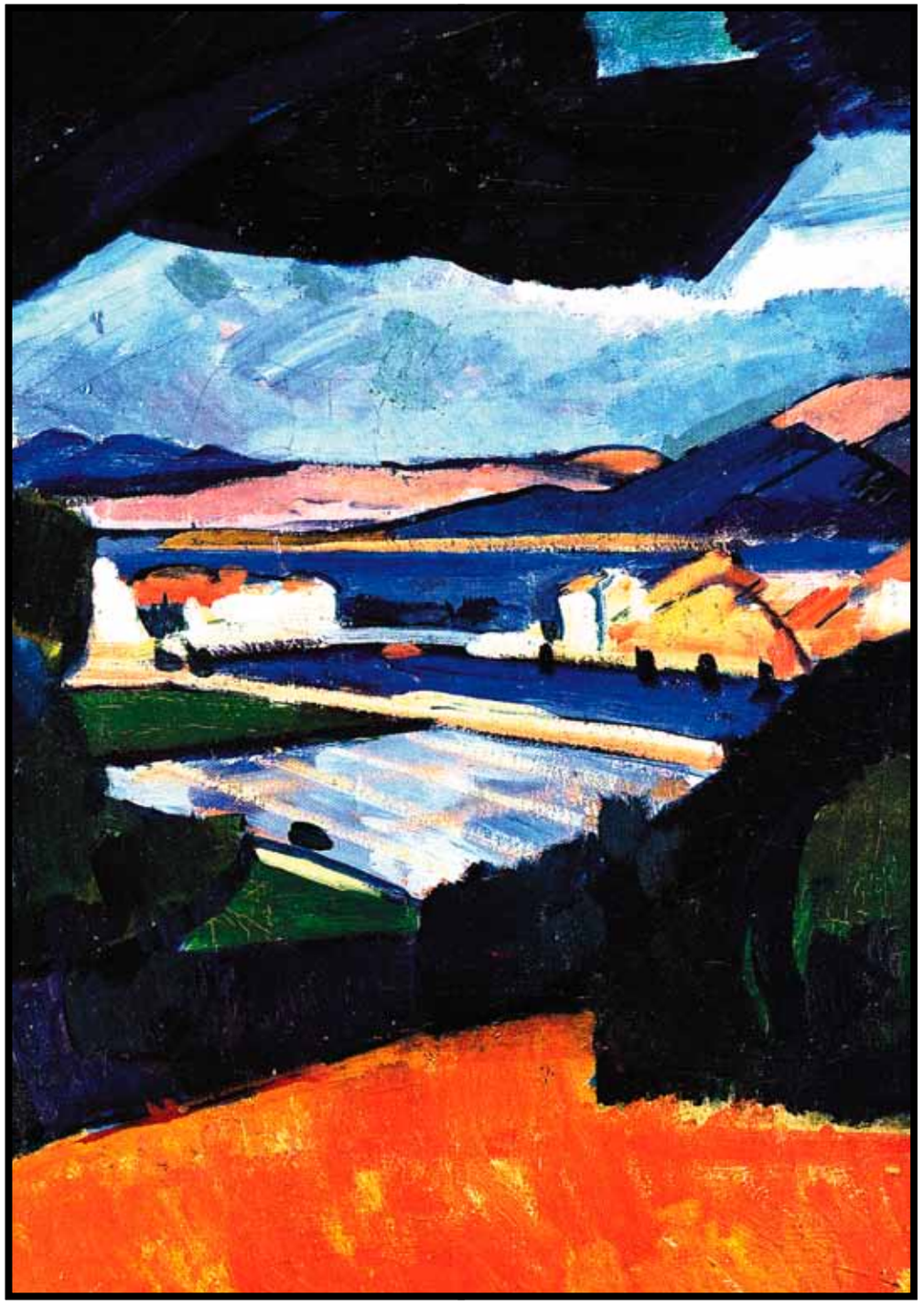
LES ZONES INDUSTRIELLES.

1- La raffinerie de Shell et la ZI nord de Rognac (commune de Berre et de Rognac).
La raffinerie de Berre est la plus imposante de l'Étang de Berre. En effet, positionnée sur un relief qui s'achève sur la rive nord de l'Étang de Vaïné, elle se détache fortement de son environnement. Son échelle démesurée, sa trame orthogonale dans laquelle sont positionnés les fûts en font un élément marquant du paysage. Les torchères multicolores crachent également une fumée qui forme un nouveau point d'appel. Le site de la Pointe constitue sans aucun doute l'élément le plus spectaculaire des paysages industriels de l'Étang. Situés à l'extrémité d'une route séparant les eaux de l'Étang des salins de Berre, les réservoirs de stockage semblent appartenir à un mirage. On perçoit particulièrement la lourdeur d'un fût peint d'une couleur sombre ainsi que les sphères métalliques se reflétant dans les eaux des salins. L'ensemble est également très spectaculaire la nuit.
2- L'aéroport de Marseille-Provence et la zone industrielle des Estroublancs (commune de Marignane et Vitrolles).
La zone industrielle des Estroublancs domine l'Étang de Berre du haut de son plateau situé à 50 m d'altitude environ. Peu dense, elle est marquée par ses voiries importantes qui la quadrillent selon un schéma assez complexe, on y croise des bâtiments de toutes tailles, dispersés dans leurs vastes parcelles (de l'entrepôt géant à la maison de gardien de style provençal). La zone est également marquée par un nombre important d'entrepôts vacants en décrépitude. La zone se rapproche visuellement de la zone aéroportuaire qui comprend l'aéroport, une zone industrielle et le complexe Eurocopter.
Cette partie en bord d'Étang est beaucoup plus dense, mais sans structure claire. Les pistes d'atterrissage avançant sur la mer constituent un repère du paysage.
3- La raffinerie Total (commune de Châteauneuf-les-Martigues et Martigues).
De plus petite dimension, la raffinerie de la Mède est quasiment masquée par le relief, qui forme à cet endroit un vallon. Le complexe s'étend jusqu'à l'Étang où un débarcadère a été aménagé. De l'autoroute, elle se signale par un mur peint qui ne dissimule qu'à moitié les réservoirs.
4- Le complexe industrialo-portuaire de Caronte et la raffinerie de Lavéra (commune de Martigues).
Caronte est un complexe industriel complet qui s'articule autour du canal. Le chenal qui était autrefois un étang, a été aménagé pour recevoir les pétroliers. Les darses gigantesques, les viaducs et les grues du port minéralier constituent les composants du site. La raffinerie de Lavera, située en retrait, constitue un fond au paysage. Le chenal de Caronte contient un patrimoine de qualité, comme le Fort de Bouc ou les diverses friches industrielles du siècle dernier.
5- Le complexe de Fos (commune de Fos-sur-Mer).
« un paysage qui disparaissait lorsque je tentais de l'approcher » Fos-sur-Mer, documentaire Paysage sur Arte.
Le plus grand complexe industrialo-portuaire de l'Étang est également le moins dense. La zone s'annonce tout d'abord par une forêt de cuves de stockage rangées selon une trame orthogonale suivant la route nationale. La zone est mise à l'écart par une frange de terrains marécageux. On perçoit également la présence de la gigantesque sidérurgie Sollac (elle pourrait contenir Notre-Dame-de-Paris) qui est pourtant situé à des kilomètres. Vu de loin les usines semblent en effet, très ramassées, l'effet perspectif les rapproche ; en s'avançant, on ne perçoit plus que du vide. Ce paysage est lisse, plat et silencieux.
6- Le complexe aéronautique d'Istres-le-tubé (commune d'Istres et Fos-sur-Mer).
Les équipements aéronautiques surgissent au beau milieu de la Crau, comme une ville fantôme déconnectée de toute urbanisation. Ce paysage est fortement marqué par une orientation Nord-Sud reprise par la route, par les alignements de bâtiments et par la ripisylve des canaux d'irrigation.
7- La gare de triage de Miramas (commune de Miramas).
La voie rapide permet d'appréhender la gare de triage dans son entier. Signalée par un poste électrique en brique rouge et structure acier, la gare de triage est dominée par les rails filant à l'horizon dans une courbure élégante. Les postes d'aiguillages, les poteaux électriques marquent des repères verticaux ponctuels. La gare paraît sereine et ordonnée.

Les zones agricoles.

LES ZONES AGRICOLES.

1- La plaine des Cravons (commune de la Fare-les-Oliviers, Berre l'Étang).
Cette zone est vouée au maraîchage intensif, c'est un paysage fermé ponctué de limites linéaires comme les serres tunnels ou en chapelles et les haies de cyprès coupe-vent. Cette zone, fertilisée par les alluvions de l'Arc, est valorisée depuis les années 60 ; elle connaît une activité et un développement intense. Cette unité est une mosaïque de parcelles de serres, de vignes et de céréales.
2- Les grands domaines viticoles de l'Arc (commune de la Fare-les-Oliviers, Saint-Chamas, Lançon).
Le nord-ouest de la basse vallée de l'Arc est marqué par la présence de grands domaines viticoles tels que Calissane, Château-Virant ou la Surianne. Ces exploitations sont à dominante viticole et comprennent des grandes étendues de vignes, bordées au pied du relief par des oliviers. Les corps de fermes, les bastides et les chais présentent également un intérêt architectural et participent à l'aspect ordonné de ce paysage est resté intact depuis le XVIIIe.
3- Le terroir de Saint-Chamas (commune de Saint-Chamas, de Miramas).
Cette zone agricole est composée de très petites propriétés. Le relief limite les exploitations. En fond de vallon, on trouve des prairies ainsi que quelques serres ou des cultures légumières, tandis que sur les terrasses qui découpent le relief, l'olivier prime.
4- Le domaine de Sulauze. (commune de Miramas, d'Istres).
Le domaine occupe une dépression cernée par un relief couvert de pins d'Alep et de garrigue. Le vallon est occupé par une propriété unique, dont le corps de ferme (le domaine possède également un chai et des manades) est le centre. On y trouve des arpents de vignes, des prairies où paissent des troupeaux de taureaux. La propriété s'étend également à l'ouest du relief vers la Crau.
5- La Crau humide (commune d'Istres et de Miramas).
Une partie du désert de la Crau a été irriguée pour l'agriculture. Cette zone, très verte est cloisonnée par du Bocage. On y produit principalement du foin sur des champs de grandes dimensions. La zone s'étend de Miramas à Istres, et constitue une frontière entre l'urbanisation et l'espace désertique.
6- Le plan Fossan et les collines (commune de Saint-Mitre-les-Remparts et de Martigues).
Cette zone dynamique qui s'étend sur les hauteurs de Martigues, au bord de l'Étang du Pourra, conserve son aspect traditionnel. C'est un lieu isolé à l'écart de toute urbanisation, on y cultive la vigne, les céréales (maïs…), le foin de la Crau ; on y pratique également le maraîchage en plein champs. La mise en valeur agricole est à l'origine d'un paysage varié et soigné.
7- La plaine de Châteauneuf-les-Martigues (commune de Marignane et de Châteauneuf-les-Martigues).
La plaine maraîchère qui s'étend du pied de la Nerthe au rivage du Bolmon connaît une activité agricole importante malgré la pression de l'urbanisation. Les cultures mi-ouvertes, mi-fermées forment une mosaïque de parcelles de vignes, de maraîchage en pleine terre et de serres tunnels.
8- Le vallon du plan des pennes (commune de Gignac-la-Nerthe et des Pennes-Mirabeau).
Cette unité est un îlot d'agriculture cerné par l'urbanisation et les infrastructures. Les terrasses de cultures sont abandonnées, la zone s'est presque exclusivement tournée vers l'horticulture. Les serres chapelles en verre s'immiscent au milieu des prairies délaissées.



La représentation culturelle et sensible

On peut estimer que le paysage constitue une relation intime entre un observateur et un territoire, la relation visuelle qui s'instaure l'interpelle :
« En pratique, le paysage est au regard ce que la musique est à l'ouïe, les parfums à l'odorat et le frisson au toucher : un désir sensuel insatiable, une curiosité des sens et une soif de notre milieu de vie… »
Pierre Donadieu, Campagnes urbaines, édition Actes sud.

Ce sentiment de paysage relève d'une culture individuelle et collective. Le regard peut être intérieur ou extérieur au territoire ou encore endogène ou exogène. Le premier fait référence au pays habité, c'est-à-dire un espace vécu pratiqué régulièrement ; il est à l'origine d'une notion d'identité conçue comme une construction individuelle ou sociale relative à un lieu. Le second, celui du touriste notamment, suppose le recul par rapport à l'espace contemplé et des représentations du paysage acquises principalement au contact de la culture des images picturales, photographiques et littéraires. Ces deux regards engendrent des processus sociaux et culturels d'attachement à des lieux ou à des territoires, ils peuvent être conflictuels quand ils mobilisent des valeurs différentes et de ce fait, engendrent des identités territoriales distinctes. Comment ne pas être fasciné par les raffineries, véritables cathédrales de fer, lorsqu'on les traverse en train sur la ligne du PLM ? Les habitants de pavillons à Châteauneuf les associent à la pollution atmosphérique, les ouvriers de Berre à un simple lieu de travail. Et pourtant, les touristes ensorcelés ne les entreverront que quelques minutes, alors que les habitants des villes de l'Étang vivront avec au jour le jour. Les paysages de l'Étang de Berre combinent à merveille ces visions paradoxales, ces contradictions.

Appréhender le paysage de l'Étang de Berre nécessite d'adopter un point de vue dynamique. Vu des infrastructures, il se forme se densifie atteignant au mieux sa principale caractéristique, le contraste. Si toutes les entités paysagères sont dispersées dans le territoire, il ne faut qu'une heure en voiture pour en faire le tour et découvrir pêle-mêle zones agricoles, industrielles, urbaines… Un pont romain au détour d'un rond-point DDE, une raffinerie aux confins des champs de vignes, parcourir ces routes réserve bien des surprises. On y découvre avec délice des routes de campagnes bordées de champs généreusement ouverts sur le rivage, autant de paysages rêvés rappelant les toiles de Seyssaud ou de Ziem ; plus loin une raffinerie surgit, puis une ville… une densité incroyable d'objets hétéroclites attirant notre attention et laissant, pour finir, une sensation de brassage presque écœurante.
Aucune vision ne domine réellement ce territoire, il n'y a donc pas un, mais des paysages de l'Étang de Berre qui s'enchaînent ou se mélange selon une mise en scène orchestrée. Reconnaître et identifier les éléments qui y opèrent dans un paysage territorial constitue la première étape d'une démarche de projet.

Vocabulaire du paysage

Chacune des entités vues auparavant est composée d'éléments récurrents dans le paysage des rives de l'Étang de Berre qui forment une cohérence d'ensemble. Ces éléments caractéristiques qui forment le vocabulaire du paysage ont des impacts particuliers dans une vision d'ensemble, qui varient eux-même selon les échelles de perception. On distinguera parmi eux, des fronts, des points, des lignes et des surfaces, ainsi que des couleurs et des textures variées.

L'EAU

Les rivières. Cours d'eau naturel de faible ou de moyenne importance. L'hydrographie du site est importante, les trois principaux cours d'eau, l'Arc, la Cadière et la Touloubre traversent le Nord et l'Est des rives de l'Étang. Peu pentues, elles suivent des tracés sinueux aux courbes légères et calmes. L'eau y est claire et remuante le long de leur cours, plutôt stagnante et chargée en limons aux embouchures. Les rivières ont un impact important sur le territoire, leur végétation ripisylve forme une ligne structurante qui souligne la présence du cours d'eau et le tracé lui même qui marque un fond de vallée. L'Arc, cours d'eau de 80 km de long, prend sa source près de Saint-Maximin dans le Var. L'embouchure, à l'ouest de la plaine de Berre forme un delta, le marais Sagnas. La Touloubre (60 km) prend sa source près de Venelles, et se jette près de Saint-Chamas au lieu dit de la petite Camargue. La Cadière (12 km) prend sa source dans les plateaux de Vitrolles et se jette dans l'Étang du Bolmon.

Les étangs. Étendue d'eau stagnante ou à très faible courant, naturelle ou artificielle. L'Étang de Berre constitue l'un des principaux atouts du paysage, il fédère l'ensemble du site. L'eau varie selon les conditions climatiques : bleu intense, plombée, houleuse, blanchâtre, saumâtre. Les berges ont des aspects très variés : plages, falaises abruptes, marécages, digues, zones urbanisées… C'est la persistance et l'intensité de l'horizontale qui détermine pour grande part le caractère de ce paysage. De plus, le site comprend un nombre important de petits étangs salés nés de l'érosion hydroéolienne des roches tendres que constituent les collines dans la région de Saint-Mitre. Les dépressions atteignant un niveau inférieur à celui de la mer, sont remplies par des eaux saumâtres. La couleur violette de l'Étang de Lavalduc et d'Engrenier est due au déversement de saumure provenant de Manosque dans le cadre d'une exploitation spécifique. L'Étang de l'Olivier artificiel est formé par le déversement du canal de Craponne.

Les canaux navigables. Voie navigable ou conduit établi par l'homme. Ils relient l'Étang de Berre au Rhône et à la Méditerranée. Ouvrages monumentaux, ils se caractérisent par un tracé rectiligne marquant son rôle fonctionnel d'infrastructure et l'absence de végétation ripisylve qui pourrait les signaler. On les appréhende donc qu'à de très faibles distances ou en les traversant. Leurs relations avec les abords sont traités avec des berges en escalier (pour le canal du Rove) ou par un endiguement (pour le canal d'Arles à Bouc). L'eau y est calme et opaque. Leur cours constitue une véritable rupture dans les sites qu'ils traversent due à leur largeur qui oscille entre 20 et 30 m. Leur géométrie leur confère un rôle de ligne de structure et de repère dans le paysage. Le canal EDF, qui n'est destiné qu'à l'exploitation de la force hydraulique, est peu visible dans le site malgré ses dimensions importantes.

Les canaux d'irrigation. Fossé d'écoulement des eaux destiné à irriguer des terrains pour l'agriculture. De faible dimension, les fossés d'irrigation ou vallats tiennent une présence discrète mais très répandue dans le paysage agricole. Le système agraire est à l'origine de cette forme de circulation d'eau ; situé au bord des routes ou des chemins, le fossé est bordé par un talus et délimite clairement les champs. Des canniers s'y développe souvent. Dans les zones marécageuses (répandues tout autour de l'Étang) le système se transforme en véritable quadrillage de canaux de ruissellement ou de drainage. A l'ouest de l'Étang, les canaux d'irrigation atteignent des dimensions beaucoup plus importantes. Le réseau d'irrigation de la Crau immiscé par Craponne détermine une trame agricole rectiligne marquée par la végétation ripisylve. Le contraste entre la zone irriguée et la Crau sèche y est saisissant.

LE RELIEF

Les massifs. Ensemble montagneux de forme massive. Les massifs sur le pourtour de l'Étang culminent généralement à des altitudes inférieures à 300 mètres. Au nord et au sud les chaînes de la Fare (205 m) et de la Nerthe (280 m) isolent l'Étang de son proche voisinage la vallée de la Durance et la côte bleue. A l'Est, les cuestas de Vitrolles le détache de l'Arbois. Ces massifs calcaires couverts de végétation dominent la cuvette et renforcent l'effet d'arène qui crée l'unité des rives. D'une rive à l'autre, les massifs se mélangent avec les plaines et permettent à l'observateur de se situer. Ils forment ainsi des limites rectilignes au blanc tranchant et râpeux.
Ils constituent des fronts à grande échelle déclinant également une série de formes.

Les falaises. Talus raide façonné par l'érosion marine. Parmi les éléments qui composent le relief, les falaises constituent les plus franches limites du paysage. Les strates horizontales aux couleurs variées (du rougeâtre eu blanc) forment des ruptures franches, des contreforts. Les falaises dessinent des lignes horizontales entre le ciel et la terre qui sont visibles à très grandes distances. On peut donc les considérer comme des fronts massifs et opaques. L'Étang de Berre qui est cerné par un relief important compte deux principaux exemples de falaises taillées : la falaise de safre de Saint-Chamas et ses troglodytes, les cuestas de Vitrolles.

Les pitons rocheux. Pointe effilée d'un massif rocheux. Constituée pour la plupart de calcaire, les massifs de l'Étang comportent des pitons qui détonnent dans la végétation. De dimensions parfois impressionnantes, ils accentuent la verticalité du relief et constituent des points de repères dans le paysage. Les pitons appartiennent à la catégorie des points de repères. Ils comportent parfois des sites archéologiques ou historiques : le belvédère de château virant, le rocher de Vitrolles, le rocher de Fos-sur-Mer, l'oppidum du Castellan…

Les collines. Relief d'altitude peu élevé caractérisé par sa forme convexe. De faible ampleur les collines constituent les limites les moins marquées du relief, essentiellement localisée sur la rive occidentale, elles forment un paysage vallonné et contrasté riche en végétation haute (pinède). Lorsqu'on les traverse, on y apprécie l'enchaînement des espaces et des sites. Elles aménagent également des points de vue dégagés. Les collines peuvent constituer des limites ponctuelles. On peut citer les collines de plaines dont l'effet sur le paysage est plus marqué : Notre-Dame-des-Marins à Martigues, Montretout à Marignane…

Les plaines. Etendue plate aux vallées peu enfoncées dans le sol. Elles permettent d'appréhender de grands espaces, offrant ainsi des paysages très variés dont on perçoit parfaitement les limites (berges, relief). L'occupation agricole y est franche et forme une mosaïque de cultures ponctuée de végétation haute. Les plaines appartiennent à la catégorie des surfaces. Les principales plaines de l'Étang de Berre correspondent aux lits des rivières : La plaine de l'Arc, de la Cadière et de la Touloubre et la Crau qui fut le lit de la Durance.

L'AGRICULTURE

Cultures ouvertes. Les champs de céréales, de vignes ou d'oliviers. Les champs sont des surfaces géométriques où apparaît lisiblement l'intervention de l'homme. Composés par les tracés rectilignes des cultures, ils amplifient les effets de perspectives et offrent des points de vue à longues distances. Leurs textures varient selon les cultures et selon les saisons. Le touché du blé et du foin parait soyeux, les ceps et la terre plus rugueux. Les couleurs diffèrent également du vert vif au blond. Les champs de vignes sont souvent bordés par des oliviers qui viennent bloquer, au loin, les rayures rigides et compactes qui traversent des surfaces immenses. Les cultures ouvertes forment un paysage rigide contrastant avec l'aspect sauvage des collines et des massifs et des alentours.

Cultures fermées. Système de cultures intensives cloisonnées par des haies. Ce type d'exploitation est employé pour le maraîchage ou parfois pour d'autres cultures dans des espaces exposés au Mistral. Le paysage des calands est composé de parcelles limitées (20 x 80 m). Ces espaces s'apparentent à des cellules bordées de haies de cyprès, de canniers ou de claies de cannes. Les cultures légumières sont organisées selon des tracés réguliers, parfois sous films plastiques qui forment des bandes blanches ou noires parallèles (touche artificielle dans un décor végétal). Dans la Crau, le bocage atteint des dimensions plus importantes. Les haies, constituées d'arbres de hautes futées et de talus marqués, départagent de grands champs formant des aplats verts vif. Ces lignes et surfaces renforcent l'horizontalité des plaines.

Les serres. Les serres tunnels sont constituées par des arceaux métalliques recouverts de bâches en plastique, les chapelles sont formées de plusieurs serres rigides accolées. Elles ont fait leur apparition dans le paysage agricole au début des années 60, depuis elles s'immiscent dans le bocage ou au milieu des champs de manière impromptue. Isolées ou en réseau elles marquent le paysage de leur empreinte imposante mais discrète. Translucides (bleutée ou jaunâtres), elles ont une texture lisse qui tranche avec leur environnement. La plaine des Cravons compte une concentration importante de ces serres qui forment pratiquement une ville déserte (tout l'arrosage et la gestion sont automatisée). Linéaire ou en surface, elles signalent une activité agricole sur de grandes distances.

Les fermes isolées. Les fermes isolées sont le reflet d'une occupation humaine dans les zones agricoles. Composées de plusieurs corps de bâtiments, les fermes forment des petits ensembles composés souvent suivant le même modèle : située dans un espace dégagé, au centre d'un réseau de chemins agricoles, bordé par des arbres (platanes, marronniers…). Les fermes ponctuent les plaines agricoles et constituent des points de repères. Noyées dans l'urbanisation dans la plaine de Marignane, elles sont encore très visibles entre Berre et La Fare.

LE BÂTI

Les infrastructures de transport. Routes, autoroutes, voies ferrées sont présentent dans tout le territoire, elles sont des points de vues privilégiés pour observer le paysage, elles marquent aussi celui ci d'une manière plus ou moins importante. Elles forment des lignes continues autour de l'étang d'une texture lisse allant du noir au gris clair. Elles comportent également des aménagements sur leurs abords comme des alignements d'arbres, des murs antibruit ou des glissières métalliques qui soulignent leur linéarité. Les saignées, les terrassements sont des marques également repérables qui tracent des horizontales dans le relief.

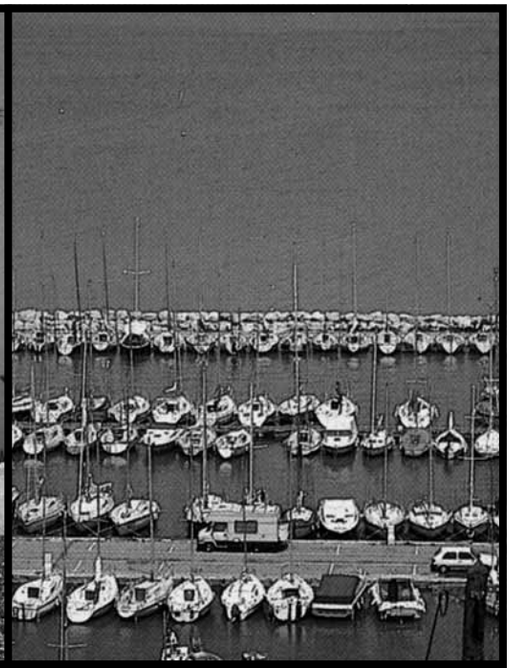
Les ouvrages d'art. L'importance du réseau d'infrastructure autour de l'Étang de Berre a donné lieu à la réalisation de très nombreux ouvrages d'art. On peut citer parmi eux : Le pont Flavien, les aqueducs de Saint-Chamas qui acheminaient l'eau de la Touloubre à la poudrerie, les infrastructures liées au PLM (le viaduc de Caronte, le Pont de Saint-Chamas, les ponts sur la Cadière et l'Arc qui reprennent le même motif à plus petite échelle), l'entrée du tunnel du Rôve, le viaduc autoroutier de Martigues, la piste de l'aéroport de Marignane. Selon leurs échelles, les ouvrages d'art ont des impacts différents sur le paysage. Le viaduc de Martigues constitue un point de repère visible à l'échelle de l'Étang, une ligne semblant flotter au-dessus du chenal de Caronte.

Les repères bâtis. Chapelles isolées situées sur des points hauts, ruines, friches industrielles ou locaux en fonction, les bâtiments signaux sont repérables facilement. Ils sont souvent isolés ou dégagés de toute forme d'urbanisation. Ils ponctuent le paysage rappelant à l'occasion un passé rural, industriel, une activité en déshérence ou bien réelle. Ils peuvent se détacher d'un point haut ou d'une falaise (tour de contrôle de l'aéroport, entrepôts de la zone de Estroublancs, Chapelles ND des Marins à Martigues, et Notre-Dame-de-Pitié à Marignane…), se distinguer par leur dimension importante (hangars Boussiron de l'aéroport, clochers des églises, centrale de Saint-Chamas…) ou par leur situation isolée (Fort de Bouc, établissements Verminck…). Ils constituent de véritables repères sur l'Étang de Berre.

Les raffineries. Les raffineries qui sont également des repères bâtis, ont un impact beaucoup plus important dû à leur échelle. Véritables complexes structurés selon une trame géométrique, elles mêlent une collection d'objets hétéroclites de dimensions démesurées et aux couleurs vives. Les cheminées forment des lignes verticales ponctuelles tandis que les oléoducs forment des lignes horizontales. Les textures et les couleurs des cuves sont variables, lisses ou cannelées, uniformes ou multicolores. Le réseau d'oléoducs qui coure à l'intérieur parachève leur aspect mystérieux voir même dangereux. La nuit l'ensemble des complexes illuminés semblent enflammer l'Étang. Les raffineries confèrent au paysage un aspect sur-industrialisé.

Les enseignes. Indication, généralement accompagnée d'une figure, d'un emblème, etc, qu'on place sur la façade d'un commerce ou à proximité de celui-ci pour attirer l'attention du public. La multiplication des zones commerciales et industrielles, des infrastructures, donne lieu à une prolifération des enseignes communes à toutes les périphéries. De dimensions très variées, les enseignes apportent les signes de l'activité humaine. Colorées, lumineuses, elles sont récurrentes dans le paysage et véhiculent souvent une certaine banalité. Dans les zones commerciales, leur densité forme une joyeuse cacophonie constituant un point de repère.

Plage des Cabanes (commune de Berre-l'Etang).



Port des Heures Claires (commune d'Istres), AMC n° 82 septembre 1997.

Plaine des Cravons, raffineries et Etang de Berre en fond, Un siècle de construction, Ed le Moniteur.

L'identité territoriale de l'Étang

L'intégration des différentes entités paysagères constitue l'une des principales clés de lecture des rives de l'Étang de Berre. Les points de rencontre entre les espaces naturels et les zones d'activité économique constituent des points stratégiques de la genèse d'un paysage global. Il ne s'agit pas de nier l'existence des activités humaines autour du plan d'eau ni de les dissimuler derrière des alignements d'arbres ou des murs décorés, le site assume sa différence, il n'est pas un lieu vierge tenu à l'écart des évolutions mais un territoire vécu qui porte les marques de son histoire tumultueuse.

Le relief offre un fond naturel et boisé aux zones industrielles, permettant au regard de s'échapper, les raffineries élèvent un décor contrasté à l'agriculture. Vu des points hauts, tous ces signes s'emmêlent et marchent ensemble. Ils forment un enchevêtrement de lignes horizontales et verticales souvent noyé dans la brume, on ne distingue alors plus très bien les cheminées de raffineries des alignements d'arbre formant le bocage, les agglomérations des zones industrielles. Il ne subsiste plus que des lignes, des points et des surfaces.

Le contraste est une des composantes des paysages de l'Étang de Berre, il opère à la fois sur de grandes échelles (les industries ont des dimensions très importantes et se repèrent sur de grandes distances) comme sur des points ponctuels.

Les zones industrielles les plus modernes comptent des volets paysagers qui permettent une meilleure intégration dans un milieu naturel. La plate-forme multimodale de Grans-Miramas projetée par l'EPAREB intègre les lignes structurantes du bocage et des canaux de la Crau dans sa composition. La zone logistique de l'Anjoly comporte également une intégration paysagère (plantations, étude coloration et de gabarits).

Si l'on parcourt la route d'Istres à Saint-Chamas ou que l'on se promène au pied de la chaîne de la Fare ou sur les rives du Bolmon, après avoir admiré les plages blanches de coquilles, les sentiers sillonnant le saltus, on s'étonnera d'une chose, pas de touristes, nul randonneur, l'Étang de Berre n'est pratiqué que par quelques riverains ou des chasseurs de canards à l'affût dans des postes à feu. Les sites paraissent abandonnés à leur sort, piégés dans l'image de pollution qui colle à ces rives.

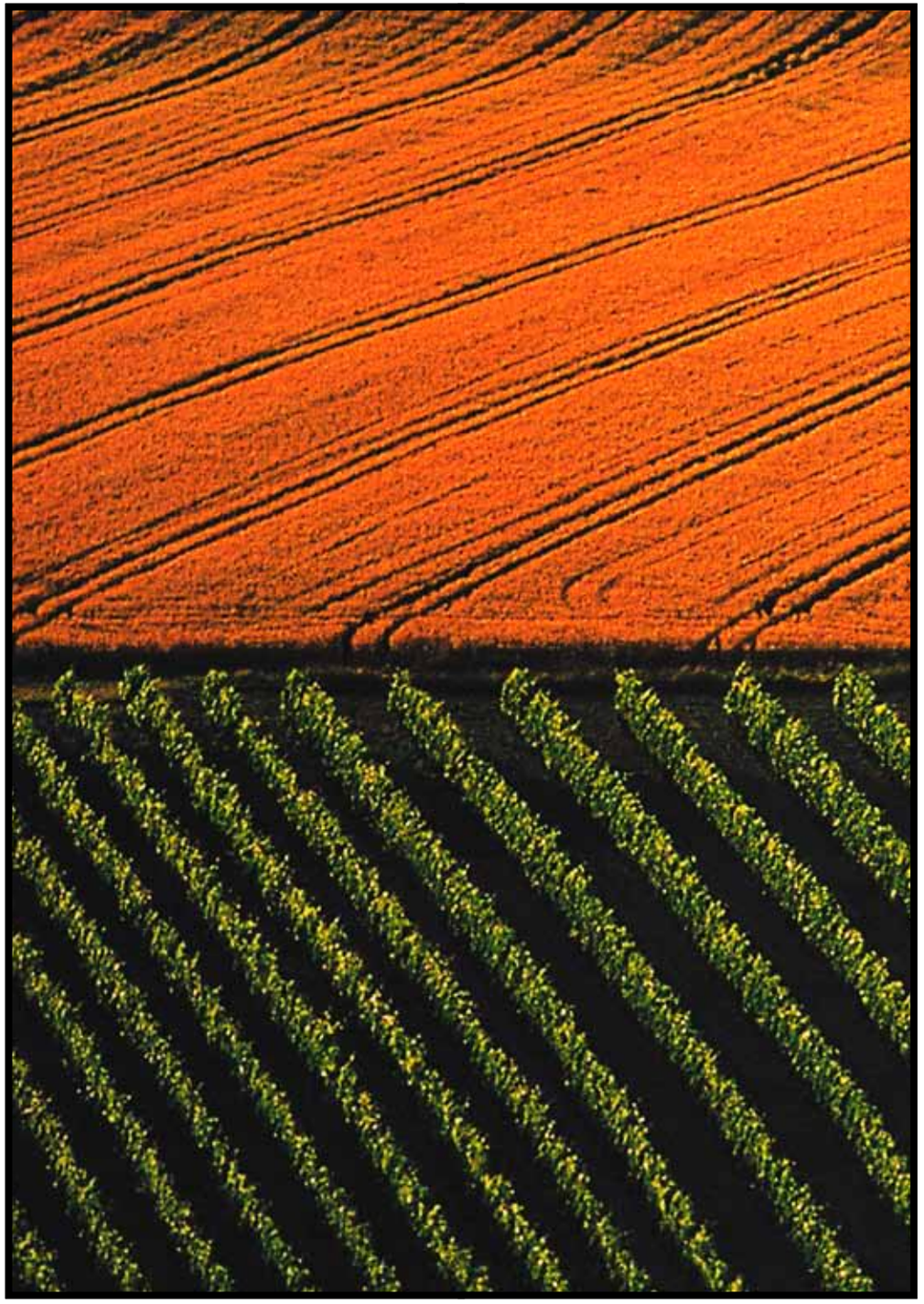
Pourtant la demande de la population est grande, les rivages comptent 7 ports de plaisances, 20 plages où l'on croise en été quelques familles venues pique-niquer, des joggeurs ou des véliplanchistes.

L'Étang possède en effet, le potentiel pour devenir un espace de loisirs et de tourisme de qualité, des rives naturelles offrant une diversité par rapport aux calanques et aux plages maritimes, une faune et une flore diversifiées, un patrimoine historique très varié comprenant des monuments rares (le château des seigneurs de Fos, les remparts de Saint Blaise, le pont romain de Saint-Chamas, les chapelles romanes et tout le pittoresque provençal) ainsi qu'un patrimoine industriel du XIXe et du XXe (le viaduc ferroviaire de Caronte, les établissements Verminck, les hangars Boussiron). De même, les sites industriels peuvent présenter un intérêt pédagogique (des visites de la raffinerie de Berre et du port de Fos-sur-Mer sont déjà proposées).

Cependant il n'existe pas de lisibilité d'ensemble, les structures d'accueil sont désorganisées parfois en désaccord. Les offices de tourisme, créées récemment pour la plupart (Berre, Fos-sur-Mer, Istres, Marignane, Martigues, Miramas, Port-de-Bouc, Saint-Chamas et Vitrolles) ont la difficile tâche de lutter contre l'image de la pollution et l'aspect industriel du site. Martigues a axé sa promotion touristique sur le caractère balnéaire de la côte bleue et sur le patrimoine historique de la vieille ville. Elle engage également de véritables actions culturelles autour du musée Ziem et du théâtre des salins. Ce dynamisme reste cependant ciblé sur la ville et ne profite pas à l'Étang de Berre. Saint-Chamas recommande également son patrimoine historique mais ne semble pas engager des aménagements de mise en valeur. L'office du tourisme de Berre, le plus récent d'entre eux, vante les valeurs de la Provence, du soleil et le souvenir d'un étang nourricier propice à la pêche et à la baignade. Cependant, les aménagements mis en place sur la plage de Cabanes laissent perplexe : sable blanc de carrière, palmiers plantés dans des bacs en ciments, rien ne s'accordant avec l'authenticité du site.

L'EPAREB s'est d'ores et déjà investie dans une action de protection et de mise en valeur des grands sites naturels, comprenant la création du Parc des étangs. Ce parc suburbain intercommunal constitue une véritable coupure verte entre les villes d'Istres, de Martigues, de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer. Le périmètre du futur parc contient des éléments forts du paysage tels que les étangs du Pourra, de Citis et de Lavalduc, ainsi qu'un patrimoine archéologique important. Le site protégé par un plan d'utilisation des espaces gardera son caractère dynamique. L'organisme étudie également le tracé d'un sentier du littoral, ce projet fédérateur aurait pour but de mettre en relation tous les espaces naturels bordant les rives ainsi que les différentes haltes patrimoniales. Le projet rencontre des problèmes notamment pour la traversée de l'aéroport de Marignane et du cheminement le long de la D21 entre Rognac et Berre.

Désormais, quelques projets de requalifications à l'échelle de l'Étang ainsi que des interventions ponctuelles sont à l'étude, mais aucun acte fort n'est engagé pour faire entrer le site dans une nouvelle ère de son développement : L'Étang touristique.



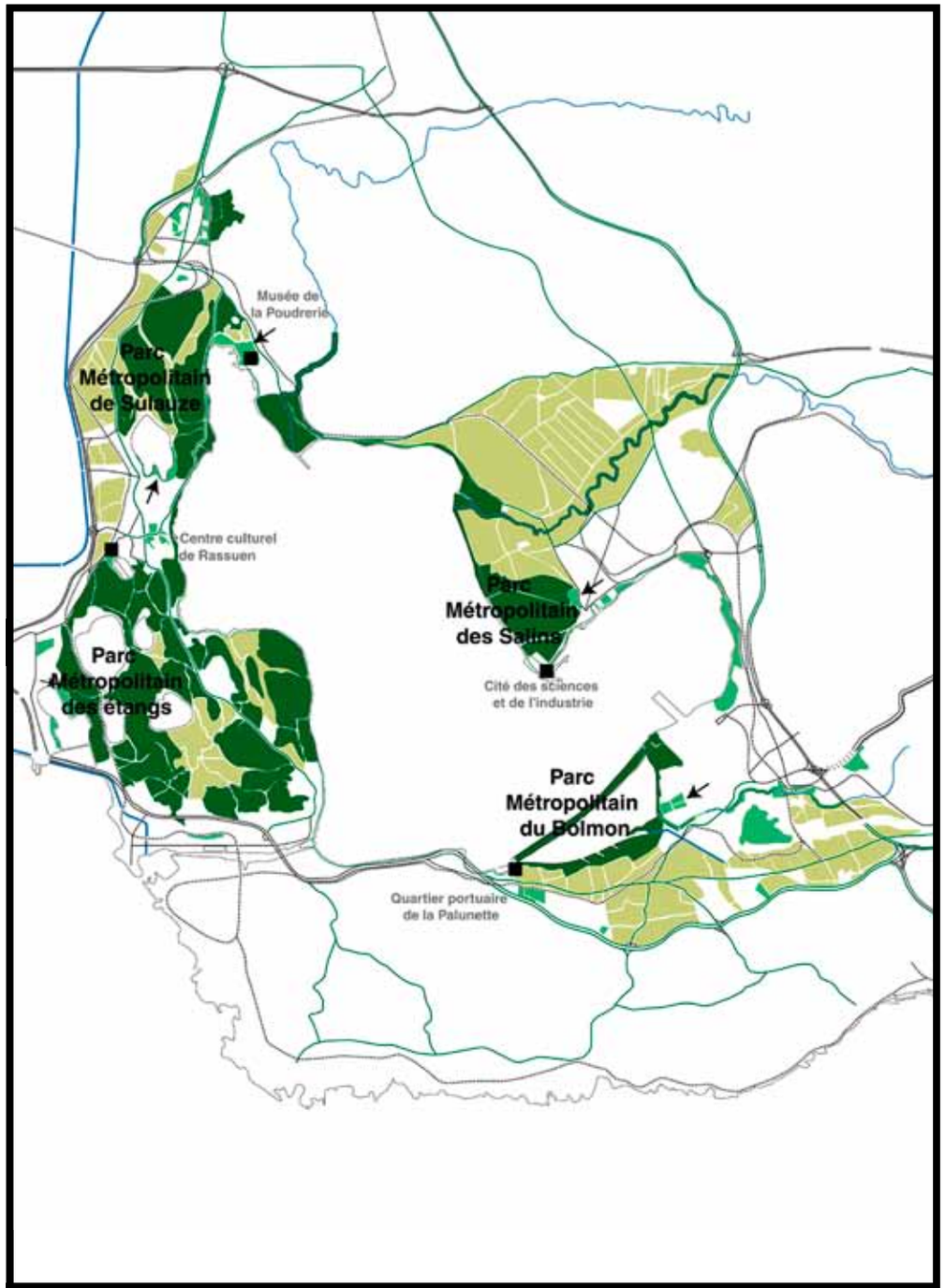
Plan d'intervention paysagère

« Le projet paysage, intention d'aménagement du territoire prenant en charge son devenir pour le rendre plus habitable ». Mouvance, cinquante mots pour le paysage, Augustin Berque, Michel Conan, Pierre Donadieu, Bernard Lassus, Alain Roger, édition de la Villette.

Le site analysé précisément, décomposé par éléments constitutifs, par milieux, on atteint désormais l'ultime étape d'un projet de recomposition des paysages. Ce projet cherche à donner une cohérence d'ensemble à un territoire. Il s'agit d'établir une lisibilité des grands traits de caractère du territoire étudié, de construire une structure du paysage donnant à voir certains objets ou en cachant d'autres. Cette armature générale vient s'appuyer sur les milieux naturels ou construits dégagés par la lecture du territoire, et doit faire apparaître l'identité du site et bien évidemment affirmer son unité.
Deux principes se dégagent des conclusions préalables : la première est que l'Étang de Berre possède un véritable potentiel d'espaces naturels qui sont méconnus à l'heure actuelle, parfois même en danger, et qu'il est nécessaire d'établir une hiérarchie de ces espaces et de prendre en charge leur réhabilitation. Les milieux naturels doivent être mis en valeur et aménagés pour recevoir des visiteurs. De même, les autres entités paysagères appellent à un travail de redéfinition. Si on ne remet pas en cause les éléments structurants, un peu atypiques, de ce paysage métropolitain (enseignes, mégastructures, effets de contrastes), il semble nécessaire d'épurer certains espaces pour les rendre plus évocateurs. Le paysage trouvera ainsi un nouvel équilibre autour de l'étang, entre nature et artifice.
On montrera, par la suite, l'importance des infrastructures dans l'appréhension du paysage de l'Étang de Berre. S'il est vrai qu'un paysage est intrinsèquement lié à un point de vue, celui de l'Étang ne peut être que dynamique, car à une échelle aussi grande, une perception mobile permet d'embrasser une vue cohérente de l'ensemble. Les infrastructures qui sillonnent le pays, aux pieds des reliefs, au milieu des plaines ou au cœur des forêts, nous donnent une vision furtive mais complète d'un paysage qu'on ne pourrait appréhender dans son ensemble que depuis des points hauts éloignés et difficiles d'accès. Or l'espace vécu n'est pas situé au sommet de ces massifs, c'est bien en bas que la population de l'Étang de Berre réside, se déplace, organise son territoire. Les infrastructures seront donc abordées comme le point de vue privilégié du paysage métropolitain.

Plan Vert : un système de parcs

Afin d'établir une armature générale organisant les espaces verts de l'Étang de Berre, il est nécessaire de trouver des concordances entre les différents espaces naturels. Chaque entité possédera son fonctionnement propre, son aire d'influence, ses pratiques dans le réseau qui liera l'ensemble. On peut se référer pour cela au système de parcs établit par Forestier dans Grandes villes et système de parcs. Il y établit une hiérarchie partant des grandes réserves boisées ou pâturées jusqu'aux avenues promenades (park way) et aux jardins urbains. Le vocabulaire paysagiste de Forestier attribue des fonctions à chaque type d'espaces. Aux grands sites de nature, à l'écart des villes, il associe des loisirs en relation avec leurs spécificités on peut les rapprocher de nos parcs régionaux. Les parcs suburbains de bois ou de prairies ont les avantages d'une fréquentation urbaine de proximité. Les grands parcs urbains s'adaptent à des promenades ponctuelles et à la détente. Les jardins de quartiers se cadrent sur une utilisation familiale. Les park-ways, enfin, ont la fonction de liaison agréable entre les parcs et de mise en valeur des vues sur des paysages pittoresques ou dignes d'intérêt.
Certes le système de parc de Forestier ne s'adapte pas au fonctionnement d'une métropole multipolaire comme l'Aire Métropolitaine Marseillaise, mais il ouvre des pistes sur la hiérarchisation des espaces verts en relation avec des zones urbaines. On distinguera ainsi dans cette nouvelle classification :
- Les parcs urbains, existants ou à créer ; ces espaces de dimensions réduites possèdent les aménagements d'un espace de loisir quotidien, rassemblant les familles ou tout type de population vivant à proximité. Ils sont implantés de préférence à proximité d'équipements scolaires ou sportifs. Les plages considérées comme parcs urbains sont équipées et entretenues dans les zones urbaines.
- Les espaces naturels ponctuels dignes d'intérêt, qui rassemblent toutes les zones humides et les sites attractifs pour leur faune et leur flore ou bien pour leur valeur patrimoniale. Ils constituent les étapes d'un cheminement autour de l'Étang. Des écriteaux discrets expliquant brièvement les caractéristiques du site et de la faune que l'on peut y observer ainsi que des passerelles et des points d'observations, pourraient constituer les aménagements ponctuels de ces espaces qu'il ne s'agit pas de surcharger.
- Les parcs métropolitains, sites riches et variés (qualité du site, du patrimoine, de la nature) ; ces espaces de grande superficie comprennent des activités liées au sport ou à d'autres loisirs. Ils peuvent intégrer dans leurs aires des zones urbanisées de dimensions réduites (type hameaux) et des zones agricoles, toutes deux soumises à une réglementation paysagère exigeante. Leurs influences s'étendent sur toute l'aire métropolitaine et pour une fréquentation en moyenne d'une journée ou plus.
- Les grands espaces naturels offrent des possibilités de séjour beaucoup plus long et des activités surtout liées à la randonnée ou à la chasse. Ils doivent garder le plus possible leur aspect sauvage et ne font donc pas réellement l'objet de traitement (mis à part l'entretien des sentiers, le défrichement et l'aménagement d'aires de stationnement et de points de rencontres).



Le Plan vert : sentier du litoral, parcs métropolitains, parcs ubains et sequences de voiries.

- les zones agricoles, enfin, participent à la structure d'ensemble, soit pour leur valeur paysagère à l'intérieur d'un parc, soit en accueillant directement du public grâce à une diversification des activités agricoles.

Pour ne pas disparaître au profit d'une urbanisation dévoreuse d'espace, l'agriculture doit s'affirmer dans la structure territoriale comme une infrastructure verte. Aménagés pour recevoir du public en toute sécurité, les espaces agricoles pourraient offrir des espaces verts agréables et familiers dont la gestion serait conservée par les agriculteurs. De même, en élargissant leur activité vers le tourisme, les loisirs et la restauration (centres équestres, fermes pédagogiques, fermes cueillette, gîtes ruraux), les exploitations agricoles affirmeraient l'importance de leur rôle dans le territoire.

- Des liaisons routières, ferroviaires et piétonnes font le lien entre les parcs. Ces infrastructures reçoivent des traitements paysagers dans les espaces interstitiels.

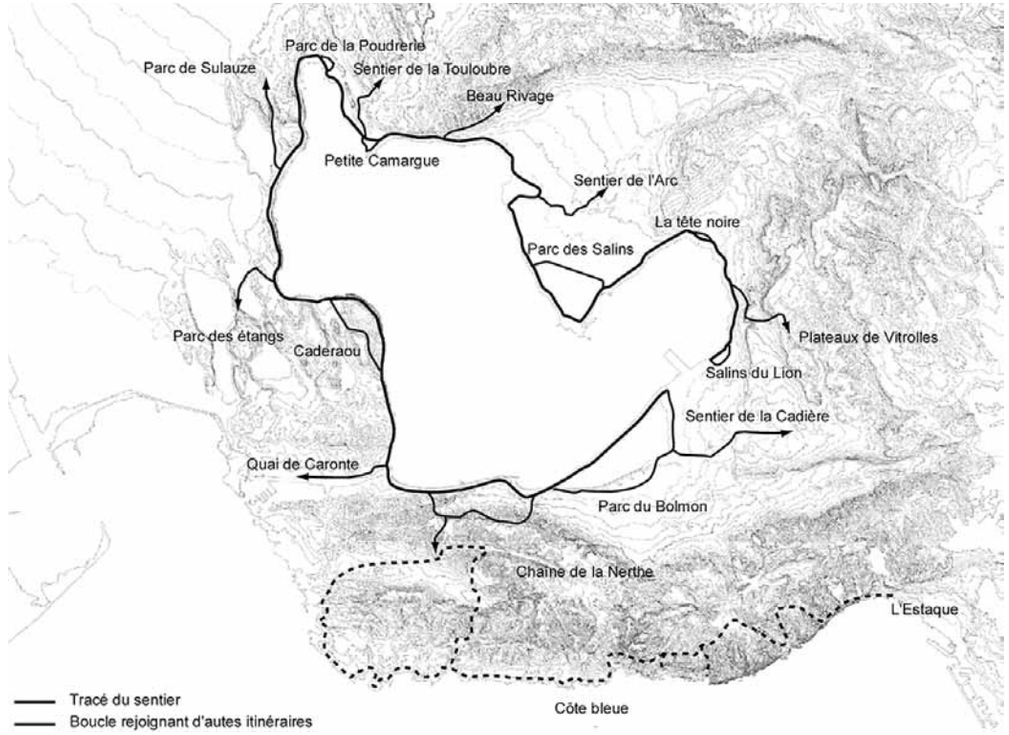
On verra particulièrement le traitement du sentier du littoral et des 4 Parcs Métropolitains qui constituent les principales pièces d'engrenage du système de parcs. Les zones agricoles et les espaces naturels seront aménagés selon des cadres préétablis dans le fonctionnement global. Les parcs urbains rentreront dans une logique de restructuration des centres villes, traitée dans le schéma de cohérence territoriale.

LE SENTIER DU LITTORAL.

Le littoral de l'Étang de Berre constitue, en développé, l'équivalent de la côte entre Marseille et Toulon, côte qui dès les beaux jours se remplie chaque dimanche et pendant les vacances, de randonneurs, de joggeurs, de curieux ou autres adeptes des promenades digestives. Ce passage, campé sur une bande de trois mètres mesurée à «la mort de la vague», constitue l'héritage du sentier des douaniers ordonné par Colbert pour déjouer les contrebandes. Or ce sentier, qui cerne tout le littoral français, ne se poursuit pas sur les rives de l'Étang de Berre. En projet à l'EPAREB, il constitue une solide armature au système de parcs proposé dans le Plan Vert. Le sentier relie, en effet, les Parcs Métropolitains entre eux, mais permet également de rejoindre les différentes zones humides et sites intéressants du littoral ou, situés à proximité, les cheminements aménagés le long des rivières ainsi que les plages et les bases nautiques.

Le projet de sentier peut donc s'adapter à deux échelles d'utilisation, un itinéraire en ligne destiné aux randonneurs et l'itinéraire en boucle qui constitue une formule appréciée par le public. Le promeneur peut découvrir un site à partir d'un point de départ (stationnement aménagé) et puis revenir à son point de départ grâce à un circuit fermé.

Un mur promenade est aménagé entre Berre et Rognac pour permettre au public de longer la route en toute sécurité et de s'élever pour avoir une vue dégagée sur la rive opposée. Au niveau de



l'aéroport, où la traversée est impossible et un contournement sans intérêt, le sentier s'interrompt. Le randonneur peut, s'il le désire, emprunter le REM jusqu'à la gare de Vitrolles où il rejoindra sans mal la Cadière. De là un cheminement longeant la rivière le reconduira au sentier au niveau de Marignane.

LES PARCS MÉTROPOLITAINS.

Ces parcs constituent de véritables coupures vertes dans les agglomérations, ils font en effet, partie intégrante de la structure générale de l'Étang de Berre qui définit une répartition en trois entités (l'agglomération Est, Caronte et l'agglomération Ouest). Ils sont également les pièces maîtresses du système de parcs. On distingue ainsi 4 parcs sur le pourtour : le Parc du Bolmon au Sud, le Parc des Étangs à l'Ouest, le Parc de Sulauze au Nord et le Parc des Salins à l'Est.

Délimités beaucoup plus pour la valeur exceptionnelle de leurs sites que pour leurs positionnements stratégiques, ces parcs se positionnent comme de véritables oasis de loisirs et de découverte d'une nature spontanée ou parfois apprivoisée. Le paysage y est protégé et mis en valeur par des aménagements destinés à l'accueil du public : les aires de stationnement sont plantées et mises à l'écart des grandes perspectives visuelles, elles regroupent des points d'informations ainsi que différents services (kiosques…). La signalétique sera traitée d'une manière discrète et uniforme pour les 4 parcs.

Les paysages agricoles qu'ils englobent, considérés comme porteurs d'un patrimoine rural, sont soumis à des réglementations incitant les exploitants à conserver des techniques respectueuses du bocage et des structures existantes. Les hameaux agricoles sont également limités en taille et réglementés sur l'intégration paysagère du bâti (… plus que sur des styles architecturaux considérés ou pas comme typiques). L'agriculture apporte une dimension vivante aux parcs qui ne constituent en aucun cas des lieux aux paysages figés, au contraire les milieux évoluent au rythme des saisons et des cultures.

Les parcs regroupent également des activités ciblées sur une fréquentation spécifique : centres équestres, bases nautiques, parcours sportifs, randonnées. Ils peuvent en outre, offrir des visites liées à leur patrimoine ou à leur histoire (par exemple l'exploitation des salins) ou à leurs biotopes (parcours botaniques, sites d'observation des oiseaux migrateurs).

Les parcs sont raccordés aux urbanisations par des espaces vert relais assurant la transition d'un espace urbain à un jardin agencé, puis vers un espace naturel. Des équipements culturels ou touristiques peuvent aussi jouer le rôle d'entrée principale de parc. Ils encadrent l'accueil du public et une partie importante des services de restauration, location de vélos, et se raccordent aux principaux axes de communications ainsi qu'aux lignes de transport en commun (gares REM). Ces équipements peuvent être l'occasion de réutiliser des friches industrielles, de manière à faire découvrir au public le passé industriel de l'Étang de Berre, et de traiter les relations entre des paysages industriels et naturels par une artificialisation progressive de la nature.

Le Parc Métropolitain du Bolmon.

Situé dans la cuvette de Marignane, l'Étang de Bolmon jouit d'un site exceptionnel, cerné au sud par une plaine agricole qui aboutit à la chaîne de la Nerthe et délimité au nord par le lido du Jaï. Cet espace renferme donc toutes les composantes d'un espace lagunaire : une plage de sable, des paluns (pâturages drainés par des canaux), une roselière, un paysage de calands (petits champs cloisonnés par des haies de cyprès ou des canniers tressés) ainsi qu'une faune importante.

Il offre une gamme d'activités telles que des sentiers botaniques, un centre équestre, des activités nautiques sur le plan d'eau, une piscine en relation avec la plage du Jaï etc.. Un camping est aussi conservé sur le Jaï pour l'hébergement.

Les entrées aux deux extrémités du parc donnent l'occasion aux villes limitrophes de se restructurer, avec la création à Châteauneuf-les-Martigues d'un nouveau quartier et d'un port de plaisance relié au centre commercial existant et à une gare REM, et à Marignane d'un parc urbain englobant des terrains de sport existants et des espaces en friches permettant ainsi de relier le centre ancien à la nouvelle centralité en front d'Étang (regroupant commerces, cafés, restaurants…).

La zone industrielle de la Palun doit subir une reconversion pour adapter ses activités à la présence du parc. Elle accueillerait par exemple une pépinière d'entreprise à caractère écologique ou en rapport avec l'agriculture biologique, et des laboratoires de l'université des sciences de la vie, prévue dans le schéma de cohérence territoriale.

Le Parc Métropolitain des Étangs.

Vaste espace regroupant la forêt domaniale de Castillon, les collines de Tessier et de Caderaou, le plan Fossan et les cinq petits étangs de la rive ouest de l'Étang de Berre, le Parc des Étangs a toutes les caractéristiques de l'espace méditerranéen classique, si ce n'est ces étranges petits étangs aux couleurs variant du bleu profond au rose vif. La végétation de pin d'Alep couvre l'ensemble du site jusqu'aux rives de l'Étang de Berre. Au sud une vaste plaine agricole, achève ce paysage vallonné. Outre les randonnées en forêt, le parc offre une gamme variée d'excursions culturelles grâce à son patrimoine important (site archéologique de Saint Blaise, village perché de Saint-Mitre-les-Remparts). Les activités nautiques sont localisées autour de la crique du Ranquet. L'hébergement sur place peut être assuré par des campings et par des gîtes ruraux.

À Fos-sur-Mer, l'entrée du parc est assurée par un parc urbain qui prolonge la promenade depuis la gare jusqu'au rivage de l'Étang de l'Estomac. En revanche, à Istres, on accède au parc par un vaste centre culturel installé dans la friche industrielle de Rassuen. Cette ancienne usine de soude comprendra des activités présentant le passé de l'usine autour de la production du sel (musée, parcours-découverte dans le salin de Rassuen) et pourra également accueillir des ateliers d'artistes, des centres d'apprentissage, des locaux associatifs, salle de spectacle… L'équipement en relation avec une gare REM deviendra un équipement structurant à l'échelle métropolitaine.

Le Parc Métropolitain de Sulauze.

Reliant les rives de l'Étang de l'Olivier à Miramas, le Parc de Sulauze est composé par une succession de collines et de vallons matérialisant une frontière entre la Crau et la rive de la baie de Saint-Chamas. Les hauteurs sont couvertes par une végétation dense qui s'étire jusqu'à la rive de l'Étang de Berre, tandis qu'au cœur des dépressions, on pratique encore l'agriculture. Au fond de la baie s'étend une vaste roselière et des marais où s'était installée la poudrerie royale de Saint-Chamas. Le parc est un espace de promenade à pied ou à cheval, des animations liées au domaine agricole de Sulauze dont l'activité pourrait se diversifier y sont proposées (ferme pédagogique autour de l'élevage des taureaux…). Le village médiéval de Miramas-le-Vieux et son château peuvent encore faire l'objet d'une visite guidée. On trouvera un hébergement sur le site sous forme de campings ou de gîtes ruraux.

L'entrée du Parc est marquée à Saint-Chamas par le jardin de la Poudrerie. L'enclave militaire est reconquise pour y abriter un équipement culturel. Les bâtiments d'entrée donnant sur ce village pittoresque peuvent en effet abriter un musée présentant le patrimoine de la ville et de ses environs, ainsi qu'une présentation des activités de la manufacture qui fut autrefois très importante. Le reste du parc, où subsistent encore quelques tracés serait aménagé en jardins lacustres où une collection de roseaux et de plantes aquatiques se mêlerait aux traces de la manufacture. Des parcours interactifs présentant le monde des marais (faune et flore) donneraient une particularité à la visite.

Le Parc Métropolitain des Salins.

Situé à l'extrémité de la plaine de Berre, le Parc des Salins à un caractère un peu atypique. Installé sur d'anciens salins, il est cerné par l'Étang de Berre sur presque tout son pourtour. Constitué par les marais salants au paysage dépouillé, seule la partie nord du parc acquise sur la terre ferme est arborée, elle est constituée de prairies irriguées par un réseau de canaux et bordées par une végétation luxuriante. La plage qui s'étend sur le pourtour du parc et les salins sont le refuge de nombreuses espèces d'oiseaux.

Le parc propose des activités autour de la découverte de la

faune qui niche dans les salins, et offre également des cheminements intéressants au milieu de ce vaste espace. Les prairies sont aménagées pour les diverses activités sportives et pour la détente. Des activités nautiques peuvent également être envisagées à partir de la pointe. Des hôtels en ville ou les campings attenants au parc permettent un séjour sur place.
Le site de la pointe tient une importance considérable dans le projet global ainsi que dans le paysage, il est situé au cœur de l'Étang et pratiquement visible de tous les rivages. Une cité des sciences et de l'industrie y est implantée à la place de la raffinerie. Ce parc d'attraction a un rôle à jouer dans la réhabilitation de l'image de l'Étang de Berre, d'abord il doit révéler l'esthétique des raffineries (en partie conservées comme témoins du passé) par un traitement et une mise en lumière, et affirmer la reconversion de ce territoire.

Plan scénographique : traitement des infrastructures

Pour structurer une action sur l'Étang de Berre, il est nécessaire de s'appuyer sur une armature qui interpelle la grande échelle. Or quel réseau est plus présent sur le territoire que celui des infrastructures ? Interminables, elles sillonnent le paysage en donnant du sens à l'espace. L'Étang de Berre concentre une quantité extraordinaire d'infrastructures visibles ou invisibles, praticables ou pas. Afin de recentrer notre intervention, le projet se portera sur les canaux et les infrastructures ferrées, routières et autoroutières (les pipe-lines, les lignes haute tension pourraient faire l'objet de traitements mais ceux-ci resteraient anecdotique tant leur importance est faible aux yeux du public).

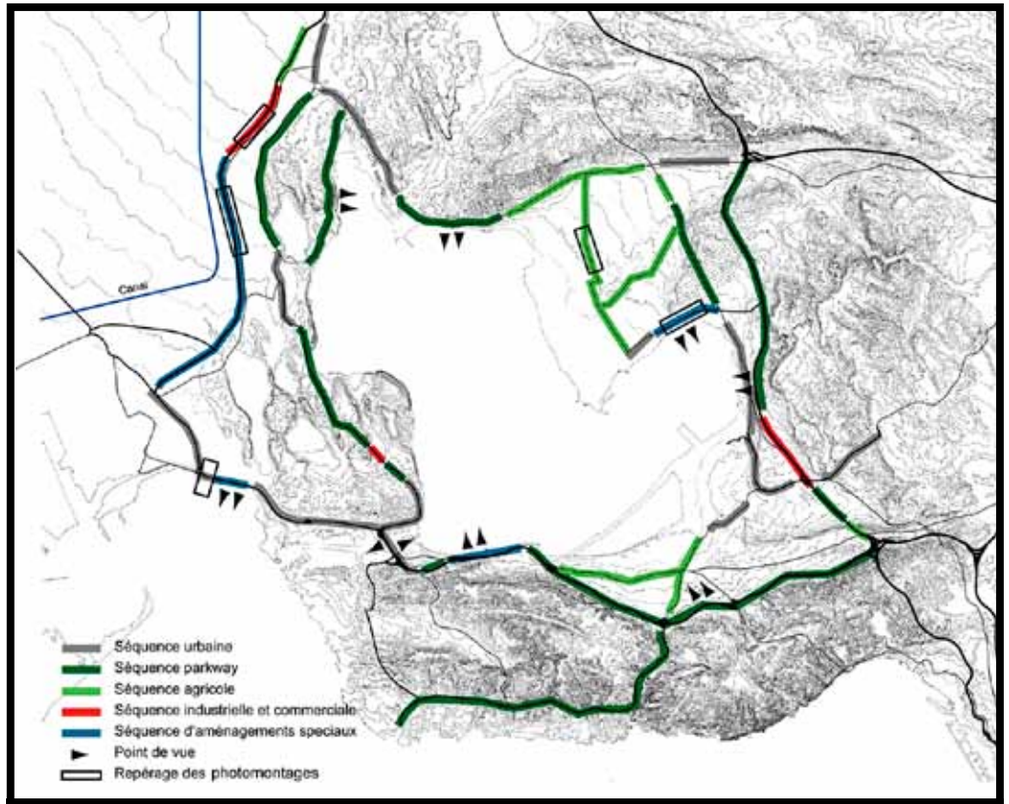
LES CANAUX.

Canaux d'irrigation au temps rural, pour la navigation au temps mécanique, l'histoire de l'Étang de Berre fut définitivement scellée par l'arrivée du canal EDF qui en bouleversa définitivement l'équilibre. Ce lien intrinsèque entre ce territoire et ses voies d'eaux sera marqué par la création d'un nouveau canal destiné à détourner l'eau douce de la centrale de Saint-Chamas, ainsi que par la reconversion des canaux navigables en véritables espaces publics.
Le retour à un milieu marin semble être la principale issue à la lente agonie de l'Étang de Berre. Comment faire cohabiter des parcs, des zones naturelles ou des plages avec un plan d'eau réputé pour sa pollution ? On peut considérer que dans les prochaines années, les rejets industriels et urbains auront considérablement diminué sous le coup d'une législation draconienne sur la pollution. Elle atteindrait ainsi un seuil acceptable qui réduirait l'impact négatif des industries sur leur environnement. La prise de conscience collective (municipalité et industriels) pourrait d'ailleurs trouver son point de départ dans l'entreprise d'un projet fondateur et symbolique.
L'eau douce déversée par le canal EDF de Saint-Chamas est considérée comme responsable d'une grande partie de la pollution de l'Étang de Berre. Tout le monde semble s'accorder à dire que l'éradication des rejets améliorerait considérablement l'état de la lagune et permettrait d'envisager une dépollution presque totale dans les années qui suivent. Or des projets de détournement des eaux vers le Rhône par un tunnel de 25 km qui en cours de négociations ne constituent pas une prise de position franche face au rapport industrie-environnement.
Le détournement du canal EDF constitue un projet de paysage à forte image et surtout chargé de symbolique. Si on considère l'impact d'un canal dans le paysage au travers des principaux exemples régionaux, comme le canal de Marseille qui déploie son filet bleu au travers des collines arides séparant Marseille de la Durance, on peut en conclure qu'il constitue une occasion unique d'établir un projet paysagiste territorial. Son poids à grande échelle, son omniprésence dans un espace, ainsi que l'image qu'il véhicule, peuvent en faire un des éléments les plus structurants d'un paysage. De même que la force d'une telle prise de position sur l'avenir d'un territoire pourrait avoir des répercussions dans tous les autres domaines liés à l'environnement.
Détourné avant Salon-de-Provence dans la plaine agricole, le canal viendrait se fondre dans un paysage déjà sillonné de canaux d'irrigation. Il rejoindrait alors les canaux jumeaux dont les tracés rectilignes et orientés selon un axe Nord-Sud constituent une ligne structurante du paysage géométrique agricole (les infrastructures de traversée de la gare de triage de Miramas et de l'autodrome pourront être récupérées). Dans ce paysage de la Crau humide, le canal pourrait être bordé d'un alignement d'arbres pour se fondre dans son environnement. Arrivé sur la section d'Istres, on confère au canal, le rôle fondamental de frontière entre la Crau sèche et l'urbanisation. Sur cette partie, le canal longe l'autoroute A56 projetée entre Fos-sur-Mer et Salon, récupérant le tracé du canal de Capeau (les travaux des deux infrastructures pouvant être réalisés simultanément). À ce niveau, le canal forme une voie d'eau isolée, soulignant l'autoroute et signifiant l'entrée dans la Crau sèche que l'on va longer. La voie d'eau va ainsi border toute la partie désertique avant de se retourner vers le Rhône formant ainsi une limite franche à la zone industrialo-portuaire de Fos, qu'elle suivra pour se jeter enfin dans la Darse n° 1. EDF pourrait alors reconsidérer la localisation de la centrale électrique dans une zone déjà industrialisée (Miramas ou Fos-sur-Mer), rendant ainsi la côte de Saint-Chamas à la nature.
La mise en place d'un programme Eole, c'est-à-dire l'implantation d'une centrale éolienne en bordure de la Crau, entérinerait les efforts d'EDF pour promouvoir la dépollution, et ferait entrer la région de l'Étang de Berre dans une nouvelle ère environnementaliste. L'énergie éolienne connaît en effet un regain d'intérêt ces dernières années au États-Unis et en Europe. Elle est un moyen de production d'électricité moderne qui s'insère parfaitement dans les plans de développement des compagnies de production d'électricité. En Europe, le Danemark, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont d'ores et déjà adopté ce type d'énergie. Ces pays ont créé des programmes spécifiques (incitations fiscales, taxes sur les énergies polluantes reversées au développement de ces actions). En France, le ministère de l'industrie, l'ADEME (Agence de la maîtrise de l'énergie) et EDF ont mis en place un plan de développement de cette énergie nommé EOLE 2005. Ce programme vise à installer plusieurs centaines d'éoliennes dans différents sites qui en feraient la demande, dans les dix prochaines années. Hormis l'intérêt économique que présente cette centrale éolienne, la valeur paysagère et symbolique de ces alignements aurait un impact très fort. Situées sur la portion d'autoroute longeant Istres, les éoliennes viendraient ponctuer cette grande ligne droite, en évoquant le thème du vent au voyageur qui traverse la plaine de la Crau, patrie du Mistral et débouché de la vallée du Rhône. L'alignement signalerait le canal dans cette vaste plaine où tout arbre en dehors du bocage viendrait troubler la sérénité.
Les canaux de navigation ne sont aujourd'hui pratiquement plus empruntés que par quelques péniches pétrolières qui rejoignent les ports de la Mède ou de port de Bouc. Une ouverture à la plaisance et aux activités nautiques semble donc possible (un club d'aviron existe déjà sur le canal du Rove). À Marignane, la réouverture du tunnel du Rove au courant marin devrait améliorer la qualité des eaux et permettre aux berges de devenir de véritables espaces promenade menant à l'entrée du tunnel dessinée par Gaston Castel. Entre Fos et Port-de-Bouc, le canal recouvert par une dalle pour améliorer l'accès à la plage peut également recevoir des activités sur ce tronçon.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES.

Devant le pare brise défilent les figures d'un territoire qui nous raconte au fil des kilomètres son histoire. De son origine rurale jusqu'à aujourd'hui, l'Étang de Berre peut se lire sur le bord d'une route. Le traitement paysager d'une voirie doit présenter à celui qui l'emprunte une image forte, représentative du lieu où il se trouve. Une image ou une allégorie du territoire soulignant,

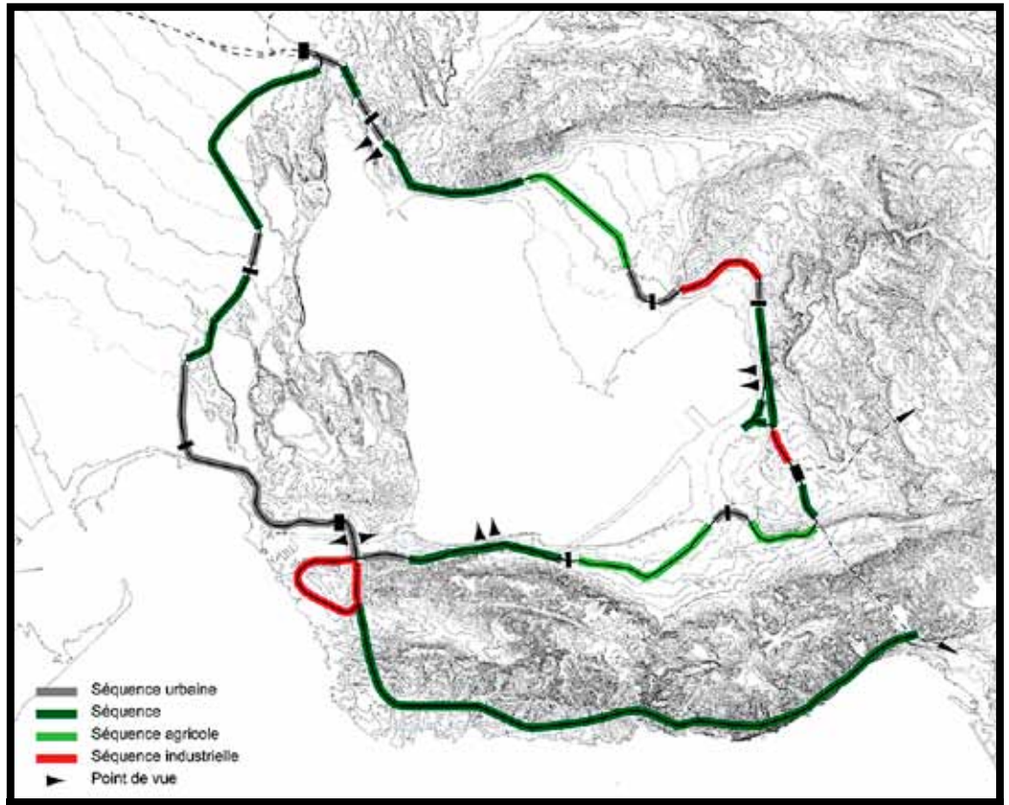
à chaque étape, les points structurants qui le composent.
Comment éviter le raccommodage paysager ?
Le projet paysage s'appliquera, à l'échelle du territoire, à montrer les grands traits d'une intervention qui se veut ouverte. Il s'agit davantage d'une réflexion sur le rapport infrastructures - territoire que de l'embellissement ponctuel d'un rond point ou d'un mur anti-bruit.
La ville de Montpellier a lancé une réflexion innovante en la matière : un plan directeur de paysage, réglementant le traitement de l'entrée Est de la ville, des indications en matière de mobilier urbain, d'ouvrages d'art, d'éclairage et de plantations donnent un cadre à une évolution ultérieure. Le projet principal porte sur l'artère pénétrant dans la ville : de la route à double sens initiale, les paysagistes Michel Desvigne et Christine Dalnoky ont fait une deux fois deux voies, bordée de lignes de pins d'Alep positionnées en plans successifs. Elle est de plus dépouillée de toute signalisation superflue et de glissières de sécurité. Ce type de projet est aujourd'hui encouragé par la politique du 1 % « paysage et développement » accordé aux municipalités dans le budget des grandes infrastructures. Les directions départementales de l'équipement, les CAUE engagent de plus en plus de réflexions sur de grands périmètres pour la création de nouvelles voies ou bien pour des restructurations.
L'intervention sur les infrastructures de l'Étang de Berre se positionnera dans un cadre plus large, celui de l'Aire Métropolitaine Marseillaise. La systématisation du traitement de la signalétique autoroutière sur l'ensemble de la métropole affirmerait une cohésion et une identité commune, un sentiment d'unité territoriale presque inconscient ressenti par tous ceux qui y pénétreraient (la généralisation de la signalétique dessinée par Charly Bové pour l'autoroute Est éviterait cette impression de morcellement du réseau).
On définira sur l'Étang de Berre, des successions de séquences sur la grande voirie, et sur le réseau de REM qui serviront de cadres et de fils conducteurs aux différentes interventions possibles sur les échangeurs, les bordures, les terres pleins centraux ou les ronds-points. Les séquences naturelles (parkways), bâties (urbaines, commerciales, aménagements spéciaux) et agricoles se basent sur l'analyse paysagère des milieux. Le plan préconise des zones à protéger, des périmètres à revaloriser



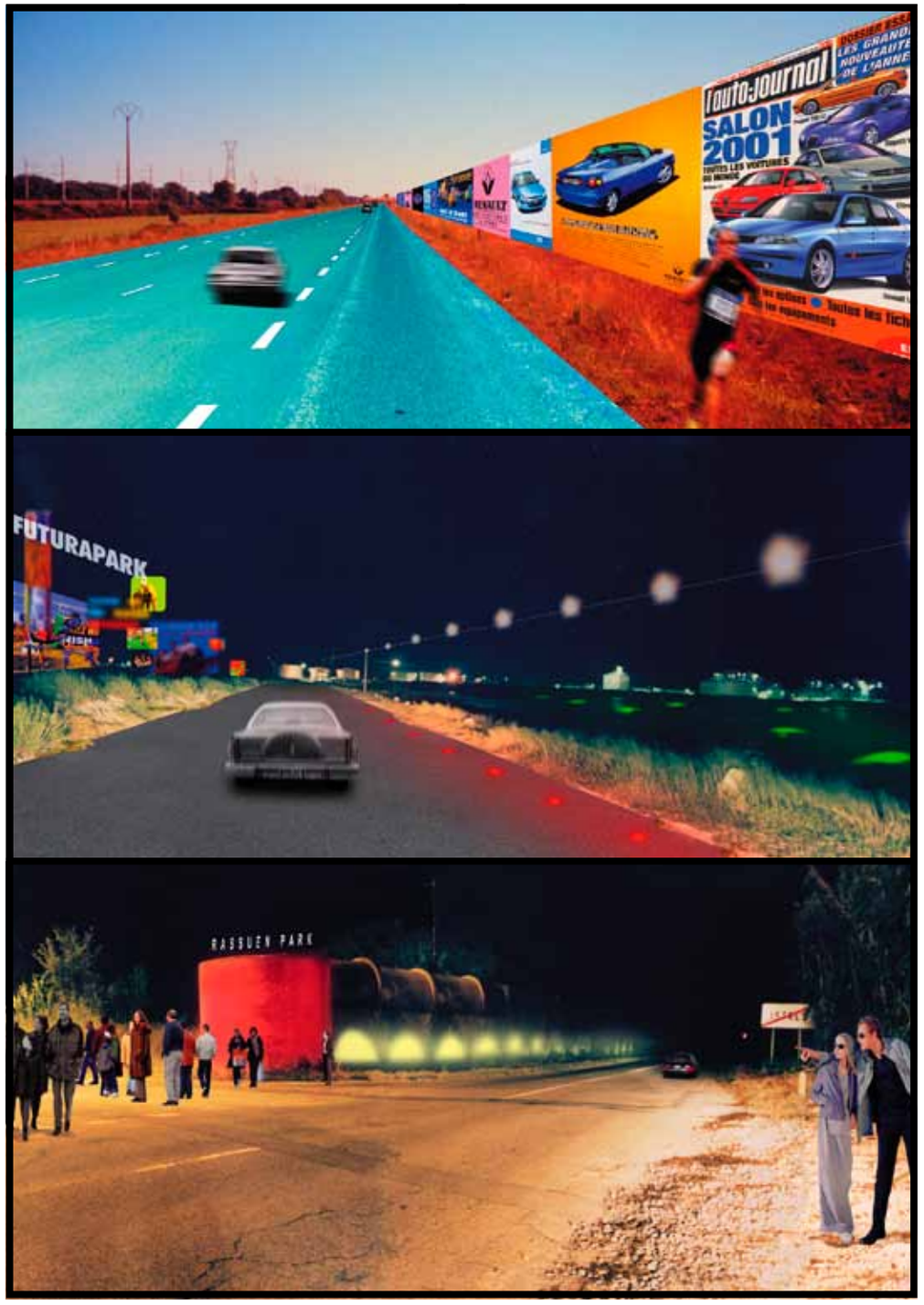
Le traitement paysager des grandes infrastructures routières et les points de vues remarquables.

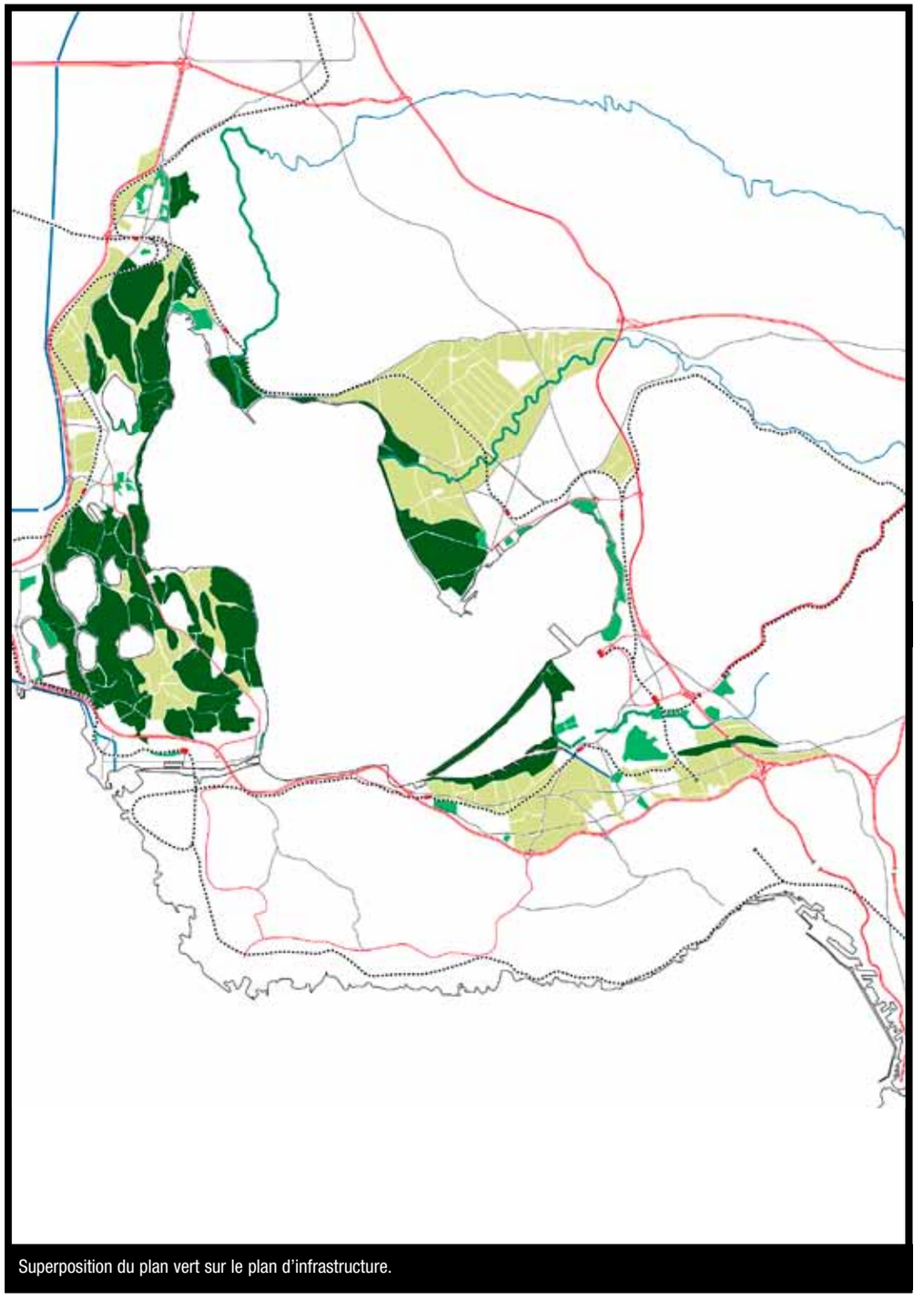
ainsi que des prescriptions en matière de signalétique.
On dégagera également les étapes intéressantes des parcours. Les points de vue marquants repérés doivent être exprimés et dégagés de tout obstacle entravant le panorama. Le retraitement des garde-corps du viaduc de Caronte offrirait, par exemple, une meilleure perception de la ville de Martigues et du chenal. De même à la Mède, le mur peint du port de la Mède est un obstacle gênant à la vision de l'Étang, très proche sur ce tronçon.
Les park-ways.
Les routes qui traversent les parcs métropolitains (route d'Istres à Miramas, de Saint-Mitre-les-Remparts à Istres et de Saint-Chamas à Istres) sont considérées comme des parcs-ways ; déjà très boisées, elles seront traitées avec un minimum de signalétique et conservées en l'état (leurs tracés légèrement sinueux, les voûtes d'arbre qui les enveloppent et les fossés qui cernent si subtilement le ruban d'asphalte sont les principaux atouts paysagers de ces routes « à l'ancienne »).
L'autoroute A55 (des Pennes à Martigues) qui longe la chaîne de la Nerthe bénéficie d'un panorama exceptionnel. Les flancs du massif ravagés par de nombreux incendies, ne comptent aujourd'hui qu'une garrigue assez basse et quelques pinèdes. Un plan de replantation sera entrepris sur les abords supérieurs de manière à dégager la vue sur l'Étang. On étagera les végétaux par strates : une pinède en retrait précédée par des arbustes et une flore vivace typique des milieux secs méditerranéens (genêts, amandiers…). Les tranchées seront recouvertes de plantes grimpantes (ipomées, lierres…). L'entrée dans Martigues sera marquée par des arbustes plus sophistiqués (pittosporum et lauriers roses).
Un plan lumière viendra parfaire le parcours, il s'agit de signifier la présence des falaises et des pitons rocheux qui dominent l'autoroute. Les limites du relief éclairées viendront alors compléter la mise en lumière existante des monuments marquants comme la chapelle Saint-Michel et les clochers de Gignac-la-Nerthe et de Châteauneuf-les-Martigues.
Enfin on envisagera une restructuration des aires de repos de Rebuty et de la Nerthe qui constituent des points de vue très intéressants (plantations de graminées sur les abords et les talus et aménagement de belvédères).
L'autoroute A7 à partir de Rognac sera également traitée en park-ways, une pinède aménagée sur les côtes du plateau de Vitrolles laissera progressivement la place à de feuillus marquant l'entrée dans la basse vallée de l'Arc.
Les séquences agricoles.
La route de Calissane à la Fare-les-Oliviers, de Marignane à Châteauneuf-les-Martigues, de Berre à la Fare et la portion d'autoroute entre les Pennes-Mirabeau et Vitrolles et entre Miramas et Salon constituent les principales séquences traitées. Les paysages agricoles de l'Étang de Berre possèdent des qualités propres et des structures que le projet ne remettra pas en cause. On prescrira pour ces zones un minimum de signalétique, l'emprise des chaussées sera également limitée, les fossés et les talus qui sont des caractéristiques de routes de campagnes seront conservés autant que possible. Pour les autoroutes, on traitera les talus et les échangeurs par des plantations rappelant l'activité agricole (semis, fenouils, tournesols…).
Les alignements d'arbres ou de canniers serviront d'éléments structurants dans les aménagements en abord de voirie, ils peuvent masquer des bâtiments, signaler l'entrée d'un équipement ou encore marquer des ruptures franches comme l'entrée dans une zone urbanisée.
Le projet se portera en particulier sur les champs en friche où on établira des jardins temporaires. Il s'agit de simples prairies, semées de graminées ou d'autres fleurs indigènes (coquelicots, fenouil, malacées…) qui accueilleront des aires de jeux et de pique-nique.
Les séquences urbaines.
La grande voirie traverse fréquemment des milieux urbains, ces séquences doivent trouver des traitements spécifiques en rapport avec les formes urbaines.
On distingue les villages, comme la Fare-les-Oliviers, Saint-Chamas, les villes comme Rognac, Vitrolles Marignane,

Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer, Istres, Miramas et Berre- l'Étang.
Les communes doivent veiller à éviter les dislocations du tissu des entrées de villes. Le développement anarchique de zones pavillonnaires crée un sentiment de banalité ambiante. À Istres le traitement paysager de la ville nouvelle donne une clé de lecture : un maillage clair de la voirie, des plantations d'arbres d'alignement (tilleuls, érables, platanes, micocouliers…) et d'arbustes (pittosporum, lauriers roses, cyprès), ces aménagements peuvent pallier à l'image incohérente d'un tissu peu homogène. Une densification mesurée des franges et un marquage fort des limites (ruptures, repères…) seront employés pour circonscrire clairement les zones urbanisées.
Les zones pavillonnaires pourraient adopter un maillage « ouvert » (éviter les lotissements en boucle ou en cul-de-sac) permettant de les connecter entre eux. En limite de zone agricole, le bâti se fondra dans le paysage en s'alignant sur l'armature du bocage et de la trame agricole.
Le plan lumière s'attachera à marquer les différents monuments et points forts du paysage urbain (les ouvrages d'art, les chapelles…) ainsi que les nouvelles centralités (front d'étang…).
Les séquences industrielles et commerciales.
Notre regard s'est transformé, notre façon de percevoir les choses également. Nous ne voyons plus comme nos parents, ne lisons plus comme eux. Issus des premières générations élevées dans le cadre de l'hyper-consommation, notre cadre de vie a pris l'aspect d'une concentration importante d'objets et de signes, de qualité généralement fort médiocre, destinés à tout moment à capter notre regard et notre intérêt. Le signe a donc envahi notre quotidien, mais c'est dans les zones commerciales qu'il a gagné ses armes de noblesse.
Le projet a la lourde tâche d'ordonner cet «empire des signes», d'y établir des lois qui sans remettre en cause l'esthétique «pop-art» des enseignes, s'appliqueront à améliorer leurs impacts dans une stratégie paysagère d'ensemble. L'enjeux du projet sera de trouver une individualité aux paysages commerciaux et industriels, surpassant les stéréotypes qui les composent invariablement (Buffalo grill, Mac Donald, Midas…).
Constatons avant tout, l'état déplorable de ces zones, peu ou pas maintenues, joyeusement désorganisées, où la place accordée à la nature est infime. Une végétation exotique y est d'ailleurs presque toujours représentée : un palmier égaré, quelques haies dégarnies, végètent dans les rares lambeaux de terre oubliés par la marée d'asphalte. Mais est-on réellement dépaysé quand on les traverse ? On se sentirait plutôt rapatrié dans la périphérie d'une ville française.
Cela dit, comment intervenir sur un si fragile équilibre sans tomber dans une morosité assommante ? La réponse est en partie en Italie, la publicité y a trouvé son paroxysme : des affiches aux dimensions gigantesques s'apparentant presque à des œuvres, constituent de nouveaux repères.
L'intervention sur la zone commerciale de Vitrolles pourrait s'attacher à mettre en évidence la présence de l'activité et du public depuis l'autoroute. Une mise en scène des cheminements piétons, comme des passerelles piétonnes au-dessus de l'infrastructure, une densification de bâtiments et de leurs enseignes vers ses franges, manifesteraient une véritable effervescence. Appréhendées depuis leurs voies de desserte, les zones commerciales doivent paraître plus cohérentes (traitement des entrées, parkings, abords). Enfin, l'introduction d'une nature plus rustique, envahissant les espaces libres, densifiant les délaissés formerait un fond de décor aux entrepôts.
Les traitements spécifiques.
La taille conséquente des établissements industriels et commerciaux, de leurs limites, et de leurs aires de stationnement, nous donnent autant d'opportunité de faire de grands gestes paysagers perceptibles à grande échelle : un mur - promenade bordant la raffinerie de Berre sur un linéaire de deux kilomètres maîtriserait complètement le paysage de la raffinerie en lui procurant une base homogène depuis la voie. Le mur de l'autodrome de Miramas, qui referme le paysage sur une partie du parcours entre la gare de triage et Istres constituent également une opportunité d'intervention. Une succession d'images publicitaires rappelant l'univers de l'automobile marquerait davantage la présence de l'équipement et animerait la séquence. D'autres interventions s'avéreraient nécessaires sur l'habillage des cuves des raffineries et des ouvrages d'art notamment au niveau de la dalle de Fos.
Le traitement paysager du REM.
Le train express constitue un excellent moyen d'appréhension du paysage. Souvent élevé sur un talus, il offre à ses passagers des vues dégagées sur les espaces qu'ils parcourent. On y surprend furtivement des morceaux de villes, invisibles autrement, ou des enclaves industrielles interdites au public.
Le réseau ferré de l'Étang compte déjà des séquences fascinantes que le projet se réappropriera et mettra en valeur : la ligne de la côte bleue occasionne une expérience unique dans les calanques et la pinède. Elle se poursuit ensuite dans la raffinerie de Lavéra, puis le spectacle s'achève par le franchissement du chenal de Caronte.
Les tronçons de Marignane à Châteauneuf-les-Martigues, d'Istres à Miramas, qui traversent des séquences urbaines et agricoles seront bordés d'alignement d'arbres (peupliers ou autres feuillus) qui formeront un corridor dégageant des ouvertures cadrées sur les vues intéressantes. Ce type d'insertion s'appliquera également en milieux urbains, à Saint-Chamas, Istres et Rognac.
De Port-de-Bouc à la sortie de Fos-sur-Mer, le parcours sera marqué par la proximité de l'autoroute, les deux tracés jouant ensembles, et donnant à leurs croisements, l'occasion d'édifier des ouvrages d'art manifestes, c'est-à-dire respectueux du contexte naturel mais faisant tout de même référence au monde industriel qu'ils côtoient.
Un traitement des talus ferroviaires couplé à des cheminements piétons pourra être également entrepris à proximité des gares, à l'image du jardin de la ficelle expérimenté par Gilles Clément sur les abords du transport en commun de Lausanne. Visible du métro et du sentier latéral, ce jardin « en mouvement » répond à deux cinétiques, deux angles de vue et deux vitesses d'approche différentes, la répartition des plantations intègre cette composante en recréant un refuge de nature au cœur de la ville. La reconquête de la ville par des plantes vivaces vient nourrir la recherche d'une harmonie entre ville et campagne.



Le traitement paysager des grandes infrastructures routières et les points de vues remarquables.





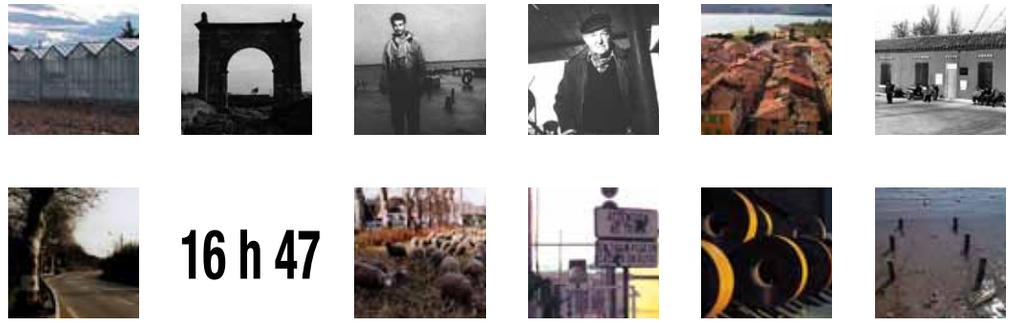
Superposition du plan vert sur le plan d'infrastructure.

08 h 37

une journée autour de l'étang - 8 avril 2000

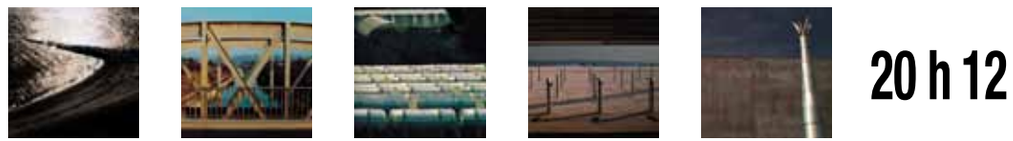
11 h 26

15 h 42



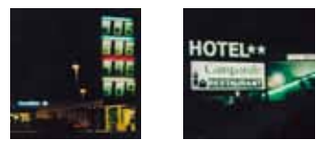
16 h 47

18 h 05



20 h 12

23 h 39

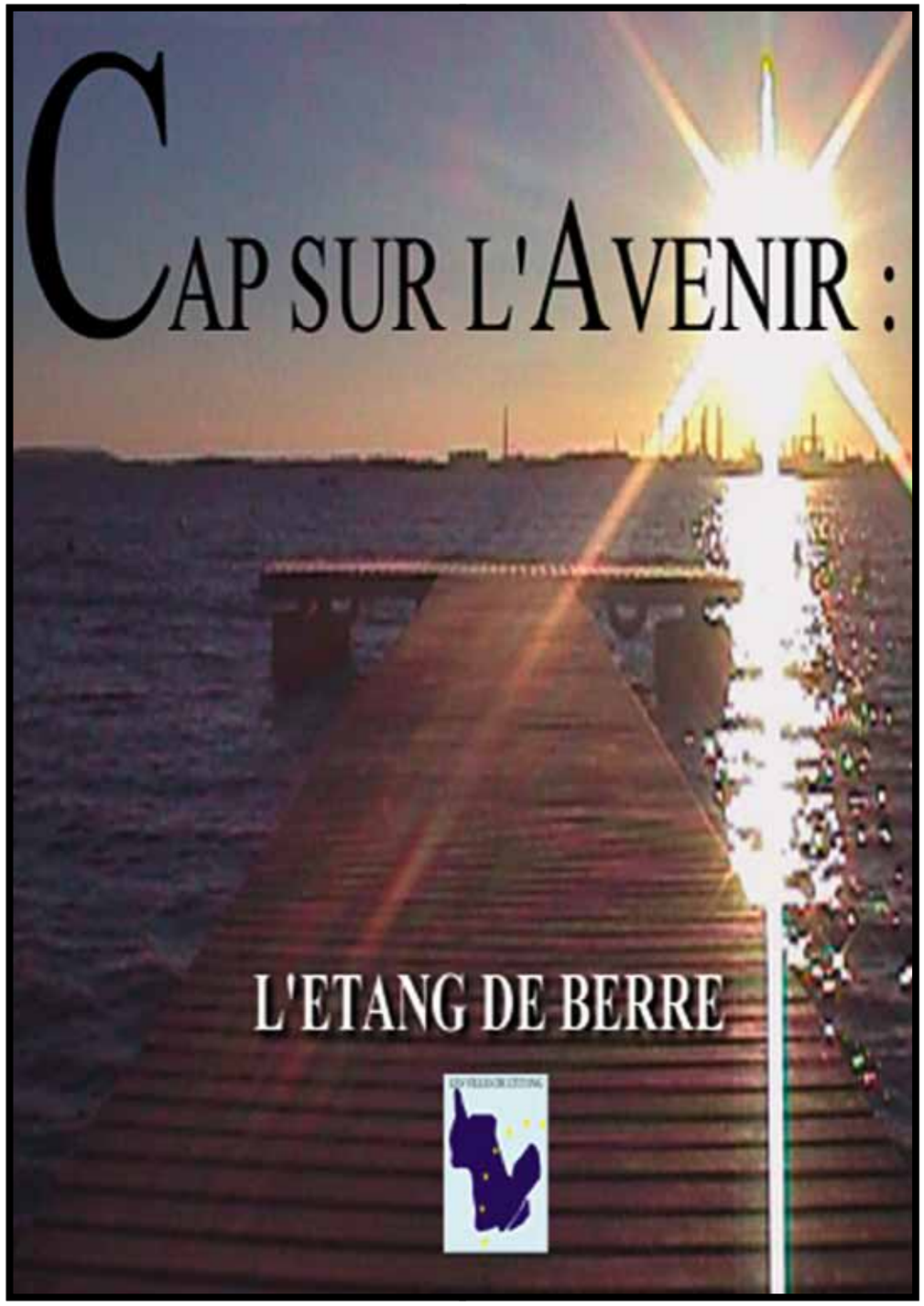


10

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL

Considérer l'Étang de Berre comme un vaste territoire structuré par un réseau d'infrastructures et produisant un paysage vecteur d'une identité très forte, nous mène désormais à nous pencher sur les espaces habités. Principales pièces d'engrenage du fonctionnement territorial, les aires urbaines qui se sont substituées aux noyaux villageois viennent compléter l'armature générale du projet. La notion d'urbanité dépasse ici le cadre traditionnel, on ne peut considérer une ville que dans un cadre plus large, celui de l'agglomération.
Intervenir sur un territoire urbanisé aussi vaste que celui de l'Étang de Berre, nécessite un travail préalable sur le contexte général, sur l'histoire de la morphologie. Ces études préparatoires ont montré la mécanique générale qui s'est instaurée autour de ces rives. Cet apparent chaos urbain n'est en fait que la résultante d'actions disparates menées par les différentes municipalités dans un élan concurrentiel généralisé. Le gaspillage d'espace, les incohérences d'aménagements en limites communales, sont dus à des gestions morcelées ne correspondant plus à la logique même du territoire.

Des incitations au regroupement comme l'intercommunalité ou encore l'introduction de nouveaux documents d'urbanisme envisageant des échelles plus vastes et plus cohérentes, sont des solutions plausibles à un problème qui touche tout le pays. L'intitulé de ce projet sur le territoire urbanisé fait ainsi référence à un concept amené par la proposition de loi sur l'urbanisme, actuellement en discussion à l'Assemblée (voir proposition de loi en annexe).
La méthode d'intervention se veut des plus claires : après une réflexion sur le fonctionnement type de ces espaces, considérés à différentes échelles, on cherchera à opérer des regroupements urbains selon des tendances déjà en œuvre. Il s'agit de structurer ces entités comme de véritables agglomérations. Enfin, les villes qui composent ces réseaux seront reconsidérées en fonction des logiques générales et par rapport à leur propre dysfonctionnement. Des projets non exhaustifs chercheront à montrer des grands axes de restructuration, des ambiances et des références d'interventions.



Intervention sur un territoire métropolitain

Quel peut être l'échelle de perception du territoire de nos jours ? Deux échelles ressortent fortement, celle de l'agglomération et celle de la commune.
L'échelle de l'agglomération est celle du vécu, c'est l'échelle de la nouvelle identité territoriale, espace dans lequel un individu peut vivre son quotidien. L'échelle de la commune est celle de l'identité historique mais aussi celle de l'immédiateté, du territoire à notre porte, l'échelle du piéton.

Il arrive parfois que la liaison soit tellement forte entre plusieurs communes à l'intérieur d'une agglomération que les deux échelles puissent se confondre. La commune et l'agglomération entretiennent un dialogue complexe, fondé sur l'influence directe et mutuelle. La commune se doit de posséder une structure répondant à celle de l'agglomération dans laquelle elle est incluse mais en même temps celle de l'agglomération est induite par celle des communes qu'elle associe. La commune doit être l'échelle d'une double approche fondamentale dans l'organisation du territoire, en constituer l'armature élémentaire et développer le contrôle de l'urbanisation, tout en faisant aboutir à l'échelle humaine les grands éléments du territoire. Après avoir organisé un système d'agglomérations et ainsi fait émerger une nouvelle structure, il s'agit donc maintenant pour nous de restructurer l'organisation de l'espace des communes.

Construire un système d'agglomération

L'agglomération est actuellement l'échelle territoriale qui monte semble-t-il. Nombre de décideurs, de concepteurs utilisent ce terme sans que la définition semble évidente. Qu'est-ce donc qu'une agglomération ?
La définition que nous pouvons donner est celle d'un ensemble délimité par le cadre physique et les infrastructures, une sorte de bassin de vie où un individu peut trouver l'ensemble de ce dont il a besoin : habitat collectif et individuel, espaces publics traditionnels (noyau villageois reconquis) et contemporains (zone commerciale d'une certaine importance), divers équipements centraux notamment culturels ? Mais c'est aussi et bien sûr des espaces verts. Mais la particularité qui distingue ces agglomérations de la conception classique que l'on peut avoir du territoire est celle d'intégrer massivement l'agriculture dans son organisation.

ENTRE CADRE PHYSIQUE ET INFRASTRUCTURES

Avant tout, une agglomération est constituée par un même cadre physique dont le relief et les rivages constituent souvent des limites infranchissables. L'agglomération n'est pas une amibe sans forme mais, au contraire, elle vient souvent se conformer au cadre physique, la géographie humaine rejoint la géographie physique. Sur les rives de l'Étang de Berre, trois ensembles géographiques très distincts définissent trois agglomérations : la cuvette de Marignane augmentée du début de la plaine de Berre, le Chenal de Caronte, les marges de la Crau.
Une agglomération s'articule toujours autour d'une ou plusieurs grandes infrastructures autoroutières qui constituent son armature principale : A7, A55 et D9 pour la cuvette de Marignane, N568 et D5 pour Caronte et N1569 et D5/N569 pour le couloir Fos-Miramas. Cette structure qui s'est constituée au fil des années est déjà très forte, on ne peut en changer impunément. Même si les grandes infrastructures autoroutières et routières apportent des nuisances indéniables (en environnement dense), elles sont actuellement le principal vecteur de centralité, il est donc impensable de les déplacer sous peine de voir la structure de l'agglomération se délier. Les centres doivent être directement connectés à ce grand réseau. Le travail consiste donc à pratiquer des aménagements là où c'est nécessaire pour diminuer les nuisances de la grande voirie et augmenter les connections avec les centres existants.

UNE MULTITUDE DE CENTRALITÉS COMPLÉMENTAIRES

Chaque agglomération possède au moins un exemplaire abouti de deux types de centralités. Le premier type est l'espace public au sens classique du terme. Cet espace public n'a rien de traditionnel, il est souvent lié à la reconquête d'un ancien centre urbain ou villageois par des activités commerciales qui tirent partie d'un cadre plus prestigieux. Sur l'Étang de Berre comme dans le reste de la région, ce type d'espace public est concentré dans le cours, forme urbaine traditionnelle qui convient très bien à des activités commerciales : Cours à Istres, Cours à Martigues, etc. On peut imaginer que cette reconversion pourrait, dans un cadre plus culturel, toucher les anciens noyaux villageois tel l'implantation d'un musée dans le vieux village d'Istres. Parfois ces espaces publics « traditionnels » peuvent trouver place dans des ensembles urbains nouveaux mais qui, en règle générale, reprennent la typologie de la ville classique. Dans cet espace, l'accès et la mixité des usages et fonctions sont à préserver absolument pour éviter tout risque de sclérose.
L'autre forme d'espace public, souvent décriée, est la zone commerciale. Depuis trente ans, ce type de zones a considérablement changé, de la simple implantation d'un équipement commercial en périphérie, elle est devenue une véritable petite concentration de grands commerces au cœur de nouvelles urbanisations. Trois zones commerciales concentrant au moins deux grandes surfaces se détachent sur

les rives de l'Étang de Berre : celle de Vitrolles, celle de Martigues, celle d'Istres. Ce type d'espace public formé du duo parking-galerie marchande est devenu incontournable dans la vie contemporaine. Leur pratique a largement dépassé le cadre utilitaire pour entrer dans celui des loisirs. Aujourd'hui ce type d'espace public mute à grande vitesse en s'entourant de quelques équipements de loisirs (cinémas, aquariums, etc.). Cette mutation vers une mixité des fonctions doit être accompagnée voir renforcée sans faire de concurrence à l'espace public traditionnel, plus fragile. Une réflexion sur la qualité de ces espaces, encore pauvres, est aussi à conduire. Trois types d'équipements vecteurs de centralité doivent se retrouver dans chacune des agglomérations : des équipements sportifs, groupés autours d'un stade dans un environnement verdoyant, des équipements culturels (théâtres, cinémas, musées) partagés entre cadre traditionnel et cadre contemporain et enfin des équipements administratifs (nouvelles mairies, nouveaux centres urbains, etc.) qui doivent répondre à l'extension de l'urbanisation.

LA QUESTION DE L'AGRICULTURE

Si l'agglomération comprend un ensemble de communes et leurs urbanisations, elle englobe également leurs territoires et tous les espaces qui les composent. L'agriculture occupe une place prépondérante de ces espaces interstitiels. Dans notre région où le prix des terrains agricoles n'a jamais été aussi bas, leur statut devient de plus en plus précaire. On assiste donc à la lente agonie de nos campagnes si chère à l'imagerie populaire. Inscrite au plan d'occupation des sols en zones NC (agricoles) « inconstructibles », les exploitations agricoles ne sont pas véritablement « gelées » (on assiste couramment à des enfrichements de parcelles pour forcer un maire à classer celles-ci en zone urbaine). Le paysage agricole s'en trouve affaibli.
Quelles stratégies adopter ? Doit-on maintenir une agriculture coûte que coûte, comme en Suisse pour la « sécurité alimentaire » ou bien comme dans la plaine de Versailles pour sauvegarder un patrimoine paysager ? Le monde rural risquerait d'y perdre sa substance.
L'agriculture pourrait sans perdre son identité, associer ou substituer à sa fonction strictement nourricière, une nouvelle mission urbaine. Elle doit jouer un rôle dans l'agglomération contemporaine, mettant en avant de nouveaux rapports sociaux avec les citadins.

Les zones agricoles auraient donc vocation à devenir des espaces verts périurbains inscrits dans une structure de parc globale. Ouvertes au public, elles deviendraient le prolongement de grands parcs et joueraient la transition avec les espaces urbains. Des aménagements de prairies au milieu des exploitations, de chemins pédestres, de fossés destinés à protéger les récoltes, les rendraient accueillantes et offriraient de nouveaux espaces de loisirs à une société urbaine toujours attachée à ses racines. La diversification des activités des agriculteurs permet également une meilleure intégration à l'agglomération, centres équestres, fermes pédagogiques, fermes cueillettes, gîtes ruraux, autant d'activités spécifiques qui pourraient rendre les campagnes… plus urbaines.

La commune comme échelle élémentaire

Penser le territoire à partir d'un système d'agglomérations n'implique pas de tourner le dos à l'histoire de l'Étang de Berre, d'oublier la structure sur laquelle s'est effectué le développement jusqu'à présent, de mettre à la retraite la traditionnelle échelle communale. Bien au contraire cette dernière a souvent pesé lourdement dans la construction du territoire de l'Étang de Berre et reste un des principaux vecteurs d'identité. L'agglomération n'est pas conçue comme une super-commune qui annulerait les échelons inférieurs mais comme un regroupement d'entités qui seraient elles-mêmes structurées. La commune est alors à percevoir comme un niveau intermédiaire entre le tissu, domaine du plan masse, et l'agglomération. C'est l'échelle de l'identité historique que rien ne justifie d'abandonner mais au contraire qui doit être perçue comme une structure sur laquelle s'adosser pour construire les nouvelles agglomérations. Mais c'est aussi l'échelle de l'appréhension immédiate du territoire, celle du piéton, une dimension qu'il ne s'agit absolument pas d'oublier.

RESTRUCTURER L'ARMATURE URBAINE

Afin de contrôler son développement, une commune doit se constituer une armature spatiale qui lui sert à équilibrer l'extension urbaine, éviter l'isolement de tout tissu ; sans armature impossible d'avoir une certaine efficacité. Or depuis cinquante ans comme nous l'avons vu, les communes de l'Étang de Berre ont subi une mutation sans précédant, une véritable explosion urbaine qui émergea sur un ancien monde rural totalement inadapté. Nouveaux quartiers, nouveaux tissus déstructurèrent en profondeur cet héritage sans susciter un nouvel ordre. Aucun effort ne put combler ce manque de structure. De nos jours, alors que cette croissance s'est considérablement ralentie, il semble devenu possible d'engager une restructuration efficace de l'armature communale. Cette dernière consiste en la synthèse de plusieurs éléments. Tout d'abord, une trame viaire assure la distribution de l'espace, elle peut être de deux types, radioconcentrique ou linéaire en fonction du développement de la commune. D'un autre coté, l'espace est structuré par un système de centralités, points chauds urbains regroupant espaces publics et équipements. La respiration du tissu est réalisée au travers d'un ou plusieurs parcs urbains. Enfin un front dense sert d'appui physique, visuel à l'identité communale en définissant nettement une rupture entre établissement humain et une nature représentée par les parcs urbains et l'Étang.

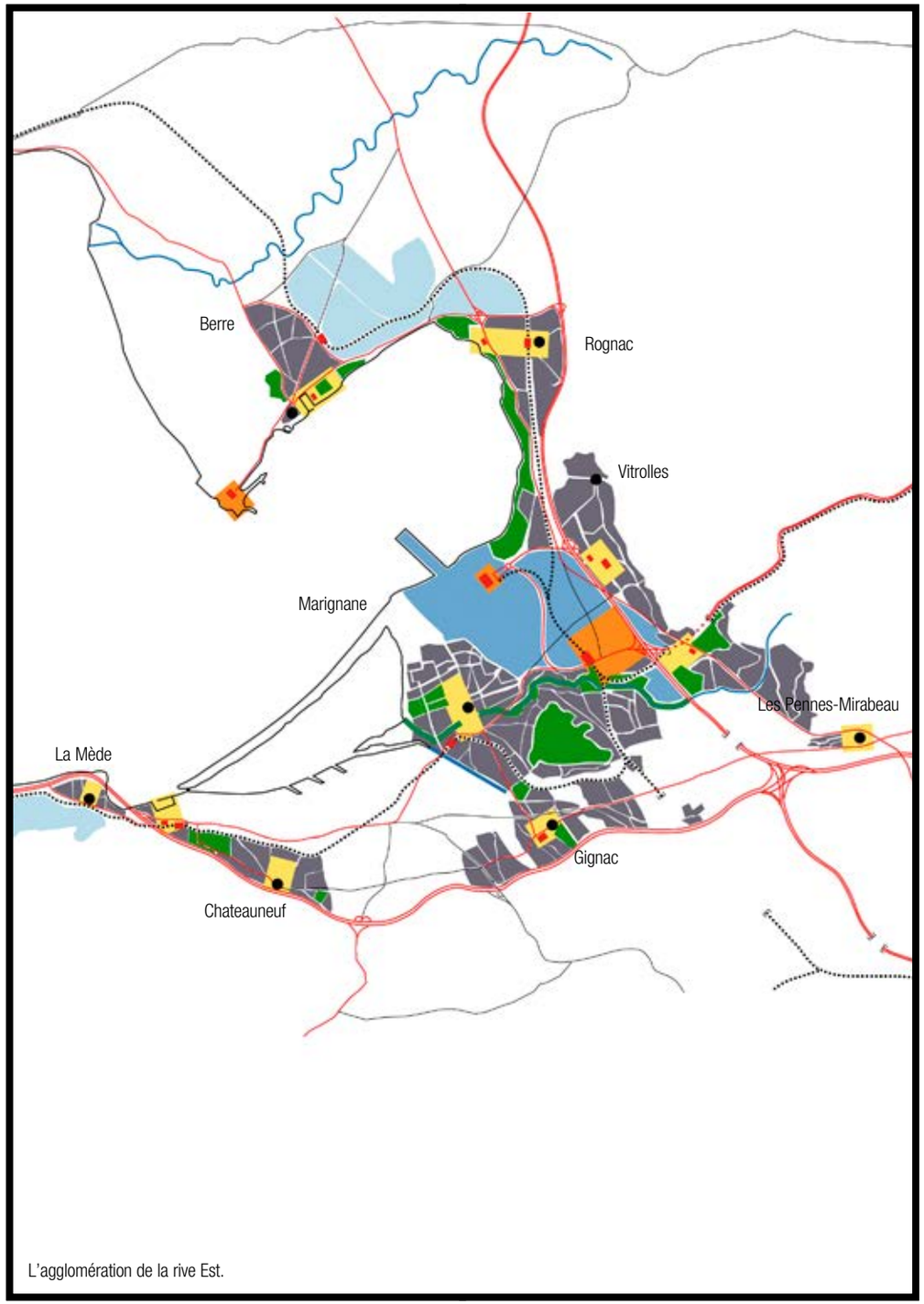
CONTRÔLER LE DÉVELOPPEMENT

À partir de cette armature, il devient désormais possible d'exercer un contrôle sur le développement urbain. Tout d'abord celui-ci doit faire l'objet d'une stratégie, d'un choix entre deux modes de croissance possible : la densification ou l'extension. La densification permet de renforcer l'armature choisie en se surimposant sur l'aire urbaine existante. Cette stratégie de reconstruction de la ville sur elle-même a été choisie dans deux cas. Soit dans le cas de communes dont l'extension était difficile au vu de son environnement (proximité de parcs métropolitains, obstacles physiques, etc.), soit dans celui où la faiblesse de l'armature urbaine menaçait d'implosion la commune. L'extension implique la réalisation de nouveaux quartiers urbains selon l'armature fixée au préalable sur des terrains abandonnés par d'autres activités. Lorsque ces terrains sont des friches industrielles, elles disposent chaque fois d'un atout qui leur permet d'être conçus comme une centralité importante, un développement dense est alors privilégié tout en essayant de conserver un maximum de vestiges de l'activité passée (hangars, usines) transformés en équipement. Lorsqu'il s'agit d'anciens terrains agricoles, une morphologie mixte associant pavillonnaire et habitat intermédiaire regroupés autour d'un équipement local (scolaire, de loisir, etc.) doit permettre d'intégrer l'agriculture dans son tissu afin de préserver la qualité paysagère sous la forme d'espaces tampons, véritables coupures vertes dans les agglomérations.

INTÉGRER LES GRANDS PROJETS TERRITORIAUX

Constituer une armature et choisir une stratégie de développement, n'est pas suffisant pour assurer le bon fonctionnement d'une commune. De nos jours, il est impossible de penser cette échelle comme indépendante de son environnement et à plus forte raison comme la seule pertinente. Au contraire, nous avons vu que si elle conservait une partie de son intérêt, désormais, elle ne peut absolument plus suffire pour qualifier le territoire humain. Au contraire, elle est inféodée à des schémas qui la dépassent totalement. Dans la logique de la subsidiarité des échelles, son armature est donc à concevoir comme l'aboutissement des deux grands systèmes territoriaux, Plan de Déplacements Métropolitains et Projet Paysage, autant de portes d'entrée sur une réalité à une autre échelle. D'un coté, il s'agit donc d'intégrer très fortement les communes au sein des deux grands réseaux d'infrastructure qu'il faut considérer comme autant de vecteur de centralité, d'accroches au développement métropolitain. Afin d'intégrer la grande voirie, nous proposons d'abandonner la stratégie de contournement (voir le Plan de Déplacements Métropolitains) mais aussi de systématiser les connexions avec la trame viaire pour diffuser le développement dans l'ensemble de la commune. En ce qui concerne le Réseau Express Métropolitain, chaque gare est à considérer comme un pôle important de centralité et doit donc intégrer si possible le système de centralité. Enfin l'intégration du Projet Paysage passe par la conception des parcs urbains comme le prolongement des parcs métropolitains à l'intérieur des communes. Ces derniers assurent donc intégration dans le paysage et interaction entre habitants et espaces naturels.

En fait ce double niveau de définition du développement urbain que nous traitons dans cette partie reprend le projet de loi sur la solidarité urbaine actuellement en débat à l'Assemblée Nationale qui articule schémas de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme. À l'image de ce découpage de la planification, notre travail consiste à organiser une coordination, un équilibre au niveau des agglomérations alors que les stratégies sont définies et construites au niveau des communes.
Notre étude du territoire de l'Étang de Berre nous a amenés à considérer trois grandes agglomérations : celle des rives ouest associant Fos-sur-Mer, Saint-Mitre-les-Remparts, Istres, et Miramas ; celle de Caronte associant Martigues et Port-de-Bouc et celle de la cuvette Est associant Berre, Rognac, Vitrolles, Marignane, Saint-Victoret, Gignac, Châteauneuf-les-Martigues. Notre travail consistera donc à présenter et définir les principaux axes de structuration des agglomérations puis de préciser cette structure à l'échelle des communes.



L'agglomération de la rive Est.

L'agglomération de la rive Est

Bloquée par le plateau de l'Arbois et le Massif de la Nerthe, l'urbanisation de la cuvette de Marignane s'est développée dans la plaine de la Cadière jusqu'à l'Étang de Berre et l'Étang du Bolmon. Elle s'étend au Nord-Ouest jusqu'à la ville de Berre-l'Etang, qui vient fermer cet ensemble, pour laisser place ensuite à la vaste et riche plaine agricole de l'Arc, et aux salins de la pointe de Berre. Au Sud, au pied du massif de la Nerthe, subsistent encore quelques poches agricoles et des espaces naturels en bord d'Étang, que le développement urbain n'a pas encore eu le temps d'investir.

Une urbanisation éclatée autour de noyaux villageois.
L'urbanisation s'étend de Berre-l'Etang à La Mède, mais de manière discontinue. Le territoire actuel présente effectivement une image morcelée, chaque ville ayant jalousement gardé son indépendance et gérant son propre développement dans ses limites communales. Marignane et Vitrolles concentrent, à elles deux, la majorité de la population de la cuvette, et en représentent le cœur dense, avec un bâti contigu. Au sud de Marignane, le canal du Rove faisant limite, la plaine agricole est encore préservée du mitage anarchique par le pavillonnaire, bien que les villages de Châteauneuf-les-Martigues et de Gignac-la-Nerthe connaissent une forte extension.

Une forte présence des infrastructures.
Pour drainer les importants échanges avec Marseille, mais aussi pour permettre une liaison avec la Vallée du Rhône, l'autoroute A7 traverse ce territoire à l'Est et s'appuie sur le bord du plateau de Vitrolles, séparant la ville du reste de son territoire et bloquant son urbanisation contre le flanc rocheux. La D9 lie ce bassin de vie avec Aix et permet de rejoindre Marignane. Mais elle assure aussi la fonction de desserte de l'aéroport, absorbant un trafic devenu régional. Enfin au Sud, longeant le relief de la Nerthe et beaucoup moins destructurante que l'A7, l'autoroute A55 vient compléter le système des infrastructures pour relier le pôle industrialo-portuaire de Fos.

Un pôle dynamique intégré à l'Aire Métropolitaine Marseillaise.
Ce territoire est fortement marqué par des activités industrielles. Les raffineries de Berre et de La Mède, installées au début des années 30, viennent fermer ce croissant urbain. Au cœur de l'agglomération, la zone Industrielle des Estroublans à Vitrolles, remarquablement desservie par les infrastructures, et de rayonnement métropolitain, constitue la partie centrale d'un dispositif économique de première importance, auquel l'Aéroport Marseille-Provence participe pleinement. L'ensemble forme un pôle d'activités cohérent, avec comme vocations dominantes : le transport, l'industrie et le commerce. Ce site réunit ainsi les principales fonctions de type métropolitain en se développant sur près de 400 hectares et regroupant plus de 21 000 emplois directs. L'Est de l'Étang de Berre constitue un des 3 pôles de développement économique majeurs du département, avec ceux de Marseille et d'Aix, et les équivaut sensiblement en terme d'emploi.
Ainsi la cuvette de Marignane est constituée sous la forme d'un croissant peu structuré, concentrant en son milieu, population et activité économique, et entretenant de fortes relations avec Marseille et le Pays d'Aix.

- Superficie : 16 113 ha.

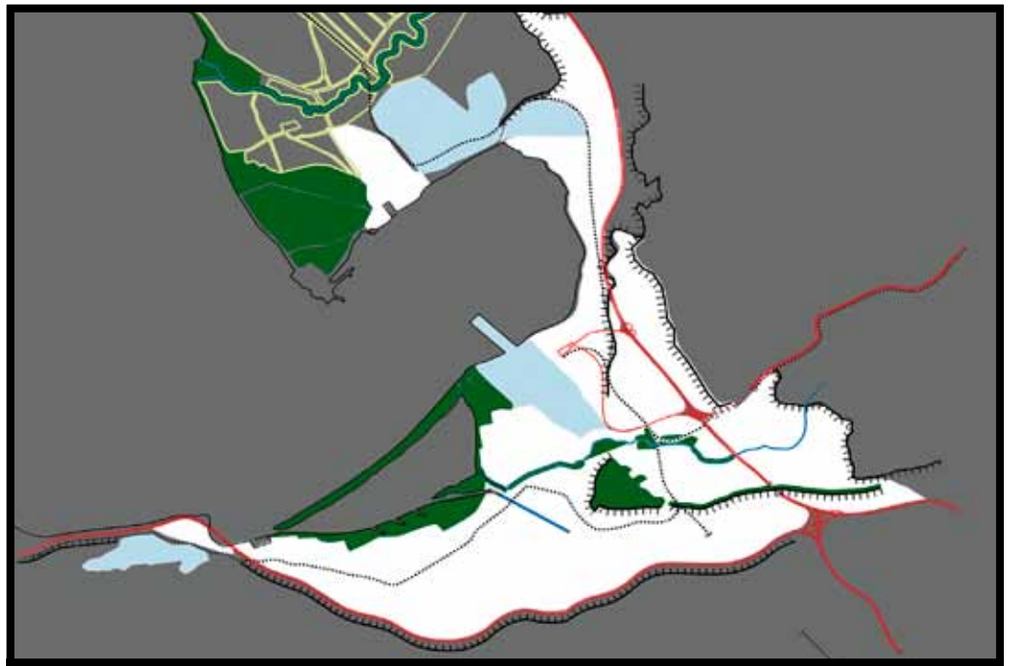
- Population en 1999 : 123 210.

LE PROJET POUR L'AGGLOMÉRATION

Afin de restructurer l'agglomération de la cuvette de Marignane, le projet s'attachera à mieux répartir les concentrations urbaines, tout en préservant les espaces naturels et agricoles. Une armature globale assurant une mise en réseau des centralités viendra structurer l'ensemble des interventions.

GÉRER L'EXTENSION URBAINE

Le projet mettra en œuvre une double stratégie afin de trouver un équilibre : les villes déjà très étalées seront limitées à leurs périmètres actuels et densifiées alors que l'urbanisation sera reportée sur celles qui disposent encore d'un espace important. L'intégration dans des paysages agricoles et naturels sera recherchée.
De manière à réorganiser leur territoire éclaté grand consommateur d'espace, certaines communes connaîtrons donc un arrêt de leur extension et une restructuration sur elles-mêmes. C'est le cas de Marignane qui n'a pratiquement plus de possibilité d'extension, pour Vitrolles dont l'urbanisation s'est étirée au maximum des possibilités du site et pour Berre dont l'extension au nord va à l'encontre des potentialités qu'offre son bord d'Étang, vaste terrain laissé actuellement en déshérence.
Plus radicalement, les deux petits noyaux de Saint-Victoret et de Pas-des-Lanciers, qui déjà possèdent une urbanisation légère, voient leur développement stoppé, étant situés sous un couloir aérien, dans l'axe des pistes de l'aéroport. Cet espace subit des nuisances sonores importantes, son extension doit être gelée et reportée sur les villes environnantes.
Là où le contexte le permet, le développement est dirigé selon une orientation bien précise. A Châteauneuf-les-Martigues, afin que l'étalement actuel cesse d'empiéter sur les terres agricoles, on privilégie une croissance vers la Mède. Cet ensemble va former une zone urbaine homogène. Le village de Gignac-la-Nerthe connaît la même problématique d'éclatement par le pavillonnaire. Il forme un ensemble lié à la



Les limites physiques.

Système de centralités.

ville de Marignane, l'urbanisation des deux communes étant pratiquement contiguë. Aussi, le projet prévoit, dans une perspective de développement, de renforcer cet axe en cours de formation, en y articulant habitat dense et équipements. Le territoire de Gignac va également bénéficier du développement de deux hameaux, de part et d'autre, qui deviendront de nouveaux quartiers, structurés le long de l'axe Châteauneuf-les-Martigues / Les Pennes Mirabeau. A Rognac, un développement le long des rives de l'Étang sera préféré. Ce linéaire résidentiel intégrera un aménagement du littoral jusqu'à l'aéroport.

PRÉSERVER DES RESPIRATIONS

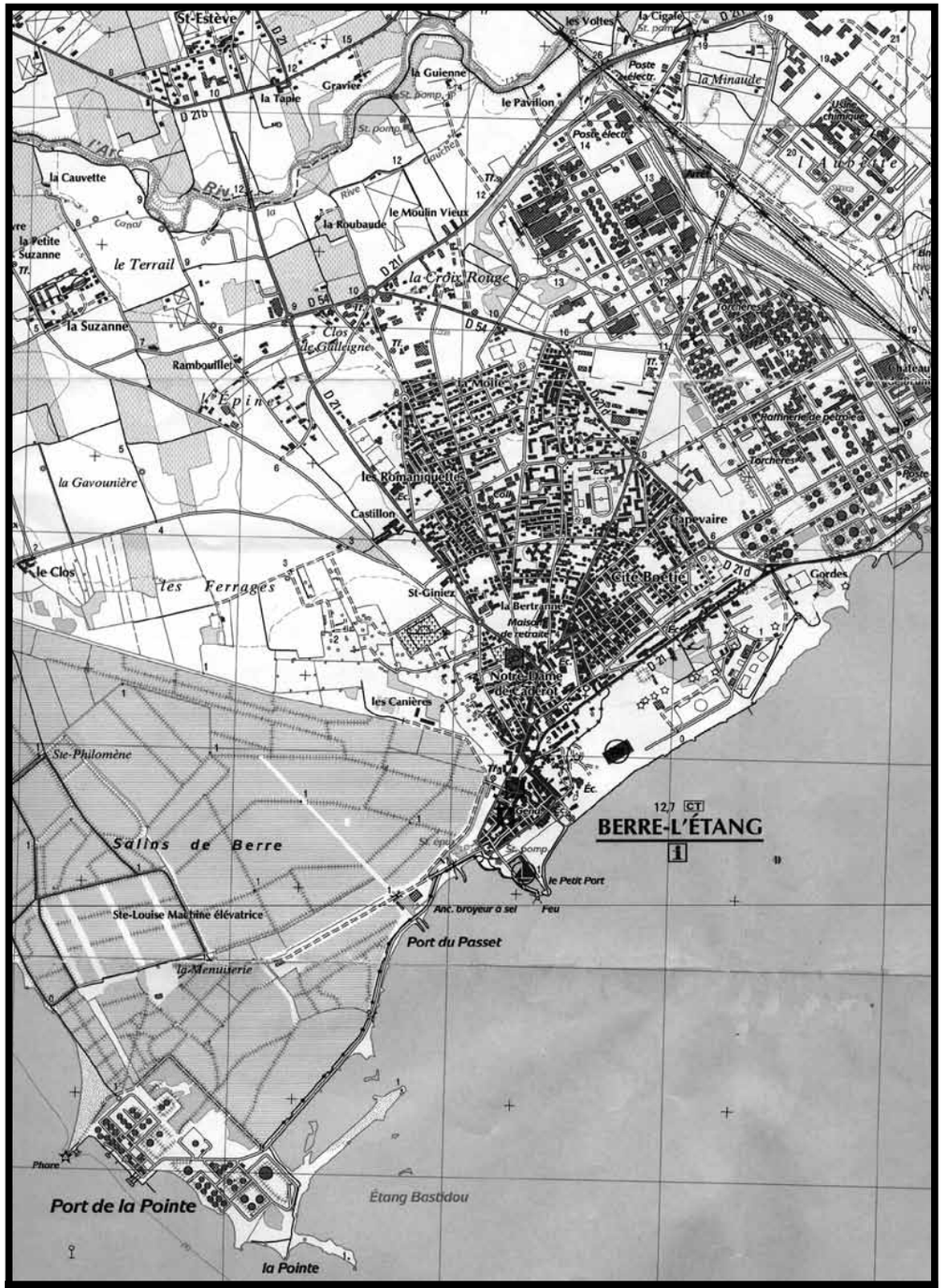
Pour contrebalancer l'urbanisation, de nombreuses respirations sont prévues à l'intérieur ou à proximité de l'agglomération. Il s'agira d'abord d'une préservation de l'activité agricole mais aussi d'une connexion au système de parc au travers de nombreuses entrées aménagées pour un large public.
Face à l'urbanisation très dense du nord de la cuvette, le Parc Métropolitain du Bolmon couplé avec une poche agricole préservée, apporte une certaine qualité au cadre de vie de cette agglomération. Très vaste, il jouxte la ville de Marignane et permet une respiration verte aménagée pour cette zone urbaine.
A l'extrémité nord de l'agglomération, le Parc Métropolitain des Salins vient fermer le croissant urbain et propose un autre paysage naturel que celui du Bolmon. Et sur la pointe de Berre, un grand équipement de type cité des sciences serait implanté, va compléter le Parc des Salins.
Le cours de la Cadière devient un parc linéaire liant différentes urbanisations, depuis Vitrolles jusqu'au Parc du Bolmon. Il permet de créer une promenade arborée, et apporte une qualité paysagère au tissu traversé.

UNE MISE EN RÉSEAU DES COMMUNES

Le projet s'est également attaché à mettre en système les différentes centralités. Plusieurs axes de communication organisent donc l'agglomération de la cuvette de Marignane.
Suivant l'ancien tracé de la N 113, un premier axe permet de mettre en réseau les centres du nord de la cuvette : Berre, Rognac, Vitrolles et les Pennes Mirabeau. Ainsi le fonctionnement en cité linéaire de Vitrolles est affirmé et étendu à d'autres communes afin de constituer une grande structure à l'échelle de l'agglomération. La D9, perpendiculaire à la N 113, est confirmée dans son rôle de radiale nord-sud mais dédoublée à partir de Marignane pour rejoindre les nouveaux centres de Gignac-la-Nerthe et Châteauneuf-les-Martigues. Marignane retrouverait ainsi un rôle de carrefour important dans l'agglomération. Enfin au niveau de la limite sud de la cuvette un troisième axe, d'une moindre importance est mis en place au travers de la D 48 pour lier les communes de Gignac et Châteauneuf ainsi que leurs extensions mutuelles.
Cette mise en réseau doit permettre un partage des équipements à l'intérieur de l'agglomération. Les nouveaux centres de Berre et de Châteauneuf accueillent ainsi deux ports de plaisance alors que les sites du Jaï et du littoral de Rognac retrouvent leur rôle balnéaire.

CONSTRUIRE UNE CENTRALITÉ D'AGGLOMÉRATION À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

A Vitrolles enfin, où la zone commerciale constitue déjà une centralité à l'échelle de l'agglomération, mais aussi à l'échelle de la métropole (étant directement liée au Pays d'Aix par la D9 et à Marseille par l'A7), une restructuration de la zone industrielle des Estroublans doit renforcer cette tendance. Une partie des activités commerciales y est délocalisée, formant un ensemble novateur desservi par un grand pôle d'échange du Réseau Express Métropolitain, véritable centre à l'échelle de l'agglomération, à l'intersection des lignes d'Aix, de Marseille et de l'Étang de Berre. Une université à vocation écologique et logistique, vient renforcer ce nouveau complexe, associé à un grand pôle tertiaire.
La création d'un barreau autoroutier liant l'A7 à l'aérogare, permet d'encercler ce grand centre métropolitain par un réseau viaire, et d'intégrer pleinement l'aéroport à cet ensemble. Le tout permet de faire de l'Agglomération Est de l'Étang de Berre un ensemble urbain fort associé à Aix et à Marseille pour former le noyau dur de l'Aire Métropolitaine Marseillaise.



Berre l'Étang, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Berre l'Étang

DIAGNOSTIC

Berre n'était qu'un bourg rural au début du siècle. Tirant ses revenus complémentaires des salins, elle a connu un fort développement dans les années 30 avec l'installation des raffineries. L'extension s'est alors effectuée sous forme de cités ouvrières (logements collectifs et individuels dont le HBM Louis Pasquet de l'architecte Gaston Castel) entre le centre ancien et le site industriel. A la même époque, une base militaire d'hydravion s'installe au bord de l'Étang sur des terrains remblayés, servant autrefois de jardins maraîchers.

Le centre ancien, en partie démoli, ne conserve plus que sa morphologie générale, et un axe principal longeant la côte pour accéder au site de la pointe. Le centre ville est très restreint, tandis qu'à proximité, un immense terrain sur la berge de l'étang est totalement inoccupé. Cette bande de 500 m de large que constituent les friches de la base militaire et du moulin de Gordes empêchent toute ouverture de la ville sur le littoral. Ainsi, le front d'étang est totalement dévalorisé alors qu'il regroupe quelques éléments singuliers facilement exploitables : un terrain immense, un quai datant de la base d'hydravion et un patrimoine d'architecture militaire, avec un hangar Boussiron (aujourd'hui transformé en piscine municipale) et une série de bunkers éparpillés sur le site. Il constituera une zone prioritaire d'intervention pour le projet.

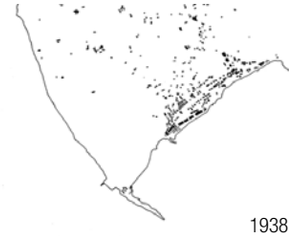
La ville s'est développée peu à peu, d'un centre atrophié vers une vaste campagne qui offrait tout l'espace nécessaire à son urbanisation. Aujourd'hui, l'extension urbaine est limitée à l'est par l'emprise de la raffinerie et à l'ouest, par les salins et une zone agricole encore très dynamique. La ville tend alors à s'accroître vers le nord et les terres agricoles de la plaine de l'Arc. Cette évolution caractérisée par le développement de nombreux lotissements pavillonaires en périphérie, déborde et empiète dangereusement sur les terres cultivables. Celles-ci sont victimes d'un mitage intempestif et perdent du terrain sur la ville. Or, ces zones représentent une qualité paysagère riche qui font la particularité de la ville de Berre et sont le support de production maraîchère intensive. La gestion du rapport de l'agglomération au monde rural doit devenir une préoccupation visant à sauvegarder le paysage et le caractère unique de la ville de Berre-l'Etang. De même, la pointe, située au centre du plan d'eau, visible depuis l'ensemble des rives de l'Étang de Berre, constitue un élément caractéristique, et peut devenir l'objet d'une intervention marquante. Des cuves de stockage présentes sur les lieux apportent déjà une image très forte, presque irréelle, et peuvent entretenir l'imaginaire d'un projet capable de fédérer et d'affirmer une identité forte et globale pour l'étang.

Superficie 4 364 ha

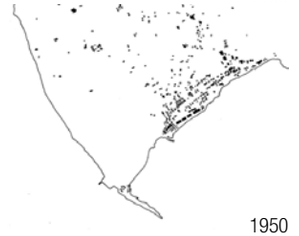
- Population 1990 : 12 672.....1999 : 13 415
- Equipements : Médiathèque, Cinéma 89, Piscine, Equipements sportifs.

OBJECTIFS

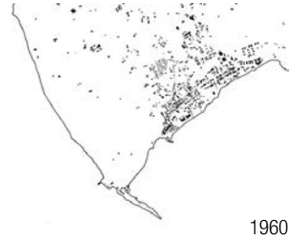
- Préserver les zone agricoles du développement urbain.
- Affirmer un véritable front d'Étang.
- Relier le centre ville au réseau de transport ferré métropolitain.
- Conférer à la pointe un rôle de signal fédérateur.



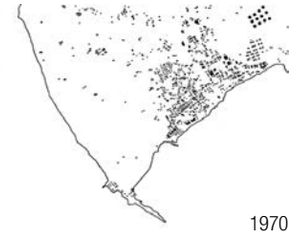
1938



1950



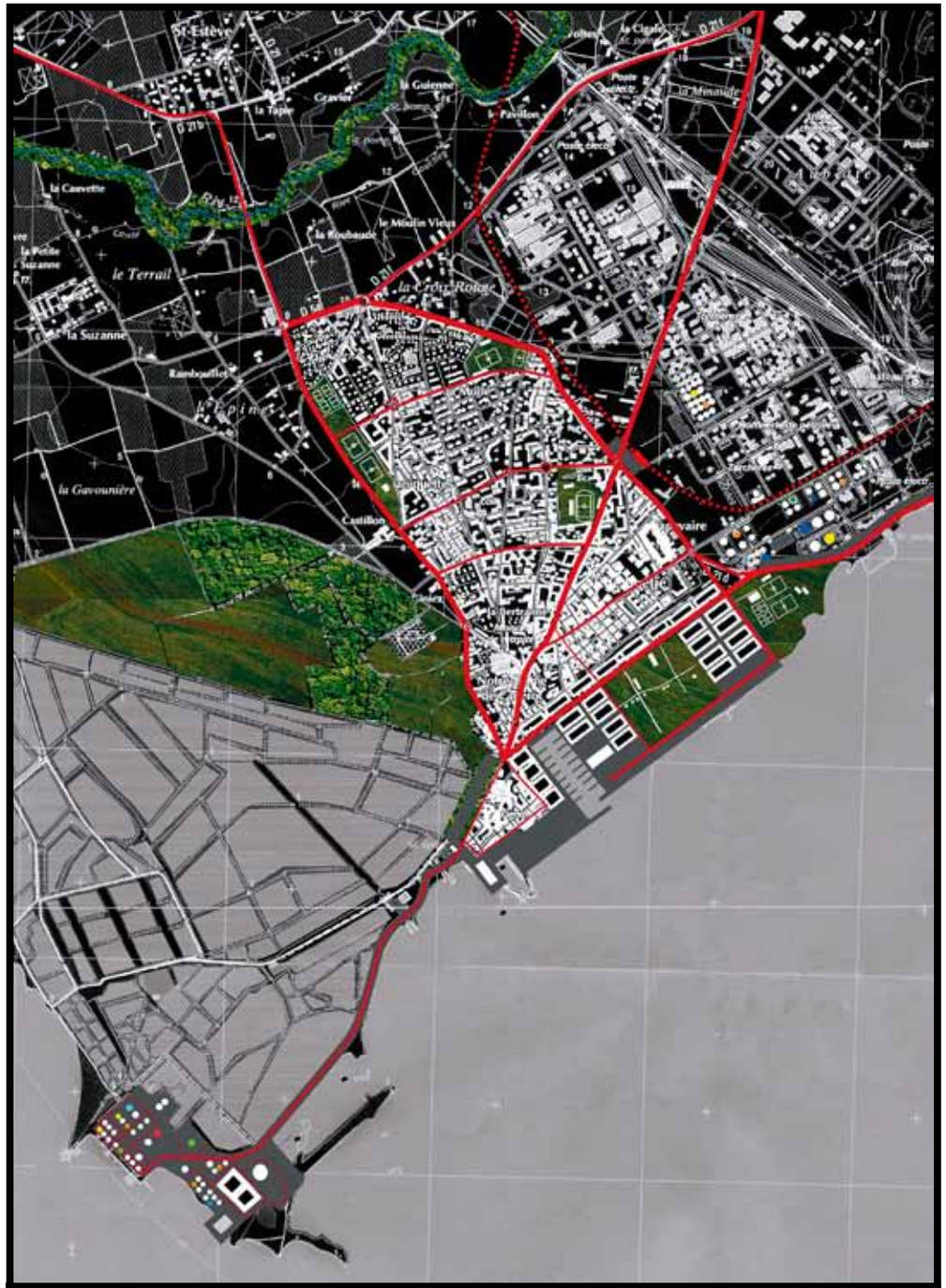
1960



1970

1986

2000



Projet pour Berre l'Étang, Echelle 1/25 000.

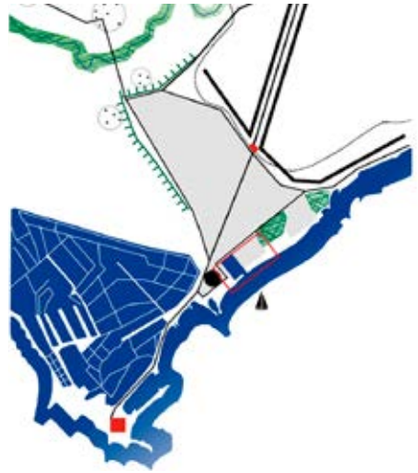
PROJET : UN FRONT D'ÉTANG

Afin de limiter l'étalement de la ville et de favoriser sa densification, il est nécessaire de restructurer le réseau viaire de manière à créer une armature capable de canaliser et recentrer le développement urbain. Cette intervention se traduit par l'affirmation d'un périphérique selon des voies existantes et par la hiérarchisation du réseau interne. Les axes reliant les différentes centralités de la ville sont mis en avant, afin que celles-ci soient intégrées dans un réseau et soient ainsi vecteur de restructuration urbaine. Plus particulièrement, la voie transversale liant le centre ville à la gare de REM est traitée en boulevard urbain, associée à un système d'espaces publics et poursuivie vers le nord à travers la raffinerie pour se connecter à la N113. Il crée ainsi un axe structurant majeur à l'échelle de la ville.
La création d'un nouveau quartier dense, en front d'étang sur les friches de la base aéronautique, peut permettre de recentrer l'extension de la ville et de renforcer le centre ancien. Il s'étend linéairement selon une promenade en bord d'étang, et s'articule autour de différents espaces publics qui permettent sa liaison avec le tissu existant. Ainsi, le parc central intégrant les bunkers existants permet une aération dans un tissu déjà dense et l'espace minéral associé au nouveau port offre une ouverture de la vieille ville sur le nouveau quartier. Ces trouées dans le tissu seront perçues à partir du boulevard urbain et créeront des séquences vertes.

La frange littorale longeant la ville se poursuit jusqu'à la pointe. Le traitement de cet axe piéton est un enjeu important dans la revalorisation des bords de l'Étang de Berre. Le littoral est ici aménagé sous forme de séquences urbaines, la route de la pointe d'abord mettra en scène le paradoxe entre nature et industrie, les aménagements légers y laisseront place au paysage. Arrivée sur la côte, la promenade devient portuaire, on longera l'ancien port de pêcheurs et la vieille ville, avant d'accéder au quai urbain voué aux loisirs.
A l'Est de la ville, la promenade donne enfin accès à deux espaces verts complémentaires, le jardin Henri Fabre et un parc sportif complétant les équipements existants et donnant lieu à une réhabilitation du Moulin de Gordes.
La cité des sciences et de l'industrie implantée à l'actuel emplacement de la raffinerie de la pointe constitue un équipement pour l'aire métropolitaine Marseillaise. Des activités ludiques et culturelles y sont présentées au cœur d'un parc aménagé autour des anciens les réservoirs qui constituent le patrimoine industriel de la ville (sphères métalliques, cylindres). Le centre culturel et du dôme Imax (géode) auront le rôle de signal dans le paysage de l'Étang de Berre.

STRATÉGIES

- Restructuration de la ville au travers de son réseau viaire.
- Création d'un quartier dense et de nouveaux espaces publics autour de l'extension du port.
- Création d'une nouvelle gare et d'une nouvelle centralité liée à celle-ci.
- Implanter un équipement ludique et culturel à vocation métropolitaine au centre de l'Étang

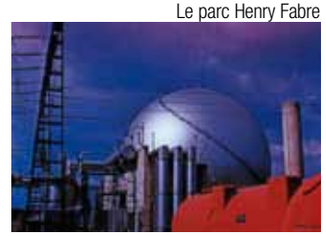


La piscine municipale

Axe principal

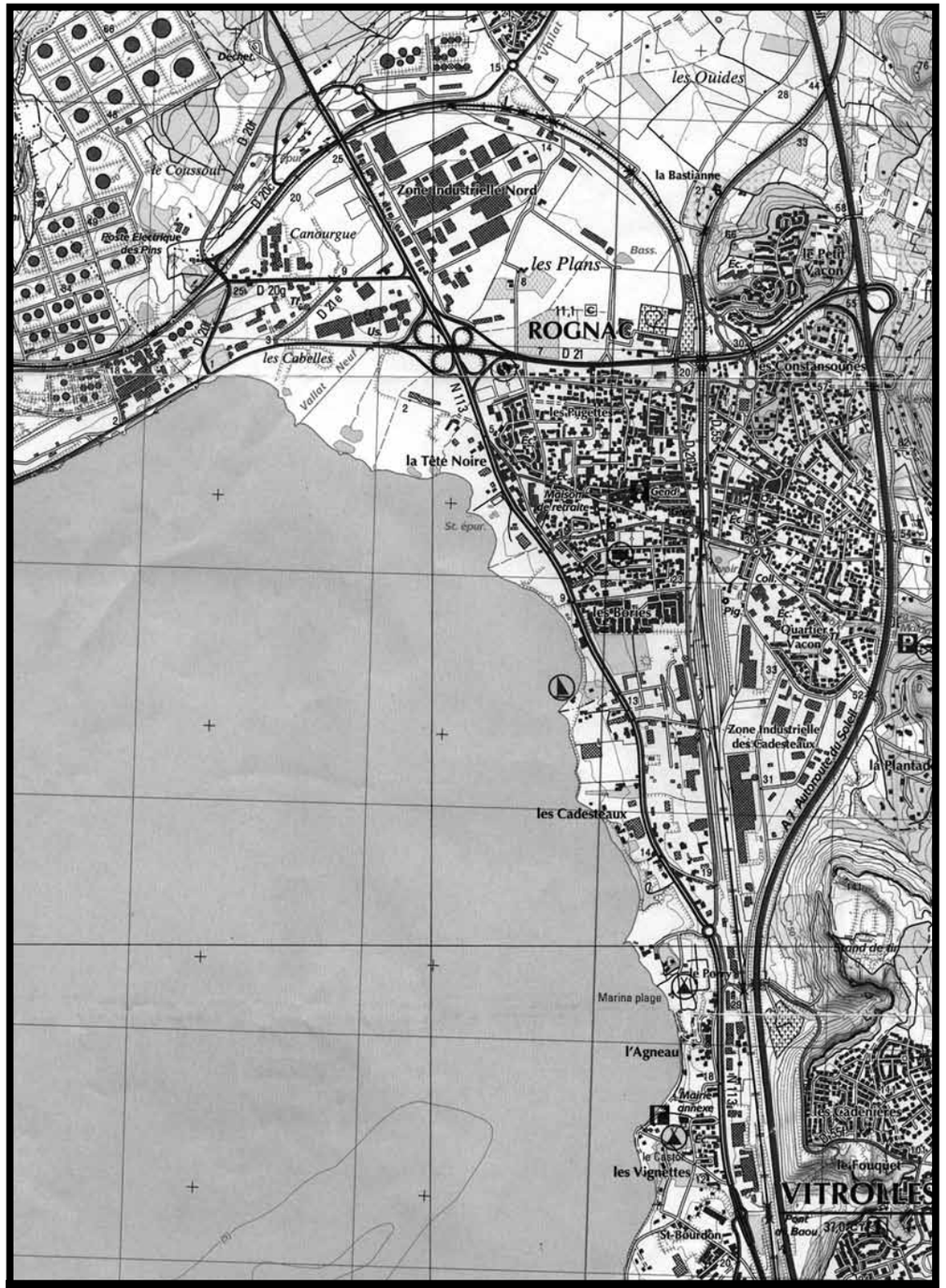
La pointe

Le parc Henry Fabre



Exemple de cité des sciences

Ex. de réhabilitation de friche industrielle



Rognac, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Rognac

DIAGNOSTIC

Rognac est un ancien village agricole de fond de vallée, blotti entre un relief très marqué et les berges de l'Étang de Berre. Cette situation se ressent très fortement dans sa structure urbaine composée linéairement entre ces deux limites. Mais plus que cela encore, la forme de la ville est une résultante des contraintes données par les différentes infrastructures qui la traversent. Elle se définit entre l'A7 à l'est, la D55 (sortie de l'autoroute) au nord, et la N113 à l'ouest. Ce maillage a poussé la ville à se densifier sur elle-même et à s'étendre vers le sud, seul échappatoire à tout développement, de part et d'autre de la ligne de chemin de fer du PLM et linéairement à la N113. La circulation intensive (poids lourds) sur cette nationale, constitue une limite quasi infranchissable entre Rognac et les berges de l'Étang de Berre. La ville, isolée, n'a pu développer aucun front urbain, aucun aménagement en bord d'étang alors qu'elle bénéficie d'un très beau littoral.

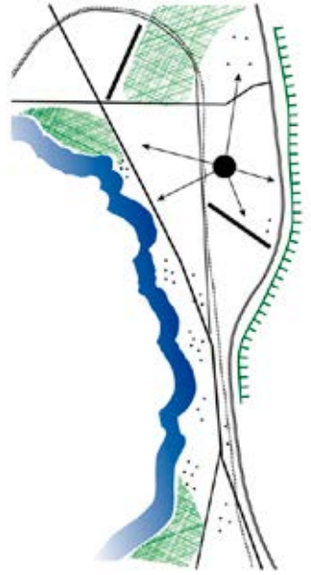
De plus, la N113, voie de grand transit, a drainé toutes sortes d'activités commerciales et industrielles sur son parcours. Ainsi, s'est constitué entre Rognac et Vitrolles, un couloir où sont agglomérés lotissements pavillonnaires et collectifs, commerces, ateliers d'artisans, petites industries, sorte de zone industrielle improvisée au gré du trafic de la route. Cette séquence ne gratifie ni l'entrée de la ville de Rognac, ni l'utilisation du front d'étang déjà investi par ces activités.

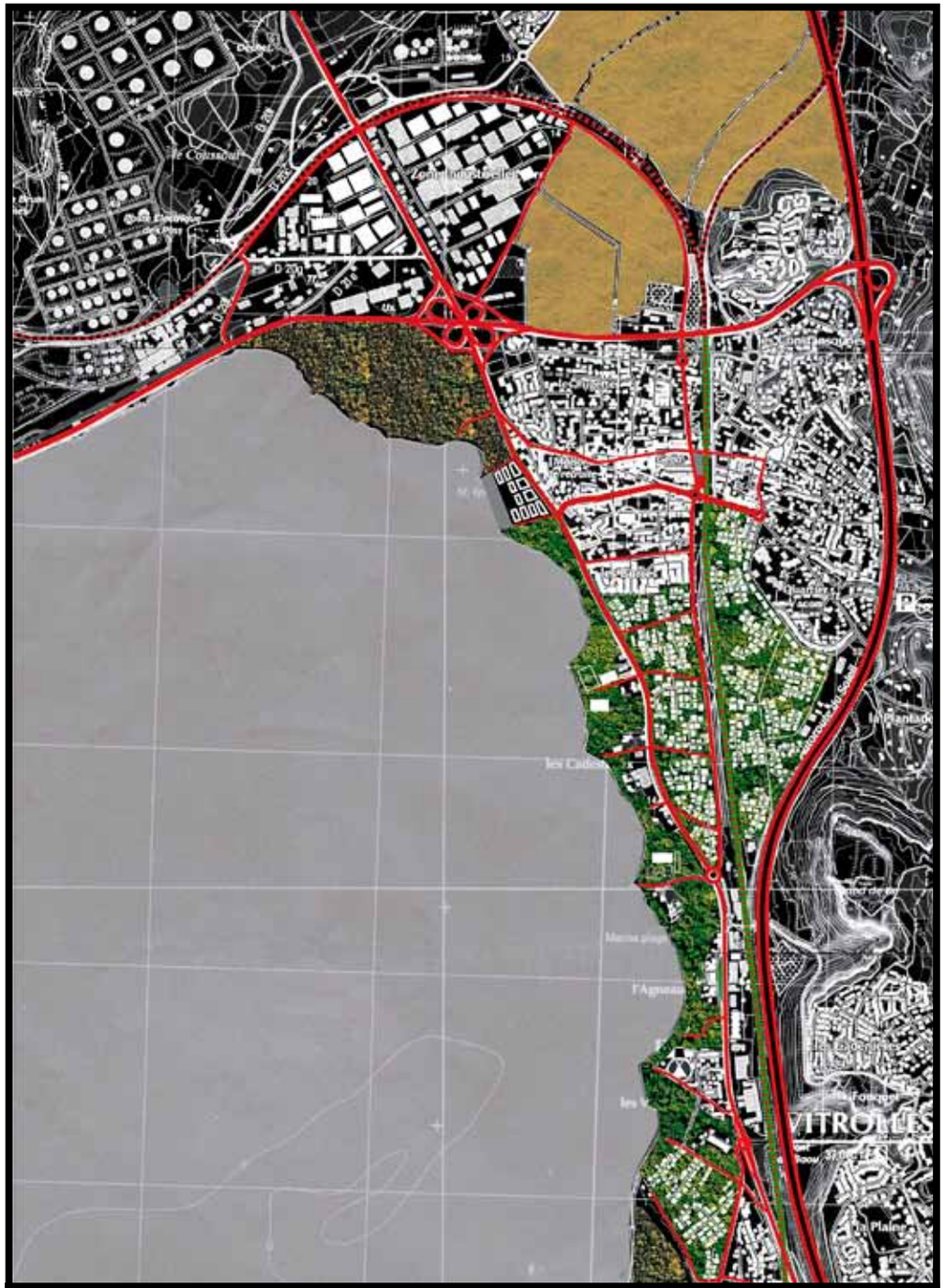
Pourtant, le front d'étang entre Vitrolles et Rognac est très peu fréquenté, et mériterait une revalorisation. Il regroupe déjà de nombreux équipements balnéaires tels des clubs nautiques, des plages et des campings, et présente des caractéristiques paysagères de grande qualité. Sur la côte légèrement en surplomb par endroit, à l'abri d'une pinède, quelques plages sableuses difficiles d'accès se découpent, quelques maisons et hangars de facture originale laissés à l'abandon, se tiennent au secret. Ce site représente un potentiel immense de projet qui pourrait donner à Rognac et à l'Étang de Berre un vaste site balnéaire dont la réalisation ne nécessiterait que peu d'aménagements.

- Superficie 1 746 ha
- Population 1990 : 11 099.....1999 : 11 631
- Equipements : Piscine, Equipements sportifs, Collège (1).

OBJECTIFS

- Réhabiliter le front d'Étang.
- Restructurer le centre.
- Contrôler l'extension urbaine.





Rognac, projet, Echelle 1/25000.

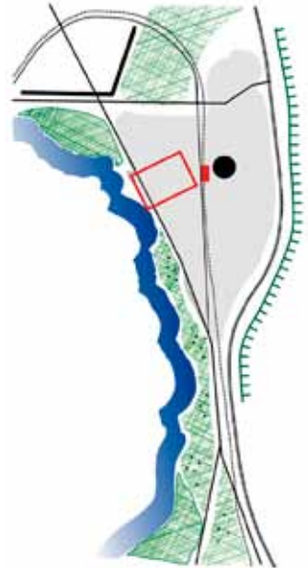
PROJET : UNE VILLE AU BORD DE L'EAU

Actuellement, la ville de Rognac ne dispose plus de beaucoup d'espace pour assurer sa croissance. Il s'agit alors de privilégier sa densification pour parer son extension sur les zones agricoles situées au nord, et de libérer des terrains au sud de la ville. Les zones d'activités sont alors délocalisées au nord de la ville, dans une zone industrielle existante, afin de rendre des espaces urbanisables, entre la voie ferrée et la N113. Ces terrains pourront être urbanisés en fonction des besoins, selon un modèle privilégiant un tissu peu dense, associant habitat, équipements sportifs existants et espaces publics. Ce choix se justifie à travers l'intention de ce projet de créer un front balnéaire sur l'étang et de le signaler sur la séquence de la N113 avec un traitement paysager caractéristique (tissu peu dense, espaces boisés…).

Les transversales prévues pour structurer les nouveaux quartiers à venir seront prolongées et associées à des équipements de l'autre côté de la N113, sur les berges, pour favoriser l'accès aux équipements balnéaires et assurer à ce niveau l'ouverture de la ville sur l'étang. Dans ce but, il est envisagé de dévier la plus grande partie de la circulation poids lourds sur l'A7 (elle pourra ensuite rejoindre la N113 par l'échangeur au nord de Rognac), afin d'alléger le trafic sur la nationale et pouvoir lui rendre un caractère plus urbain lorsqu'elle passe au niveau de la ville. Une fois la voie réduite, il n'existe plus de limite infranchissable entre la ville et l'étang. Rognac peut s'étendre vers l'étang selon une densification de l'axe transversal liant le centre ville (centre, gare…) aux berges et s'ouvrir sur l'eau par l'aménagement de ces rives et la création d'un front bâti accueillant divers services balnéaires. Cette séquence plus dense sur la nationale permet de signifier le cœur de la ville qui se trouve totalement excentré.

STRATÉGIES

- Création d'un front balnéaire, support d'équipements liés au loisirs.
- Densification d'une transversale entre le centre et le littoral pour affirmer une séquence urbaine sur la RN 113.
- Délocalisation des activités industrielles dans la ZI au nord pour permettre à la ville de s'étendre.



Base nautique

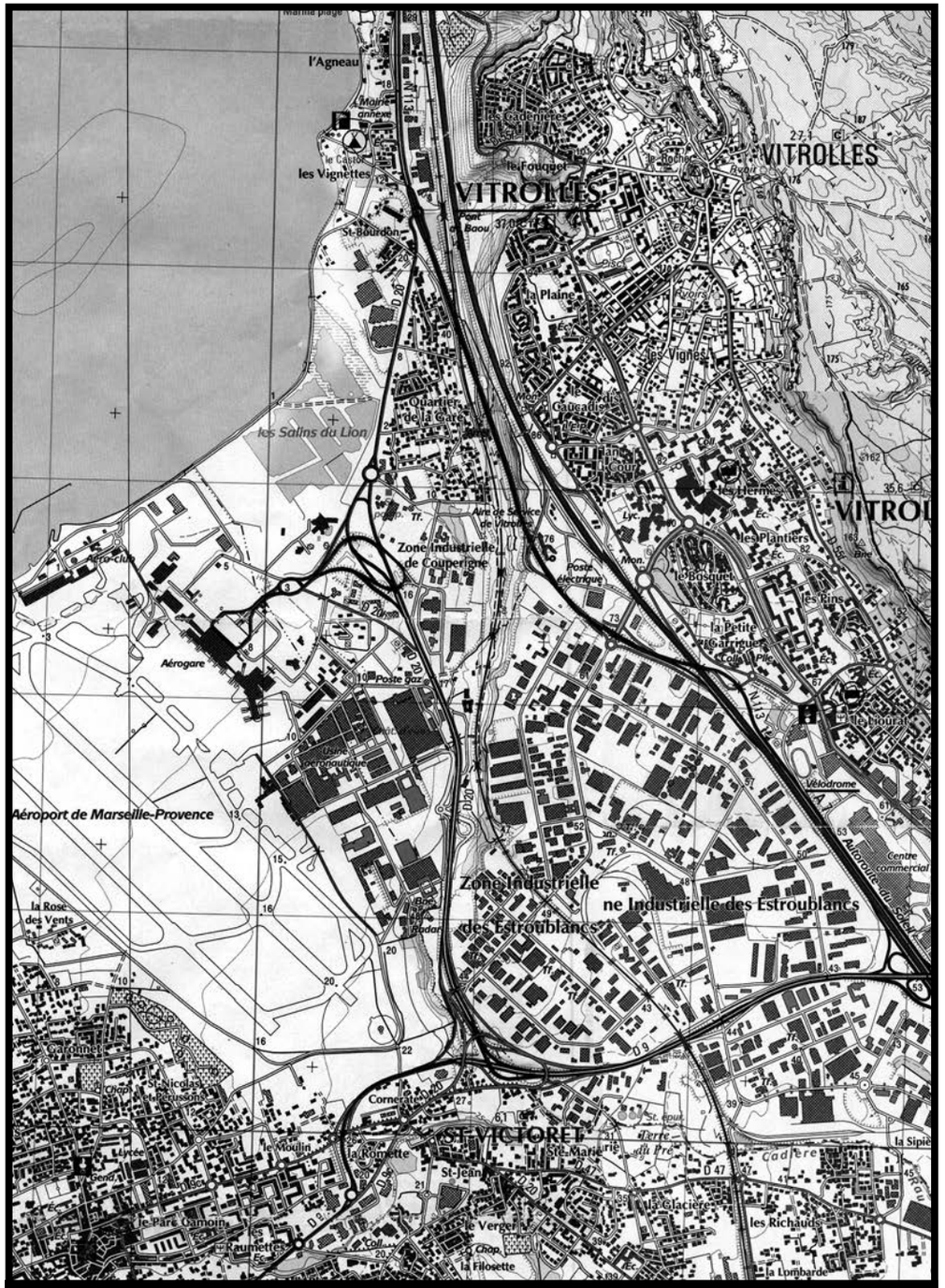
Route nationale N113

La plage

Le front d'étang

Exemple de pavillonaire dans une pinède

Exemple de traitement de plage



Vitrolles, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Vitrolles

DIAGNOSTIC

Adossée au massif de l'Arbois, la ville de Vitrolles s'étend sur un plateau en surplomb et domine la plaine de Marignane. Coincée entre l'A7 et le relief, elle s'est étendue peu à peu du centre ancien vers le sud selon une succession d'opérations et d'aménagements venant créer de nouveaux centres urbains selon un axe nord-sud. La ville forme un bandeau entre le relief et l'autoroute, conçu autour d'un boulevard urbain, colonne vertébrale de la ville, seul lien entre les différentes centralités diffusées sur le territoire communal. Entre centres urbains éclatés et grandes infrastructures, la ville n'arrive pas à trouver une lisibilité et une structure cohérente.

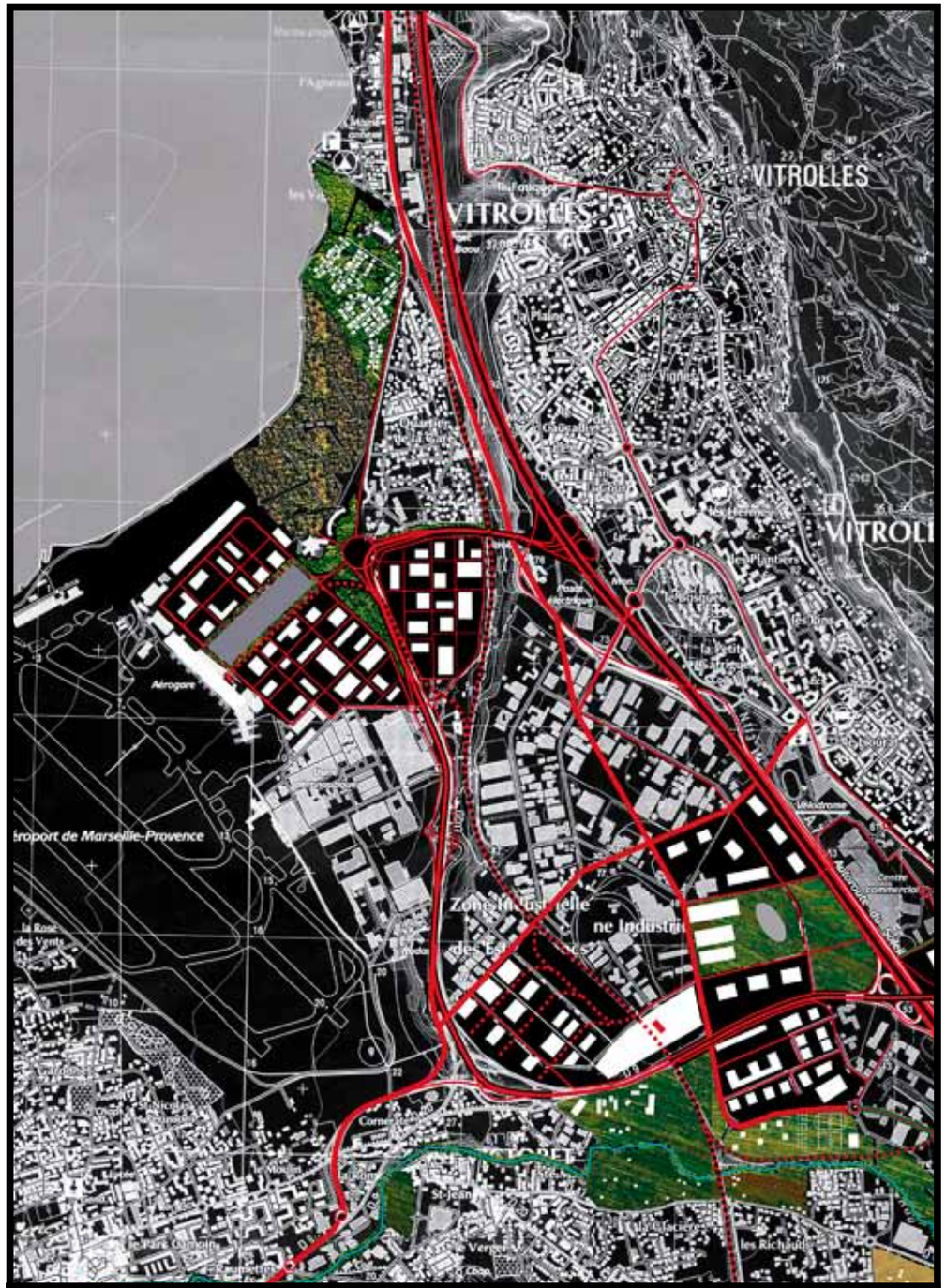
Située à la croisée des chemins entre la D9 arrivant d'Aix-en-Provence et l'A7, Vitrolles se trouve en un point stratégique au niveau de l'aire métropolitaine marseillaise. Aux portes de Marseille, son territoire remarquablement bien desservi constitua depuis le début du siècle un espace propice à l'installation de grands équipements métropolitains. La commune a ainsi accueilli une zone commerciale (de la Bastide Blanche), la zone industrielle des Estroublans extrêmement diversifiée, et l'aéroport de Marseille, tous sources de développement pour la ville. Leur présence sur le site se traduit par d'énormes emprises, enclaves infranchissables insérées dans le maillage des infrastructures. Ils induisent un fonctionnement qui échappe totalement à l'échelle de la ville de Vitrolles et créent ainsi des éléments isolés qui interdisent une quelconque continuité urbaine. A cela s'ajoutent les ruptures et limites constituées par un réseau d'infrastructures très dense qui découpe le tissu en entités indépendantes. Ainsi, l'A7 isole totalement la zone industrielle de la ville et en fait un espace détaché de toute logique urbaine. De même, l'emprise de la D9 constitue une rupture nette dans le tissu et rend impossible la liaison entre les quartiers sud et nord de la ville.

Ainsi découpée et fragmentée, la ville de Vitrolles est dans une situation où elle ne parvient pas à trouver de cohérence interne et ne peut dans ces conditions supporter un nouveau développement et une nouvelle image qui s'annoncent pour elle, ceux du troisième pôle tertiaire de l'aire métropolitaine marseillaise.

- Superficie 3 658 ha
- Population 1990 : 35 397.....1999 : 36 784
- Équipements : Équipement socio-éducatifs et culturels, Bibliothèque, Stadium, Équipements sportifs, Piscines (3), Camping, Club de voile, Collège (4), Lycée (2).

OBJECTIFS

- Créer le troisième pôle de l'aire métropolitaine Marseillaise.
- Restructurer la ville sur elle même.
- Anticiper une évolution de la ZI des Estroublancs.



Vitrolles, projet, Echelle 1/25 000.

PROJET : LE TROISIÈME PÔLE DE L'AMM

Située au cœur de l'aire métropolitaine marseillaise, et forte d'une structure industrielle déjà très affirmée, Vitrolles représente un espace d'enjeux économiques très importants, et est en passe de devenir le troisième pôle tertiaire du territoire métropolitain à côté de Marseille et d'Aix-en-Provence. Face à ces données, il est nécessaire de renforcer et d'affirmer cette vocation. Ainsi, la zone de la nouvelle gare REM devient le support au développement d'un centre multiservices concentrant diverses fonctions jouant à l'échelle métropolitaine, et fournit le prétexte à une restructuration de la zone industrielle des Estroublans. La gare multimodale, en réseau avec Aix et Marseille, est un vecteur de centralité très fort qui incite à un regroupement des activités autour d'elles et permet de recentrer la structure de la zone industrielle.

Est projetée une université des sciences de la vie, prévue initialement par l'Université Aix-Marseille sur le plateau de l'Arbois. Le site de l'Étang de Berre représente en effet une source inépuisable d'études axées sur l'environnement et l'écologie. Sur son territoire se mêlent sites industriels, infrastructures, parcs naturels et zones agricoles préservées, une multitude de situations appropriées à l'enseignement d'une telle discipline. Située au sud de la D9, elle est à l'écart du fonctionnement de la zone industrielle, et son campus est intégré dans un parc linéaire sur les rives de la Cadière.

Au nord de la D9, la programmation des activités reste plus proche de celle déjà existante. Elle réorganise et complète les activités liées au fret, prévoit l'extension de la zone commerciale située à l'est de l'A7 en l'intégrant dans un parc urbain et définit une zone d'activités tertiaires. Ces équipements sont organisés selon les axes structurants de la zone industrielle et intègrent des aménagements de voirie et d'espaces publics, de manière à rendre la pratique de la zone plus urbaine. Son réseau viaire est hiérarchisé, et se prolonge à l'extérieur de l'emprise pour se connecter aux axes de la ville. Ainsi, la zone est intégrée dans une logique urbaine.

Notre intervention se traduit également par une restructuration de l'axe central nord-sud par un traitement en boulevard urbain sur toute sa longueur, chose rendue possible avec la disparition de la D9 sous une dalle. Ainsi, la continuité urbaine est assurée et les centralités mieux intégrées à un système global de fonctionnement.

Enfin, dans l'objectif de diminuer l'impact de cette voie rapide drainant toutes les affluences régionales en direction de l'aéroport Marseille-Provence, sur le fonctionnement de la zone industrielle, il est prévu de créer un barreau autoroutier qui permettra un accès direct à l'aérogare. Celle-ci sera libérée de ce trafic et pourra travailler ses liaisons avec l'aéroport.

STRATÉGIES

- Création d'un pôle universitaire et tertiaire autour de la nouvelle gare multimodale.
- Redéfinition des tracés de la RD9 et de la RN 113 qui déstructurent la ville.
- Création d'un nouveau pôle commercial et culturel.

Boulevard urbain

Aéroport

Enseignes dans la zone

Boulevard urbain

Exemple de traitement de voie enterrée

Exemple d'université

Marignane, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Marignane

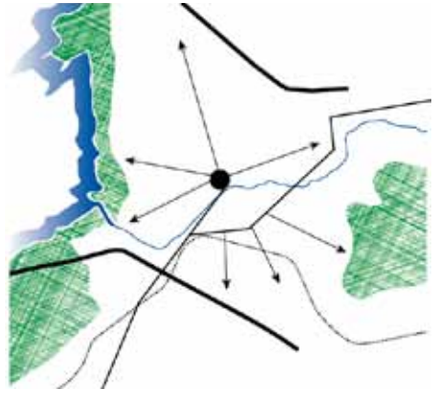
DIAGNOSTIC

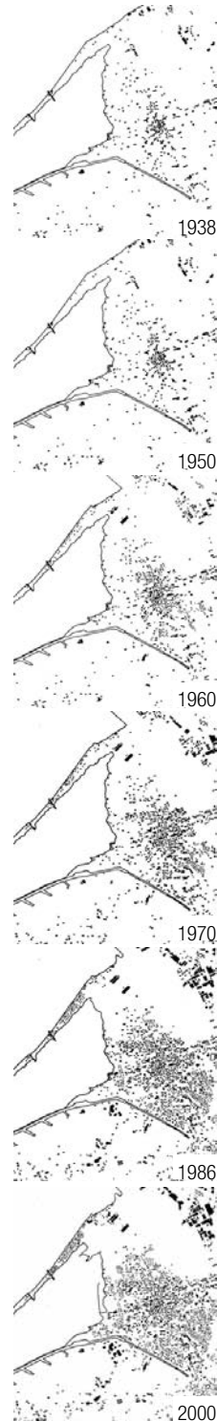
La ville de Marignane s'étend entre deux grosses infrastructures, l'aéroport Marseille-Provence et le canal du Rove, et entre deux fronts naturels, l'étang de Bolmon et le relief Notre Dame. Son développement est donc limité de toute part et ne trouve une échappée qu'au sud en direction de Gignac, parallèlement à la tranchée du canal du Rove.
Elle constitue une sorte de pièce d'engrenage entre la plaine agricole au sud et les espaces industriels et commerciaux de Vitrolles. C'est la D9, conçu à l'origine comme l'axe périphérique de la ville, qui assure cette liaison. Aujourd'hui, considérée comme un boulevard urbain, elle fait partie intégrante de la ville, mais crée une rupture dans la trame urbaine. Au nord, la ville s'est développée selon des radiales partant du centre ancien tandis qu'au sud, la structure est perpendiculaire à la D9.

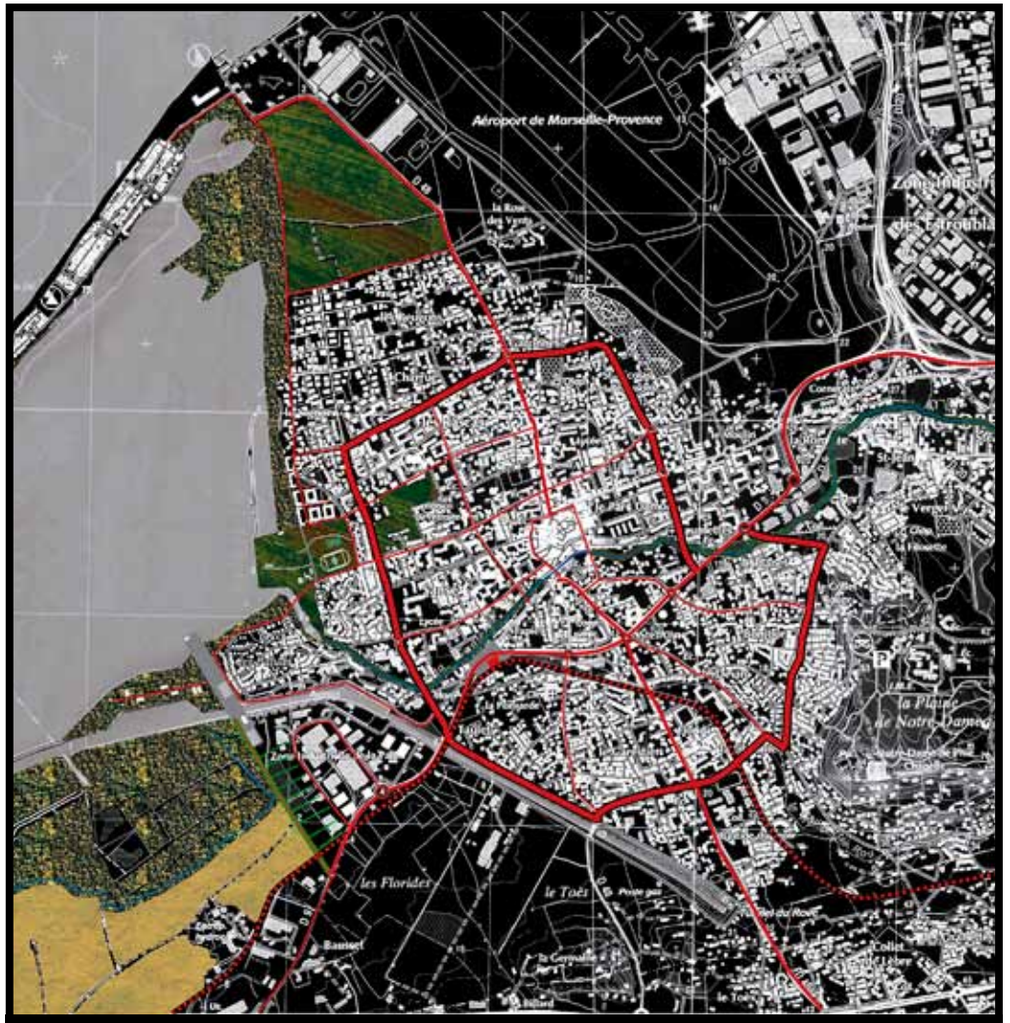
Pendant longtemps, Marignane demeure un village agricole, où la pêche est une activité relativement fructueuse. Quelques cabanons de pêcheurs se sont installés sur les berges de l'Étang de Bolmon. Aujourd'hui, ils représentent la seule façade de la ville sur l'Étang car aucun autre aménagement n'est venu s'y ajouter. La ville n'a jamais cherché à développer un front urbain sur ses rives et tourne le dos à cet espace marécageux, pollué et jugé inutile. Pourtant, l'étang représente un écosystème très riche et un paysage lacustre caractéristique. La tendance actuelle tend à reconsidérer ce site, à travers un programme de protection du milieu naturel. L'Étang de Bolmon est propriété du conservatoire du littoral et est amené à une dépollution lente et difficile. Pourtant la ville n'envisage toujours pas de profiter de ce milieu naturel et l'utilise seulement comme plan d'eau support d'activités nautiques.
- Superficie 2 316 ha
- Population 1990 : 32 325.....1999 : 34 006
- Equipements : Bibliothèque, Cinéma Marius Petit Pas, Musée Galerie d'art et tradition populaire, Camping (2), Club nautique, Piscine (3), Equipements sportifs, Collège (2), Lycée (2).

OBJECTIFS

- Connecter la ville avec le parc du Bolmon.
- Restructurer la ville sur elle même, stopper l'étalement de la ville et le mitage.







Marignane, projet, Echelle 1/25 000.

PROJET : UNE CHARNIÈRE ENTRE L'URBANISATION ET LA NATURE

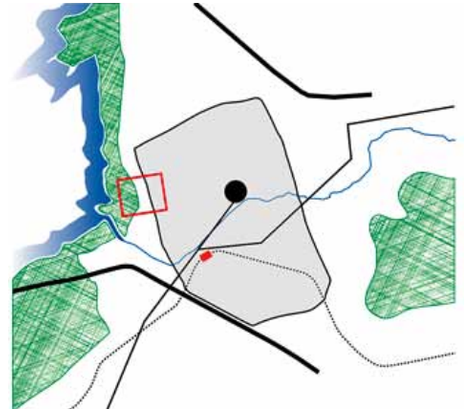
Pour éviter que Marignane ne s'étale de l'autre coté du canal de Marseille au Rhône, et ne vienne mettre en péril la zone agricole (comme le projet de la ZAC Basset-Florides avec 150 hectares d'activités), la ville doit bloquer son extension au profit d'une restructuration et d'une densification sur elle-même. Elle doit notamment urbaniser et mettre en valeur sa partie nord-ouest vers l'étang de Bolmon, afin de rapprocher la ville de son patrimoine maritime. Dans cette perspective, un parc métropolitain comprenant les rives de Marignane sur le Bolmon, tout le cordon du Jaï ainsi que la partie sud de l'étang, en limite de zone agricole, sont aménagés. Un parc urbain, regroupant des terrains de sport noyés dans la végétation et intégrant l'actuel complexe sportif, assure le lien entre la ville et les espaces naturels du Bolmon. La zone industrielle de la Palun est reconvertie en zone industrielle à caractère écologique et agronomique sous forme de pépinières d'entreprises, liée à l'activité agricole qui l'entoure, est intégrée au parc. La création d'un front bâti dense marque l'entrée du parc qui s'inscrit dans une succession d'espaces publics pénétrant dans la ville.

De plus, la mise en place d'un système viaire hiérarchisé et la continuité du périphérique (actuellement en projet) encerclant la ville, permet de séparer le trafic de transit de la circulation propre à la ville. Il vient se greffer sur la D9, qui de ce fait verra son trafic se fluidifier. Fonctionnant à l'échelle métropolitaine, le parc de Bolmon se connecte directement à cette rocade de contournement.

La gare REM reprend l'emplacement de l'ancienne station de Marignane sur la ligne Pas-des-Lanciers-Martigues le long de la D9. L'aménagement d'une promenade piétonne paysagère permet de relier le bord de l'étang de Bolmon à la colline Notre Dame en passant par la gare et le centre ville. La Cadière en est le fil conducteur, et compose plusieurs séquences : littorale, rurale, urbaine.

STATÉGIES

- Mise en place d'un réseau d'espaces publics.
- Création d'un front bâti en bordure du parc.
- Hiérarchisation du réseau viaire et création d'un périphérique.



Boulevard urbain

Le château

Le canal du Rove

Stade du Bolmon

Exemple de traitement

Exemple de base nautique

Gignac la Nerthe, carte IGN 2000, Echelle 1/25 000.

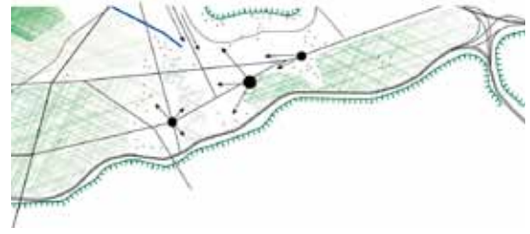
Gignac la Nerthe

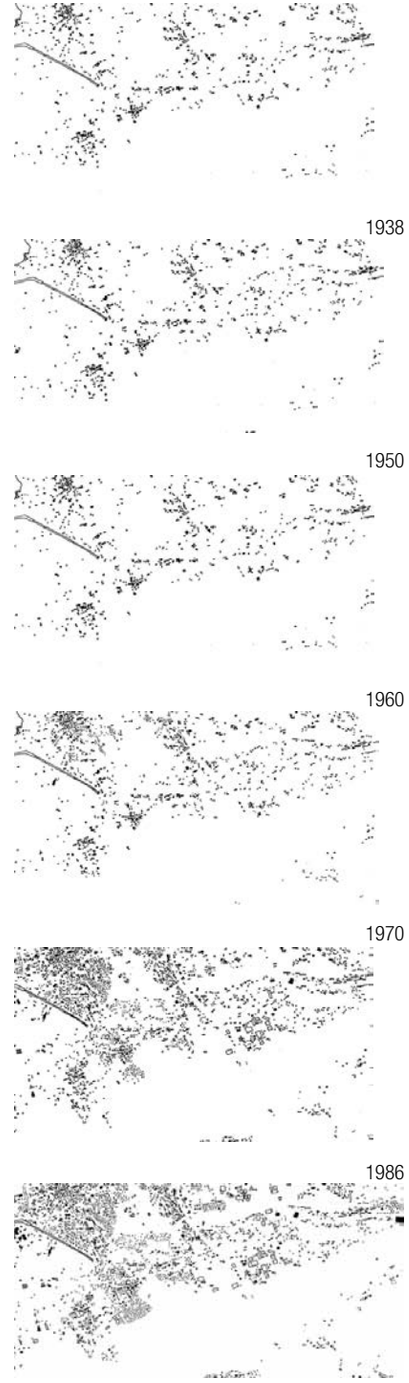
DIAGNOSTIC

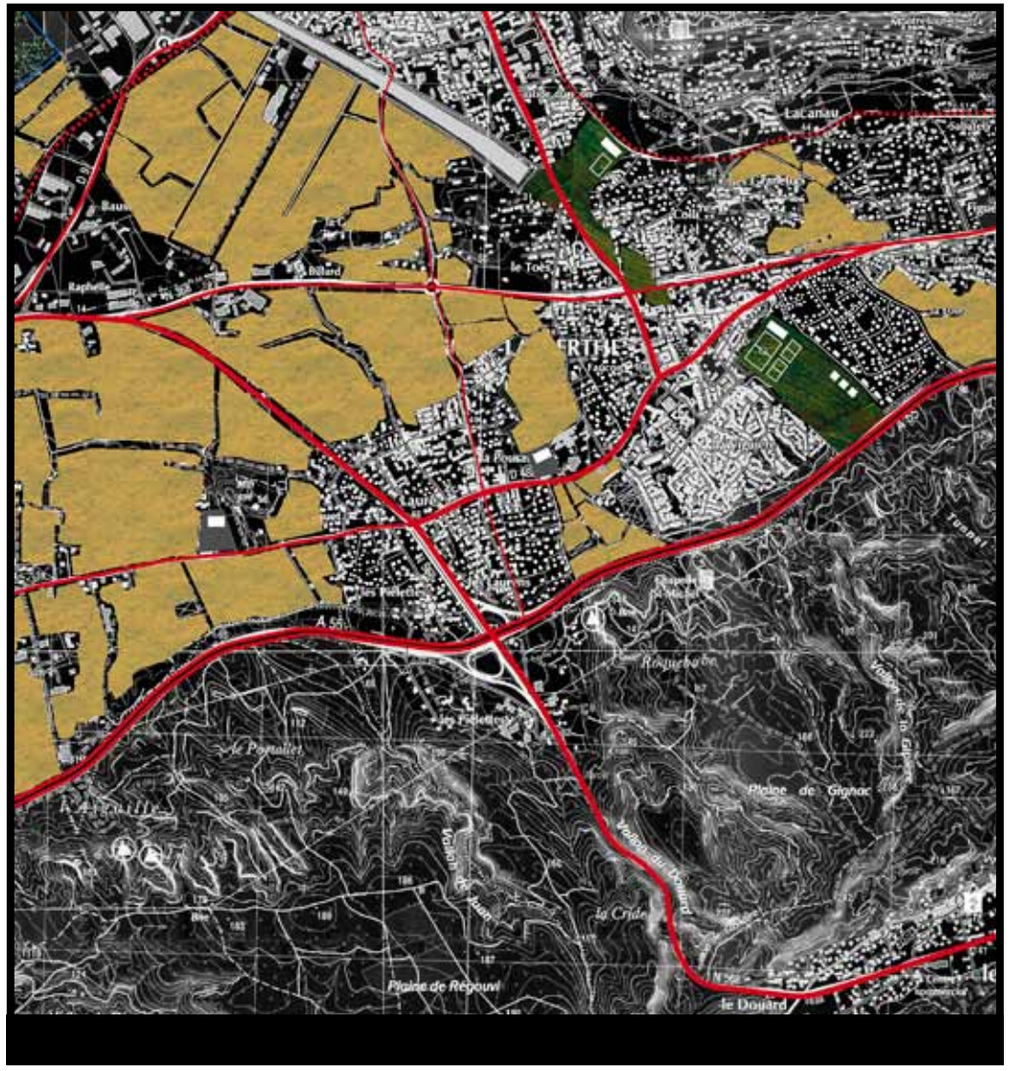
Adossé à la chaîne de la Nerthe, entre l'A55 et la commune de Marignane, un noyau villageois, Gignac, subit actuellement une croissance très rapide et souvent peu maîtrisée. Elle se déploie peu à peu vers Marignane dans le couloir formé entre le canal du Rove et la chaîne des Pennes Mirabeau. Ainsi, les deux villes se connectent selon un axe nord-sud, et forment une urbanisation quasi continue.
Autour de Gignac gravitent et prolifèrent deux petits hameaux, Laure à l'ouest et Figuerolles à l'est, et forment avec Gignac, un réseau de trois pôles urbains qui ont tendance à se rejoindre. Tous sont dépendants de Marignane en terme de grands équipements.
Leur évolution incontrôlée prend des proportions dangereuses pour le territoire agricole environnant. Ces trois pôles s'étendent en tache d'huile et n'intègrent nullement la sauvegarde ou l'utilisation de leur patrimoine agricole pourtant si riche. Ils se situent en effet dans un petit vallon, entre la chaîne de la Nerthe et celle des Pennes Mirabeau, où l'agriculture est intensive et où le paysage est très marqué par le bocage et la trame agricole.
- Superficie 864 ha
- Population 1990 : 8 772…… 1999 : 9 189
- Equipements : Camping, Collège (1)

OBJECTIFS

- Trouver un compromis entre développement urbain et maintien de l'activité agricole.
- Canaliser les pôles d'extension urbaine.
- Eviter le mitage.







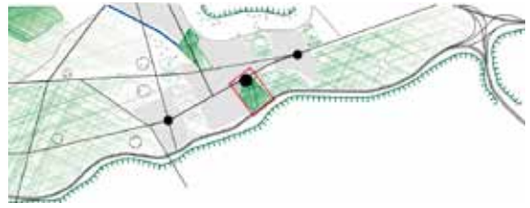
PROJET : ÉQUILIBRER UN DÉVELOPPEMENT RAPIDE

L'objectif est de structurer l'évolution du village de Gignac et des hameaux en un seul système, lié à Marignane, organisé selon un axe interne liant les trois pôles, existant actuellement. La liaison à Marignane s'effectue physiquement par un couloir densifié autour d'un boulevard urbain. Il intègre de nombreux équipements existants, d'autres créés comme un parc qui permettra de créer une coupure, une séquence naturelle dans un tissu dense. La gare de Marignane assurera la desserte du système lié à Gignac.

Le développement des hameaux envisagé est très limité, il sera caractérisé par des constructions peu denses recentrées sur les axes ou les différentes centralités (équipements scolaires, sportifs…). Sur les franges, il sera préférée la construction d'un habitat peu dense, dont la typologie permettra une relation spatiale, fonctionnelle et visuelle avec l'environnement agricole, qui constitue les coupures vertes entre les différents pôles d'urbanisation. L'extension des hameaux est limitée, elle ne se fera que par la densification des terrains déjà bâtis, par contre à Gignac, le pôle le plus important et le plus attractif, il est prévu d'étendre la ville à l'est, sur des terrains nouveaux. Ceux-ci seront séparés de l'actuel centre par un parc urbain défini par le passage en souterrain du tunnel du canal du Rove qui s'est effondré en partie. Ainsi, le parc gèle toute construction sur ce site à risques.

STRATÉGIES

- Alternance des noyaux urbains avec des zones agricoles qui peuvent proposer des loisirs.
- Conservation de la structure paysagère de l'agriculture dans les zones urbanisées.



Agriculture sous serres

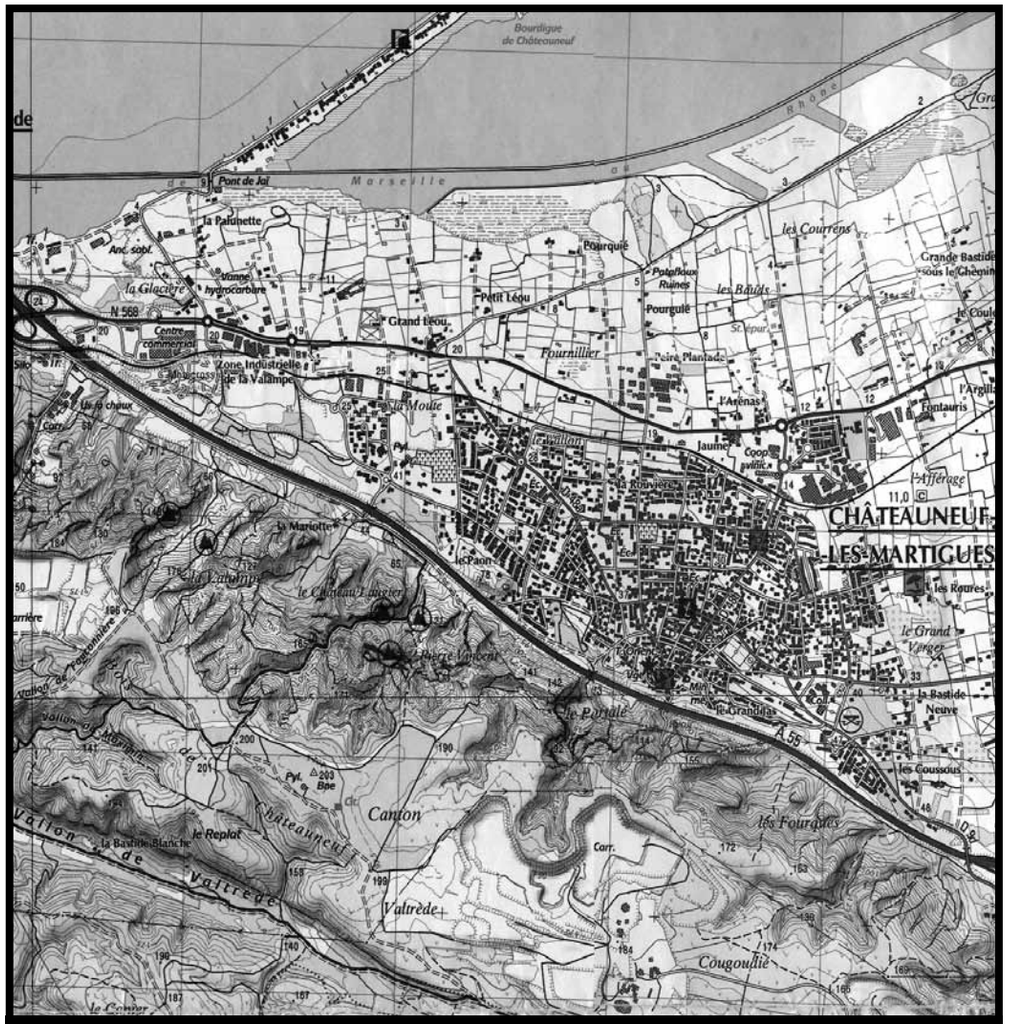
Vue du vallon

Le canal du Rove

Plaine agricole

Exemple de traitement de parc

Ex. d'insertion paysagère



Chateauneuf les Martigues, carte IGN 2000, Echelle 1/25 000.

Chateauneuf les Martigues

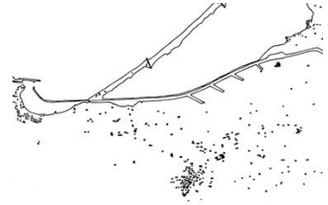
DIAGNOSTIC

Au pied de la chaîne de la Nerthe, Châteauneuf-les-Martigues se présente sous la forme d'un noyau villageois autour duquel a explosé une urbanisation diffuse et spontanée de pavillonnaire. Son développement fut directement lié à la construction de la raffinerie de La Mède dans les années 30, qui a drainé un flux important de main d'œuvre et de financements. Plus tard, lors de l'aménagement général des rives de l'Étang de Berre, conséquence de la réalisation du complexe industrielle de Fos, la commune s'oppose à être le siège de constructions massives de logements, transformant les villes en cités dortoir. Châteauneuf-les-Martigues a donc conservé l'image d'un village traditionnel. Aujourd'hui, il s'est essentiellement développé par le biais de lotissements de manière radioconcentrique. Ainsi, il s'étend aujourd'hui entre deux limites fortes, l'autoroute A55 au sud et la RN568 qui le lie avec La Mède, au nord. Son extension tend à se réaliser aux dépends de la plaine agricole, sur un axe est-ouest, en privilégiant la direction vers La Mède. En effet, l'urbanisation est attirée irrésistiblement vers la zone commerciale installée au niveau de l'échangeur de l'autoroute à mi-chemin entre Chateauneuf et La Mède. Cette situation privilégiée fait l'objet actuellement, d'un projet de ZAC, venant créer un nouveau centre urbain entre les deux villages. Ce projet, donna lieu à une esquisse de F. Spoerry qui propose un aménagement centré sur un port de plaisance. La ZAC n'en est encore qu'à ces balbutiements mais elle fait déjà beaucoup parler d'elle, attire de nombreux intérêts et promet un développement certain du site. Ainsi, La Mède et Châteauneuf-les-Martigues sont liés à une même centralité, la future ZAC de la Palunette.

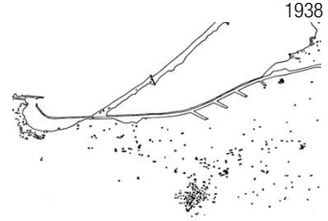
- Superficie 3 165 ha
- Population 1990 : 10 911……. 1999 : 11 375
- Equipements : Bibliothèque, Complexe sportif, Collège (1)

OBJECTIFS

- Trouver un compromis entre développement urbain et maintien de l'activité agricole.
- Canaliser les pôles d'extension urbaine.
- Réhabiliter le front d'Étang.

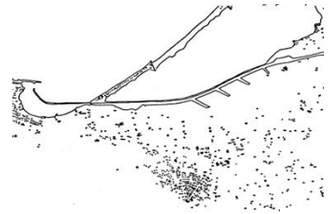


1938

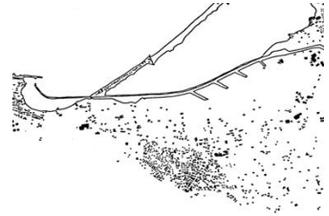


1950

1960

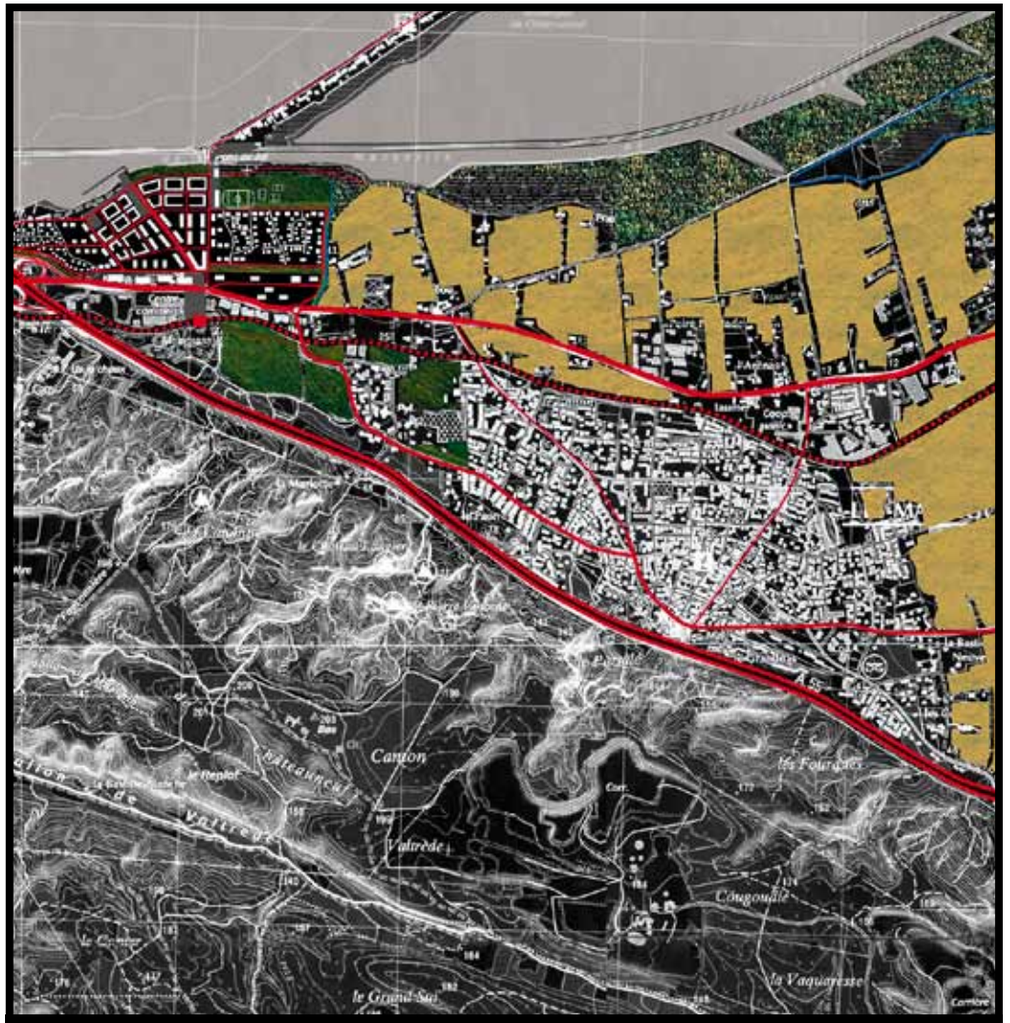


1970



1986

2000



Chateauneuf les Martigues, projet, Echelle 1/25000.

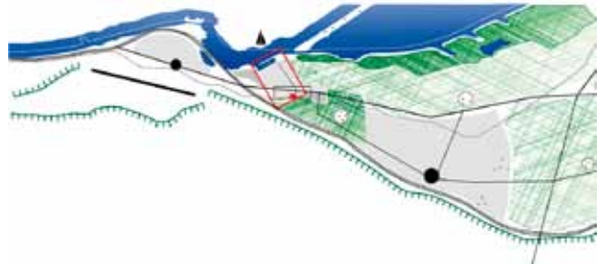
PROJET : UN NOUVEAU CENTRE

L'idée consiste à renforcer la tendance actuelle d'une structuration des deux noyaux villageois de Châteauneuf-les-Martigues et La Mède autour d'une nouvelle centralité, la ZAC de la Palunette. Le développement de ces deux villages est stoppé et l'urbanisation se fera d'après un nouveau centre urbain. Ce site accueillera des activités commerciales et industrielles complémentaires à celles existantes, des quartiers d'habitations articulés sur un port de plaisance et des équipements divers. Tous ces aménagements associés à la gare REM et à l'entrée du Parc Métropolitain du Bolmon formeront un pôle d'activités très dynamique et attractif. La propagation anarchique du pavillonnaire pourra être limitée et concentrée autour de cette ZAC.

A terme, cette évolution formera une urbanisation continue entre les trois pôles. Celle-ci sera interrompue par des coupures vertes agricoles entre les centres urbains afin qu'ils restent identifiables indépendamment. Ces coupures permettent de sauvegarder, par endroit, le patrimoine agricole du site qui apporte une qualité paysagère et une qualité de vie indispensable. Elles se situent au niveau d'équipements (scolaires, sportifs…) existants et peuvent intégrer des activités de loisirs périurbains.

STRATÉGIES

- Création d'une nouvelle centralité avec un port de plaisance en front d'Étang.
- Limitation du noyau villageois.
- Intégration paysagère des nouvelles urbanisations.



Centre commercial

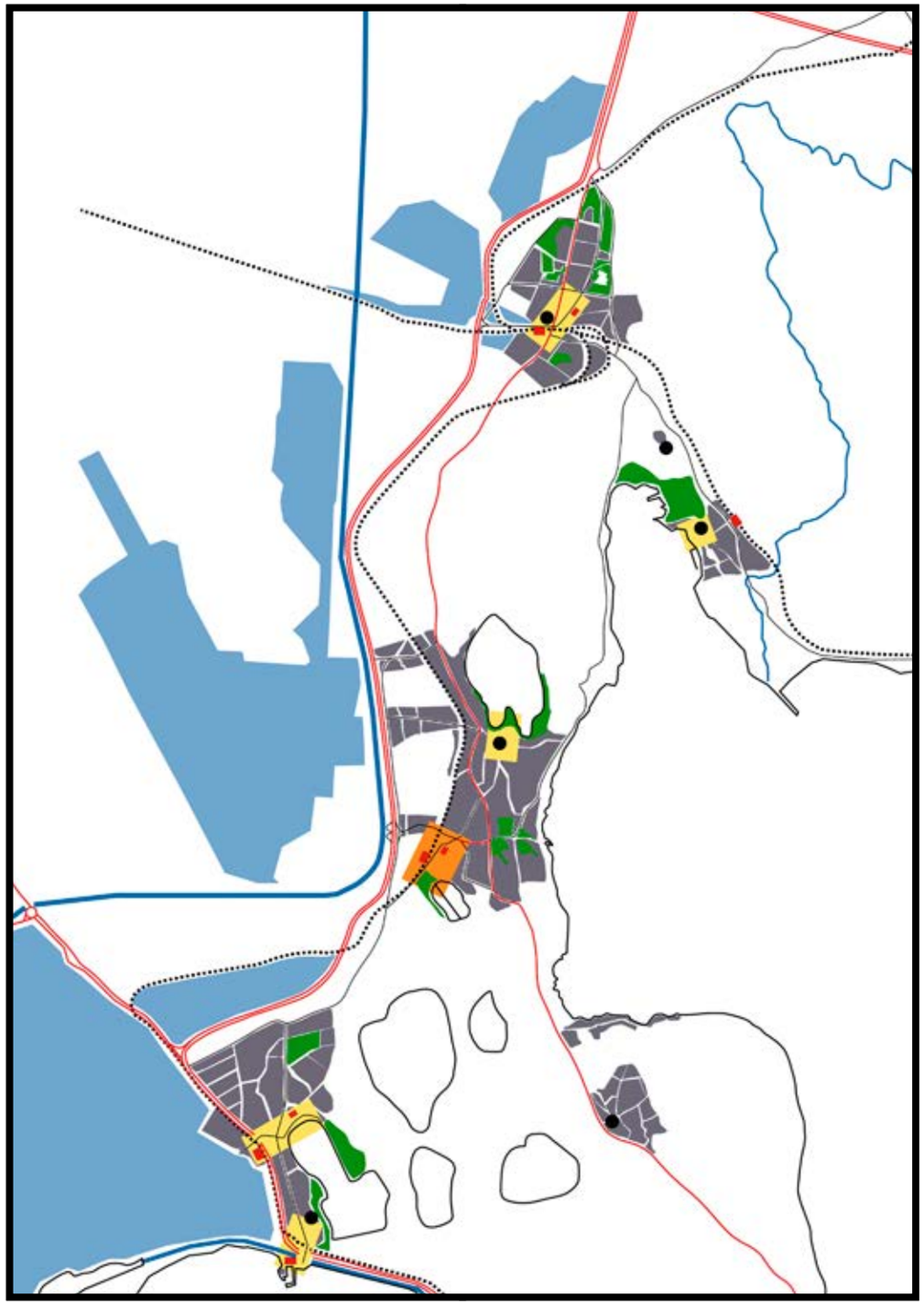
Plaine agricole

Le Jaï

Route de campagne

Exemple de traitement de quai urbain

Exemple de traitement de parc



L'agglomération de la rive Ouest

La rive ouest comprend les trois villes nouvelles de Fos-sur-Mer, Istres et Miramas, ainsi que les villages de Saint-Chamas et de Saint-Mitre-les-Remparts. Contrairement aux villes de la rive Est, seul Saint-Chamas bénéficie d'un front de mer et peut développer un port de plaisance en relation avec son urbanisation. Les autres n'ont pas accès à l'Étang de Berre, étant mises à distance soit par un fort dénivelé, soit par l'éloignement. Les villes sont séparées par de grands espaces naturels vallonnés et parsemés par des étangs de tailles diverses, apportant une grande qualité environnementale. Au niveau des infrastructures, elles sont reliées par la N1569 qui forme une limite avec la plaine de la Crau et vient fermer le territoire à l'ouest. La desserte interne se fait par la D5/N569, venant de Martigues.

Un développement récent sous forme d'agglomération.
Initialement des petites bourgades perchées, les villes de la rive ouest de l'Étang de Berre n'ont connu un réel développement urbain que dans les années 60-70, avec l'arrivée du complexe industrialo-portuaire de Fos. Parallèlement, se crée en 1972 le Syndicat Communautaire d'Aménagement, regroupant les communes de Fos, Istres et Miramas, (devenant en 1984, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle). L'Etablissement Public des Rives de l'Étang de Berre (EPAREB) est mis en place en 1973 pour gérer la forte croissance démographique, que les aménageurs et urbanistes prévoient de répartir dans des «villes nouvelles», créées autour de centres anciens, dans un contexte urbain existant. L'objectif le plus urgent est de préparer l'accueil des nouveaux arrivants que l'on prévoyait de l'ordre de 150 000 à 200 000 par unité urbaine (et qui n'atteignent pas les 50 000 habitants aujourd'hui). Ainsi, au début des années 70, de grandioses projets urbains sont élaborés par les administrations de l'Etat et les villes nouvelles de Fos, Istres et Miramas voient le jour. Saint-Chamas et Saint-Mitre, isolés, ne vont pas bénéficier de cet élan, mais vont conserver une image pittoresque qui leur donne leur qualité d'aujourd'hui.

Un ensemble dynamique pour un avenir prometteur.
Même si de nos jours, on est loin des prévisions démographiques et économiques des années euphoriques de la croissance, et malgré les conflits entre l'Etat central et les pouvoirs locaux à propos des aménagements, il n'en reste pas moins que ces trois villes nouvelles constituent un des ensembles les plus dynamiques du pourtour de l'Étang aujourd'hui. Notamment Fos-sur-Mer et Istres dont la population a augmenté de plus de 30 % ces dix dernières années, et au niveau économique, l'importance de la plate-forme logistique maritime de Fos-Distriport et de la future plate-forme continentale de Grans-Miramas. En effet, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille a pour intention de développer à Fos, originellement port industriel, un port de conteneurs fonctionnant en complexe intégré avec la gare de triage de Miramas, doublée par une plate-forme rail-route.

- Superficie 27 951 ha.
- Population en 1999 : 87 497.

LE PROJET POUR L'AGGLOMÉRATION

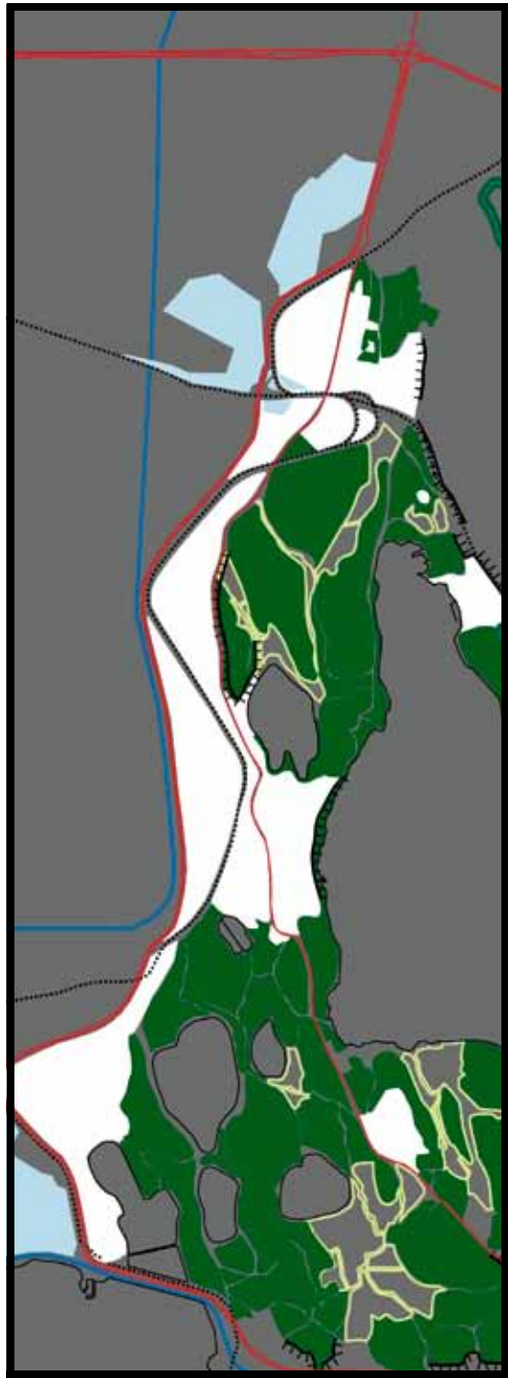
La stratégie pour cette agglomération repose sur les espaces disponibles et les possibilités d'extension. La mise en réseau, déjà commencée avec le SAN, est confirmée et poursuivie. Les trois villes nouvelles sont réparties selon un linéaire nord-sud, Fos représentant la façade littorale et Miramas le débouché vers Salon. La ville d'Istres, promue sous-préfecture, représente le centre de l'agglomération. Son développement est privilégié par rapport à ses deux voisines, et sa vocation est plutôt au tertiaire. Les villes de Fos et Miramas sont au contraire marquée par leurs zones d'activités. Les orientations générales de développement tendent à faire se relier les trois villes nouvelles, pour un fonctionnement et une perception unitaire. Plusieurs objectifs s'imposent :

PRÉSERVER DES ESPACES AGRICOLES ENTRE LES VILLES.

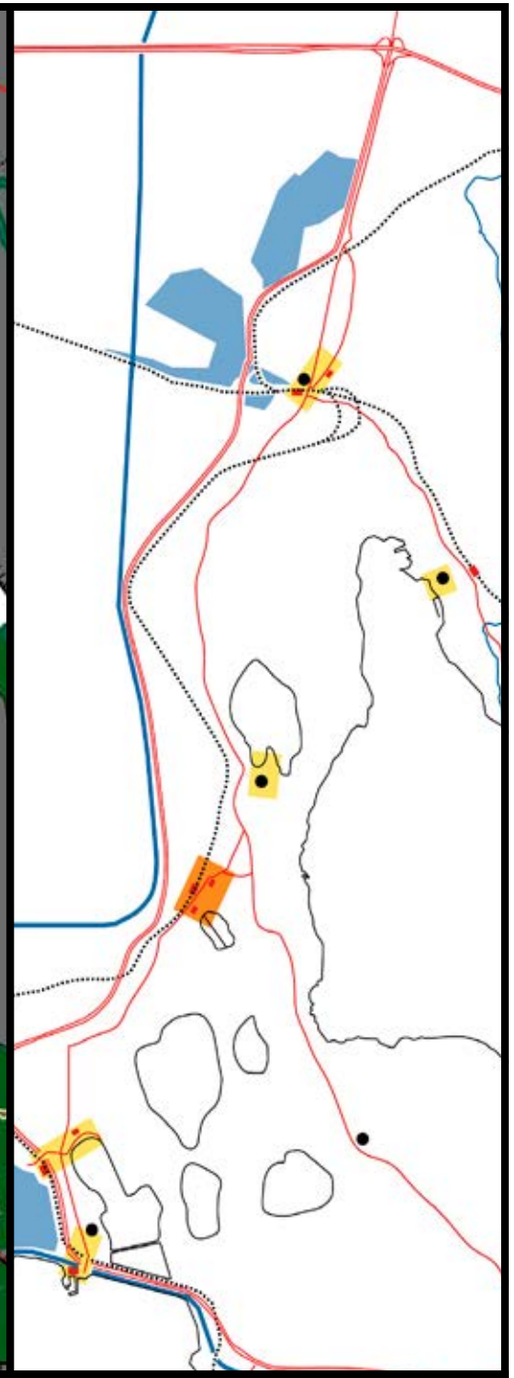
Le rapport à l'agriculture est présent aux franges des villes et participe au paysage urbain. Elle permet de limiter l'impact de l'autoroute et de supprimer les délaissés le long de la voirie. De plus, des zones agricoles bloquées à l'urbanisation, sont utilisées comme espaces tampons, intermédiaires entre les villes du couloir de Fos-Miramas. Elles permettent également de gérer les nuisances du couloir aérien de la base militaire, ainsi que celles liées à l'autodrome de Miramas.

VALORISER UNE FORTE INTÉGRATION AVEC LE SYSTÈME DE PARCS.

L'agglomération fonctionne également avec deux vastes Parcs Métropolitains, celui des Etangs et celui de Sulauze. Ils entretiennent de fortes relations avec les villes qui les entourent, et font l'objet d'entrées de parcs aménagées et de prolongements verts au sein de l'urbanisation. Cette intégration des espaces naturels apporte une qualité de vie et justifie leur entière protection contre le grignotage par l'urbanisation. Les villages de Saint-Mitre-les-Remparts et de Saint-Chamas sont intégrés dans ce système de parcs, tout en étant conservés, témoins pittoresques du passé. Leur urbanisation ne peut s'étendre davantage, et seul Saint-Chamas est relié au REM. La ligne ferrée contournant le Parc des Etangs, ne permet pas de desservir Saint-Mitre.



Les limites physiques.



Système de centralités.

RENFORCER LES DIVERSES CENTRALITÉS.

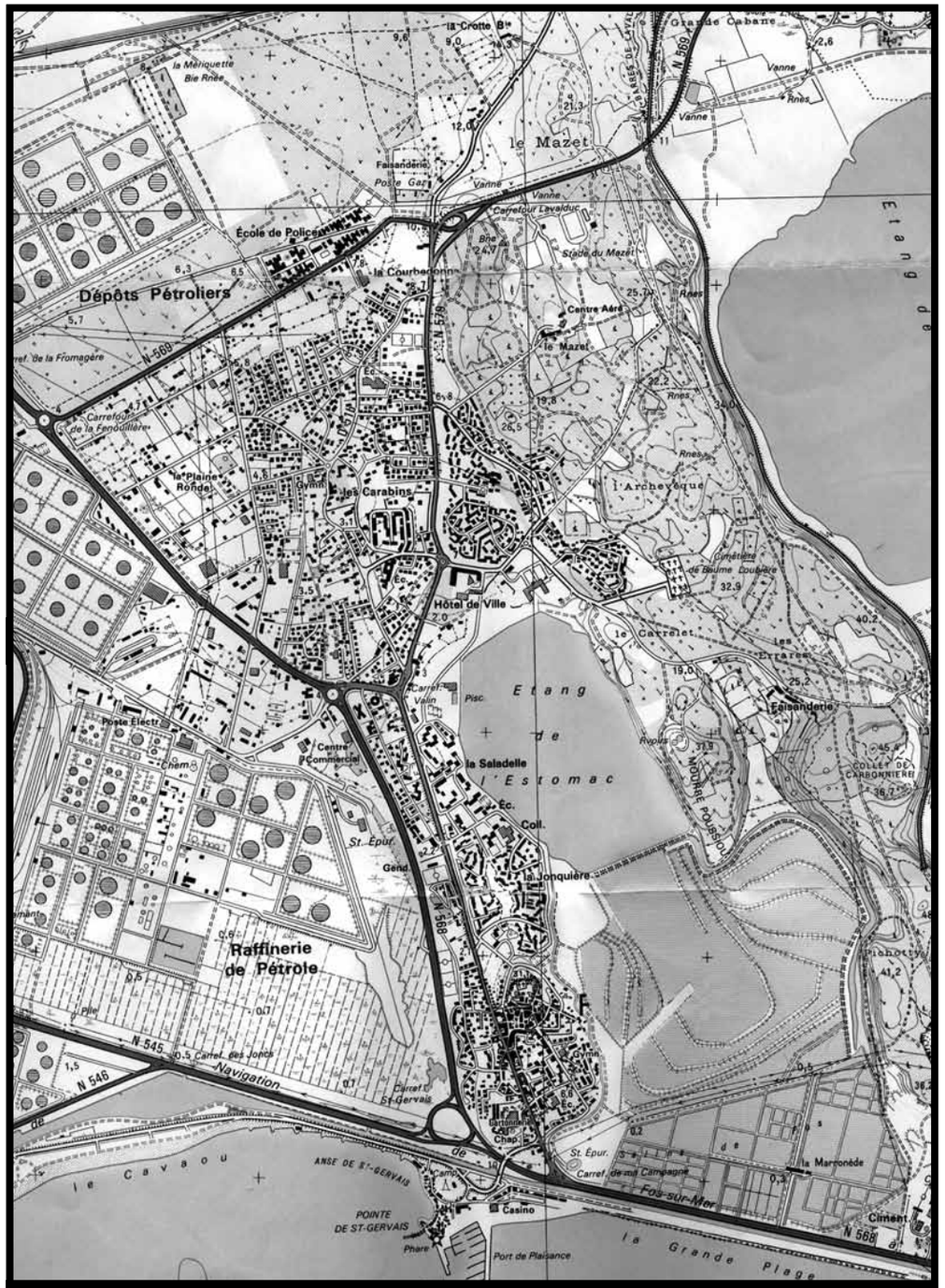
Une orientation primordiale du projet d'agglomération consiste à renforcer les grands axes internes et à constituer de vraies centralités fortes, qui viennent s'y articuler. Chaque centralité fait l'objet d'un aménagement de ses abords et constitue un véritable réseau d'espaces publics. De grands axes verts permettent de structurer la ville autour de ces nouveaux centres d'attraction et offrent des repères pour une meilleure lisibilité. Les nouveaux centres urbains non-achevés de Fos (autour de l'hôtel de ville) et de Miramas (autour du lycée-théâtre), vont connaître une restructuration afin de jouer réellement le rôle de centralité qui leur est destiné. Dans les deux cas, la gare REM va soutenir ce développement, en s'articulant avec elles.

CRÉER UNE CENTRALITÉ D'AGGLOMÉRATION À ISTRES/RASSUEN.

La ville d'Istres, qui est appelée à devenir le centre de l'agglomération, comprend déjà un centre ancien dynamique, doublé d'une centralité commerciale au sud. Cette dernière va être renforcée par l'implantation de la gare REM afin de permettre notamment la desserte de Rassuen, devenu le pôle culturel fédérateur de l'agglomération, mais également à l'échelle de l'Étang, alliant un musée sur le passé industriel de la friche, des ateliers d'artistes, une pépinière d'associations… Cette nouvelle centralité forme aussi la porte urbaine d'Istres sur le Parc Métropolitain des Étangs.

AFFIRMER LA MISE EN RÉSEAU.

Pour compléter le fonctionnement en réseau des centres culturels des villes nouvelles, les poches urbanisées partagent leurs équipements, comme le golf de 70 hectares de Miramas, accompagné d'un lac artificiel, le complexe sportif d'Istres, la plage et le port de Fos sur la côte méditerranéenne, le port de plaisance de Saint-Chamas… Cette mise en commun permet aux habitants de la rive ouest de bénéficier d'une offre d'activités diverses, sur un territoire où les échanges sont facilités (REM, réseaux de bus…). Le fonctionnement en réseau est essentiel pour le développement économique de l'agglomération. Un nouveau tronçon d'autoroute, liant le complexe de Fos à Salon, double la grande radiale d'infrastructures (la N1569), pour faciliter les relations avec l'Arc Méditerranéen, et par là même, développer la plate-forme multimodale de Grans-Miramas, basée sur les échanges rail-route. Le couloir Fos-Miramas ainsi renforcé, formerait à terme un véritable complexe logistique intégré. Ainsi, un linéaire nord-sud tend à se développer et il s'agit de l'affirmer comme un tout, englobant urbanisation, espaces naturels et logiques de transport.



Fos sur Mer, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Fos sur Mer

DIAGNOSTIC

Au XIXe siècle, Fos est un petit village vivant de pêche, d'agriculture et d'une industrie fondée sur le sel, mais également connu pour son activité balnéaire et son Casino. En 1965 l'aménagement de la zone de Fos est entrepris (7 250 ha contre 20 000 ha initialement prévus) porté par le projet de la zone industrialo-portuaire prévue. Pourtant à cette époque, le projet de l'OREAM ne prévoit pas l'extension urbaine du village de Fos, étant considéré comme trop proche du complexe industriel. La ville connaît alors un développement anarchique de lotissements, sans aucune logique d'aménagement. Puis en 1971, elle accepte le statut de Ville Nouvelle et son urbanisation va être prise en charge par l'EPAREB.

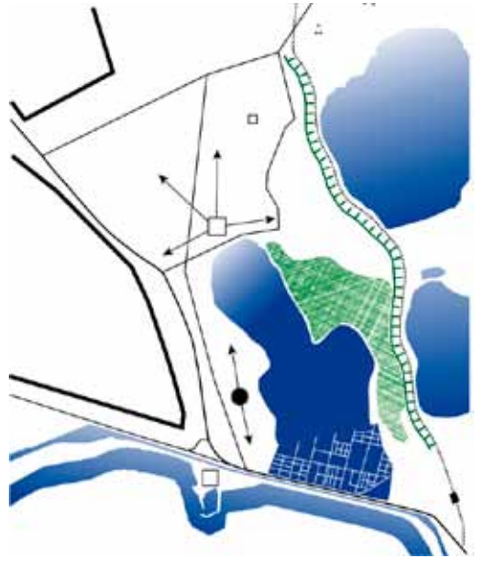
Aujourd'hui, la ville s'est étendue le long de la nationale vers Istres. Elle se lit au travers de séquences, découpée entre son port de plaisance et ses plages, le village historique sur son promontoire rocheux et la Ville Nouvelle qui s'étend au Nord, accompagnée de pavillonnaires éclatés. Les nouveaux quartiers sont éloignés de plus de 3 kilomètres du noyau originel et trouvent une nouvelle centalité autour de l'Hôtel de Ville, proche de l'étang de l'Estomac. Mais ce dernier, ne bénéficie pas d'une structure digne d'un front d'eau. Le quartier du Mazet est crée par l'EPAREB pour jouer le rôle de soudure entre les morceaux de ville, et une trame verte relie le village de Fos à la nouvelle centralité et par-là aux quartiers récents.

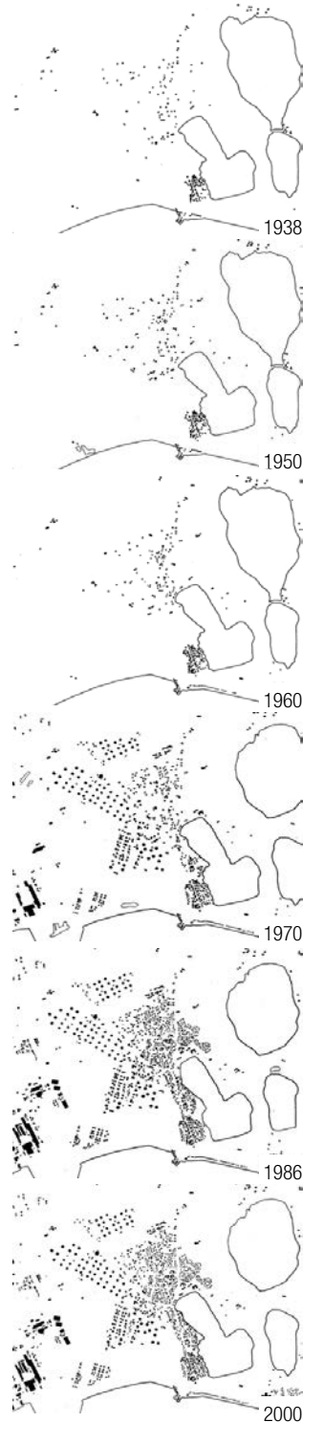
La ville de Fos-sur-mer est doublement marquée par des éléments forts de paysage. Elle présente au Sud et à l'Est un paysage totalement naturel, composé par la mer et ses plages de sable, les salins liés à l'étang de l'Estomac et encore en activité pour partie, et enfin par le relief arboré en limite de la Forêt du Castillon. Par contre, elle connaît à l'Ouest un énorme front industriel, marqué par les cheminées des raffineries et les formes cylindriques des cuves de stockage pétrolier.

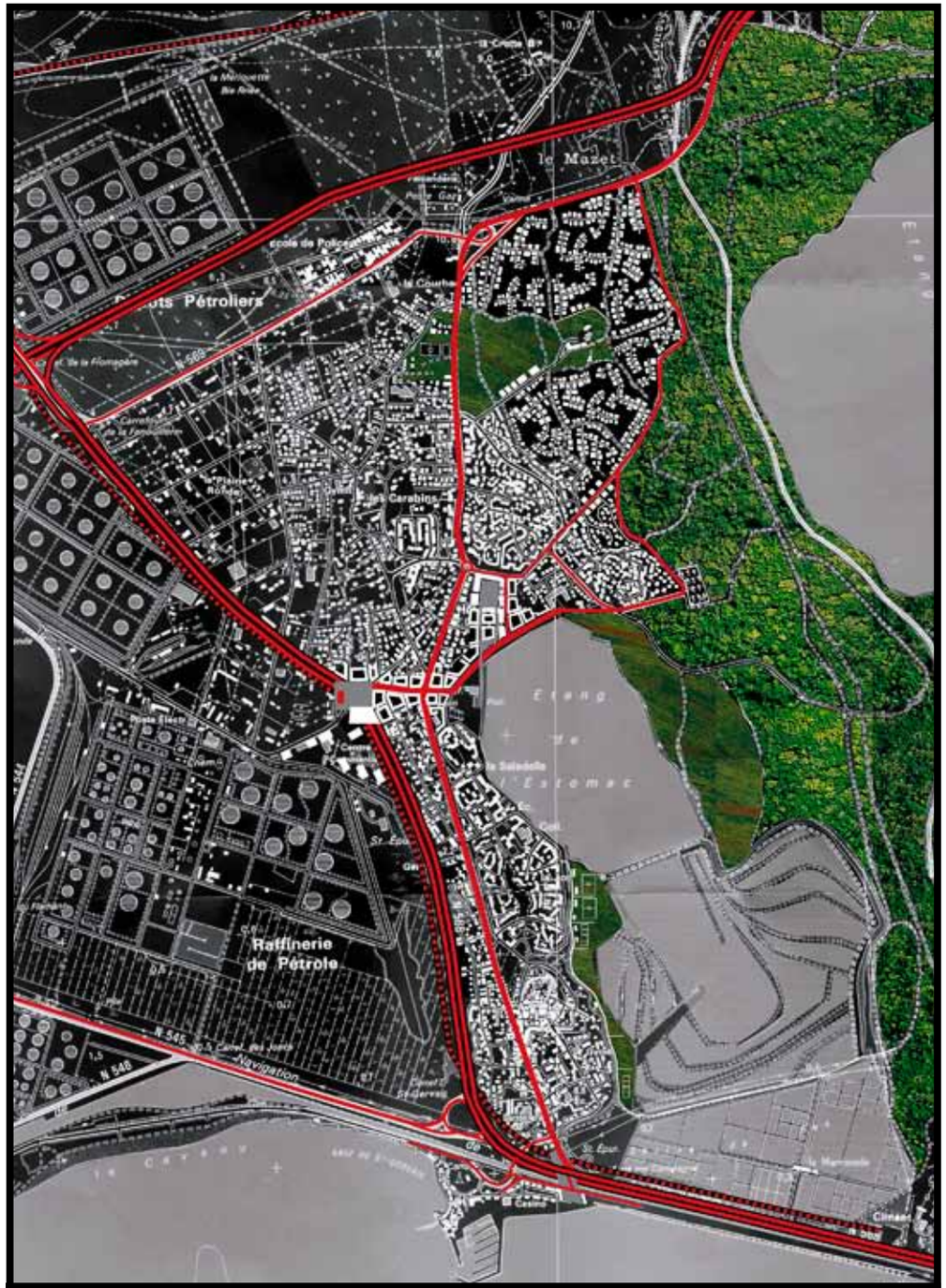
- Superficie 9 231 ha
- Population 1990 : 11 605.....1999 : 13 925
- Equipements : Centre culturel (théâtre), Médiathèque, Cinéma (2), Stades, Port de plaisance, Ecole de voile, Camping, Collège (1).

OBJECTIFS

- Renforcer les centralités existantes.
- Contrôler l'extension urbaine.
- Ouvrir la ville sur ses littoraux.







Fos sur Mer, projet, Echelle 1/25 000.

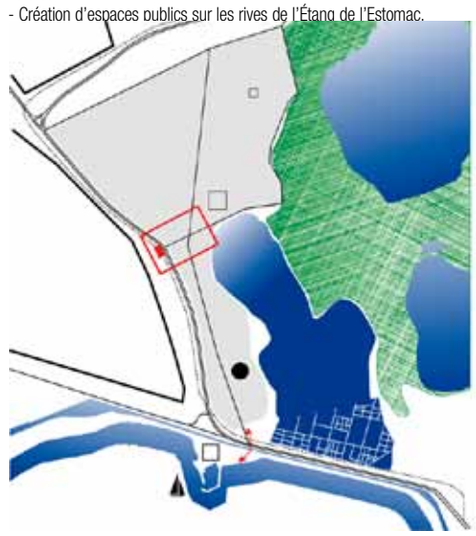
PROJET : L'UNITÉ URBAINE

Le projet de Fos-sur-Mer vise à donner une nouvelle unité à la ville, qui malgré l'impact de sa zone industrialo-portuaire, possède certaines qualités, comme son patrimoine historique et son bord de mer. De plus, afin de l'intégrer complètement dans l'Aire Métropolitaine, la ville est connectée directement au Réseau d'Express Métropolitain desservant l'ensemble des villes sur les rives de l'Étang de Berre, Aix et Marseille.

Le premier point consiste à renforcer la nouvelle centralité de l'Hôtel de Ville par un aménagement des rives de l'étang de l'Estomac. Un véritable front urbain va intégrer le centre administratif, en lui offrant des abords plus attractifs. Cet espace public, promenade en relation directe avec l'eau, va se prolonger jusque dans le Parc des Étangs, prenant la forme d'un parc urbain en belvédère sur l'étendue d'eau. Au niveau de la vieille ville, les rives de l'étang seront investies par un complexe sportif végétalisé, accompagné d'une promenade et pouvant absorber les éventuelles montées d'eau.
La gare REM viendra s'implanter dans la continuité du nouveau pôle, au niveau du Centre Commercial. Un ouvrage, enjambant l'autoroute qui ceinture la ville à l'Ouest, viendra accueillir les quais afin de gérer au mieux le manque d'espace et de coupler les parkings avec ceux du Centre Commercial.
Le deuxième point important pour la ville est de favoriser ses relations avec son bord de mer, aujourd'hui séparés par la forte rupture représentée par l'autoroute. En l'intégrant sous une immense dalle, son impact se trouvera momentanément effacé et permettra de créer une véritable liaison. Une esplanade piétonne mènera alors le promeneur directement du vieux Fos à la Grande Plage, puis à la base de planches à voile et au port de plaisance.
Enfin, sur les hauteurs de Fos, dans la colline, de nouveaux quartiers sont prévus afin de maintenir l'urbanisation loin des dépôts pétroliers, de cadre peu attractif. Mais les constructions seront organisées de façon à ce que l'urbanisation ne soit pas perceptible du côté du Parc des Étangs, dont les espaces naturels sont de grande qualité.

STRATÉGIES

- Création d'une nouvelle centralité liée à la gare.
- Mise en relation de la plage au reste de la ville par une dalle enjambant l'autoroute et le canal.
- Création d'espaces publics sur les rives de l'Étang de l'Estomac.



L'étang de l'Estomac

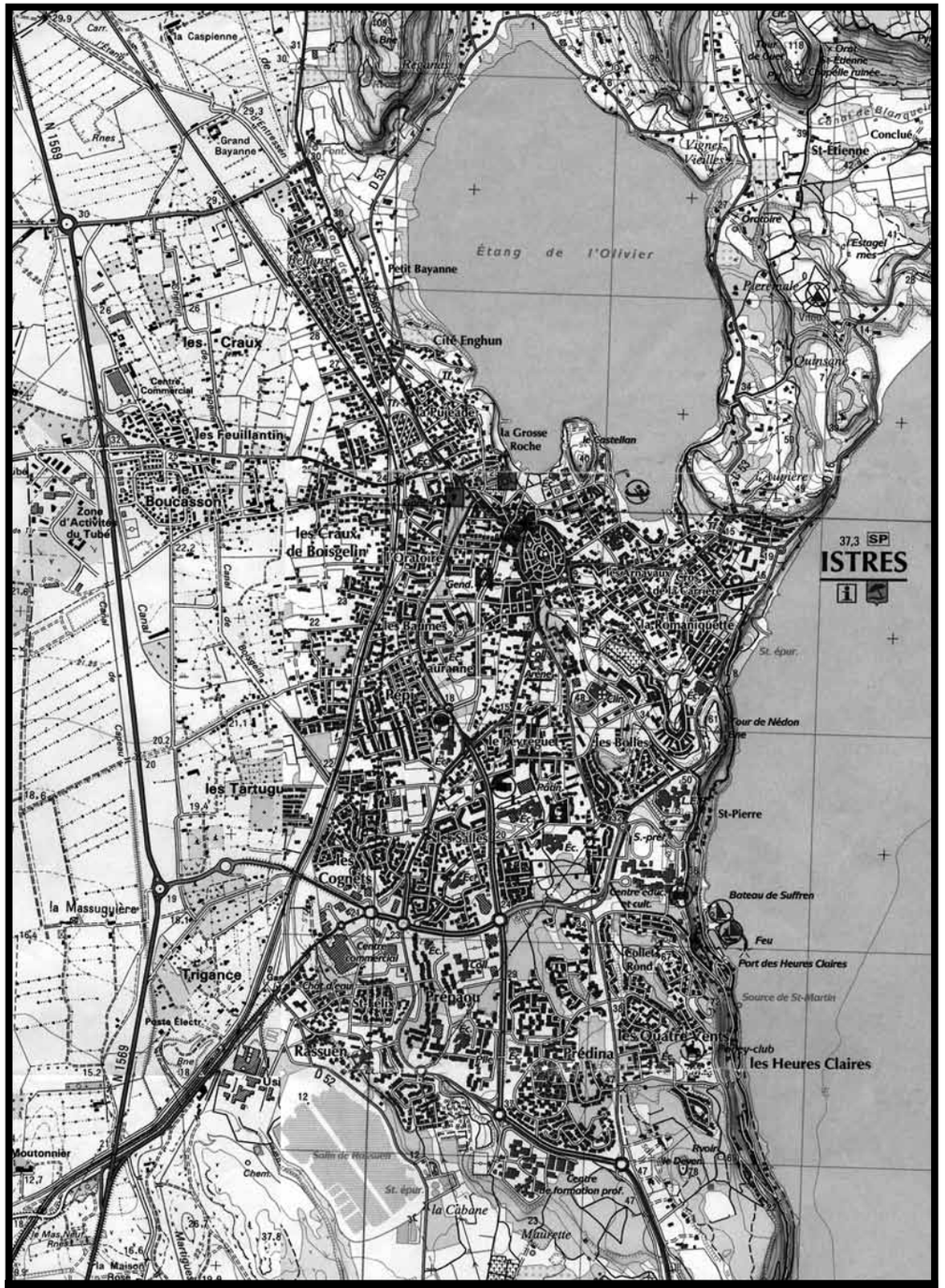
Urbanisations nouvelles

Quartier de l'hôtel de ville

Axe planté de pins d'Alep

Ex. de plage jouxtant une zone

Exemple de front de mer



Istres, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Istres

DIAGNOSTIC

La ville d'Istres est caractérisée par une évolution liée à son statut de Ville Nouvelle depuis les années 70. A cette époque, sont conçus des ensembles de logements collectifs, résidence des cadres travaillant au complexe industriel de Fos en pleine expansion. Ces nouveaux quartiers furent situés au sud du territoire communal sans aucune connexion avec le centre ville. Durant des années, l'EPAREB (Établissement Public d'Aménagement des Rives de l'Étang de Berre) chargé de la gestion de son aménagement, s'est efforcé de joindre ces deux « bouts de ville « et de créer une continuité urbaine à travers différentes opérations qui donnèrent naissance entre autres, à un centre urbain à mi-chemin, regroupant de nombreux équipements et services administratifs (complexes sportifs, écoles, sous-préfecture…). Ces aménagement furent caractérisés par le développement de nombreux équipements et formèrent le support par la suite d'une urbanisation qui vint lier les différentes entités. De cette période date la construction d'un important centre commercial au sud-ouest de la ville à proximité des friches industrielles de l'usine de Rassuen.

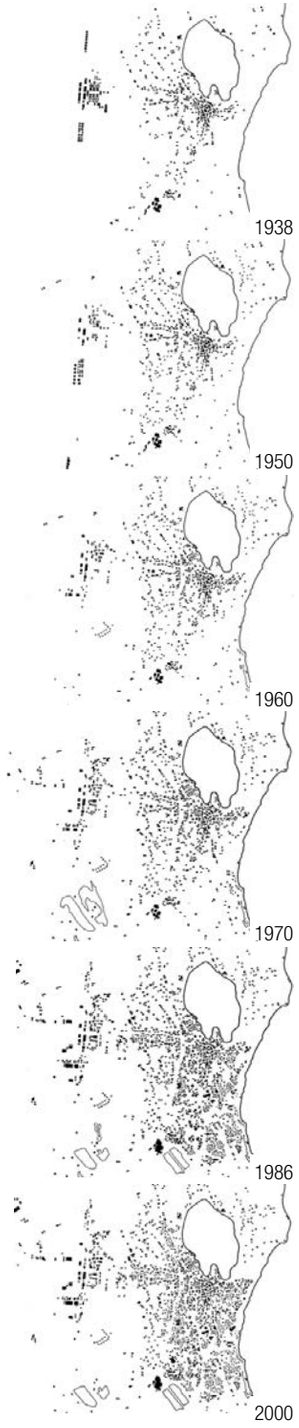
La structure de la ville est ainsi marquée par une diffusion de centralités (nouvelles et anciennes) et réseau de larges avenues plantées, démesurées (deux fois deux voies) puisque dessinées par l'OREAM (Organisme Régional d'Étude et d'Aménagement Métropolitain) avec en perspective une forte croissance liée au complexe de Fos.

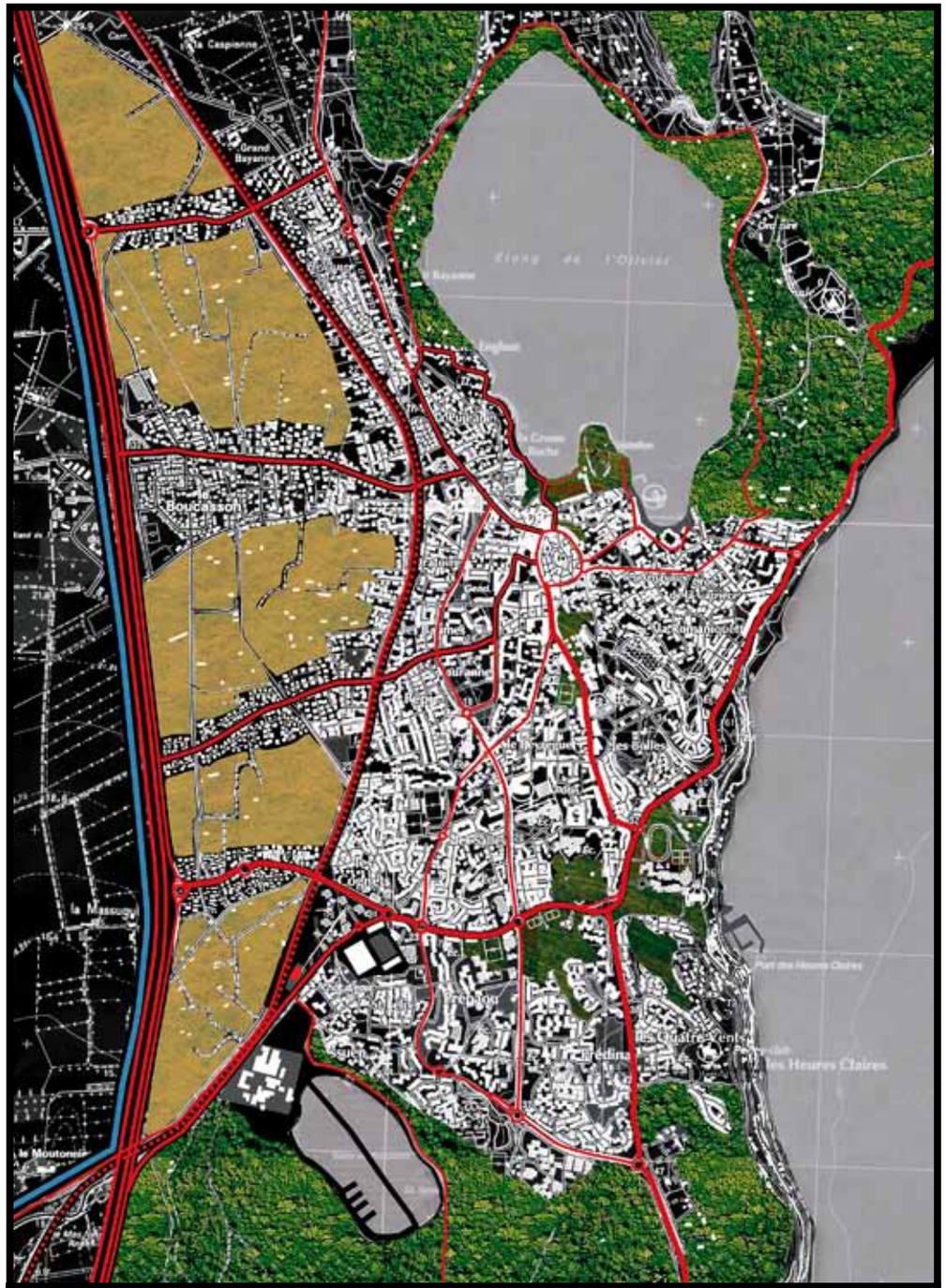
La tendance actuelle est au développement de lotissements pavillonnaires en marge de la ville, à l'ouest en direction de la nationale liant Fos à Miramas et parallèlement aux transversales est-ouest. Les zones agricoles de la Crau représentent, malheureusement aujourd'hui, le seul potentiel d'extension de la ville. Son urbanisation est limitée à de fortes limites physiques et ne trouve une échappée, certes limitée par la route nationale et l'emprise de l'aérodrome, qu'à l'est sur les terrains agricoles. Son développement sur les rives de l'Étang de Berre pourrait sembler naturel mais il n'est pas possible. A ce niveau la côte est rocheuse et les berges très escarpées. Seul un petit port de plaisance a pu prendre place dans une crique, il représente la seule façade de la ville sur l'Étang.

- Superficie 11 373 ha
- Population 1990 : 35 163.....1999 : 38 993
- Équipements : Centre éducatif et culturel, sous-préfecture, Théâtre de l'Olivier, Usine (salle de spectacle), Médiathèque, Médiathèque, Centre d'Études Technologiques de l'Étang, Musée du Vieil Istres, Centre d'Art Contemporain, Cinéma, Camping, Équipements sportifs, Piscine, Collège (3), Lycée (1).

OBJECTIFS

- Concilier espace agricole et développement urbain.
- Rééquilibrer la ville nouvelle et le centre ancien.
- Renforcer les centralités.





Istres, projet, Echelle 1/25 000.

PROJET : L'AVENIR D'UNE VILLE NOUVELLE

Devant cette multiplication de centralités urbaines, notre objectif consiste à les mettre en réseau selon des axes affirmés associés à un système d'espaces publics et de renforcer leur impact structurant dans la ville. Ainsi, le noyau villageois, la Ville Nouvelle et le nouveau centre représenté par la zone commerciale au sud de la ville, sont renforcés et développés.

Il est envisagé d'ouvrir le centre ancien au nord de la ville sur l'Étang de l'Olivier selon une percée dans le tissu lâche des rives et de le raccorder au parc urbain déjà présent. Une densification du front du parc permettra d'affirmer l'ouverture de la ville sur l'Étang. Cet aménagement constitue l'entrée par la ville sur le Parc Métropolitain de Sulauze, transition douce de l'urbanisation vers un espace naturel. Ce centre est ensuite mis en relation avec les autres centralités, le quartier de la ville nouvelle et la zone commerciale, par des axes routiers traités en boulevards urbains et associés à un parcours piéton articulé sur les espaces publics existants. Le nouveau centre, au sud de la ville, est renforcé par l'installation de la gare REM à proximité et par la réhabilitation des friches industrielles de l'usine de soude de Rassuen en un complexe culturel à l'échelle de l'agglomération. Il regroupe de multiples équipements tels une salle de concert existante, un musée lié à l'histoire de l'exploitation du sel, ancienne activité du site et des ateliers d'artistes. Cet aménagement constitue l'entrée nord du parc métropolitain des petits étangs et exploite les anciens salins de Rassuen comme support d'un espace public.

Un deuxième axe d'intervention se lit à travers la volonté de maîtriser le développement urbain et concilier urbanisation avec exploitation agricole. Ainsi, nous systématisons la tendance actuelle de croissance vers l'ouest concentrée sur les axes routiers menant à l'autoroute A56. Ces couloirs urbains permettront de sauvegarder des zones agricoles centrales qui pourront fournir un support à des activités de loisirs en périphérie immédiate de la ville. D'un autre côté, notre objectif étant de limiter au maximum un étalement urbain nous proposons une densification de la ville sur elle-même et plus particulièrement selon le boulevard en surplomb sur l'Étang de Berre. Ce front urbain linéaire sur la corniche constituera la façade de la ville sur l'Étang, faute de pouvoir bénéficier d'un accès direct aux berges.

STRATÉGIES

- Extension urbaine vers l'autoroute par bandes d'urbanisation peu dense traversant l'agriculture.
- Réutilisation de la friche de Rassuen pour y établir un équipement culturel ouvrant la ville sur le parc des Étangs.
- Mise en réseau des espaces publics.

Le noyau villageois

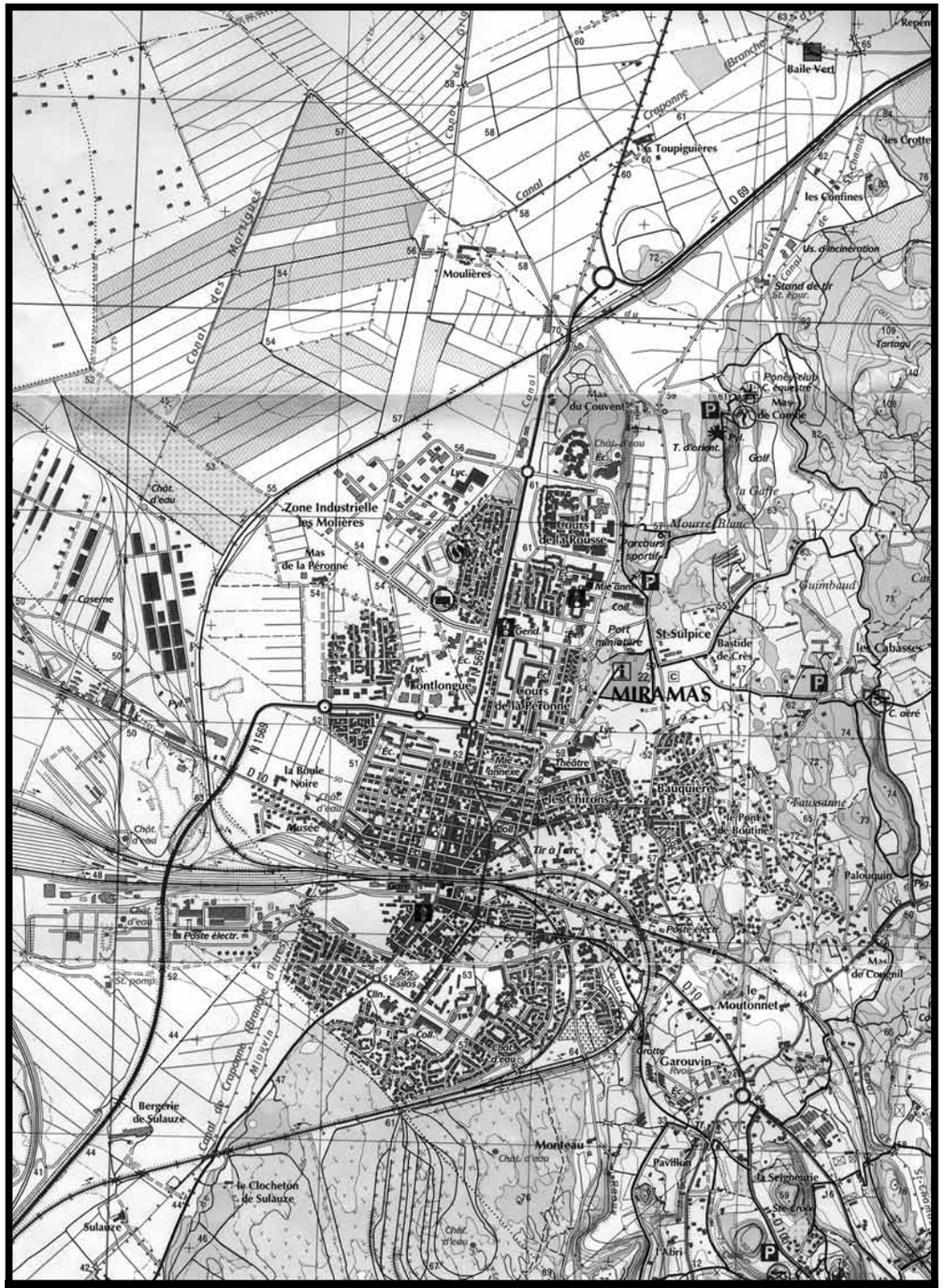
Boulevard urbain

Le front de l'étang de l'Olivier

Rives de l'étang de l'Olivier

Eolienne

Ex. de réhabilitation de friches



Miramas, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Miramas

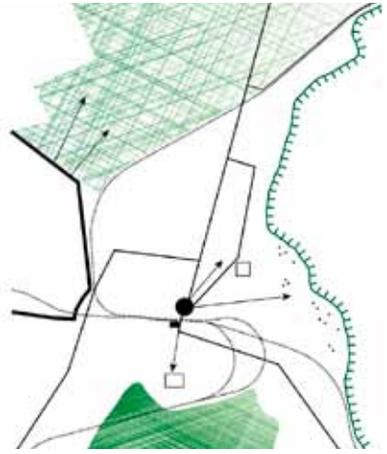
DIAGNOSTIC

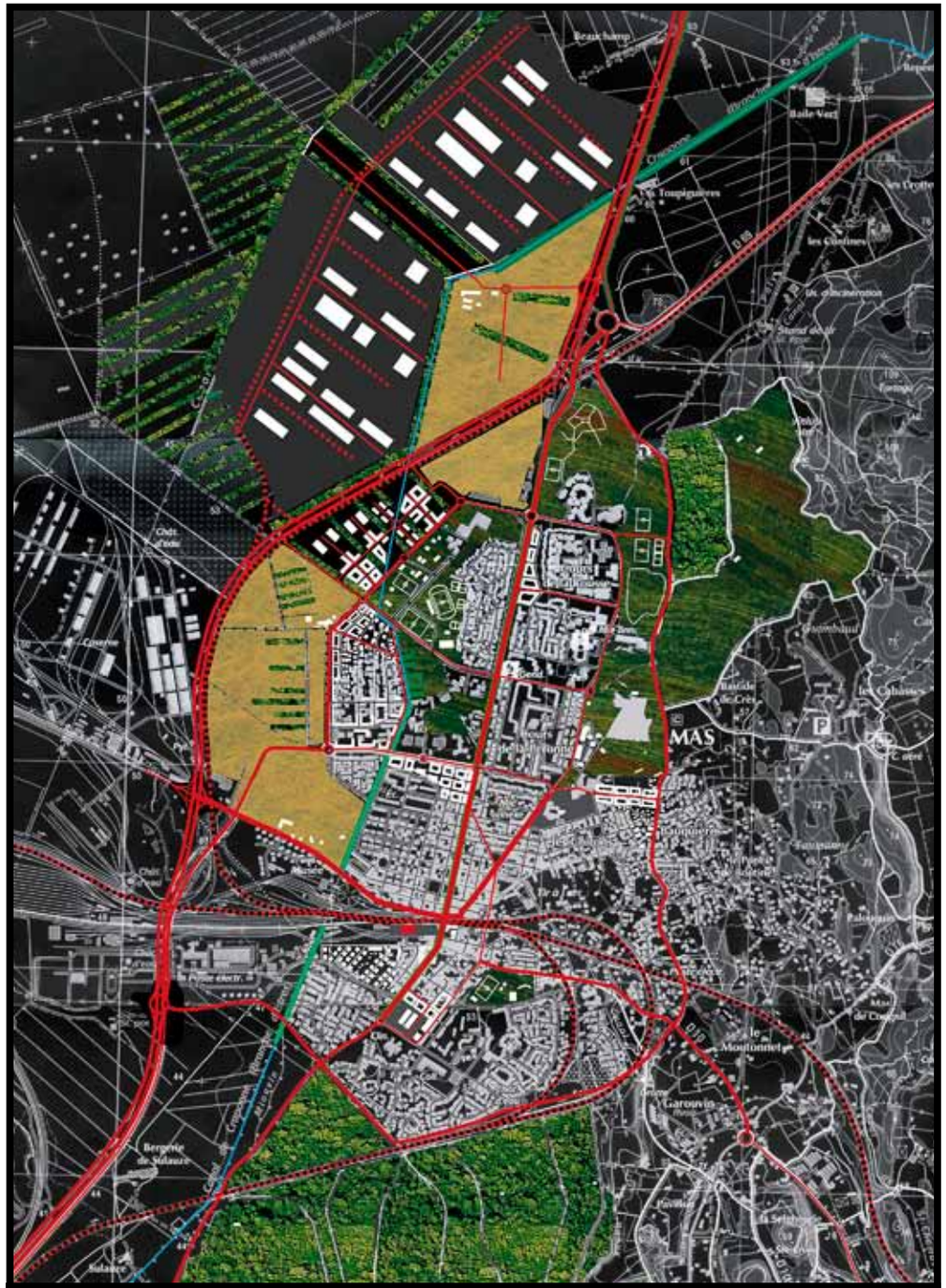
La ville de Miramas-le-jeune a poussé comme un champignon à la fin du XIXe siècle autour d'une gare de triage construite avec l'arrivée du PLM. Installée en bordure de la plaine de la Crau humide, elle se compose selon une trame rigoureusement orthogonale qui n'est pas sans rappeler la trame la trame agricole environnante. La ville connaît, dans les années 70 et 80, des opérations de grands ensembles de logements avec la planification naissante de la Ville Nouvelle. Celle du nord de la ville (La ZAC la Rousse), prévue au moment du mirage de Fos, fut inoccupée pendant des années. Elle témoigne de la surestimation accordée à la croissance induite par le complexe industriel de Fos. La population prévue n'est jamais venue.

La ville est ainsi marquée par différentes opérations étalées en tâche d'huile et peu intégrées au centre ville, chacune étant isolée et intégrant ses propres équipements. La dernière intervention en date, menée par l'EPAREB dans les années 80, fut l'aménagement d'un nouveau centre urbain proche de la vieille ville, dans l'objectif de renforcer le centre par des équipements modernes et dynamiques. Il est composé autour d'un espace public, un lac artificiel et ses promenades, et regroupe des logements collectifs, un théâtre et un lycée, qui doivent fournir les premiers éléments d'un nouveau quartier urbain.
Aujourd'hui, la croissance de Miramas est bloquée à l'ouest par une frange regroupant des activités industrielles, par l'emprise de la gare de triage et les réservations pour la construction d'une plate-forme logistique au nord-ouest dans la plaine de la Crau. La ville se développe alors à l'est, par un pavillonnaire proliférant dans la plaine menant à Saint-Chamas, puisque son extension vers le sud a déjà atteint les limites communales.
- Superficie 2 574 ha
- Population 1990 : 21 602….....1999 : 22 526
- Équipements :
  - Pôle culturel
  - Bibliothèque
  - Musée
  - Théâtre la Colonne Technique
  - Lac et golf
  - Piscine
  - Équipements sportifs
  - Collège (3)
  - Lycée (2)

OBJECTIFS

- Renforcer les nouvelles centralités.
- Contrôler l'extension urbaine.
- Mettre en réseau les espaces publics.





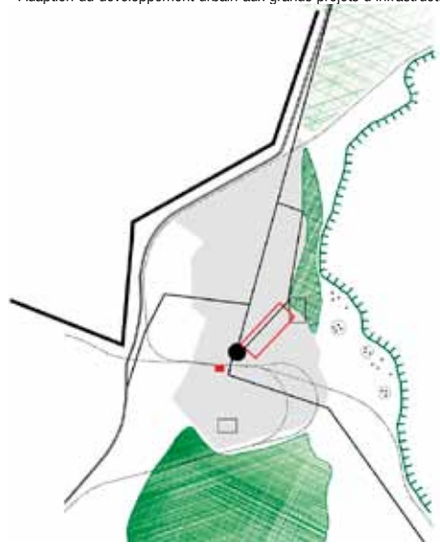
Miramas, projet, Echelle 1/25 000.

PROJET : UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS

La ville de Miramas se structure actuellement autour d'un axe Nord-Sud qui la traverse de part en part, mais qui ne possède que très peu de traversantes et se perd au niveau du centre-ville.
L'idée consiste donc à renforcer les différentes centralités et affirmer les axes qui les relient. Ce réseau d'espaces publics permet de mieux se repérer dans ce tissu fragmenté et de lui donner une structure homogène. Un axe vert forme le lien fédérateur entre ces unités, et nous conduit à travers Miramas jusqu'à l'entrée du Parc Métropolitain au Sud. Il constitue une véritable colonne vertébrale pour la ville.
Parmi ces pôles, la gare REM, garde l'emplacement de la gare actuelle en plein centre ville. Elle va dynamiser le centre ancien de Miramas, générant plus de flux, et ouvrir la ville sur l'aire métropolitaine. Les voyageurs vont bénéficier d'un aménagement des abords de la gare, traités dans la logique du réseau d'espaces publics. Le problème de stationnement des voitures est déjà résolu par la présence d'un parking silo à proximité.
A une échelle plus large, un périphérique ceinturant la ville est crée pour mieux desservir les nouveaux quartiers pavillonnaires et les équipements à l'Est : parc sportif, lac avec port miniature, golf de 70 hectares… Ces derniers peuvent en effet constituer un attrait à l'échelle de l'agglomération et nécessitent un accès plus développé que celui qui existe actuellement. Il permet aussi de mieux gérer la croissance urbaine, et de donner une orientation pour le développement du pavillonnaire, qui prolifère actuellement de manière désordonnée dans la plaine vers Saint-Chamas.
Enfin, Miramas va être bordée à l'Ouest par une autoroute venant de Fos-sur-Mer et longeant l'actuelle nationale. Elle va séparer la ville de la plate-forme de Grans-Miramas, et ses abords, côté urbanisation, vont être traités par de l'agriculture.

STRATÉGIES

- Densification et équipement des différentes centralités.
- Densification de la ville sur elle même.
- Adaption du développement urbain aux grands projets d'infrastructure.



Gare de triage

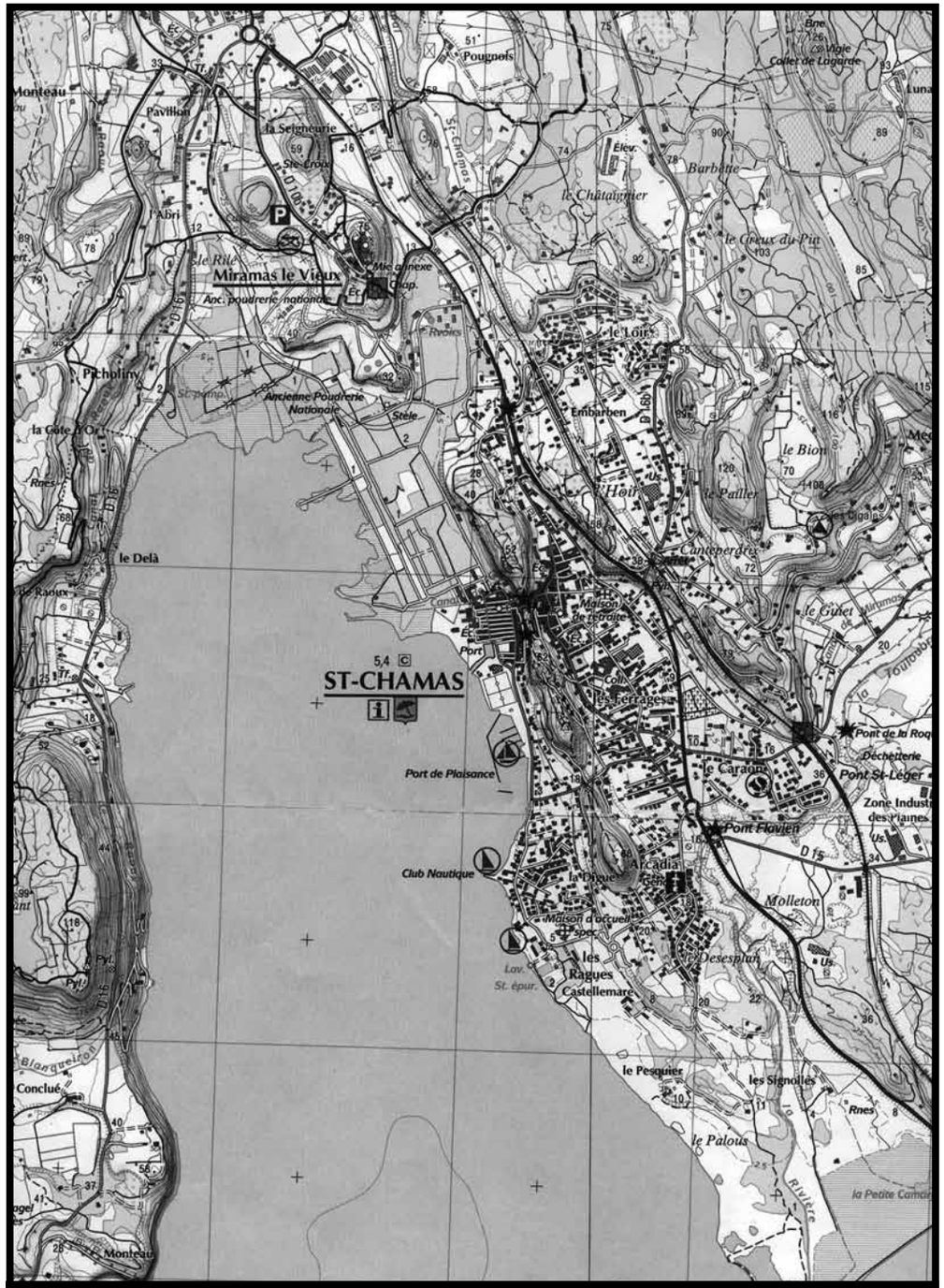
Axe principal

Quartier Sain-Suspi

Gare

Exemple de ZI paysagée

Exemple de traitement



Saint Chamas, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Saint Chamas

DIAGNOSTIC

Saint-Chamas est une petite ville qui fut pendant des siècles, un des principaux port de pêche de l'Étang de Berre. Son avenir fut néanmoins bouleversé par l'installation, au XVIIIème d'une poudrerie royale qui transforma la ville en véritable centre manufacturier et employa jusqu'à 7 000 personnes.
La ville ne se remettra pas de la fermeture de la poudrerie dans les années 70, et restera comme endormie, à l'écart du flux routier détourné vers le Nord, jusqu'à nos jours.
Le centre conserve son aspect de petite ville de la fin du XIXème, mêlant des hôtels particuliers de style XVIIIème à des maisons ouvrières en bandes.
Enfin Saint-Chamas jouit d'un site exceptionnel, cette partie de l'Étang forme une baie restée très sauvage. Le port est bordé par une falaise de Safre qui abrite un habitat troglodytique.
Aujourd'hui, le site est attractif malgré son isolement, de nombreux lotissements pavillonnaires apparaissent à la périphérie et menacent les espaces naturels alentours qui lui confèrent sa qualité environnementale (la petite Camargue et les terrains de l'ancienne poudrerie redevenus sauvages).
Parmi les villes de l'Étang de Berre, Saint-Chamas se distingue par son caractère touristique et historique. Le site médiéval de Miramas-le-Vieux, le pont Flavien, monument romain qui franchit la Touloubre, les bâtiments et le site de l'ancienne poudrerie, constituent autant d'atouts patrimoniaux qui viennent s'ajouter au pittoresque du site. Saint-Chamas possède également un port de plaisance qui ouvre de nouvelles perspectives liées au nautisme et aux loisirs.
Le conservatoire du littoral qui a racheté la petite Camargue, tente à l'heure actuelle de faire l'acquisition des terrains de la poudrerie, colonisée par une roselière très dense, pour y établir un parc urbain.
- Superficie 2 671 ha
- Population 1990 : 5 396.....1999 : 6 810
- Equipements : Camping (2), Port de plaisance, Equipements sportifs, Collège (1), Lycée (1).

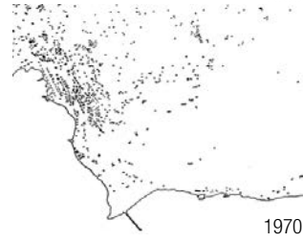
OBJECTIFS

- Préserver le site (Protection des espaces naturels et des paysages agricoles).
- Stopper l'extension urbaine.
- Mettre en valeur le patrimoine.

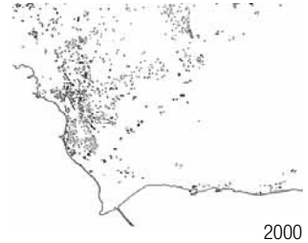
1938

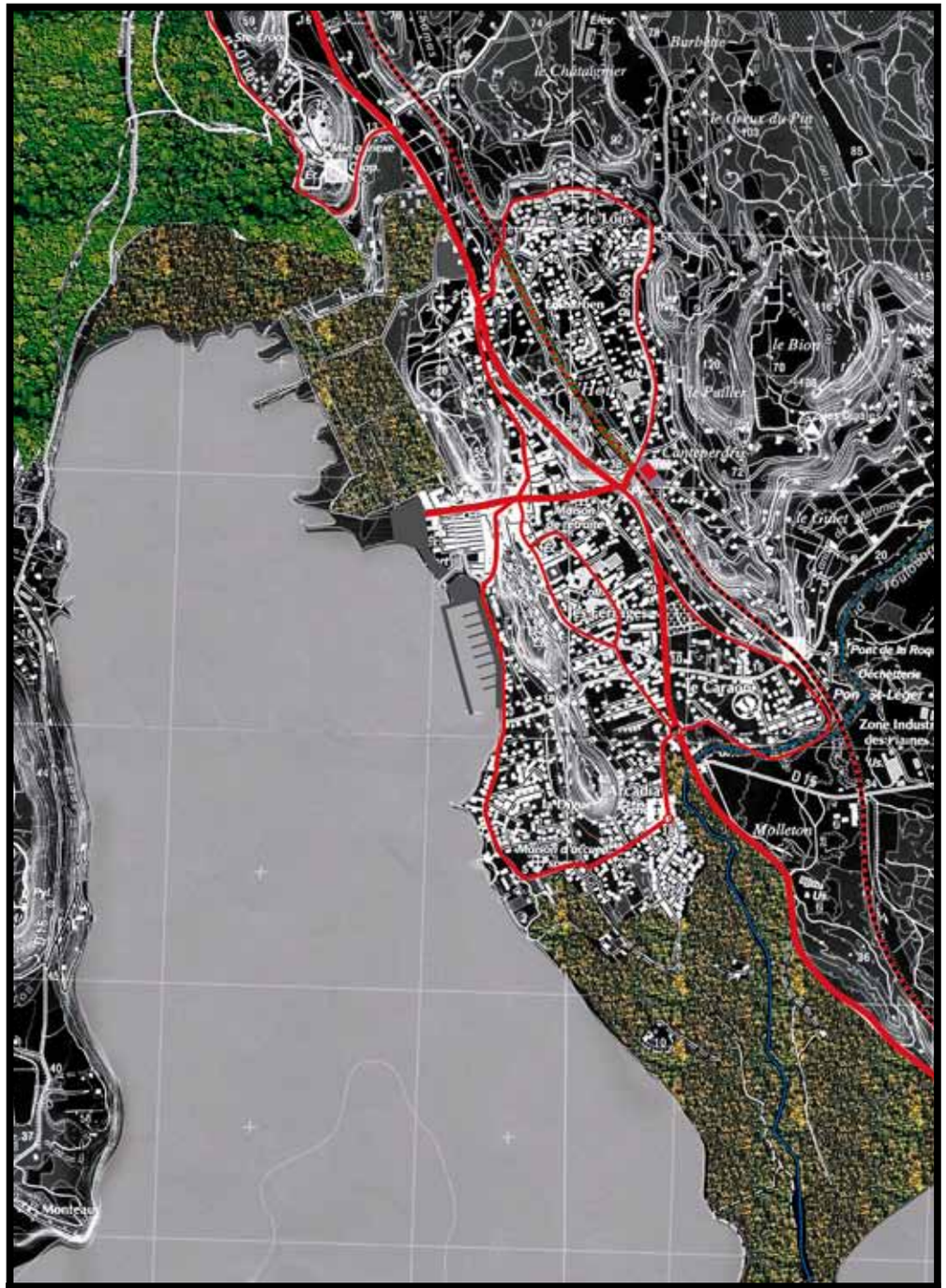
1950

1960


1970

1986


2000



Saint Chamas, projet, Echelle 1/25 000.

PROJET : UNE MISE VALEUR DU SITE

Le projet volontairement axé sur une seule thématique, va s'attacher à renforcer le caractère patrimonial et touristique du site.

Le parc de la Poudrerie constitue le premier vecteur de dynamisme pour la ville. Positionné dans un système de parc à l'échelle métropolitaine, il peut accueillir un public nombreux attiré par la spécificité de l'espace (des activités pourraient être proposées pour découvrir le fonctionnement de l'ancienne manufacture ainsi que des parcours pédagogiques pour les scolaires, autour des espèces végétales et animales occupant ces marais). Le parc comporterait deux entrées, l'une à l'extérieur de la ville, connectée à un parking, permettrait un accès rapide en voiture et en car, l'autre située en ville (où se trouvent les bâtiments d'entrée de l'ancienne) privilégie un accès à pied au travers de la vieille ville, depuis la gare ou des parkings périphériques. Ce choix permet aux visiteurs les plus curieux de découvrir le patrimoine de la ville, et de drainer une activité artisanale sur le port dans des locaux actuellement vacants et délabrés.

L'agrandissement du port à l'emplacement des terrains de sport (délocalisés à proximité du parc) peut également offrir à la ville une occasion de se positionner dans une offre de loisirs nautiques en plein développement et favorisés par la dépollution de l'Étang.

Enfin, pour préserver les caractéristiques qui font de St Chamas ce qu'elle est aujourd'hui, c'est à dire un petit havre de paix, isolé dans un site naturel encore resté sauvage, il est nécessaire de limiter son développement. Ainsi, sans s'étendre, elle gardera les dimensions d'une petite ville typique, traditionnelle, mais surtout elle n'empiétera pas sur son cadre naturel, et ses zones humides qui font tout son caractère.

STRATÉGIES

- Création d'un Parc Métropolitain à vocation culturelle dans l'enceinte de la poudrerie.
- Affirmation du caractère culturel de la ville par une politique de protection-valorisation.
- Protection des espaces naturels.

Ruelle axée sur les troglodytes

Le quartier du port des pêcheurs

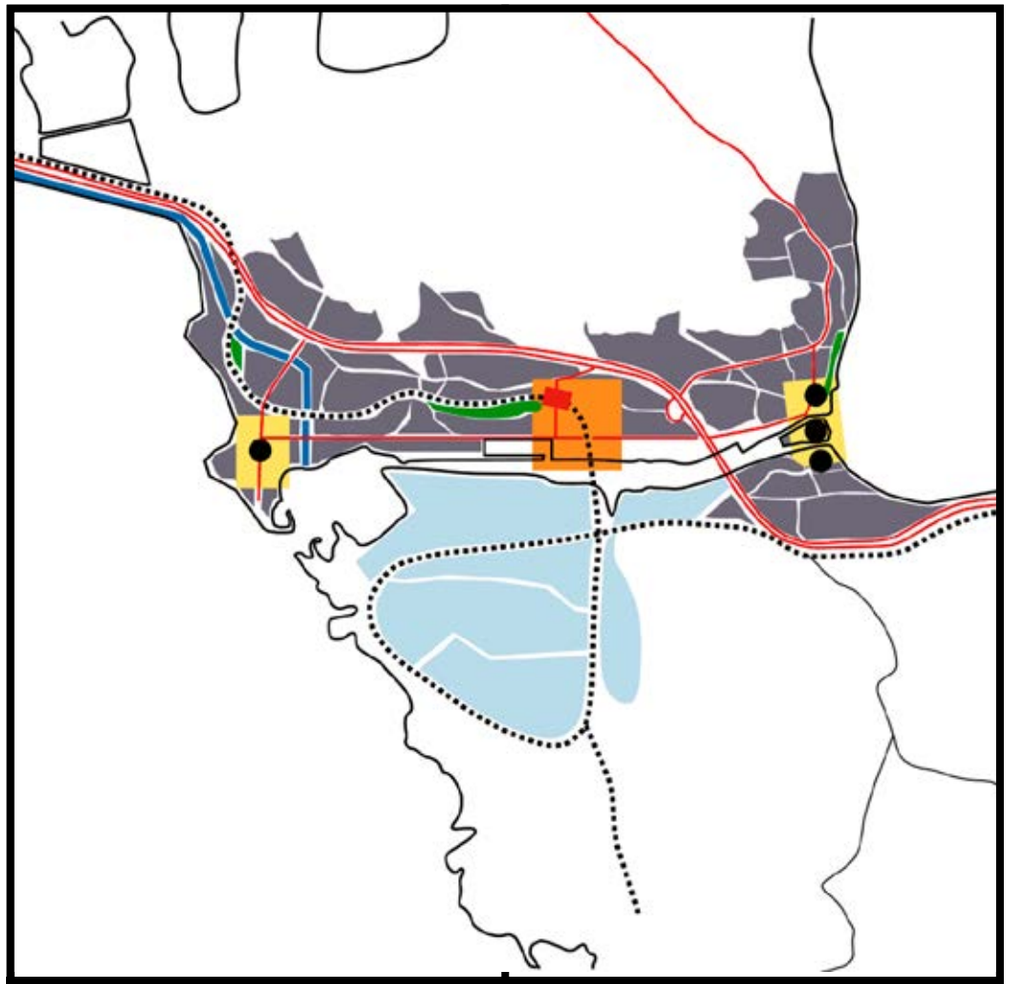
Le port de plaisance

Une baie marécageuse

Ex. de réhabilitation de centre ancien

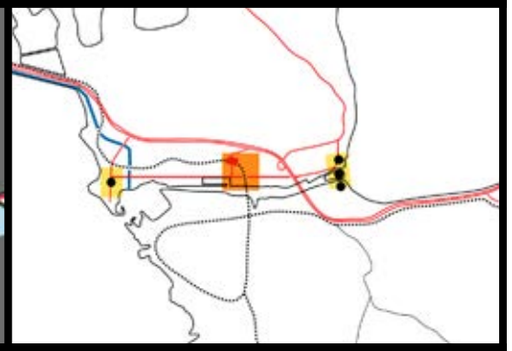
Exemple de jardin lacustre

L'agglomération du chenal de Caronte



L'agglomération du chenal de Caronte.

Les limites physiques.



Système de centralités.

Un ensemble en cours d'unification.
Véritable entrée maritime de l'Étang de Berre par le chenal dont elle tire son nom, l'agglomération de Caronte est composée par les deux villes de Port-de-Bouc et de Martigues. L'urbanisation est essentiellement concentrée sur la rive Nord offrant plus d'espace disponible que la rive sud. Le chenal est traversé par l'impressionnant viaduc autoroutier de l'A55 au niveau de Martigues. L'urbanisation est continue entre Martigues et Port-de-Bouc, si bien que l'on ne lit pas les limites communales. On ne sait distinguer l'une de l'autre, si ce n'est que Port-de-Bouc, plus pauvre, n'a pas fait l'objet de véritable projet d'urbanisme. Aujourd'hui, après des années de non-coopération, Martigues et Port-de-Bouc ont décidé de se rapprocher, notamment par un réseau de transport commun aux deux communes. Une gare ferroviaire est prévue à Croix-Sainte, au centre, reprenant l'ancien emplacement.

Un déséquilibre historique entre les deux entités de Caronte.
L'urbanisation de Port-de-Bouc prend naissance avec l'arrivée dans son anse du canal le reliant à Arles en 1834. Jusqu'alors simple refuge pour les bateaux, son rivage se construit avec la vocation industrielle et commerciale induite par le trafic maritime du canal. La commune de Port-de-Bouc est créée en 1866 sur des terrains cédés par Fos et Martigues, et se compose essentiellement de cités ouvrières et logements sociaux. Les grands HLM des années 60 marquent fortement l'image de cette ville à tradition industrielle, et en perte de dynamisme. Les anciens chantiers navals fermés au milieu des années 60, ont été transformés depuis en port de plaisance. Ce dernier apporte une ambiance plus légère et urbaine, et enrichit le centre ville d'une réelle fonction de centralité par ses quais et ses cafés.

La ville de Martigues, au contraire, possède une histoire ancienne par son rôle de clef sur l'Étang de Berre, et recense un patrimoine historique de qualité. Petite ville de pêcheurs au début du siècle, elle connaît une croissance spatiale fulgurante à partir des années 1950 jusqu'en 1970. Son développement est déséquilibré entre un Nord dense en habitat collectif et pavillonnaire, et un Sud bloqué par l'autoroute et le début de la chaîne de la Nerthe, ainsi qu'un Ouest industriel et portuaire avec le complexe pétrolier de Lavéra. Cette ville, fortement marquée par la présence de l'eau, s'est pourtant détournée de ses franges maritimes. Elle tente aujourd'hui de reconquérir ses rives par divers projets, créant une nouvelle centralité autour de l'Hôtel de Ville sur le chenal de Caronte, ainsi qu'un large espace public végétalisé en front d'Étang à Ferrières, sur de la terre rapportée.

Caronte :
- Superficie 8 290 ha
- Population en 1999 : 60 179

Port-de-Bouc :
- Superficie 1 146 ha
- Population 1990 : 18 786.....1999 : 16 686
Martigues :
- Superficie 7 144 ha
- Population en 1990 : 42 678.....1999 : 43 493
Le projet d'agglomération de Caronte veut recentrer les deux villes de Port-de-Bouc et de Martigues sur le bord du chenal rive nord, avec comme souci de créer une continuité urbaine sur ces terrains aujourd'hui en déshérence.

UN NOUVEAU CENTRE POUR UNE URBANISATION CONTINUE.

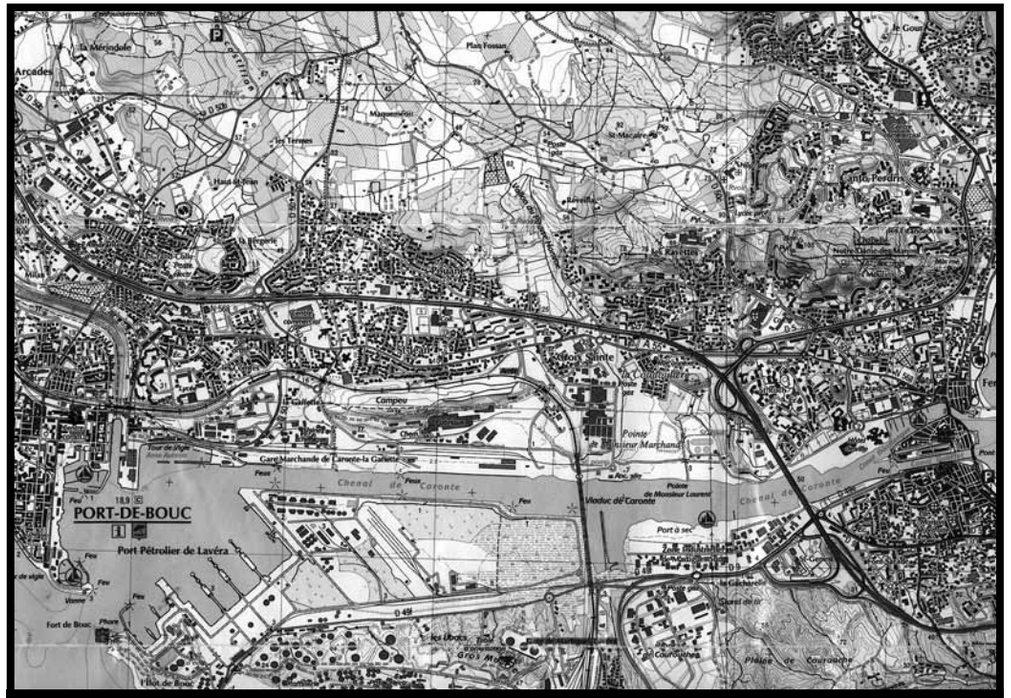
Une nouvelle centralité va se créer à l'occasion de la réalisation de la gare de Croix-Sainte, pôle de rabattement de Martigues et de Port-de-Bouc sur les lignes du REM de la Côte Bleue et de l'Étang de Berre. L'extension de l'urbanisation est orientée sur les rives du chenal de Caronte, voulant éviter le mitage du Parc des Étangs au nord. Cette proximité directe avec les espaces verts nous conforte dans le choix d'une urbanisation dense en front de canal. Aussi, le projet de gare, émis sur l'initiative des deux communes dans une volonté de regroupement, et positionné à part égale entre le noyau ancien de Martigues et de Port-de-Bouc, nous permet de développer le centre urbain de l'agglomération : Croix-Sainte. Une grande transversale va s'articuler de la gare jusqu'au quai et rejoindre l'axe longeant la rive. Un grand équipement, le parc d'exposition de Caronte, viendra se greffer en relation avec la gare et desservi par l'autoroute.

UNE MISE EN SYSTÈME DU CHENAL.

Les centralités de Croix-Sainte, de Martigues et de Port-de-Bouc sont mises en réseau par un axe fort longeant les quais du chenal. L'avenue promenade alterne des espaces denses et des respirations que constituent les parcs d'activités plantés et des zones d'habitat peu dense (pavillonnaire et petit collectif).

UNE FORTE INTÉGRATION DES INFRASTRUCTURES.

Le tronçon en voie rapide, qui passe en milieu urbain dense au niveau de Martigues et Port-de-Bouc, après le viaduc traversant le chenal, va faire l'objet d'une meilleure intégration par des systèmes de contre-allées, pour une plus grande connexion avec le tissu environnant. Cette transformation de la voirie va permettre une mise en réseau des quartiers traversés grâce à une desserte efficace. Actuellement véritable coupure au sein de l'agglomération, cette grande infrastructure routière génère également de nombreux délaissés que l'on prévoit de gérer.



Le chenal de Caronte, carte IGN 2000, Echelle 1/25000.

Le chenal de Caronte

DIAGNOSTIC

L'urbanisation le long du chenal de Caronte est maintenue entre l'autoroute et la ligne de chemin de fer. Elle se présente sous forme de cités ouvrières des années 20 autour de Croix-Sainte, d'un grand ensemble de logements sociaux de 1962, de lotissements très consommateurs d'espace et de quelques équipements. Malgré la continuité urbaine qui fait que l'on ne sait pas où finit Martigues et où commence Port-de-Bouc, il n'y a pas de réelle recherche de lien entre les deux villes. Et le front maritime en contrebas se présente comme un immense délaissé urbain. C'est l'industrie qui va entraîner l'aménagement des quais de Caronte pour le trafic portuaire. Les établissements Vermincks des années 1920, spécialisés dans les oléagineux, puis remplacés après-guerre par le groupe Astra jusqu'en 1966, laissent derrière eux des grands bâtiments de fabrication en pierre, d'un certain intérêt architectural, ainsi qu'un linéaire de quai, et sont utilisés aujourd'hui par plusieurs entreprises artisanales. Les établissements maritimes de Caronte, installés en annexe du port de Marseille en 1926, à l'Ouest du viaduc ferroviaire, n'ont plus leur activité d'autrefois. Ce port minéralier, avec ses grues en bord de quai, engendre aujourd'hui une enclave en friche, privant Martigues et Port-de-Bouc de l'accès direct au bord du chenal et d'une continuité urbaine sur les rives. S'ajoutent aussi, à l'Ouest, l'usine chimique rejetant à l'eau des produits douteux et la zone industrielle de Port-de-Bouc.

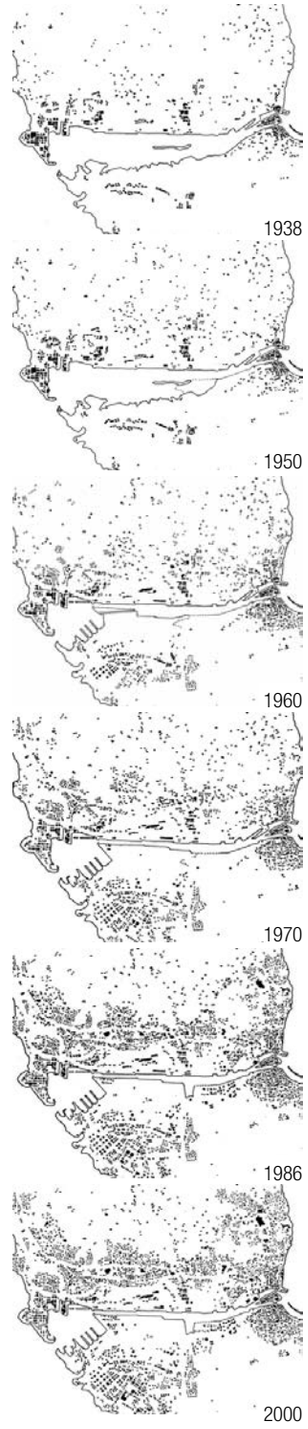
Actuellement, la commune de Martigues a commencé à investir le bord du chenal en créant une nouvelle centralité sur Ferrières, lieu de nombreux projets : Hôtel de Ville, Delaugerre, 1983 ; théâtre des Salins, Fabre, Narpozzi et Speller, 1993 ; Parc des sports, Halle, Depietromaria et Lossi, 1993 ; et Projet Urbain du Quartier de l'Hôtel de Ville, Grumbach, 1990-…

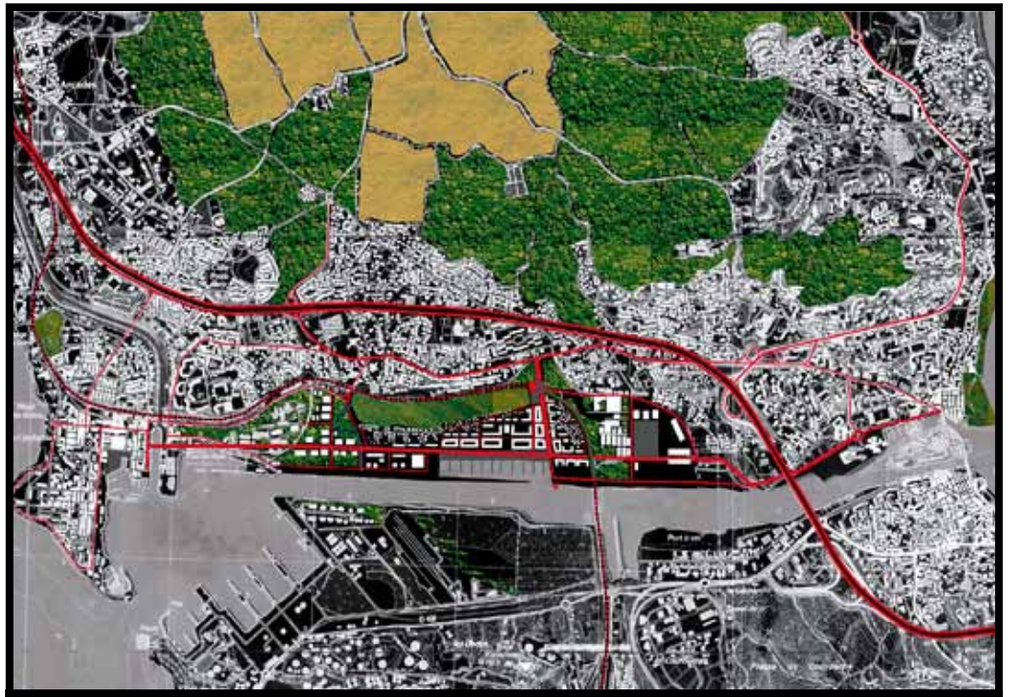
Martigues et Port-de-Bouc ont des intentions de rapprochement, notamment par un réseau de bus commun. Les lignes vont desservir l'ensemble de l'agglomération, mais avec une gare routière projetée à Martigues près du centre ancien. Une gare ferroviaire est prévue à Croix-Sainte, au centre, pour desservir à part égale les deux villes, et éviter les déséquilibres.

Caronte a un potentiel foncier non-négligeable le long du chenal, pourtant ses rives ne sont pas valorisées et ne permettent pas une continuité entre Martigues et Port-de-Bouc.

OBJECTIFS

- Regrouper les villes de Martigues et de Port-de-Bouc en une seule et même entité.
- Développer un front urbain sur le quai du canal de Caronte.





Projet pour Berre l'Étang, Echelle 1/25 000.

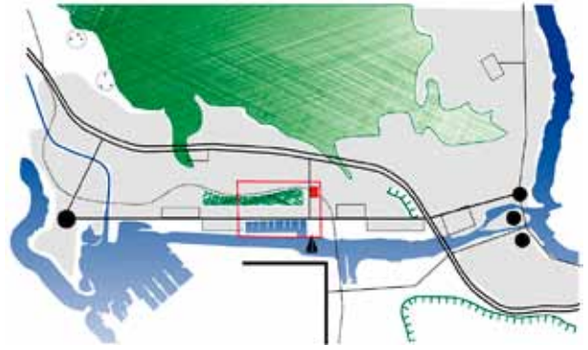
PROJET : UN LINÉAIRE EN BORD DE CHENAL

Une première volonté consiste à intégrer complètement l'agglomération de Caronte dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise en pleine extension. L'implantation d'un pôle d'échanges à mi-parcours entre Martigues et Port-de-Bouc, liant réseau ferré (ligne de la Côte Bleue et de l'Étang de Berre) et réseau routier, permet de faciliter les liaisons avec l'aéroport de Marignane, avec Aix et Marseille. Et à une échelle interne, génère une réelle centralité et sert de point de rencontre pour la desserte des bus, leur conférant enfin une logique commune. Cette gare de Caronte prend l'emplacement de l'ancienne gare de Croix-Sainte, au débouché du viaduc ferroviaire.

Puis, dans l'intention de regrouper Martigues et Port-de-Bouc en une seule agglomération, Caronte, un travail sur la liaison des deux communes est envisagé. L'idée consiste à créer le long du chenal un véritable front urbain, trait d'union entre les deux centres anciens. Une véritable promenade sur les rives permet de réorienter ces villes sur leur patrimoine maritime aujourd'hui délaissé. Sur ce bandeau urbain viennent s'articuler divers éléments formant une succession de séquences fonctionnelles, conception déjà entamée par le quartier de l'Hôtel de Ville à Martigues. Ainsi, à côté des bâtiments des anciens établissements Vermincks, un Parc des Expositions desservi par l'autoroute et la gare de Caronte peut accueillir de grandes manifestations, offrant un site immense en surplomb du chenal. Puis dans un axe perpendiculaire à la gare et au centre du parcours, un port de plaisance tout en longueur, accompagné d'un quartier résidentiel, vient enrichir le linéaire par sa qualité de vie, et peut constituer un attrait à l'échelle métropolitaine, (le port de Marseille ainsi que ceux de la côte étant actuellement saturés). Enfin, en vis-à-vis direct avec les réservoirs de stockage du complexe de Lavéra, une dernière séquence est attribuée à une zone d'activité non polluante et totalement noyée dans la végétation. L'usine chimique étant délocalisée vers le complexe de Fos ou de Lavéra.

STRATÉGIES

- Création d'une troisième centralité au centre du chenal, autour d'un port de plaisance métropolitain et de la nouvelle gare.
- Densification entre les deux villes, sur le chenal de Caronte
- Mise en réseau des espaces publics entre les deux villes.



Maquette projet Grumbach pour Martigues

Canal à Port de Bouc

Viaducs et chenal de Caronte

Port minéralier

Ex. de réhabilitation d'un quai industriel

Exemple de gare

Projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains

ASSEMBLÉE NATIONALE - 7 février 2000 - N° 2131

PRÉSENTÉ AU NOM DE M. LIONEL JOSPIN,
Premier ministre,
PAR M. JEAN-CLAUDE GAYSSOT,
ministre de l'équipement, des transports et du logement.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, la France a considérablement évolué. Le mode de vie urbain concerne aujourd'hui trois Français sur quatre, dont une partie vit dans des communes ou agglomérations de taille modeste, voire réside en milieu péri-urbain ou rural, au sein d'un même bassin de vie. Aujourd'hui, la ville est marquée par une distinction plus forte qu'autrefois entre les lieux de vie et les lieux de travail, entre les lieux de chalandise et les lieux de détente ou de loisirs. Expression d'une contrainte ou facteur de liberté, la mobilité se développe à travers des déplacements plus nombreux et sur de plus longues distances. Force est de constater que la révolution urbaine a été celle de l'automobile. Avec la croissance urbaine, les formes d'habitat et les modes d'urbanisation se sont également transformés : grands ensembles, rénovation de centres anciens et lotissements sont devenus les nouveaux visages de la ville. Dans le même temps, la ville reflète les inégalités de notre société : certains territoires sont pris dans une spirale de dégradation, d'autres vivent en îlots protégés. Le modèle de la ville à deux vitesses, de la ville agissant comme caisse de résonance des inégalités sociales les plus marquées, a gagné du terrain.

Agir sur nos villes, c'est donc agir pour réduire les inégalités. Ceux de nos concitoyens qui vivent le plus difficilement, les couches populaires, subissent davantage les désagréments de la ville : déplacements, bruit, pollution, habitat non choisi. Il ne s'agit pas de cultiver la nostalgie d'une ville ancienne ou d'un mode de vie passé, souvent idéalisés ; il s'agit simplement de prendre la mesure des risques que comporterait la poursuite des logiques qui sont actuellement à l'œuvre :

- extension mal maîtrisée de l'urbanisation, générant gaspillage d'espace, dépérissement de certains quartiers existants, coût des infrastructures, croissance continue des transports individuels, inacceptables à terme pour la qualité de la vie ;
- approfondissement des inégalités sociales, au sein d'une ségrégation spatiale, qui pourraient conduire à remettre en cause le lien social et les bases du contrat républicain et du fonctionnement de la démocratie.

Face à cette réalité, il faut se donner collectivement les moyens renouvelés d'une plus grande maîtrise du développement et du renouvellement de nos villes et de nos agglomérations. Aujourd'hui, la ville existe, avec ses potentialités et ses contraintes ; avec les incidences qu'elle a sur les formes d'habitat, sur les modes de consommation, sur l'organisation du travail, en bref sur le mode de vie de ceux qui y résident ou qui vivent dans son orbite. Il est temps d'adapter les structures et les politiques urbaines aux enjeux, aux chances comme aux risques, dont la ville est porteuse. Le Gouvernement a décidé de s'y engager, dans la continuité des étapes déjà franchies - en particulier la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale - et en complémentarité avec les orientations des futurs contrats de plan et de la politique de la ville. À travers ce projet de loi, il s'agit de construire les villes de demain. C'est un vrai chantier de société.

Le présent projet de loi vise à rénover le cadre juridique des politiques d'aménagement de l'espace, afin d'assurer un développement et un renouvellement urbain cohérents, solidaires et durables, en s'appuyant sur trois principes fondamentaux :

- l'exigence de solidarité, pour assurer le développement cohérent des territoires urbains, péri-urbains et ruraux qui forment ensemble un même bassin de vie, d'habitat et d'emploi, pour engager, dans les quartiers anciens et dégradés, des actions fortes de renouvellement urbain, pour assurer la mixité sociale dans des villes plus équilibrées, grâce à une plus grande diversité de l'habitat à l'échelle des quartiers, communes et agglomérations, dont l'État devra être le garant ;
- développement durable et qualité de la vie, pour que le développement des villes soit respectueux des territoires qui les entourent, dans un souci d'économie de l'espace et d'équilibre avec les espaces ruraux, pour intégrer dans le développement économique et les choix d'urbanisation, des enjeux de qualité urbaine et de protection de l'environnement, pour donner une priorité nouvelle aux autres modes de déplacement que l'automobile ;
- démocratie et décentralisation. Le droit doit être lisible : il faut donc simplifier les règles et les rendre accessibles à chacun, en privilégiant le dialogue et le débat public sur la procédure. Les responsabilités respectives de l'État et des collectivités locales dans l'application des orientations nouvelles données aux politiques urbaines doivent être claires, avec l'affirmation de la responsabilité première des collectivités territoriales dans la mise en œuvre, à l'échelle la plus pertinente, des objectifs que la Nation s'assigne par la loi. Telle est la démarche politique proposée par le Gouvernement et qui s'exprime à travers les propositions de l'ensemble du projet de loi.

Le projet de loi s'articule autour de trois objectifs majeurs.

Définir un meilleur équilibre des agglomérations. Cela est impossible lorsque les politiques de l'habitat, des transports, d'aménagement ne sont conçues ni à la bonne échelle, ni de façon cohérente par rapport à un véritable projet d'agglomération, attentif aux équilibres sociaux et territoriaux.

C'est pourquoi, est proposée la création du schéma de cohérence territoriale, qui sera porteur de la stratégie globale d'agglomération, à l'échelle du bassin de vie et qui fédérera tous les autres documents sectoriels de politique urbaine. En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les possibilités d'ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires seront strictement encadrées.

Cette recherche de cohérence dans les politiques urbaines intègre également la mise en œuvre d'une politique des déplacements au niveau de l'agglomération, au service du développement durable. Cela suppose, notamment, que le plan de déplacements urbains soit rendu plus efficace et concerne à la fois les politiques de transports collectifs mais aussi de partage de la voirie, ou de stationnement.

Parallèlement, le plan local d'urbanisme remplacera le plan d'occupation des sols. Plus souple et plus simple, il traduira le projet urbain local, les principales actions d'aménagement, les actions relatives au traitement de l'espace public ou à l'environnement.

En matière d'élaboration des documents d'urbanisme, les règles de procédure seront simplifiées, tout en renforçant la nécessaire concertation publique.

Réussir la mixité urbaine. Il n'y aura pas de mixité sociale et urbaine et d'équilibre social de l'habitat sans réalisation de logements sociaux là où il y en a peu ou pas du tout. Il faut revenir à la logique initiale affirmée par la loi n° 91-662 du 13 juillet 1991 d'orientation pour la ville et sortir d'un système dans lequel certaines communes peuvent continuer à refuser la construction de logements sociaux.

Assurer une offre d'habitat diversifiée et de qualité. En ce qui concerne le logement social, le projet de loi conforte explicitement dans leur statut actuel les logements sociaux construits avec l'aide de l'État, même à la fin des conventions en cours. Il renforce la solidarité entre bailleurs sociaux, dont certains connaissent de vraies difficultés alors que d'autres sont dans des situations plus confortables, au travers du mécanisme de financement de la Caisse de garantie du logement locatif social (CGLLS), qui est réformé. Afin de créer les conditions d'un dialogue régulier entre organismes d'habitations à loyer modéré et locataires - en particulier avant toute opération de travaux importants -, des plans de concertation locative seront élaborés au sein de chaque organisme.

La qualité de l'habitat privé, essentielle pour le développement d'une offre de logement diversifiée, nécessite souvent d'être améliorée pour répondre pleinement à cet objectif. Le projet de loi réforme les procédures de lutte contre l'insalubrité et le péril, renforce les capacités d'intervention dans les copropriétés dégradées et unifie les modes d'interventions publiques en faveur de l'habitat privé.

Titre Ier. - Renforcer la cohérence des politiques urbaines

Section I. - Les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement

Les dispositions proposées dans l'ensemble de ce titre renouvellent les outils juridiques de l'urbanisme. Elles visent essentiellement à rendre les politiques d'urbanisme plus claires et plus démocratiques, doter les agglomérations d'un instrument pour mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, transformer les plans d'occupation des sols pour qu'ils deviennent de véritables plans d'urbanisme adaptés aux besoins des politiques de renouvellement urbain, permettre aux petites communes de se doter d'un document d'urbanisme simple, améliorer la procédure des zones d'aménagement concerté et clarifier les dispositions encadrant les contrats d'aménagement.

1° Rendre les politiques d'urbanisme plus claires et démocratiques

Les principes fondamentaux qui s'imposent aux collectivités publiques n'apparaissent pas clairement dans le code de l'urbanisme. Il en résulte que l'attention porte essentiellement sur les procédures. Il est nécessaire de réaffirmer ce qui est essentiel (principes de préservation des espaces naturels et agricoles, d'aménagement durable, de mixité urbaine, de non-ségrégation…) et de recentrer l'intervention de l'État, qui doit veiller au respect de ces principes fondamentaux.

La complexité des procédures rend difficile l'association de la population à la définition des politiques d'urbanisme. Il convient de supprimer toutes les procédures inutiles qui organisent de façon formelle, avec les risques contentieux qui en découlent, l'association des personnes publiques entre elles et de prévoir au contraire une enquête publique sur chaque document d'urbanisme.

L'article 1er fixe, dans un nouveau chapitre Ier du code de l'urbanisme, les principes et les procédures communs à tous les documents d'urbanisme. Ces principes et procédures sont ensuite complétés dans les articles 2, 3 et 4 qui prévoient des dispositions particulières pour les schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme et cartes communales. Les propositions sont les suivantes :

- Définir clairement, dans le code de l'urbanisme, les principes et les règles que les politiques d'urbanisme doivent respecter (grands équilibres, enjeux de protection, mixité sociale et urbaine) (art. L. 121-1).
- Préciser le rôle de l'État dans son association à l'élaboration des documents d'urbanisme et dans le contrôle qu'il exerce sur eux : l'association de l'État et le contrôle du préfet sur les documents d'urbanisme devront davantage porter sur le respect des règles de fond et ne pas se cantonner au contrôle de la procédure (art. L. 121-2).
- Accroître la participation des citoyens à l'élaboration des documents d'urbanisme :

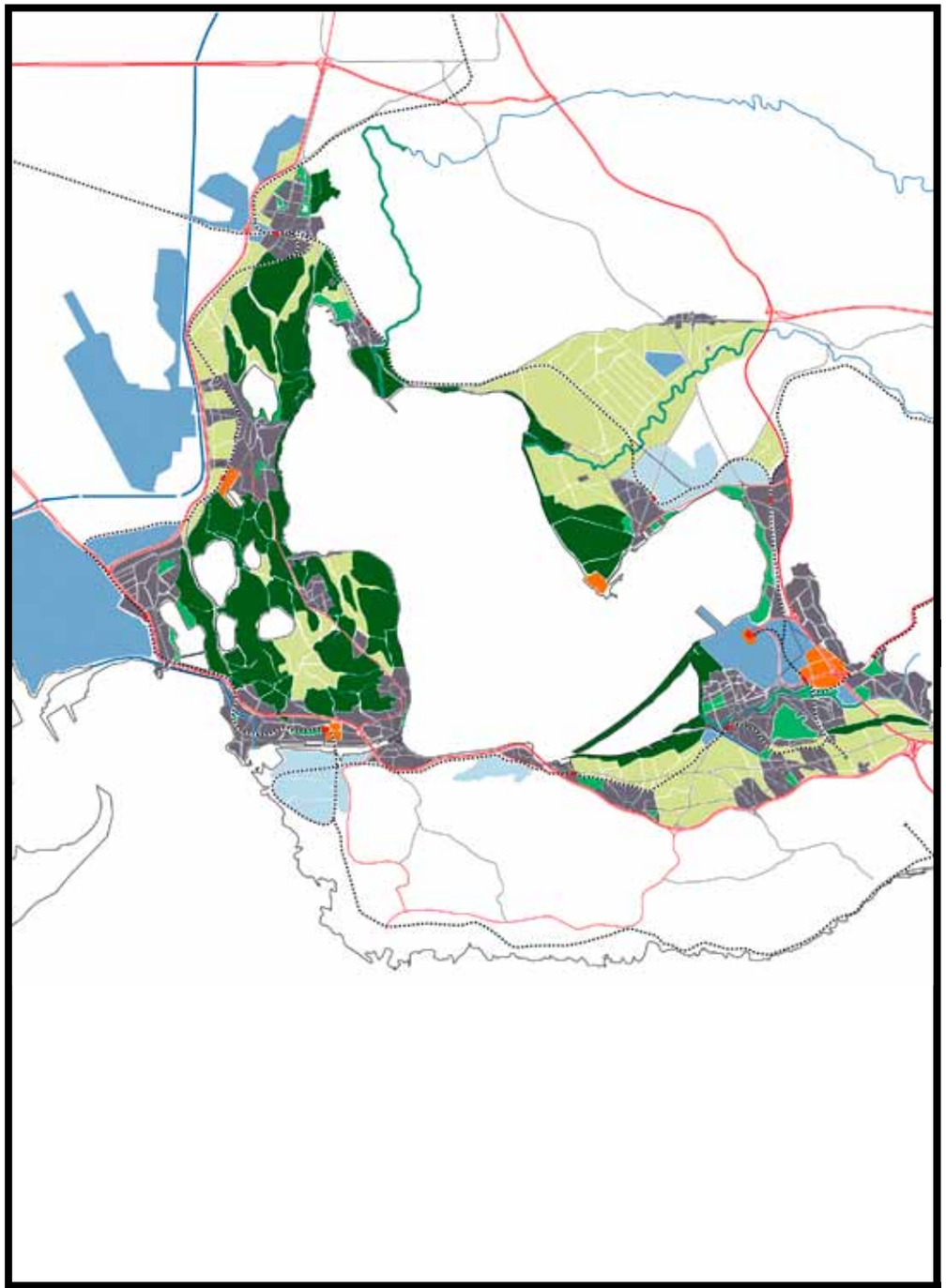
- la concertation avec la population sera systématiquement organisée lors de l'élaboration ou de la révision des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme (art. L. 300-2) ;
- l'enquête publique sera généralisée à tous les documents d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme et cartes communales) (art. L. 122-10, L. 123-10 et L. 124-2).

- Supprimer les procédures inutilement complexes qui organisent l'association des personnes publiques à l'élaboration des documents d'urbanisme :

- le « porter à connaissance » ne sera plus enfermé dans un délai de trois mois mais sera remplacé par une information

continue fournie par le préfet (qui continuera à fournir aux communes ou à leurs groupements compétents, dès le début des études, les informations dont dispose l'État) (art. L. 121-2, L. 122-6 et L. 123-7) ;
- les procédures d'élaboration des documents d'urbanisme seront simplifiées et permettront aux différentes personnes publiques concernées d'organiser librement les modalités de leur association (art. L. 122-3 et L. 123-6).
2° Donner aux agglomérations les moyens de définir leur politique urbaine
Les instruments supracommunaux de planification élaborés depuis quarante ans n'ont jamais vraiment donné satisfaction : soit ces outils s'avéraient, après coup, trop rigides et inaptes à prendre en compte les évolutions qui s'étaient produites dans la société, soit ils se centraient, de façon trop exclusive, sur la planification spatiale et négligeaient les liens que celle-ci doit entretenir avec toutes les autres politiques à conduire au niveau local.
Le schéma de cohérence territoriale sera le document qui permettra de mettre en cohérence les politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux.
L'article 2 propose une nouvelle rédaction du chapitre II du code de l'urbanisme et instaure des schémas de cohérence territoriale. Les mesures proposées sont les suivantes :
• Revoir la définition juridique des schémas de cohérence territoriale pour en faire véritablement des documents de planification stratégique, au niveau de l'agglomération (art. L. 122-1) :
- les schémas de cohérence territoriale localiseront les grandes protections (forêts, grandes coupures d'urbanisation…) et les grands équipements publics d'intérêt régional ou national ;
- ils préciseront, à partir d'un projet de développement économique et social, les grands objectifs d'aménagement et d'urbanisme en prenant en compte les politiques de l'habitat, de loisirs, de services et d'infrastructure. Ils définiront la politique en matière de déplacement des personnes et des marchandises et de stationnement des véhicules dans l'ensemble de leur périmètre ;
- ils fixeront les objectifs de desserte en transports collectifs et pourront subordonner l'ouverture à l'urbanisation des zones naturelles et agricoles à la création d'un réseau de transports en commun ;
- ils comporteront un volet sur les commerces et les services ;
- les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les documents d'urbanisme locaux, les opérations foncières et les opérations d'aménagement les plus importantes devront être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale.
• Éviter les problèmes de développement anarchique à la périphérie du périmètre du schéma de cohérence territoriale :
- en l'absence de schéma de cohérence territoriale, les zones d'urbanisation future des plans locaux d'urbanisme ne pourront pas, sauf exceptions limitées organisées par la loi, être ouvertes à l'urbanisation. Ces dispositions ne seront applicables qu'à partir du 1er janvier 2002 (art. L. 122-2).
• Rapprocher la procédure d'élaboration des schémas de cohérence territoriale des nouvelles dispositions du code général des collectivités territoriales concernant la création des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) :
- le périmètre sera d'un seul tenant et sans enclave, devra comporter au moins la totalité du territoire des EPCI compétents en matière de schéma de cohérence territoriale (communautés urbaines, communautés d'agglomérations et certaines communautés de communes) (art. L. 122-3) ;
- un établissement public du schéma de cohérence territoriale sera constitué, s'il y a lieu, par les communes et les communautés urbaines ou les communautés d'agglomérations. Cet établissement sera compétent pour approuver, mettre en révision et suivre l'application du schéma de cohérence territoriale (art. L. 122-4) ;
- la procédure permettant d'inclure une ou plusieurs nouvelles communes dans le périmètre ou d'en exclure certaines sera également alignée sur la procédure du code général des collectivités territoriales (art. L. 122-5).
• Soumettre le schéma de cohérence territoriale à un nouvel examen de l'établissement public tous les dix ans pour décider soit de mettre le schéma en révision soit de confirmer sa validité. À défaut, le schéma deviendra caduc (art. L. 122-14).
• Permettre, en cas d'incompatibilité d'une déclaration d'utilité publique avec un schéma de cohérence territoriale, la modification du schéma dans les mêmes conditions que celles actuellement prévues pour modifier les plans d'occupation des sols (POS) (art. L. 122-15).
• Faciliter la modification des schémas de cohérence territoriale pour prendre en compte l'évolution nécessaire des politiques locales (en matière d'habitat et de déplacement notamment) et assurer la compatibilité de tous ces documents avec les schémas, par une enquête publique conjointe (art. L. 122-16).
3° Donner aux collectivités locales les moyens de mettre en œuvre des projets d'aménagement et de renouvellement urbain
Dans le cadre du dispositif actuel, l'aménagement est tourné vers l'urbanisme d'extension ou les restructurations urbaines lourdes, et le plan d'occupation des sols n'est qu'un document juridique encadrant les évolutions mineures, ou protégeant par un zonage restrictif le tissu urbain existant de toute évolution sensible. Dans un contexte où il devient nécessaire de privilégier le renouvellement urbain et de maîtriser l'extension périphérique, il convient que ce document soit le cadre de cohérence des différentes actions d'aménagement engagées par les communes, qu'il joue dorénavant un rôle de véritable plan local d'urbanisme.
L'article 3 propose une nouvelle rédaction du chapitre III relatif aux plans d'occupation des sols, qui deviennent des « plans locaux d'urbanisme ». Les mesures proposées sont les suivantes :
· Revoir le contenu des plans locaux d'urbanisme :
La loi impose actuellement aux POS des articles obligatoires (affectation des secteurs et règles d'implantation des bâtiments) qui ne sont pas toujours justifiés. L'existence de ces articles obligatoires nuit aux objetifs de mixité urbaine et d'utilisation économe de l'espace. Les communes pourront à l'avenir choisir librement, parmi les quinze articles des plans locaux d'urbanisme, ceux qui apparaissent nécessaires, le plan local d'urbanisme devant en tout état de cause justifier que les règles retenues permettent de répondre aux exigences de l'article L. 121-1 qui fixe les obligations générales des documents d'urbanisme (art. L. 123-1).
· Assurer la cohérence des plans locaux d'urbanisme avec les politiques intercommunales d'aménagement urbain, d'habitat et de déplacements (art. L. 123-1) :
- le plan local d'urbanisme devra être compatible avec le schéma de cohérence territoriale, le programme local de l'habitat et le plan de déplacements urbains. Lorsque ces documents seront approuvés postérieurement au plan local d'urbanisme, la commune devra mettre celui-ci en compatibilité dans les trois ans ;
- le plan local d'urbanisme portera sur la totalité du territoire d'une ou de plusieurs communes.
· Permettre au plan local d'urbanisme d'être le cadre de cohérence des différentes actions d'aménagement :
- le plan local d'urbanisme fournira un cadre opérationnel dans les quartiers en mutation : il pourra (art. L. 123-2) délimiter des périmètres prioritaires d'intervention et y prévoir des mesures conservatoires, être plus souple pour ne pas compromettre les actions d'aménagement (localisation moins stricte que les emplacements réservés pour les équipements), réserver des terrains pour la réalisation de logements, notamment sociaux. Dans les secteurs correspondants, les propriétaires disposeront d'un droit de délaissement ;
- les zones d'aménagement concerté seront réintégrées dans le plan local d'urbanisme général de la commune, mais celui-ci sera assoupli pour tenir compte du caractère opérationnel de la zone (article L. 123-3).
4° Permettre aux petites communes de se doter d'un document d'urbanisme simple
L'article 4 prévoit la possibilité pour les communes qui n'ont pas de plan local d'urbanisme d'élaborer une carte communale. Les dispositions proposées sont les suivantes :
La plupart des petites communes ont besoin d'une cartographie délimitant les zones constructibles et les zones naturelles, mais n'ont pas besoin de se doter d'un règlement spécifique, car le règlement national d'urbanisme suffit. Les cartes communales seront approuvées, comme actuellement, conjointement par le conseil municipal et le préfet, mais désormais après enquête publique. Ces cartes définiront, comme les plans locaux d'urbanisme, des zones constructibles et des zones non constructibles (art. L. 124-1 et L. 124-2).
5° Améliorer la procédure des zones d'aménagement concerté (ZAC)
La procédure des ZAC est reconnue comme un bon outil d'aménagement pour les urbanisations nouvelles et les rénovations lourdes. Il est proposé de la conserver, en lui apportant des améliorations pour tenir compte des expériences passées.
Les articles 5 à 7 modifient les dispositions du code de l'urbanisme relatives aux ZAC et aux conventions d'aménagement :
- pour veiller à l'intégration du projet d'urbanisme de la ZAC dans le plan local d'urbanisme dès le commencement de l'opération, afin de mieux intégrer celle-ci dans l'urbanisation environnante en simplifiant la procédure (suppression de l'ancien article L. 311-4) ;
- pour préciser les conditions dans lesquelles les constructeurs qui n'ont pas acheté leur terrain à l'aménageur peuvent participer au financement de l'opération dans un cadre contractuel (nouveau) ;
- pour préciser le cadre juridique des relations financières entre la commune et l'aménageur (nouveau).
6° Simplifier les procédures, améliorer l'information des citoyens et la sécurité juridique
Les articles 7 à 17 comprennent un certain nombre de mesures destinées à tirer les conséquences des réformes exposées ci-dessus, à simplifier les procédures et à améliorer l'information des citoyens et la sécurité juridique :
L'article 8 supprime la notion de « loi d'aménagement et d'urbanisme »
L'article 9 supprime le contrôle préalable des divisions de terrains bâtis, source de lourdeur et d'insécurité juridique. Il remplace l'article L. 111-5 par des dispositions visant à mieux gérer la caducité des règlements de lotissements en évitant que des règles d'urbanisme perdurent, par intégration dans le cahier des charges.
L'article 10 replace les dispositions relatives aux règles applicables aux anciennes zones opérationnelles dans le chapitre les concernant.
L'article 11 modifie les conditions d'utilisation, pour les assouplir, des biens acquis par exercice des droits de préemption.
L'article 12 unifie les procédures applicables aux droits de délaissement institués par le code de l'urbanisme.
L'article 13 complète l'article L. 300-1, qui définit l'aménagement, pour prendre en compte la notion de projet urbain et pour préciser que les collectivités font appel à des professionnels qualifiés dans le domaine de la conception et de l'aménagement de l'espace.
L'article 14 étend à l'élaboration et aux révisions des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme la procédure de concertation applicable dans les ZAC.
L'article 15 apporte une simplification à la procédure d'approbation des plans de sauvegarde et de mise en valeur, dans les secteurs sauvegardés, et modifie leur texte constitutif par mesure de coordination avec les modifications apportées à la réglementation des anciens plans d'occupation des sols.
L'article 16 complète la réglementation des lotissements pour prévoir la décentralisation de l'autorisation de lotir dans les communes dotées d'une carte communale et préciser que le dossier de demande doit comporter un projet architectural et paysager.
L'article 17 modifie l'article L. 324-2 du code de l'urbanisme pour permettre aux établissements publics fonciers locaux de recevoir, le cas échéant, la somme prélevée sur les recettes des communes où les logements sociaux représentent moins de

20 % des résidences principales, par coordination avec la modification du code de la construction et de l'habitation figurant à l'article 25.
L'article 18 précise le contenu des certificats d'urbanisme, en l'étendant au régime des taxes et participations applicables au terrain.
L'article 19 modifie les textes applicables au permis de construire pour prévoir sa décentralisation dans les communes dotées d'une carte communale et pour tenir compte de l'abrogation, qui figure à l'article 87, du régime de la déclaration de travaux, qui est très critiqué.
L'article 20 réécrit les dispositions du code de l'urbanisme relatives aux obligations de réaliser des aires de stationnement imposées par les permis de construire :
- il supprime la participation pour non-réalisation des aires de stationnement qui n'apporte aux communes qui l'ont instaurée que des recettes très marginales, mais dont l'existence a parfois conduit les auteurs des POS à imposer des exigences excessives en matière de stationnement. Les effets de cette disposition sont souvent contraires aux objectifs des plans de déplacements urbains, notamment en ce qui concerne les programmes de bureaux, et entravent en outre les projets de renouvellement urbain et de réhabilitation de quartiers anciens ;
- il regroupe dans un même article les dispositions antérieures, notamment celles issues de la loi n° 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions ;
- il limite en outre l'emprise au sol des aires de stationnement des grandes surfaces commerciales.
Section II. - Le financement de l'urbanisme
La fiscalité de l'urbanisme nécessite une réforme. Le dispositif actuel est tourné vers l'extension urbaine et, par de nombreux aspects, constitue un frein aux politiques de renouvellement urbain dans les quartiers existants. L'ensemble des prélèvements effectués sur les opérations d'aménagement et sur la construction a été défini et instauré en accompagnement des politiques d'extension urbaine, alors que l'aménagement urbain nécessite aujourd'hui des dispositions destinées à favoriser une utilisation plus rationnelle des espaces et décourager l'urbanisation périphérique diffuse.
L'article 21 crée une participation des riverains pour le financement des voies nouvelles, qui remplacera le régime existant pour le financement des réseaux (eau, électricité) :
- le régime actuel de la participation pour la réalisation des réseaux des services publics industriels et commerciaux facilite le développement d'une urbanisation diffuse le long des voies existantes et ne permet pas de répartir clairement le coût des équipements entre tous les constructeurs bénéficiaires. Il sera supprimé ;
- la participation des riverains pour le financement des voies nouvelles créées par la commune et des réseaux associés sera exigible des propriétaires dont les propriétés foncières seront riveraines des voies nouvelles créées sur le territoire communal. Elle permettra de financer les équipements publics d'infrastructure de voirie et réseaux associés ;
- elle ne sera exigible qu'après la délivrance d'un permis de construire ou d'une autorisation de lotir. Toutefois, les propriétaires fonciers concernés pourront choisir de signer une convention avec la commune, avant la délivrance de l'autorisation, pour préfinancer la réalisation de la voie. Ils bénéficieront alors d'une stabilisation des règles et de la fiscalité d'urbanisme pendant cinq ans et d'un droit à restitution des sommes versées en l'absence de réalisation des équipements financés, dans le délai prévu dans la convention (art. L. 332-11-2).
Le même article supprime les taxes et participations qui entravent la densification des quartiers : la participation pour dépassement du coefficient d'occupation des sols (COS) et le versement pour dépassement du plafond légal de densité (PLD) qui ont des effets particulièrement négatifs sur les constructions, en particulier dans les opérations réalisées dans les quartiers anciens. Pour ne pas bouleverser l'équilibre budgétaire des communes pour qui ce dernier versement constitue une ressource importante, le régime du PLD sera maintenu à titre transitoire dans les communes où il est instauré au 31 décembre 1999, mais pourra être supprimé par délibération du conseil municipal.
L'article 22 modifie l'article qui définit la surface des constructions, par coordination.
L'article 23 corrige les valeurs forfaitaires qui servent au calcul de la taxe locale d'équipement, pour aider à la construction de logements collectifs.
L'article 24 réforme la taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB) applicable aux terrains constructibles. Cette taxe est quasi nulle, alors que ces terrains bénéficient de tous les équipements publics réalisés par la commune.
Cette amélioration du rendement de la taxe apportera aux communes les moyens de financer les opérations de renouvellement urbain et de réhabilitation des quartiers anciens.



Projet global pour les rives de l'Étang de Berre.

11

LABORATOIRE DE NOUVELLES FORME

A l'issu d'un travail d'investigation global et d'un projet prenant en compte le territoire dans sa globalité, il est apparut comme nécessaire de se confronter à des échelles plus restreintes. En effet le projet d'infrastructure, le projet paysage et le schéma de cohérence territorial tentent de définir une trame, un creuset engageant et propice aux projets, dans lequel s'intègrent les logiques de renouvellement des différentes agglomérations. Tout projet sera ainsi guidé par des principes édictés aux différentes échelles d'intervention et devra se référer, en conséquence, aux plans globaux.
Des champs de développement et des objectifs étant proposés pour chaque ville, il reste à engager un processus reconversion composé d'une multitude de projets ponctuels et marquants. Une maille de sites reconvertis serait ainsi tissée et assurerait une restructuration solide et durable de l'Étang. Ainsi à l'instar des scientifiques testant leurs hypothèses dans des éprouvettes, nous avons sélectionné des laboratoires de nouvelles formes, véritables sites cobaïs permettant d'expérimenter les préceptes précédemment édictés. Sélectionnés pour leurs variétés et surtout pour leurs valeurs emblématiques et névralgiques. Les trois laboratoires sont avant tout caractéristiques du territoire de l'Étang de Berre :
Dans le couloir industrialo-aéroportuaire de Vitrolles-Marignane renommé « 3e pôle de l'AMM » on s'intéressera à l'image industrielle et commerciale de la zone. Cet espace converti en instrument de production et de transport nous confrontera aux problématiques d'intégration paysagère et d'ouverture sur l'environnement urbain.
L'Étang de Bolmon, vaste zone humide encore épargnée entre Marignane et Châteauneuf-les-Martigues nous permettra, une fois converti en « parc métropolitain », d'aborder la question délicate de l'écologie et de la protection des espaces naturels et particulièrement la gestion des franges entre espace naturel et zones urbaines.
« Le Chenal de Caronte », cordon reliant Martigues à Port-de-Bouc est au cœur des enjeux pour ces deux villes qui souhaitent se réunir. Le déplacement des industries polluantes et trop proches des zones habitées nous permettra de réfléchir sur la réhabilitation des sites industriels et des friches.

Le troisième pôle de l'A.M.M.

Regardons-nous vraiment conscience de cet espace parcouru tous les jours, alors qu'il ne nous en reste en règle générale aucun souvenir ?
Au vu du débat en matière d'urbanisme en France, il semble, en effet que l'espace de nos pratiques quotidiennes soit purement et simplement oublié, passé à la trappe d'un savoir qui ne sait que faire de cette réalité déstructurée, émiettée, traversée d'infrastructures toujours plus violentes, non-lieux chers à Marc Augé et que l'on qualifie du terme de zone : zone commerciale, zone industrielle. Pourtant ces espaces existent et en tant que tels ils ne peuvent se contenter d'un simple détournement de regard. Plonger dans cette réalité, ne pas hésiter à positiver notre regard sur ce qui est parfois ingrat, d'une qualité très difficile à extraire, est nécessaire car c'est à partir de ce type d'espace, que nous le regrettions ou non, que se construit le territoire contemporain.
Aujourd'hui la pratique de tels espaces change, dépasse la simple consommation fonctionnelle pour constituer de nouvelles centralités alors que le territoire se repolarise. Penser ces espaces non comme des résidus, rebuts de ce qui est rejeté par un territoire noble, mais comme un objet qui présente de l'intérêt, est donc devenu inévitable. Parfois dans un espace complètement disloqué, ceux-ci possèdent un ordre qui leur permet de réinventer une structure, de faire émerger moyennant quelques aménagements un réel pôle qui peut se porter à l'échelle de la métropole.
L'ensemble commercial, industriel et aéroportuaire de Vitrolles et Marignane sont de ceux-là.

UN RÉSEAU DE CENTRALITÉ.

Aujourd'hui la partie nord de l'agglomération de la rive Est de l'Étang de Berre connaît le paradoxe d'être à la fois un des principaux pôles de l'Aire Métropolitaine Marseillaise et de ne posséder pourtant aucun centre urbain. Espace dont l'urbanisation est éclatée, il se lit comme un patchwork parfois complètement absurde et frustrant. Au milieu de ce malstrom étrange dont l'ordre semble absent, des îlots structurés émergent tels des oasis au cœur d'un désert. Mais ces poches présentant une organisation à l'échelle du territoire ne sont pas celles que l'on croit, elles ne font pas parti de l'espace noble, la ville. Absolument pas dense et si peu urbains, ces espaces sur lequel repose l'avenir de la construction d'une agglomération dans la cuvette de Marignane sont des zones, jusqu'ici tant bannies, alors qu'il s'agit aujourd'hui de les regarder d'un œil nouveau.

UN ENSEMBLE ÉCLATÉ…

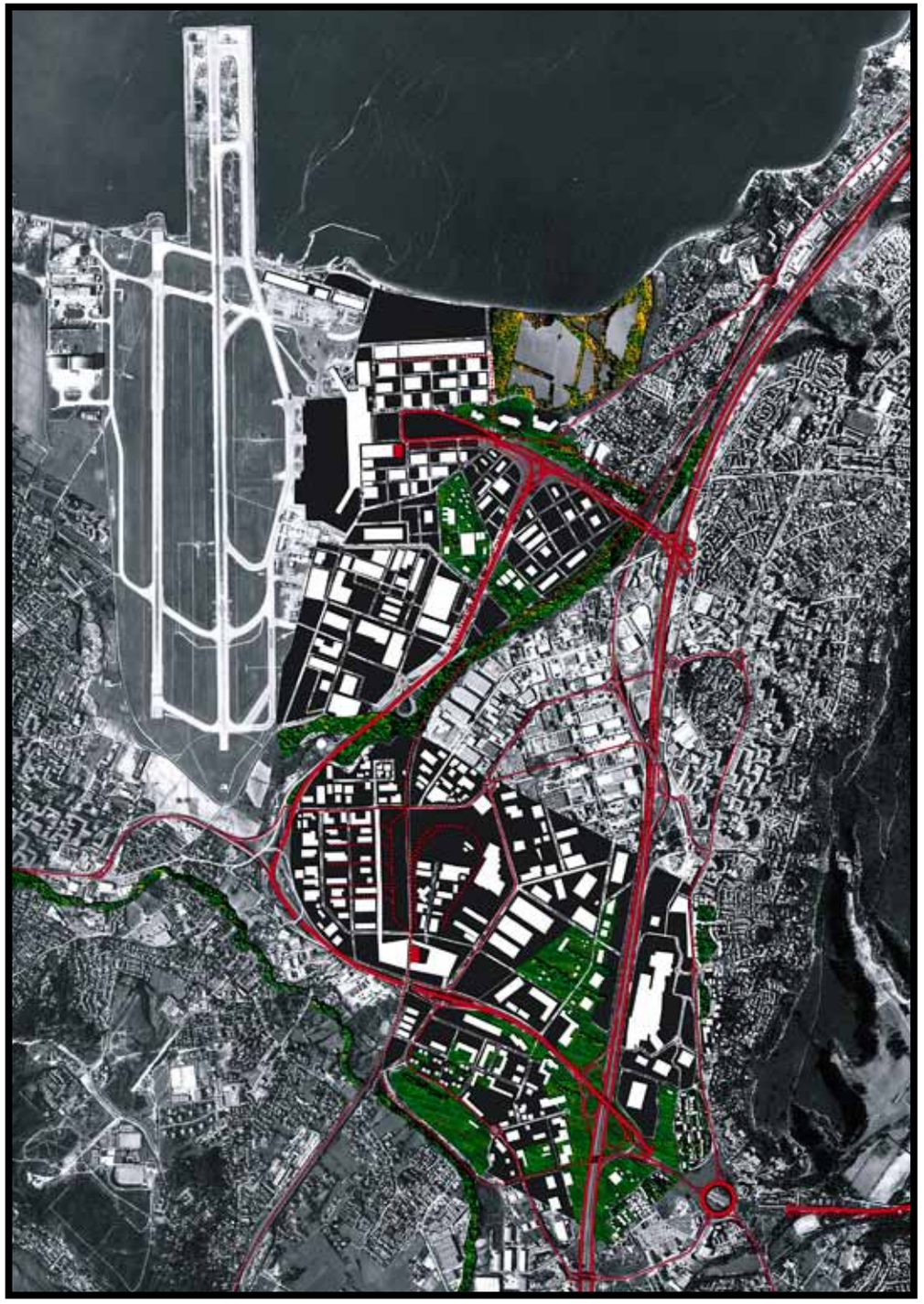
En effet depuis la zone commerciale de Vitrolles, jusqu'à l'aéroport, en passant par les Estroublans, s'est développé un vaste couloir industriel et logistique qui peut constituer l'armature de base de l'agglomération en même temps qu'un élément indispensable de l'aire métropolitaine. Ces deux dimensions se recoupent parfois mais ne se recouvrent pas. On assiste ainsi à une progression depuis la zone commerciale qui est essentiellement liée à l'agglomération alors que l'aéroport est, lui, presque directement lié à l'échelle de la métropole.
D'un autre coté l'ensemble se présente aussi comme une réalité éclatée entre un dynamisme très varié et des fonctions nombreuses mais souvent uniques pour chaque élément. La zone des Estroublans est ainsi en déshérence et une monofonctionalité alors que la zone commerciale est au contraire en pleine expansion et possède une mixité en développement, et la zone aéroportuaire une dynamique tout en restant pour l'instant monofonctionelle.
Enfin le relief découpe naturellement cet ensemble de taille très importante entre un plateau relativement privilégié en matière d'accès et un pied de falaise isolé.

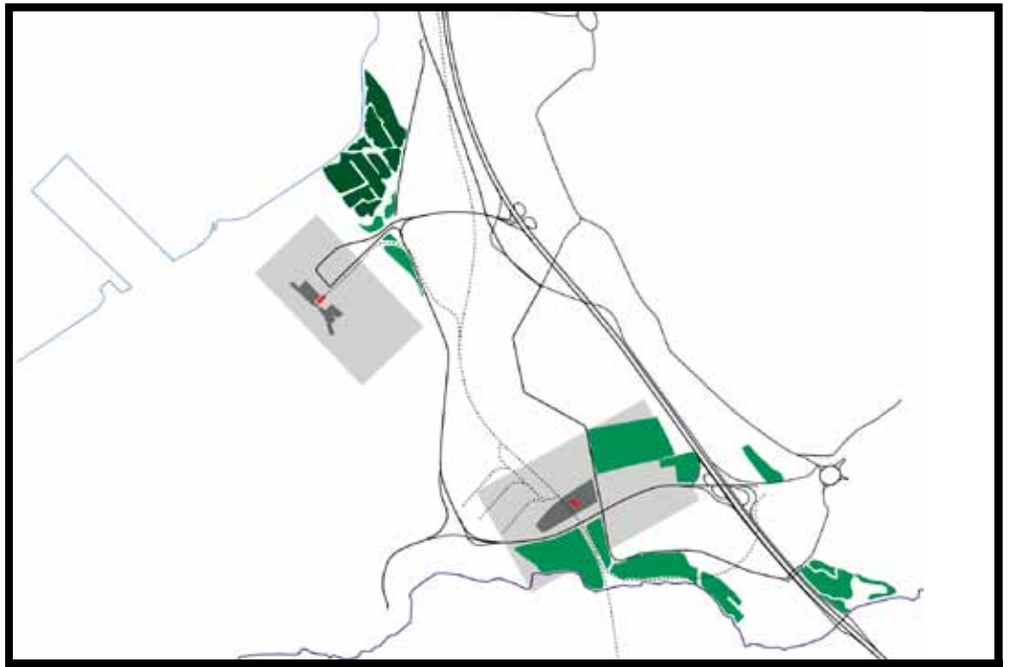
À RÉÉQUILIBRER.

Pour combattre cet éclatement trois stratégies sont développées : une mise en réseau par l'intermédiaire des infrastructures autoroutières et routières, le développement d'une activité commune et l'introduction de nouvelles fonctions.
Afin d'abattre les limites physiques et de jouer la complémentarité, la mise en réseau de l'ensemble des centralités est proposée au travers de la transformation en boulevard industriel de la voie rapide qui dessert l'aéroport en passant par le plateau (D9 puis D20) ainsi que son raccordement à l'A7 au niveau de l'aéroport afin de créer une boucle en dérivation de cette grande radiale de l'Aire Métropolitaine.
Ensuite il est proposé de développer massivement la logistique, activité déjà en pleine croissance sur le site et qui peut être commune aux deux pôles. Une mise en réseau de la plate-forme multimodale de l'aéroport avec une gare de marchandise de la zone industrielle transformée serait possible en utilisant les nouvelles voies crées pour le Réseau d'Express Métropolitain la nuit et permettrait de renforcer ce centre métropolitain tout en liant les deux ensembles.
Enfin, pour casser la logique d'exclusion qui marque ce type d'espace, il est proposé de rompre avec la monofonctionnalité en injectant d'autres fonctions centrales qui peuvent offrir une mixité par rapport à la fonction déjà existante.

L'émergence d'un pôle métropolitain

Les zones commerciales et industrielles appartiennent désormais à notre quotidien. Le commerce et les activités économiques échappés des centres urbains trop congestionnés et exigus, ont conquis sans mal la périphérie. L'espace, la fonctionnalité et surtout une bonne desserte ont été prônés dans





Un complexe industriel et logistique.

Commerce à l'entrée de la 1re avenue.

Les délaissés de l'autoroute.

Vue aérienne de la zone commerciale et industrielle et de la D9 avant la création de l'Anjoly, EPAREB.

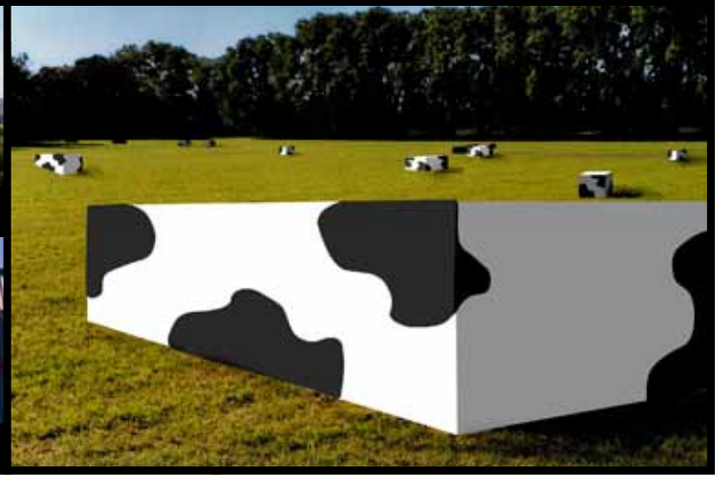
Vue de la 2e rue, friche naturelle.

Le site du nouveau pôle d'échange.

Vue aérienne de la zone commerciale et industrielle, EPAREB.

L'impact paysager du plateau.

Signalétique dans la zone commerciale.



l'aménagement de ces nouvelles zones qui ne tardèrent pas à devenir les figures imposées du tissu périphérique.
Dans un premier temps, ils prêchèrent pour de grands espaces. Emile Barneoud1 fut l'un des premiers à s'intéresser à ces vastes champs inutilisés qui bordaient l'autoroute entre Aix et Marseille. Ces terrains isolés hors la ville n'opposaient aucune limite au développement, le faible coût des terrains, l'absence de contraintes en matière d'urbanisme permirent d'embrasser des territoires entiers. On y prévoyait des parkings d'échelles démesurées, ainsi que des terrains laissés vierges en prévision des futurs agrandissements. La desserte constitue le second point d'accroche, créée alors que le territoire se dotait d'un réseau d'infrastructures routières et autoroutières, les zones industrielles et commerciales se sont greffées à proximité des grands axes de communication en privilégiant un accès direct et une bonne lisibilité des entrées. À l'intérieur des zones même, on n'hésitait pas à sur dimensionner la voirie pour faciliter les manœuvres et le trafic interne. La fonctionnalité constitue le dernier maillon de ces ensembles. Les structures d'accueil permettaient de concentrer les activités et de faciliter les échanges et le fonctionnement des différents établissements. Ainsi les hypermarchés jouent le rôle de tracteurs pour une multitude de petites enseignes qui bénéficient de sa fréquentation. Un souci de rentabilisation maximale des terrains est aussi de mise, l'architecture des boîtes en dépend directement. À l'image de la production actuelle destinée à la grande consommation, les «hangars décorés» sont des produits standardisés, approchant même, parfois une esthétique pop art[2]. Ce dernier élément est à l'origine de la réputation sulfureuse de ces espaces. Partout, les mêmes images qui se répètent, une absence totale de dialogue avec le site, avec le paysage[3].

LE SYNDROME DE LA VILLE CORRIDOR.

Vitrolles est passée sans transition du village perché à la ville nouvelle de 35 000 habitants. Dans les années 70, elle a connu une véritable explosion. Elle s'est étendue au bord de l'autoroute traversée par une voie rapide dans une soif d'espace incontrôlée. Dans les années 80, est venu le temps de la mesure, devant le constat d'une ville éclatée, des travaux ont été entrepris pour essayer de modérer l'impact des infrastructures (dévoiement de la N113 en contre allée de l'autoroute et restructuration de la voie en «boulevard urbain» destiné à relier les quartiers nord et sud et bien entendu, le centre commercial Carrefour, établie à la croisée des routes d'Aix et de Marseille depuis 1962. Il subsiste cependant deux saignées : celle de l'autoroute, qui sépare la ville de sa zone industrielle, n'est pas réellement vécue comme telle tant les logiques urbaines sont éloignées de celles de la zone, et celle de la D9 qui départage la ville nord de la ville sud. Face à ce constat, on peut se demander où se situe le centre-ville de Vitrolles ?
Le centre urbain, lieu de décisions politiques et administratives édifié par la chambre de commerce dans le cadre des accords passés avec la municipalité pour l'implantation de la zone des Estroublans, n'est pas perçu comme une centralité, les façades des principaux équipements tournent le dos à la voie cachant l'espace public censé constituer la place principale de la ville. Le vieux village, ni même la Frescoule pourtant dotée de tous les équipements et administrations propres à un centre-ville, ne peuvent remplir ce rôle, ils restent des centres de quartiers remplissant au mieux les fonctions urbaines quotidiennes (poste, école, église, commerces de proximité…). La galerie marchande du centre commercial semble se rapprocher d'un centre-ville, elle constitue un lieu de rencontre pour les habitants et un lieu de représentation sociale. Cependant peut-on vraiment associer à un espace commercial, cette notion de cœur urbain, sachant qu'il constitue dans la ville traditionnelle, le symbole d'une identité propre à l'ensemble ?
L'absence de centralité réunificatrice à Vitrolles n'est pas uniquement la conséquence du choix des aménageurs de multiplier les centres de quartiers, il s'agit surtout d'un symptôme propre aux tissus urbains périphériques, la mobilité. La dynamique des transports a contribué au changement d'échelle des villes, on parle de «ville-mobile», de ville-polycentrique. Ainsi il y a trente ans, un français voyageait en moyenne trois kilomètres par jour ; cette moyenne est passée aujourd'hui à dix kilomètres, le travail, les loisirs, l'enseignement, le commerce, la santé font partie des multiples motifs de ces déplacements qualifiés d'intermittents. Vitrolles s'inscrit dans cette dialectique, rappelons simplement que la ville nouvelle a été conduite à la base pour loger les employés des industries de Fos-sur-Mer. Aujourd'hui les principaux échanges se font vers Marseille et Aix. Les simulations de trafic à l'horizon 2 015 mettent en évidence la saturation des infrastructures traversant Vitrolles, d'ores et déjà, la zone commerciale qui draine une clientèle métropolitaine constitue un point handicapant pour l'ensemble de la ville.

DERRIÈRE L'AUTOROUTE : LA « ZONE ».

La ZI des Estroublans est née en 1962 de la collaboration de la chambre de commerce de Marseille et de la municipalité de Vitrolles. Il fut décidé d'implanter une zone d'activités sur un plateau de 240 ha, en partie inculte mais bien desservie par les routes d'Aix et de Marseille et surtout par la prochaine autoroute A7. Au début la zone connaît un franc succès auprès des industriels marseillais qui s'y délocalisent en masse, une extension de 321 ha est alors décidée. Elle trouvera par la suite un renouveau dans la dynamique du grand projet de Fos, avec l'installation d'entreprises sous traitantes du pôle industriel jusqu'au milieu des années 80. Enfin la zone gagnera sa dépendance avec l'émergence du pôle de transport entre Marignane et Vitrolles et la création des parcs d'activités de l'Anjoly et du Griffon. Cependant, aucune politique économique, aucune directive de spécialisation n'est venue définir clairement la zone. Les parcelles plutôt bon marché ont attiré tous azimuts des activités commerciales, des ferrailleurs, du tertiaire, des industries très variées. Ce manque de définition, a contribué à rendre la zone complètement anarchique. La taille importante des par-

celles dont de grandes parties sont laissées à l'abandon par leurs propriétaires qui n'en ont pas l'utilité, et l'apparition de nombreuses friches dévalorisent le site qui est concurrencé par l'ensemble des zones de l'A.M.M. Les activités commerciales, liées au transport et à la logistique, en progression sur le site esquissent des perspectives de spécialisation.

Véritable lotissement industriel la zone est structurée par 4 avenues et 8 rues qui sillonnent le périmètre en arborescence de manière à tirer le meilleur parti de la surface affectée. Ce découpage engendre une lecture complexe à l'intérieur, ainsi que des conflits de circulation. Les parcelles dégagées atteignent des dimensions importantes comprises entre 3 000 m≈ et plus de 6 ha.

La zone est desservie par la D9 (2 accès), la D20 et au niveau du centre urbain de Vitrolles par la N113, cependant ces entrées ne sont pas suffisamment marquées et n'offrent pas une image valorisante pour les entreprises. L'appréhension de ce paysage industriel depuis les infrastructures est un point important pour l'image du site. Le potentiel de représentation de la zone est sous utilisé, de même que les qualités de ce plateau dominant la cuvette de Marignane et l'Étang de Berre n'est pratiquement pas exploité. La zone des Estroublans est actuellement un espace vieillissant, bien vite délaissé pour des parcs d'activités aux prestations high-tech (zones paysagées, bâti de qualité articulés par de véritables espaces publics). Le service de développement économique de la CCPA a engagé des travaux de requalification de la zone (réfection des réseaux et des chaussées) mais entame à peine une réflexion plus au fond sur l'avenir de la zone.

CONSTRUIRE UNE NOUVELLE CENTRALITÉ.

La position stratégique de Vitrolles dans l'A.M. lui confère la vocation de troisième pôle tertiaire. La ville doit au sein de l'agglomération de la rive Est de l'Étang de Berre affirmer son rôle d'entrée et de centre décisionnaire. Doté de nouveaux équipements structurants, elle doit se restructurer pour accueillir la nouvelle centralité.

Le réseau express métropolitain tient le rôle d'initiateur pour créer ce nouveau pôle d'échange multimodal. La zone industrielle des Estroublans constitue le meilleur site d'établissement pour la gare, elle bénéficie d'une bonne desserte depuis les principaux axes de l'agglomération (D9, D20, A7) et jouit également de sa proximité avec l'aéroport. Le détournement de la N113 dans la zone permettrait également de la relier à Rognac, Berre et aux Pennes-Mirabeau, l'intervention déchargerait les contre-allées de l'autoroute et ainsi l'entrée dans les quartiers d'habitation de Vitrolles. À l'échelle de la ville, il ne s'agissait pas d'implanter la gare à proximité du centre urbain (qui ne constitue pas une centralité) mais bien dans un espace où le foncier est disponible de manière à pouvoir envisager un pôle important. La partie sud de la zone bordée par la D9 (entre la deuxième et la quatrième avenue) est adoptée pour sa situation centrale et sa relation avec le centre commercial. Il s'agit de construire une véritable zone d'activité mixte articulée autour d'un espace public et du pôle d'échange. La nouvelle centralité est recomposée à partir de trois nouvelles activités drainées par l'équipement métropolitain :

- Une zone commerciale résultant de la délocalisation des activités de la bastide Blanche et du boulevard urbain.

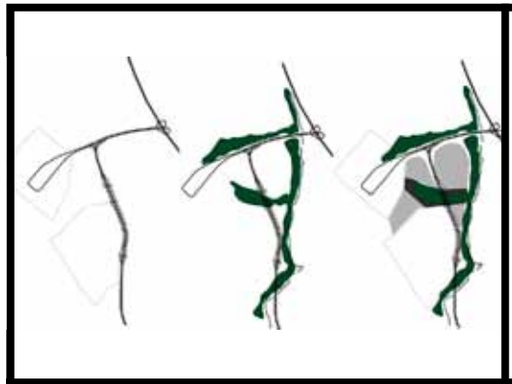
Ceux-ci sont libérés pour renforcer la continuité urbaine entre la Frescoule et la partie nord de la ville à l'occasion de l'enterrement de la D9. Articulé au nouveau multiplexe, le quartier de Bastide Blanche peut drainer des services urbains et un ensemble de restaurants et de cafés en surplomb de la bastide et de son parc.

Les bâtiments commerciaux sont répartis autour d'un espace public central qui permet une liaison piétonne entre eux, les parkings et les entrées principales ainsi que leurs marquages étant accessibles tout autour et visibles depuis les grandes infrastructures. Une végétation libre crée le lien entre les espaces minéraux et les espaces verts.

Le parc constitue un espace public à vocation commercial, financé par les grandes enseignes (type Décathlon) il permet à la clientèle d'essayer les articles (parcours VTT, skate Parc, kayak, terrains de sport), accueille des manifestations culturelles (promotions, concerts, spectacles en plein air), d'autres attractions et kiosques ponctuent également les prairies.

- Le pôle tertiaire associé à une université spécialisée dans les sciences de la vie et l'écologie, vient s'implanter au bord de la Cadière, assurant l'articulation du nouveau pôle avec le parc d'activité de l'Anjoly. Sièges sociaux, immeubles de bureaux bordent l'espace vert central et la D9. La fonction hôtellerie est conservée dans le complexe et sensiblement repositionnée en bordure de la Cadière. Un ensemble de logements étudiants réparti en petit collectif et ses équipements sportifs est également aménagé.

- Pôle d'échange et sa zone de fret viennent refermer la composition. La gare joue un rôle de signal, une ponctuation verticale dans un environnement ou l'horizontalité est de rigueur. Elle entremêle un foisonnement de services liés à la zone industrielle et au pôle tertiaire et universitaire (banques, poste, services médicaux, restaurants…) concentrés dans la tour à un parking silo se décollant du sol vient s'enrouler autour de cet axe (il comprend également des services : location de voitures, garages). La partie ouest de la zone est restructurée de manière à accueillir une zone de fret en relation avec l'aéroport.



Eléments de composition.

Axonometrie de la zone aéroportuaire de Schiphol, Amsterdam, Benthem Crouwel.

Vue de la zone aéroportuaire depuis la ZI des Estroublans.

Photo aérienne de la zone aéroportuaire, fond EPAREB.

De l'aéroport à l'aéroville

Quel peut être un meilleur symbole du territoire contemporain que l'aéroport ?

Dernier grand équipement à susciter encore fortement l'imaginaire à l'heure ou l'automobile a fait entrer le déplacement dans le quotidien, il est souvent délibérément traité comme un monument à cette civilisation que nous vivons tous les jours, celle de la vitesse, de l'immédiateté, des distances abattues. Le transport aérien est peut-être d'ailleurs le meilleur exemple de l'effet tunnel qui a si profondément disloqué le territoire, car à la différence du chemin de fer, il n'ignore pas le territoire parcouru, mieux, il le survole, le fait disparaître derrière une mer de nuage. Bien aventureux est celui qui s'évertue à reconnaître l'espace qui peut parfois apparaître derrière le hublot, sorte de magnifique abstraction géométrique, qui n'évoque qu'un patchwork illisible. L'avion ne lie qu'une grande ville à une autre grande ville dans une hiérarchie toujours plus rigide entre hub et spokes. L'aéroport est donc une porte métropolitaine qui donne accès à une autre métropole.

Mais surtout l'aéroport est peut-être la dernière infrastructure qui marquera l'espace à l'heure où des réseaux techniques enfouis dans le sol, invisibles, acquièrent une importance sans pareille avec les nouvelles technologies avant d'eux-mêmes disparaître pour faire place à l'éther absolu de la communication par satellite. Cette gare sans voie occupe la place auparavant allouée aux stations du réseau ferré, elle est donc à percevoir comme une des principales entrées -l'entrée d'honneur ? - de toute métropole mais aussi un symbole bâti, concret, sédimenté de l'idée de métropole. Voire plus ?

QU'EST CE QU'UNE AÉROVILLE ?

Aujourd'hui le trafic aérien se développe considérablement, entraînant avec lui la croissance d'un nombre important d'activités qui lui sont liées comme la logistique et l'hôtellerie, le tertiaire, de véritables concentrations urbaines naissent déjà autour des sites les plus importants. Comme le remarque Rem Koolhaas, toujours plus grands, offrant toujours plus d'équipements sans rapport avec le voyage, ils sont sur le point de remplacer la ville. L'état de passager en transit s'universalise. À eux tous, les aéroports abritent des populations de plusieurs millions de personnes, sans compter l'énorme main-d'œuvre qui y travaille quotidiennement. Équipés au complet, ils fonctionnent comme de véritables quartiers de villes, L'aéroport dépasse donc le simple niveau de l'équipement, il devient lui-même un pôle urbain important que certains ont déjà baptisé du poétique nom d'aéroville. Ce qui était à l'origine un phénomène touchant les plus grandes plates-formes pourrait bien s'étendre à l'ensemble du territoire avec l'accroissement du trafic et contribuer à l'actuel mouvement de repolarisation auquel on assiste après la diffusion passée.

L'Aire Métropolitaine Marseillaise dispose d'un aéroport que l'histoire par une suite de hasards a implanté sur les rives de l'Étang de Berre, royaume des infrastructures, puis a associé à une usine aéronautique. Vestiges d'un vaste complexe aéronautique de l'entre-deux guerre, cette petite concentration accueille déjà le premier fabricant européen d'hélicoptères, la deuxième plate-forme nationale de fret et la troisième plate-forme nationale en trafic passager, attirant quelques implantations de bureaux et d'hôtels depuis une dizaine d'années.

Clairement, il s'agit d'un site stratégique dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise, un site pourtant encore sous-développé faute d'une ambition réelle et affirmée. Aujourd'hui l'aire métropolitaine est pourtant au cœur du débat dans la région marseillaise, l'ensemble des praticiens de l'espace en parle sans que cette préoccupation soit évidente pour la population concernée. Une ambition commune sur quelques éléments clés de son territoire pourrait pousser cette réorganisation que tout le monde souhaite. L'aéroport de Marignane en fait partie.

UN RÉSIDU DE L'HISTOIRE DU TERRITOIRE.

Comment imaginer que cet espace était autrefois couvert de vignes et d'oliviers ? Avant d'accueillir son tout premier aérodrome, ce site blotti au nord de la cuvette de Marignane n'était en effet qu'une banale plaine agricole représentative du paysage des rives de l'Étang de Berre. Aujourd'hui encore les restanques ruinées disposés le long de la falaise des Estroublans rappelle que, jusque dans les années 70, ce qui restait d'un espace agricole en crise voisinait avec un paysage industriel naissant.

L'aérodrome, simple champ damé, fut ouvert en 1920 par l'armée intéressée par un terrain en bord de plan d'eau, puis rapidement cédé à l'aviation civile qui en fit une tête de pont des liaisons avec les colonies grâce à son hydroport très développé. Il reste une infrastructure limitée jusqu'à la seconde guerre mondiale, est brusquement modernisé à la fin des années 50 alors que l'hydraviation est définitivement abandonnée. Conjointement à des travaux d'infrastructures comme la réalisation de plusieurs pistes en macadam ainsi que leur extension dans l'Étang de Berre, une véritable aérogare est construite par Fernand Pouillon sous la direction d'Auguste Perret. Bâtiment organisé selon un portique monumental, il est progressivement complété au fil des décennies en fonction des modernisations apportées au transport aérien. Au moment de la nationalisation des industries aéronautique, en 1937, une usine est implantée sur un grand domaine agricole contigu à l'aéroport afin de bénéficier de son terrain d'aviation. À partir des années 50 elle connaît une croissance constante jusqu'à devenir le centre français de construction d'hélicoptères.

Ces deux implantations introduisirent dans le territoire une coupure qui sépare en deux le nord de la cuvette de Marignane. Un couloir naît entre les pistes de l'aéroport et les falaises du plateau des Estroublans. Lors de la disparition progressive de l'agriculture, les terrains en continuité avec la ville de Marignane connaissent une urbanisation progressive alors que ceux du couloir restèrent en friche. L'extension progressive de l'aéroport et de l'usine aéronautique contribua à réduire et isoler le couloir. Dans les

années 80, la départementale, qui drainait le site, est transformée en voie rapide et une nouvelle zone industrielle est ouverte sur le lieu-dit de la Couperine. Mais le site se trouve à l'extrémité de la zone de développement des Estroublans loin de tout grand axe routier, une carence qui ne peut être contrebalancée par la proximité de l'aéroport, il ne connaît donc qu'un succès très limité.

ENTRE CARENCES ET POTENTIALITÉS.

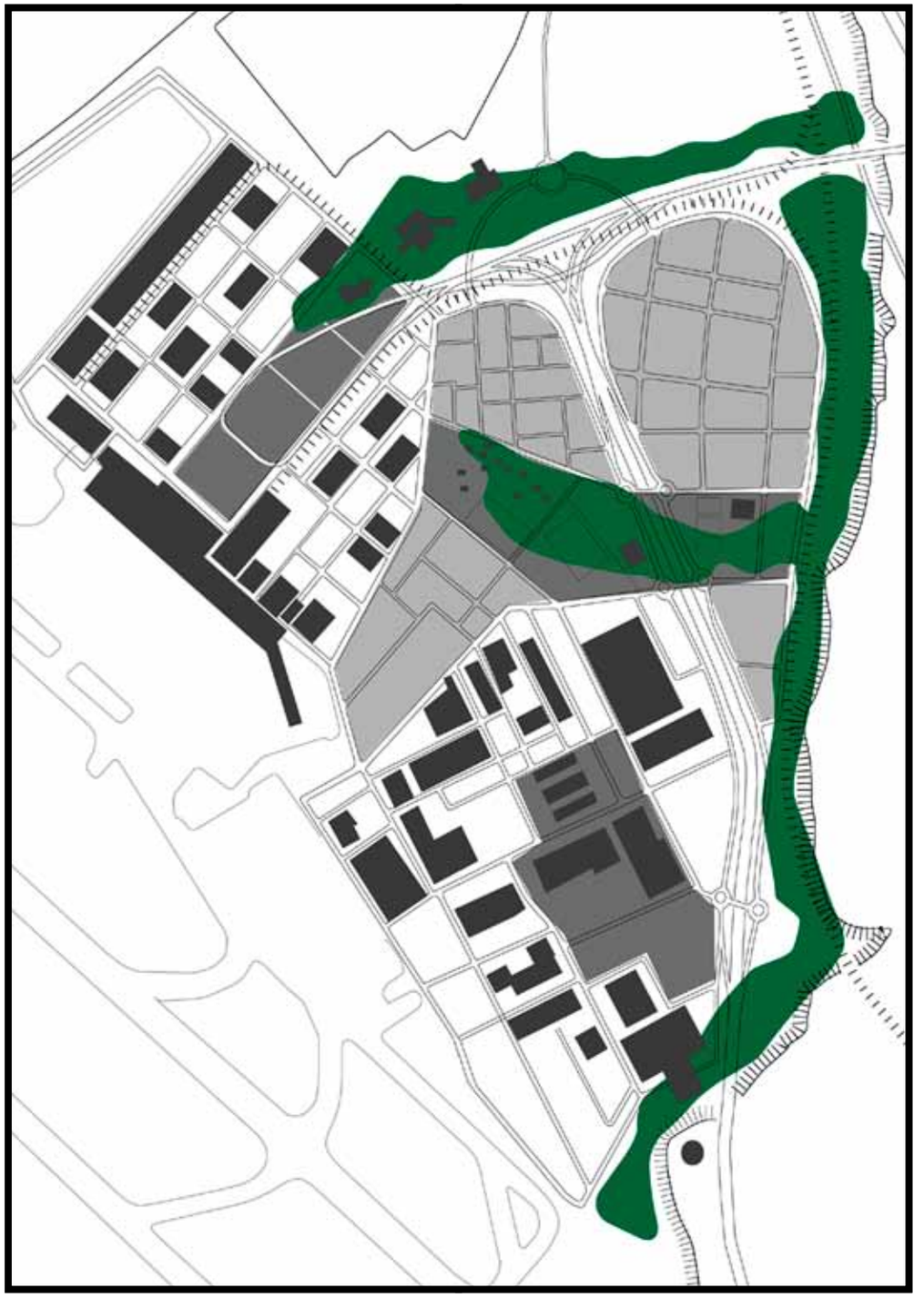
Héritage d'une histoire mouvementée, ce site semble toujours hésiter entre développement industriel et passé agricole.
Le problème principal reste l'absence de proximité immédiate d'un grand axe de communication qui condamne toute tentative d'implantation industrielle comme l'a montré l'exemple de la Couperine, alors que son éloignement de tout centre urbain empêche une quelconque urbanisation dans un site déjà fortement marqué par les infrastructures. Ce manque de liaison avec l'Aire Métropolitaine Marseillaise constitue d'ailleurs un handicap important pour l'aéroport puisque celui-ci devrait naturellement connaître une croissance importante de son activité et devenir un des centres important
D'un autre coté la disparition de l'agriculture a provoqué celle d'un ordre qui jusque-là organisait malgré tout ce couloir sans qu'un quelconque autre élément soit venu structurer le territoire. L'ordre monumental qui aurait pu être induit par l'architecture de l'aérogare s'est perdu dans un espace trop vaste et dans les ajouts successifs. La voie rapide centrale aurait pu être cet élément mais le dessin de ses échangeurs est au contraire venu brouiller encore plus une lecture devenue difficile. L'abondance d'espaces laissés en friche libre de toute occupation a contribué à isoler chaque objet qui semble jouer sa propre partition.
Aujourd'hui le site de l'aéroport est pourtant peut-être au début d'une nouvelle aire. En effet la croissance de son trafic de fret a obligé la chambre de commerce et d'industrie à réaliser une première plate-forme, premier aménagement depuis longtemps des abords de l'aéroport. D'un autre coté, l'arrivée du Réseau d'Express Métropolitain qui doit enfin relier l'aéroport à Marseille est l'occasion de repenser l'organisation générale du site, ainsi que celle du couloir.

RESTRUCTURER UN COULOIR DE COMMUNICATION.

Avant d'aborder le site proprement dit de l'aéroport, le projet cherche d'abord à reconstruire une cohérence spatiale de l'ensemble du couloir tout en confirmant sa vocation industrielle. Trois axes de travail ont été dégagés.
- Un système d'infrastructures routières
Le projet de relier directement l'aéroport à l'A7 qui passe sur le plateau des Estroublans est repris afin d'intégrer massivement celui-ci dans le fonctionnement de l'Aire Métropolitaine. Ainsi une bretelle autoroutière spectaculaire est donc prévue coupant le couloir sur toute sa largeur et constituant sa limite nord. Perpendiculairement à cette dernière, la départementale transformée en voie rapide est confirmée dans son rôle de voie de desserte du site. Elle est doublée de contre-allées sur toute sa longueur afin de devenir un véritable boulevard industriel.
- Une structure paysagère.
L'autre structure est apportée par la configuration exceptionnelle du site. Les anciennes restanques qui bordent la falaise du plateau des Estroublans, déjà colonisées par la végétation sont totalement boisées pour offrir une assise au regard. Perpendiculairement, de larges coulées vertes bénéficiant du même traitement végétal descendent le relief et traversent espaces et infrastructures pour pénétrer le plus loin possible à l'intérieur du tissu industriel. Ces coupures organisent une ponctuation le long du boulevard industriel qui sert de transition entre différentes séquences.
- Un collage de trame.
Aux deux grandes enclaves de l'aéroport et de l'usine aéronautique sont associés quatre quartiers industriels, dont l'ancienne zone de la Couperine, chacun possédant sa propre trame viaire. Ceux-ci s'organisent autour d'un centre de vie, sorte de village regroupant des équipements liés à la vie des employés de l'aéroport et des installations industrielles. Cet espace central récupère une des coulées vertes et accueille les vestiges des anciennes activités du site (ancienne cité ouvrière, ancienne ferme) intégrés dans les équipements.

CONSTRUIRE UNE AÉROVILLE.

Devant l'immensité de l'espace, la stratégie suivie est de structurer le site par une trame viaire tout en laissant libre l'implantation du bâti.
L'espace de l'aéroport est entièrement repensé autour de l'ordre monumental induit par le bâtiment principal.
Perpendiculairement à l'aérogare une grande gare de fret aérien est implantée alignée sur une gare existante pour dessiner une équerre qui finit le tissu industriel. Un grand espace central recevant le stationnement est dessiné en poursuite du porche. Entre cet espace et la gare de fret, une trame orthogonale reçoit les entrepôts et hangars liés à l'activité de logistique.
De l'autre coté, la gare du Réseau d'Express Métropolitain couplée à un grand parking organisé en différents plateaux pénètre dans l'aérogare en contiguïté avec les parkings à niveaux existants. La trame qui longe l'espace central de ce coté est allouée aux bureaux et aux différents services aux voyageurs.
La desserte de l'aéroport s'effectue par l'intermédiaire d'une boucle que vient former autour de l'espace central la bretelle autoroutière. Cette boucle en passerelle rencontre le sol devant le porche de l'aérogare permet de mettre en scène totalement l'espace maintenant cloisonné du site de l'aéroport.
Enfin l'implantation à l'extrémité de l'espace central des hôtels est confirmée tout en recherchant une meilleure interaction avec les anciens salins transformés en parc. C'est dans ces espaces boisés que viennent prendre place les services liés aux entreprises localisées sur la zone aéroportuaire.



Un parc métropolitain

Aujourd'hui définie à l'échelle du territoire, la ville n'est plus réductible à une centralité dense et compacte à laquelle s'opposent le vide et le naturel de la campagne. Au contraire, elle déborde de toutes les limites que l'on a longtemps essayé de lui assigner et organise le territoire à l'échelle du temps raccourci par la mobilité. Elle est la « création » des citadins libres de leurs choix et de leurs mouvements, des citadins qui, avec le développement des moyens de transport, peuvent enfin se rapprocher de l'idéal de vie tant convoité : besoin d'espace, de tranquillité, d'air pur et de nature. L'accession à ces nouveaux territoires hors la ville, très grande consommatrice d'espace, est à l'origine du bouleversement du rapport ville/campagne. On assiste progressivement à la fusion du monde urbain avec le territoire rural, résultat d'une double dynamique : urbanisation de la nature et ruralisation de la ville. Ainsi, on n'est plus en mesure de différencier la ville de la campagne et alors, « la nature tant recherchée à l'origine, semble échapper et s'effacer au fur et à mesure des efforts et des moyens que les citadins déploient pour l'atteindre » [1].

Sur un territoire où tout est ville et tout est campagne, où le rapport à la nature est devenu confus, émerge à nouveau, le besoin de grands espaces naturels, où les citadins pourront trouver les aménités que ne leur fournit pas la ville. La tendance actuelle est à la protection et la valorisation de sites naturels délaissés ou menacés, voire même à l'invention de paysages sauvages « artificiels » [2], afin de rendre aux citadins des petits morceaux de nature à proximité des grandes agglomérations. En plus de répondre à des besoins récréatifs, ces espaces peuvent apporter à la disparité et à la diffusion de la ville-territoire, une structure possible, en constituant des zones unitaires, identifiables et vecteur de centralité. Ils constituent des vides autour desquels peut se construire une armature urbaine.

C'est dans cette logique que le schéma de cohérence territoriale de l'Étang de Berre se structure selon un système de parcs métropolitains, coupures vertes dans les trois agglomérations. Parmi ces espaces naturels qui participent de l'armature globale du territoire de l'Étang, il en est un dont le traitement semble pertinent par son caractère urbain : Le parc de l'Étang de Bolmon. Il est une des dernières zones humides présentes sur les rives de l'Étang de Berre et fait partie des rares espaces naturels encore présents sur le territoire de l'agglomération Est. C'est une zone à préserver et à valoriser dans le système de parcs métropolitain. Situé dans une plaine à forte densité urbaine, il est, parmi les différents parcs, le plus urbain et le plus menacé par une urbanisation rapide et diffuse. C'est avec tous les enjeux d'intégration et de protection qu'elle implique, que le projet du parc de Bolmon, trouve toute sa pertinence et son intérêt, pour nous architectes, sensibles aux questions de structure urbaine. Cœur vert de l'agglomération Est, il symbolise les espaces sauvages et récréatifs de toute la cuvette de Vitrolles et plus. Rapidement desservi par l'autoroute A55, il est accessible de toute l'A.M.M et son potentiel touristique en fait un équipement ludique à cette échelle. Il sera le prétexte à la restructuration urbaine de Marignane et de la nouvelle centralité entre Châteauneuf et La Mède, annoncée dans le schéma de cohérence territoriale. Ces deux pôles ont besoin de trouver ou retrouver une structure forte, un vecteur d'intégration que l'aménagement du parc peut leur fournir en introduisant une nouvelle centralité, un équipement ludique et une revalorisation du paysage lacustre actuellement renié. La principale préoccupation du projet est le traitement du rapport de ces pôles au parc, de la transition entre ce monde urbain et un espace naturel fragile. Il s'agit de profiter de la proximité du parc pour améliorer le cadre de la vie urbaine en créant des ouvertures de la ville sur l'étang, et de la même manière, de profiter de ces concentrations humaines pour donner corps à ce site, pour donner à voir un espace naturel riche peu connu et dévalorisé. La reconquête de ce paysage est déjà en cours, elle a débuté en 1994, avec l'acquisition de l'Étang de Bolmon par le conservatoire du littoral. Elle se poursuit aujourd'hui par l'action menée par le syndicat intercommunal du SIBOJAÏ réunissant les communes de Châteauneuf et Marignane sur lesquelles s'étend le parc. Étant donné la grande variété des milieux et la fragilité de certains écosystèmes présents sur le site, l'aménagement du parc concilie la fréquentation du public avec la préservation des espaces sensibles en agissant que par légères touches (signalétique, observatoires, pontons) dans le seul objectif de donner à voir la nature dans son état le plus sauvage et ainsi donner au parc une dimension pédagogique. La maîtrise de la pratique du site est la seule garantie d'un développement harmonieux des usages de loisirs dans le respect des écosystèmes. Ainsi, deux accès principaux sont aménagés au niveau des pôles urbains, pour les visiteurs métropolitains afin de recentrer en des points précis les flux et les équipements nécessaires (parking, accueil, écomusée…). Le périmètre du parc n'est pas délimité précisément, ses frontières se fondent dans les milieux périphériques et son accès reste libre aux riverains. L'unique structure rigide du parc sera un parcours ludique et éducatif dont le tracé reste à distance des zones les plus sensibles. La mise en place d'un sentier en bordure de l'Étang de Bolmon présente un grand intérêt en terme de valorisation touristique par sa longueur (12 km), la variété des paysages traversés et une succession de séquences (quais en milieu urbain, marais, zone agricole, plage sur le Jaï). L'aménagement du parc n'est pas l'objet du projet, il concentre les interventions sur les accroches des pôles urbains à ce site naturel qui devient prétexte à la restructuration de la ville de Marignane, et amène un élément métropolitain sur le nouveau quartier urbain entre Châteauneuf et La Mède.

Deux entrées pour un parc métropolitain.

Le canal du Rove.

Le boulevard périphérique de Marignane.

Le stade de Bolmon.

Exemple de traitement d'une promenade, Barcelone.

Le parc de Bolmon.

Promenade le long de la Cadière.

Barques sur l'Étang de Berre.

Exemple de traitement de promenade couverte, Barcelone, Marco Ceccaroni.

Un parc dans la ville

Alors qu'un parc métropolitain est projeté à ses portes, la ville de Marignane, indifférente au contexte lacustre qui l'entoure, pourrait passer, au vu de sa structure actuelle, à côté de l'opportunité d'intégrer dans son fonctionnement un événement vecteur d'une certaine qualité de vie, initiateur de pratiques touristiques, et ainsi manquer de retrouver une dynamique économique et sociale. La création du parc métropolitain de Bolmon, du nom de l'étang qu'elle côtoie, représente pour elle l'occasion de participer à une logique portée à l'échelle de l'aire métropolitaine et de retrouver une identité forte à travers la requalification de ses rives en un front de parc, porte ouverte sur un vaste territoire naturel.

UNE VILLE QUI TOURNE LE DOS À L'ÉTANG.

La ville de Marignane, s'étend sur les berges d'un étang qu'elle ignore. Rien dans sa structure n'encourage à la fréquentation des rives de l'Étang de Bolmon, rien ne rappelle combien, le petit village qu'elle était d'autrefois vivait de ses ressources naturelles (pêche et chasse). Petit à petit, avec l'évolution des pratiques sociales, les habitants se sont désintéressés de ces marais et la ville se développa parallèlement à l'étang sans plus jamais lui consacrer aucune attention. Dans l'histoire récente de Marignane, il n'a jamais été question d'ouvrir la ville sur la lagune et ses rivages marécageux. Alors qu'ailleurs personne n'aurait hésité à exploiter une telle opportunité, ici, l'eutrophisation aidant, l'étang est devenu un espace de rejet, presque une nuisance. De nouveaux quartiers sont certes venus s'installer au bord de l'eau mais aucun, dans son fonctionnement n'a intégré la présence de la lagune. Résultats d'une urbanisation rapide et désorganisée, ils se juxtaposent aux rives avec lesquelles ils n'entretiennent aucune relation et interdisent tout accès au rivage.

UNE CONCENTRATION D'ÉQUIPEMENT EN BORDURE D'ÉTANG.

L'étang de Bolmon, déconsidéré, constitue l'arrière décors à de nombreux équipements sportifs et scolaires. Dans les années 80, la ville n'a pas hésité à s'étendre sur l'eau et à remblayer un linéaire de terrain pour installer des stades et créer une digue de protection pour un bassin de ski nautique. A ces aménagements s'ajoutent des écoles, lycées et collèges qui, associés aux équipements sportifs, constituent, dans la ville, une polarité importante. Ils prennent place dans un tissu lâche, entre cités HLM et lotissement pavillonnaires. Un parc urbain, central à ces équipements, maladroitement collé pour remplir un interstice, constitue la seule séquence verte de cette partie de la ville.

UNE PORTE SUR LA NATURE.

La ville constitue par sa proximité, et la présence d'une des deux entrées principales du parc, une porte sur l'espace naturel de l'Étang de Bolmon. L'aménagement de ces rives doit être pensé de manière à permettre la continuité du cheminement du parc et profiter de son passage pour créer dans sa structure, une coupure verte à l'échelle de la ville, un espace de transition entre nature et ville, une articulation entre l'ordre urbain et le milieu naturel.

UN FRONT URBAIN POUR UN PARC NATUREL.

La restructuration et l'aménagement des rives de l'Étang de Bolmon visent à créer un front bâti, une continuité urbaine et dense en limite du parc. La création de ce linéaire, séquence urbaine de l'espace naturel nécessite la densification des lotissements pavillonnaires au sud de la ville, très disparates et diffus. Ainsi, dans le respect de la structure actuelle, sont projetés des maisons en bandes, dans un rythme régulier et uniforme qui donne une impression de continuité et d'ho-

Exemple de traitement d'un ponton, Desvigne et Dalnoky, Lotus n° 87, 1995.

mogénéité, dérobant l'apparent désordre des lotissements existants. Ce front découpe ensuite au nord une ligne franche entre le parc et la ville, un quai surplombant une percée de nature glissée parallèlement à la trame urbaine, et laisse apparaître quelques percées, transitions ponctuelles et réduites de la ville vers la nature qui deviennent de plus en plus fréquentes au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre ville. Ce front, très marqué et découpé met en évidence la percée du parc urbain, articulation de la ville avec la nature.

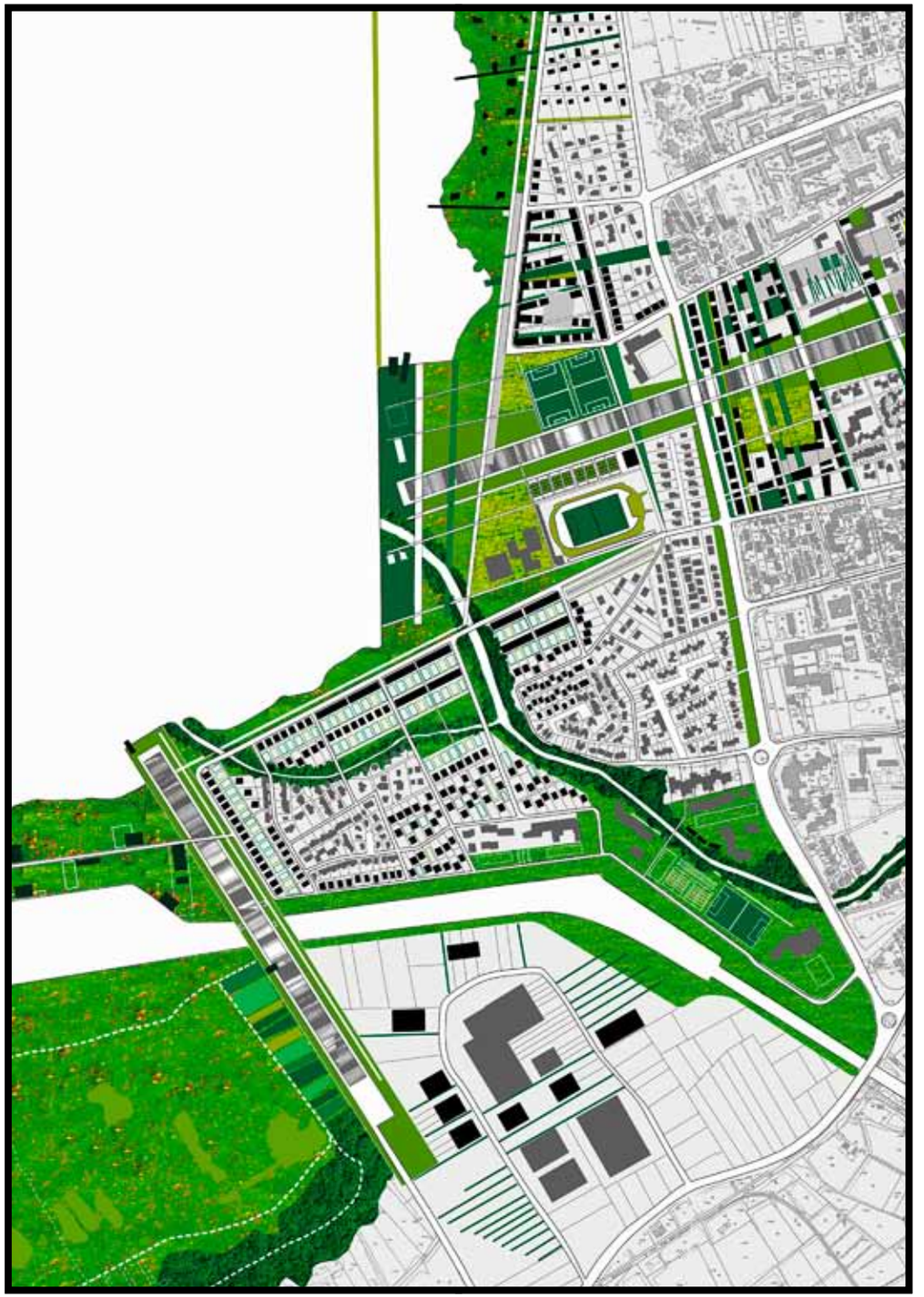
UN PARC URBAIN, ENTRE VILLE ET NATURE.

Ce parc rectangulaire s'insère dans la trame viaire existante, il crée une pénétrante dans le tissu, permet une accroche de la ville sur l'espace naturel de Bolmon et rapproche le centre ville des rivages. Il intègre l'ancien parc urbain, les équipements sportifs et scolaires et des quartiers résidentiels. Sa structure interne, très découpée divise l'espace en entités correspondant chacune à l'emprise d'une cité, une résidence, une école ou autres équipements. Les allées permettent les liaisons entre ces différents éléments et assurent l'accès au parc naturel. Venus des quartiers urbains voisins, les visiteurs appréhenderont tout d'abord un espace naturel maîtrisé pour ensuite entrer progressivement dans une nature à son état sauvage, dépaysement total, espace de détente en périphérie immédiate de la ville.

UNE ENTRÉE DE PARC.

L'entrée du parc métropolitain se situe au sud de la ville, entre zone industrielle existante reconvertie en pépinière d'entreprises à caractère écologique et en laboratoire pour l'université des sciences de la vie installée à Vitrolles, et le parc. Elle se situe à la sortie de la ville en communication directe avec un axe principal relié à l'autoroute A55. Associée à la gare de REM, reliée par une promenade le long de la ripisylve de la Cadière, cette entrée représente une des deux portes de l'aire métropolitaine marseillaise sur le parc. Elle est matérialisée par une dalle espace public, qui concentre sur son linéaire des petits équipements tels des pistes de roller, et un centre sportif qui regroupe sur un bras de terre isolé, toutes les activités nautiques déjà présentes ou délocalisées, mis à part le club de ski nautique qui possède déjà un bassin pour son fonctionnement. Cet espace permet la connexion des deux rives du canal de Marseille, et réalise ainsi, la continuité du parc qui n'est pas possible aujourd'hui.

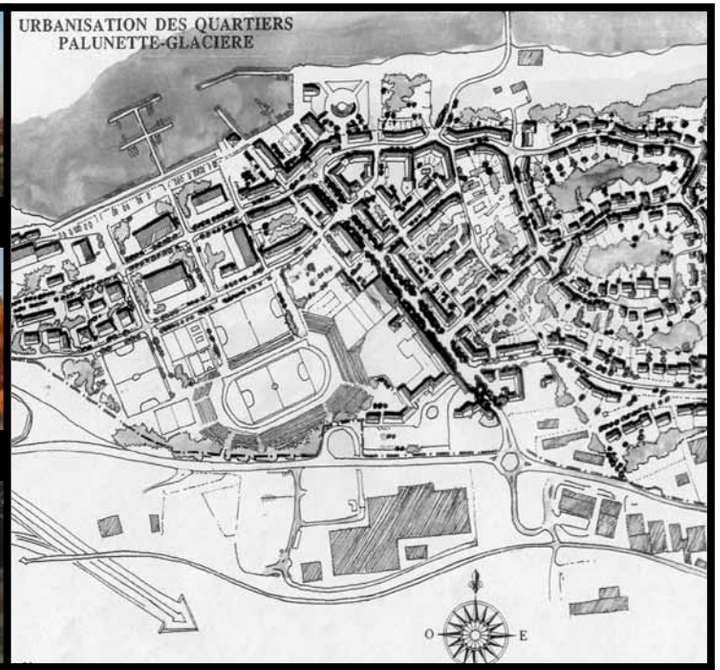
Marignane, plan du cadastre 1996.



Friche industrielle sur le site de la Glacière.

Une gravière.

La chaîne de la Nerthe.



Projet de la ZAC Palunette Glacière, Spoerry, 1993.

La chaîne de la Nerthe.

Le cordon littoral du Jaï.

La zone commerciale de Chateauneuf. Plan d'urbanisme de Vathorst, Amersfoort, West 8, Lotus n° 96.

Entre port et parc

Parfois au bord d'une route surgissent ces paysages étranges dont l'absurdité étonne. Cicatrices d'une histoire qui aurait fait une expérience incohérente, ils se présentent à nous dans leur difformité insolite, télescopage de formes et d'époques différentes. C'est ainsi que le visiteur peut découvrir au détour de son trajet entre Chateauneuf-les-Martigues et l'ancienne cité ouvrière de la Mède, le site de la Palunette-Glacière. Tout d'abord il n'aperçoit que cette urbanisation devenue si banale, centre commercial et zone d'activité alignés le long de la voie. Mais une plus grande attention lui permet de surprendre les vestiges d'un paysage agricole côtoyant une plaie béante, ancienne gravière maintenant abandonnée. Mais après ce passé mouvementé, cet espace semble à l'aube d'un nouveau développement.

UN PAYSAGE CONTRASTÉ.

Limité par le versant calcaire de la Nerthe et bordé par le canal de Marseille au Rhône, le site se présente comme une imbrication de formes toutes différentes les unes que les autres. À l'ouest, le secteur de la Glacière est une zone entièrement dénaturée, à la topographie bouleversée par l'exploitation d'anciennes gravières et par le dépôt de gravats et matériaux divers. Il en résulte un relief artificiel et désordonné dû aux excavations successives qui placent cette partie du terrain en contre bas de la bretelle d'accès à l'autoroute et de la route nationale 568. À l'est, le secteur de la Palunette constitue une plaine côtière aux abords marécageux (une roselière s'est développée en bordure du canal). Cette partie du site possède une image très particulière de paysage agricole traditionnel, entrecoupé de petits fossés plantés de haies de canniers ou de cyprès, descendant en pente douce jusqu'au bord de l'Étang. On trouve sur cette partie de nombreuses friches industrielles qui proviennent d'anciennes terres de maraîchage, et qui sont aujourd'hui occupées par des activités précaires (ferrailleurs, constructions illicites, et sauvages dégradent fortement le paysage). Le site n'est traversé que par une seule voie qui devait rendre accessible cette ancienne carrière, mais qui aujourd'hui sert à rejoindre le cordon littoral du Jaï.

UN DÉVELOPPEMENT RÉCENT.

Le site est longé à l'extrême ouest par l'autoroute A55 qui constitue une armature importante dans l'agglomération Est de l'Étang de Berre. La réalisation de cette autoroute dans les années 70 a amené l'implantation d'une zone commerciale dans un site auparavant exclusivement tourné vers l'agriculture et très peu urbanisé. Elle s'est donc installée à proximité de l'échangeur de La Mède et en bordure de la RN568 reliant Marseille à Martigues. Ce changement de statut du site a permis le développement, dans la continuité du centre commercial, d'une urbanisation industrielle hétéroclite. Grande consommatrice d'espaces, cette zone d'activités s'étend de manière éparse et non structurée le long de cet axe créant ainsi des délaissés. Le mitage progressif de l'espace agricole par ces nouvelles centralités fait naître des contrastes entre zones cultivées et zones à vocation industrielle. Les limites sont ambiguës et non traitées : « no-man's land » où se côtoient clôtures dégradées et grillages, surfaces asphaltées et chemins de terres… L'aspect rigoureux et rationnel de l'exploitation du sol et l'aspect dégradé des abords des bâtiments industriels ou commerciaux forment deux entités qui se nient l'une à l'autre.

ENTRE DEUX URBANISATIONS.

La RN568 est l'artère principale qui relie les deux pôles urbains de la commune (Chateauneuf-les-Martigues et La Mède). La centralité commerciale qui s'y est greffée accentue l'importance de cette voie et aurait tendance à attirer les deux noyaux villageois. En effet, le mouvement d'urbanisation de Chateauneuf se fait progressivement le long de cet axe vers La Mède. La zone de la Palunette-Glacière, en partie à l'abandon, permettra d'accueillir le développement futur de la commune. Cet espace dispose, de part sa situation, d'un tel potentiel, qu'il fait l'objet actuellement d'une opération d'envergure intitulée ZAC des Roselières à usage d'activités liées à la mer, d'équipements publics, et de logements. Ce projet s'inscrit dans une démarche de planification communale qui fixe les orientations du développement urbain pour les dix prochaines années. En effet, la commune y voit un enjeu important pour la cohérence de son territoire : créer un lien entre Chateauneuf et La Mède. Un plan d'aménagement a été dessiné par Spoerry en

1993, qui prévoit la création d'un nouveau quartier d'habitations orienté vers la mer et les activités maritimes. Il propose un programme multi-fonctionnel associant logement, travail, loisir. Il se structure selon un axe séparant d'un coté une centralité organisée autour d'un port de plaisance et de l'autre un quartier plus diffus et isolé, noyé dans la végétation. Un pôle associant équipements scolaires et sportifs est directement relié au quartier du port. Ce paysage de l'ouest de la commune est donc caractéristique d'un espace en mutation où les valeurs paysagères traditionnelles ont été peu à peu modifiées par le rapide essor industriel connu par l'Étang de Berre. De plus, sur ce site, il n'existe aucun tissu véritable mais plutôt une juxtaposition de constructions à usages divers. Cette partie de la commune est perçue par les usagers qui la traversent de manière assez dévalorisante, c'est pourquoi il est important aujourd'hui de réfléchir sur les aménagements et la mise en valeur de ce secteur afin de requalifier l'ensemble paysager des terrains Palunette/Glacière fortement dégradé et de restructurer les délaissés et les abords de la RN568. Le choix d'aménager le secteur libre de la Palunette-Glacière s'inscrit dans une logique de développement urbain continu entre le centre urbain, la zone d'activités, la zone d'habitations du Jaï et ultérieurement le quartier de La Mède, rééquilibrant ainsi la continuité de l'organisation bipolaire de la commune.

UN CONTRASTE DE DENSITÉS.

Deux types d'urbanisations s'opposent. Plus on se rapproche du centre, plus la densité est affirmée. Plus on s'en éloigne et plus l'habitat est dilué dans une structure bocagère. Un pôle dense vient se loger dans la gravière et obéit à une trame rigide. Il s'articule autour d'un port de plaisance. La grande dimension des îlots permet de mixer les fonctions (habitat-commerces-espace public) tout en assurant une grande perméabilité par des allées piétonnes et des passages. Dans la partie sud plus résidentielle, la grande dimension permet la cohabitation sur un même îlot d'immeubles de logements collectifs et de logements intermédiaires en bandes. Un tissu poreux fait de pavillonnaire résulte de la trame agricole souple. La faible densité permet d'avoir une végétation importante Cette zone s'implante sur l'ancienne zone agricole et s'appuie sur le parcellaire en lanières structuré par des haies de canniers et de cyprès. La conservation des haies permet de constituer des clôtures végétales recréant un paysage aéré.

TROIS AXES D'ÉQUIPEMENTS.

Le projet se structure selon trois axes de composition.
Le développement des activités le long de la RN568 a généré un paysage dévalorisant pour l'entrée de la ville (formes urbaines non contrôlées, enseignes agressives…). La transformation de cette voie en boulevard urbain planté sera à même de garantir un bon fonctionnement du réseau viaire. Un tissu d'activités tertiaires et commerciales s'aligne le long de cette voie, desservi par un système de contre-allées. Il peut servir de barrière sonore aux habitations situées à l'arrière. La perception de l'Étang et de ses paysages lacustres constitue un des atouts de la RN 568 qu'il est important de conserver. En effet, entre chaque bâtiment s'intercalent des vides qui offrent des échappées visuelles. Un axe perpendiculaire à la RN568 assure la liaison entre un pôle d'infrastructures regroupant la gare REM et la gare routière et l'entrée du parc métropolitain de Bolmon. Cette route descendant vers le Jaï permet de rattacher cette bande de terre à une continuité urbaine et à un réseau d'infrastructures. Des équipements scolaires et sportifs viennent se greffer sur cette voie et constituent une sorte de rotule entre les deux tissus. Perpendiculairement à cette voie, est aménagé un parc urbain ; porte d'entrée au parc métropolitain, il permet de faire entrer le parc dans la zone urbaine. Les berges du canal le long du Bolmon possèdent une végétation de type lacustre (ajoncs, roselières, tamaris, peupliers) qu'il est nécessaire de protéger face au développement de l'urbanisation. Ces espaces sensibles sont conservés, constituant une bande végétale le long du canal qui se délite naturellement jusqu'à rejoindre le quai minéral du port. Un troisième axe, prolongement de la trame du quartier du port, assure la connexion de celui-ci avec le linéaire d'équipements. Sa densité moyenne permet une variation progressive entre les différents tissus, celui lâche du quartier pavillonnaire à celui, dense, caractérisant le quartier du port. Cette frange constitue un front d'étang formé d'habitat collectif et regroupe en rez-de-chaussée des commerces et équipements liés à une activité nautique et touristique.

Un chenal urbain

Pourquoi Caronte ?
Parmi les trois sites de laboratoire choisis, celui de Caronte traite de l'articulation urbaine entre les deux noyaux des villes de Martigues et de Port-de-Bouc. Un grand axe, le long du chenal, va générer une bande fonctionnelle sur laquelle vont venir se greffer divers éléments urbains, et notamment un nouveau quartier, à vocation de centralité à l'échelle de l'agglomération. L'aménagement du linéaire de quai, sur les terrains, pour la plupart en friches, de l'activité portuaire et industrielle de Caronte, doit répondre à des problématiques de reconversion, de réhabilitation de front de chenal et de gestion d'un site fortement marqué par un paysage industriel. La volonté de rendre aux habitants l'usage des bords de l'eau, permet de ré-axer les deux villes sur leur patrimoine maritime de la rive de Ferrières et amène à une programmation très urbaine. Pour saisir au mieux cette opportunité offerte d'ouvrir l'urbanisation sur l'eau, et dans un but d'expérimentation de formes nouvelles, un aménagement par différentes séquences va être envisagé. Une réflexion sur le découpage de la trame urbaine, l'agencement des îlots, l'implantation d'équipements, la gestion de trames vertes, etc, va aboutir sur une proposition à l'échelle du plan-masse et fixer des intentions et des principes.

Contexte pour un projet

UN FORT DÉSÉQUILIBRE.

Les deux communes de Martigues et Port-de-Bouc s'étendent le long du chenal de Caronte ; Martigues porte sur l'Étang de Berre, et Port-de-Bouc, articulation sur la mer et le golfe de Fos. Leur urbanisation est continue et rien ne marque la séparation entre les deux communes. Cependant, la ville de Port-de-Bouc au passé ouvrier et industriel, manque aujourd'hui de dynamisme ; elle représente la seule ville du pourtour de l'Étang de Berre à connaître un déclin de population ces dix dernières années. Martigues, par contre, ne connaît pas ce problème, sa richesse est assurée par le complexe pétrochimique de Lavéra et elle développe de nombreux projets d'aménagement sur son territoire communal, notamment sur la rive de Ferrières.

Alors que chaque ville se gérait indépendamment et que la pratique d'un espace à un autre n'était pas facilitée par le transport en commun, (Port-de-Bouc craignant l'attractivité de Martigues, offrant commerces diversifiés et activités culturelles et sportives), une logique de regroupement, menée par les deux communes, est en cours. Elle consiste tout d'abord en une mise en cohérence du réseau de bus afin de permettre une meilleure circulation et les échanges au sein même de ce territoire. Un projet de gare est placé à Croix-Sainte, au centre, pour générer un équilibre et ne pas favoriser une commune plutôt que l'autre. Cette nouvelle centralité envisagée va constituer un point de départ pour le projet de Caronte, s'insérant dans la perspective de développement d'un Réseau d'Express Métropolitain.

Les deux communes de Martigues et Port-de-Bouc présentent une urbanisation dense et continue au nord de la voie ferrée mais possèdent un vaste emplacement de terrains libres en bord de quai. L'activité industrielle attendue ne s'y est pas développée et a engendré des terrains vagues, couplés de friches industrielles et portuaires. Aussi, ces villes qui se sont détournées de leurs activités originelles (pêche, chantier naval) et de leur relation à l'eau, peuvent trouver là l'occasion d'une reconquête.

DE GRANDS PRINCIPES.

Dans la logique 2050, où l'urbanisation de l'Étang de Berre s'identifiera à trois agglomérations, l'union de Martigues et de Port-de-Bouc va constituer l'agglomération de Caronte.

- Créer un centre d'agglomération.

Un pôle important, au milieu du linéaire Martigues/Port-de-Bouc, va former la centralité urbaine de Caronte, autour de la gare REM et d'un nouveau quartier Croix-Sainte.

- Relier les deux centres urbains.

Pour obtenir une continuité urbaine entre les deux villes aux extrémités du chenal de Caronte, et faciliter les échanges, un aménagement de la rive nord est prévu. Cette dernière va concentrer, dans le cadre de la croissance envisagée, l'extension de l'urbanisation, et permettre de maîtriser le délitement dans la périphérie.

- Redonner à la ville son rapport à l'eau par la reconquête du chenal de Caronte.

La ville de Martigues, initialement ville de pêcheurs, entretenait de forts liens avec la mer et l'Étang. L'ère de l'industrialisation l'a détournée de son patrimoine maritime en favorisant une extension au nord dans les collines. Aujourd'hui, il s'agit de saisir l'opportunité offerte par un foncier préservé au niveau du port minéralier et de créer de toutes pièces un nouveau quartier, centralité d'agglomération, ouverte sur le chenal.

LE PROJET.

Ces volontés se concrétisent et s'expriment par la création d'un bandeau urbain liant Martigues et Port-de-Bouc, sur lequel vont venir se greffer des équipements et autres éléments urbains. Ainsi, un grand boulevard à deux fois deux voies, doublé de contre-allées, va traverser des séquences fonctionnelles : les quais et aménagements modulables du Parc des Expositions, jouxtant les anciens établissements Verminck, le stade de Croix-Sainte proche du viaduc ferroviaire, le port de plaisance pris dans l'épaisseur du linéaire et en étroite relation avec le quartier composé dans l'axe de la gare REM, les immeubles collectifs les pieds dans l'eau, et enfin la zone d'activités noyée dans la verdure selon une trame libre. Au niveau de Martigues, il vient rejoindre les équipements déjà installés, à savoir l'Hôtel de ville, la Halle et le Théâtre des Salins, pour finir sur un aménagement de la rive de l'Étang de Berre. À Port-de-Bouc, il s'articule au niveau de la place de la mairie et permet de dynamiser le port tout proche.

Un chenal urbain.

Le viaduc ferroviaire de Caronte

Le port minéralier de Caronte

Le quai du chenal de Caronte, au loin le site industriel de Lavéra.

Un quartier au bord de l'eau

Parmi toutes les communes du pourtour de l'Étang de Berre, le site de Martigues et Port-de-Bouc est stratégique dans le sens où il contrôle l'accès à cette vaste étendue d'eau. Le chenal de Caronte a connu de nombreux bouleversements, avant de prendre le visage qu'il présente aujourd'hui. De simple étang encombré de vase et de bandes de terres, son contour va être redessiné et élargi au début du siècle, et sa profondeur agrandie pour répondre à des besoins nouveaux et permettre la traversée des pétroliers notamment. À l'image du chenal, témoin d'une évolution, les rives vont-elles aussi se transformer par une occupation industrielle. Aujourd'hui, ce vaste linéaire de chenal a gardé sa spécificité et n'a pas connu de revalorisation. Martigues a pourtant amorcé une reconquête de son bord de chenal par la construction du nouveau quartier de l'Hôtel de Ville, sur l'emplacement des anciens salins. Dans cette continuité, l'idée d'investir les rives du chenal et d'en redonner l'usage aux habitants dans un rapport physique immédiat, s'inscrit dans un nouvel art de vivre « les pieds dans l'eau », alors que pendant longtemps la ville lui a tourné le dos. À plus petite échelle, le site de Caronte peut se comparer aux problématiques de port industriel en déshérence, reconquis par les fonctions urbaines, comme les Docks de Londres et Euroméditerrenée à Marseille.

PRÉSENTATION DU SITE.

La rive nord de Caronte va connaître l'implantation sur son sol d'un véritable ensemble industriel, constituant un paysage industriel nouveau, dont les composantes sont encore perceptibles aujourd'hui.

- un vaste terrain à exploiter

Caronte et Port-de-Bouc sont destinés dans les années 20 à devenir une sorte d'avant-port de celui de Marseille, afin de recevoir charbons et minerais mais aussi des entreprises alliant travail industriel et accès maritime. C'est ainsi que les quais de Caronte accueillent le port minéralier, toujours en fonctionnement aujourd'hui sous le nom des « établissements maritimes de Carfos », ainsi que la firme de Verminck, industrie des oléagineux et des savons, dont il reste les étonnants bâtiments en pierre et la structure quadrillée. Mais ce port industriel de Caronte n'a pas connu le développement espéré, et présente depuis d'énormes espaces vides et en friches. On peut facilement envisager que ce pôle industriel, qui n'a plus lieu d'être, soit déplacé à Fos, ou sur le site de Lavéra pour ce qui est des usines chimiques (dans le cadre d'un regroupement des deux communes, la taxe professionnelle serait répartie).

- un environnement industriel fort

Le pétrole va marquer une deuxième vague de changement et une nouvelle vocation, avec l'implantation à Lavera, face à Port-de-Bouc mais sur la commune de Martigues, d'une raffinerie en 1933. La création de ce port pétrolier va développer la base économique de Martigues autour des activités de raffinage et des industries dérivées du pétrole (Naphtachimie), et transformer radicalement le paysage de lande, devenu champ de stèles élancées et de cuves de stockages, sur fond des lourdes colonnes des réacteurs. La réalisation du complexe de Fos dans les années 60, va relativiser le rôle de Caronte à l'intérieur d'un déploiement industriel et portuaire plus vaste et plus diversifié, mais la plate-forme pétrochimique de Lavéra conserve une importance européenne.

- une proximité des infrastructures

Le chenal de Caronte est traversé par deux grands ouvrages de contournements extérieurs : le viaduc ferroviaire du début du siècle, véritable monument présentant un tablier métallique et une arche tournante, et le viaduc autoroutier, imposante structure béton et acier culminant à une cinquantaine de mètres d'altitude. Ces ponts structurent fortement la traversée du chenal et se prolongent ensuite par un réseau ferré et une voie rapide. La voie de chemin de fer délimite la zone portuaire de Caronte et dessert la gare de Croix-Sainte. La rive nord de Ferrières accueille les bretelles d'accès de l'échangeur de l'A55, et offre des possibilités de raccordement. Ces six kilomètres de chenal concentrent donc un fort patrimoine industriel et portuaire, surtout au niveau de Port-de-Bouc, bien que ses chantiers navals aient laissé place à un port de plaisance. La discontinuité n'est plus à montrer sur ce territoire morcelé, présentant des paysages juxtaposés, depuis la vieille ville de Martigues, riche de ses canaux et d'un patrimoine bâti qui lui valent le nom de Venise Provençale, ses nouveaux quartiers à l'urbanisation innovante (Paradis Saint-Roch), jusqu'à Port-de-Bouc, ville industrielle et ouvrière. L'urbanisation s'est développée à l'écart des rives, tournant le dos à l'eau et laissant place à l'industrie lourde. Le port minéralier, avec ses aires de déchargement, forme une enclave ne permettant pas de longer le chenal. Les industries chimiques polluantes sont fermées par une clôture, et empêchent l'accès aux quais.

Ainsi, fort de ces impressions, le projet va essayer de recoudre et donner une cohérence à cette frange en bord de quai, et d'en faire un véritable lien urbain.

CROIX-SAINTE, UN QUARTIER AU BORD DE L'EAU.

Le projet de Croix-Sainte compose un fragment de ville, adossé à un maigre relief et s'ouvrant sur le chenal de Caronte. Il pose la question d'adaptation à un site portuaire, et qui plus est de chenal. La présence de l'eau invite à une réflexion sur le traitement d'espaces ouverts, qui séparent autant qu'ils relient, et à une gestion des percées visuelles pour profiter un maximum de ce paysage. Le projet se fonde et s'articule autour des deux grands axes structurants : le linéaire du boulevard Martigues/Port-de-Bouc, et l'axe liant le port de plaisance à la gare REM.

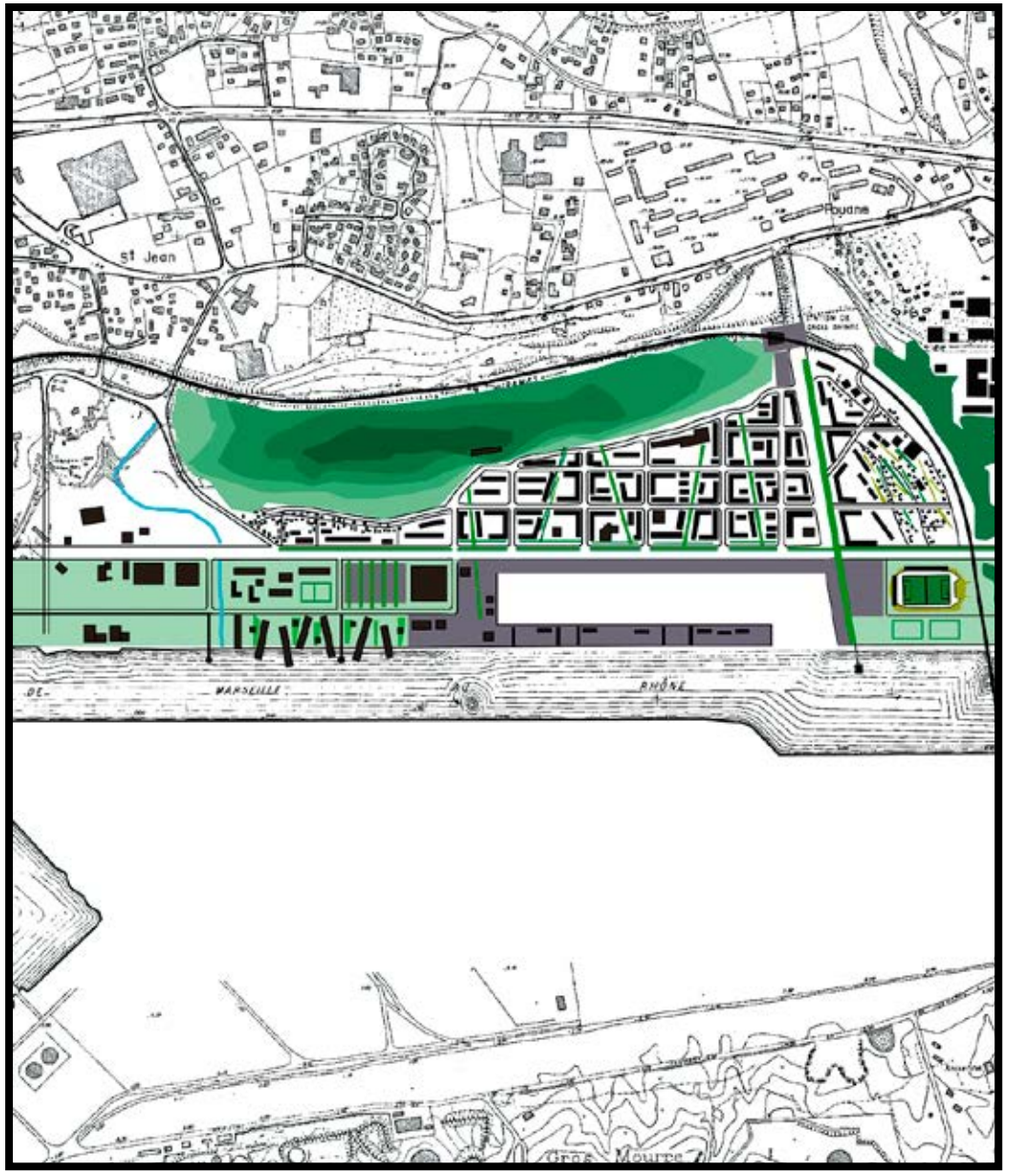
UNE STRUCTURE DE QUARTIER.

- Une trame viaire orthogonale rigide permet de dessiner ce quartier au bord de l'eau, avec comme support les deux grandes lignes directrices reliant les centralités historiques et les centralités nouvelles, représentées par le port de plaisance et l'infrastructure de la gare REM. Elle vient se casser sur le relief, où une voie organique récupère le tracé. Les rues existantes sont

prolongées et leur tracé conservé à certains endroits. Des tracés hiérarchisés débouchent soit sur des espaces ouverts, soit assurent la desserte de la nouvelle urbanisation.
- L'axe structurant qui sert de liaison avec la gare, se prolonge jusque dans l'élément liquide, où il va se ponctuer par un signal lumineux de type phare. Cet énorme linéaire englobe un espace public pouvant accueillir les marchés, et toute sorte de manifestations. L'axe est dominé par le pôle d'échanges de la gare REM. Une immense dalle au niveau des voies de chemin de fer accueille les passagers en plein-air et offre une superbe vue en surplomb sur l'ensemble du quartier. En sous-face, sont regroupés guichets et distributeurs automatiques, de plein pied avec la rue. La façade transparente de la gare et son entrée s'ouvrent sur un espace public en articulation avec le grand axe. Des parkings sont aménagés sous la dalle, système qui propose une grande capacité de stationnement.
- La conservation du signe nostalgique des grues du port minéralier, permet de ponctuer l'espace du port de plaisance et de les faire participer à la composition générale du site. Ces appareils de levage, à l'égal des phares et des capitaineries évoquent directement les ports et diffusent une image de puissance et de force.
- Une structure verte piétonne va former des obliques dirigées sur les grues du port, et ouvrir des perspectives sur le port. Ce panel de directions apporte une dynamique au tissu et vient casser l'image trop stricte de la trame orthogonale.
- Les îlots s'organisent de manière à offrir un cœur accessible, et le bâti s'articule selon trois types de directions. Il doit gérer la pente progressive du terrain et s'installe plutôt parallèlement à la courbe de niveau. Le quartier se construit par la répétition de modules pour constituer ce nouveau tissu urbain, modules orientés en fonction du site.
- L'organisation des maisons individuelles d'un étage ou deux, diffère dans ses rapports à la ville que les immeubles collectifs plus hauts. Les prolongements extérieurs des maisons sont des jardins privatifs, alors que les espaces extérieurs des immeubles collectifs deviennent des espaces publics. L'implantation de ces deux typologies privilégie les barres ou plots en bordure de chenal pour en préserver l'accès au public. Les terrains les plus éloignés et sur les buttes du relief sont affectés aux maisons individuelles. Cette disposition permet également d'obtenir une ligne de ciel horizontale selon un axe nord-sud.

UN LINÉAIRE URBAIN.

- La structuration en bandeau le long du quai, permet d'offrir des usages variés en bord de chenal. Les immeubles positionnés en avant-garde au bord de l'eau constituent une façade dynamique pour la ville vue de la rive sud à Jonquières. L'implantation des bâtiments suivant des obliques permet de ne pas orienter directement les vues sur le complexe pétrochimique de Lavéra. La répétition d'un module identique, objet de quelques transformations, permet de maîtriser plus facilement la grande échelle. Le refus de circulation le long du chenal sur cette séquence se traduit par des voies de desserte perpendiculaires au quai, et se prolongeant dans l'eau par une structure légère, sorte de belvédère maritime. Le linéaire en bord de quai vient ensuite intégrer le port de plaisance tout en longueur, ainsi que les équipements culturels et sportifs Au niveau du port, la récupération du bord de l'eau se fait à des fins récréatives et propose une promenade sur le quai des grues où des éléments de style kiosques et buvettes animent et ponctuent l'espace. Le ravitaillement en carburant pour les bateaux se réalise également sur cette jetée. La capitainerie participe à l'articulation de l'espace du port à l'esplanade publique, devant un imposant pôle culturel et commercial. Les parkings plantés fonctionnent conjointement avec le port de plaisance et l'équipement. De l'autre côté, les terrains situés entre la trame viaire et l'eau sont destinés à des équipements sportifs. Le parti consiste à dégager la rive pour la consacrer à un usage purement ludique et sportif. Un stade va s'implanter au bord de l'eau, proche de l'imposant viaduc ferroviaire. Un tel équipement permet de garder la vue dégagée sur ce bel ouvrage acier et n'enlève rien à sa monumentalité. Une zone de parking permet de gérer la transition avec l'espace public en prolongement de l'axe menant à la gare.



CONCLUSION

Décidés à nous mesurer à la grande échelle, nous n'imaginions pas, avant de commencer ce travail, nous confronter à un territoire renfermant une telle épaisseur historique et morphologique. Même nos premières visites du site, ne nous permettaient pas d'en appréhender toutes les caractéristiques. Enfin, à force de recherches aux archives, d'études sur le terrain, nous avons approché les logiques qui ont constitué ce territoire. Combien d'heures de repérages, de rouleaux de pellicules, de documents consultés, nous ont permis d'apprendre à le voir, tout simplement ? Marcel Duchamp nous a appris à regarder nos objets quotidiens autrement, il nous restait à le généraliser au quotidien lui-même.

Notre projet se proposait de saisir le fonctionnement d'une métropole au travers d'un cas particulier, l'Étang de Berre. Or le cas de l'Étang de Berre est en effet bien particulier, ses rives renferment une densité rare de tout ce que l'on peut trouver dans la périphérie des grandes villes européennes, y compris des chantiers d'échelle nationale, les traces d'une planification territoriale, des projets inachevés…
Forts de ces constatations, nous avons établi une hypothèse d'intervention programmée pour 2 050. On pourrait d'ailleurs nous questionner sur cette date. Qu'est-ce après tout que cinquante ans, face à des problèmes aussi inextricables que ceux que connaît l'Étang ? La pollution, la consternation généralisée sont ancrées dans cet espace, malgré toutes les bonnes volontés. Rappelons seulement qu'il y a cinquante ans en arrière, les rives de l'Étang de Berre présentaient un visage radicalement différent resté identique depuis des siècles. Si cette transformation a été si rapide et si radicale, pourquoi ne pas imaginer renverser la tendance dans les cinquante prochaines années ?
Le projet n'explore qu'une partie de ce qui peut être considéré comme le territoire. Notre expérience, nos objectifs, nous ont fait privilégier les thèmes qui nous paraissaient les plus justifiés par rapport à notre préoccupation première, l'occupation humaine. Les infrastructures, le paysage et l'urbanisation, retenus pour constituer l'armature du projet, ont été examinés selon trois échelles ou intentions fondamentales : l'échelle de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, de l'Étang de Berre et des regroupements urbains. Il était essentiel que les projets s'attachent à ces problématiques pour donner une base solide aux propositions.

MIEUX INTÉGRER L'ÉTANG DE BERRE DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE.

Le territoire étudié n'est pas isolé, il s'insère dans une aire d'influence qui va de La Ciotat à la Camargue. L'Étang de Berre a un rôle important à jouer dans cet espace dont il constitue l'appareil logistique et industriel. Afin de rééquilibrer la structure de l'AMM dominée par Aix-en-Provence et Marseille, le projet a cherché à révéler un troisième pôle, destiné à contrebalancer l'armature générale. Vitrolles fut choisi pour sa position stratégique de rotule entre les territoires aixois, marseillais et le reste de l'Étang de Berre, ainsi que pour son fort potentiel logistique et industriel, vecteur de centralité (un aéroport international, une des zones industrielles les plus importantes de la région, la proximité de la future gare de l'Arbois et une zone commerciale d'échelle métropolitaine). La ville accueille donc un pôle tertiaire renforcé d'une université et d'un pôle commercial, le tout, articulé autour d'une gare multimodale, rupture de charge du plan de déplacement métropolitain. Ce réseau a axé son déploiement sur l'intégration des centralités les plus importantes de l'AMM, par un duo transport en commun - transport individuel, qui n'est pas à l'heure actuelle suffisamment éprouvé par la politique de déplacement régionale.
L'intervention paysagère a participé activement à cette réintégration dans l'AMM. En effet, en œuvrant pour la dépollution, en exploitant les espaces naturels de l'Étang et en réhabilitant son image aux yeux du public, ces rives pourraient être mieux perçues et devenir des espaces très attractifs (qualité de vie, loisirs…).

AFFIRMER UN FONCTIONNEMENT GLOBAL DES RIVES DE L'ÉTANG DE BERRE.

Envisager ces rives comme un véritable réseau de villes complémentaires, nous a poussés à affirmer la mise en commun d'un réseau d'équipements, de centralités, d'espaces naturels. Le schéma de cohérence territorial vise à équilibrer les sites, entre aires urbaines, gros équipements logistiques et industriels, et coupures vertes. Il a soutenu également la place de l'agriculture comme structure verte des agglomérations. Certes, il n'a pas vraiment remis en cause l'existant, mais il a clarifié certains entre-deux qui restent indéterminés à l'heure actuelle. Le système est renforcé par un transport en commun rapide desservant tous ces points d'accroche.
Les trois plans successifs : plan d'infrastructure, plan paysage, plan d'agglomération, ont organisé ce fonctionnement global. Le projet visait enfin à faire rentrer l'Étang de Berre dans une nouvelle ère, la dépollution, l'offre de loisirs (grands équipements publics d'intérêt régional) et d'espaces verts accrue améliorant considérablement le quotidien de la population.

DÉFINIR DES ENTITÉS FONCTIONNELLES.

L'échelle de la ville est d'ores et déjà dépassée, la mobilité, la multiplication des centres dans ces territoires, ont fait éclater les modes de vie. Le projet visait alors, à définir de nouvelles aires d'occupation urbaine qui doivent contenir tous les ingrédients d'une véritable cité. Les agglomérations nées de la fusion de plusieurs villes ont été structurées de manières équivalentes, autour d'équipements et de parcs structurants à l'échelle métropolitaine. Le réseau d'infrastructure a défini pour chacune d'elles des dessertes routières diversifiées (autoroutes, voies rapides, voies de dessertes) et un ensemble de gares hiérarchisé (arrêt simple, gare multimodale). Les spécificités de ces agglomérations et de leurs espaces naturels ont été en outre, marquées par des interventions paysagères adaptées aux milieux.
À l'échelle de chaque ville, un grand projet urbain visait à adapter sa structure au schéma global, il a pris en considération l'avenir de la commune (le POS ne devenant qu'un simple outil juridique encadrant des évolutions mineures, ou protégeant par un zonage le tissu urbain existant, il ne pouvait en aucun cas, porter des intentions fortes de restructuration et d'extension). Les perspectives d'évolution sont des points à fixer en priorité, la réhabilitation des centres anciens, le remaillage de la voirie, la protection des espaces naturels en découlant directement. Enfin des périmètres prioritaires d'intervention ont été fixés pour offrir de nouveaux espaces publics ou pour mieux intégrer ceux qui existent.

COMMENT ENVISAGER LA MISE EN PLACE D'UN TEL PROJET ?

Une agence d'urbanisme opérant sur l'ensemble de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, née de la fusion des agences de Marseille, d'Aix et de l'EPAREB, serait en mesure d'opérer des actions cohérentes sur toute la métropole. Chargée d'établir le schéma de cohérence territorial, elle serait associée à tous les travaux d'infrastructures (réalisés par la DDE) notamment pour la réalisation du réseau de transport en commun et des tronçons autoroutiers manquants, couplée à celle du canal de détournement des eaux de la centrale EDF. La mise en place du REM donnerait l'occasion à chaque commune d'établir un plan de stratégie urbaine destiné notamment à intégrer l'arrivée de ce transport en commun dans la ville et de créer de nouvelles centralités en relations avec les gares. Ces plans fixeraient alors les zones d'extension urbaine et de réhabilitation. Ainsi équipé le territoire pourrait envisager une augmentation de la population et l'exécution progressive des équipements et aménagements programmés. Le projet donne en outre des orientations en matière de reconversion et de retraitement paysager des friches industrielles, dans l'hypothèse du départ des raffineries.

BIBLIOGRAPHIE

SUR LE TERRITOIRE DE L'ÉTANG DE BERRE

- La petite mer, Alain Ceccaroli, Bernard Plossu, Aldo Soares, 1996.
- Le Guide de Martigues et de l'Étang de Berre, Roland Courtot, Nicole Girard, Gérard Monnier, éditions La manufacture, 1986.
- Guide des Bouches-du-Rhône Provence-Côte-d'Azur, éditions Gallimard, 1994.
- Le territoire de l'Étang de Berre, urbanisme, développement, environnement, A.M.C. n° 82, sept 97.
- La Région Urbaine Marseillaise, dirigé par Éric Brassard, éditions de l'Aube, 1996.
- La métropole inachevée, Club d'échange et de réflexions sur l'Aire Métropolitaine Marseille, éditions de l'Aube, 1994.
Marseille, 25 ans de planification urbaine, dirigé par Dominique Becquart, A.G.A.M, éditions de l'Aube, 1994.
- Marseille ville et port, Jean Lucien Bonillo, René Borruey, Jean Denis Espinas, Antoine Picon, éditions Parenthèses, 1992.
- Marseille, naissance d'une métropole, Bernard Morel, éditions de l'Harmatton, 1999.
- Marseille 2015, schéma se cohérence, AGAM, nov 1997.
- Revue Marseille, l'aventure industrielle, n° 190, avril 2000.
- Monographie de Vitrolles, Abbé Adrien Pascal, éditions Giraud, Marseille, 1904.
- Monographie de Marignane, Maury imprimeur, 1987.
- Monographie de Châteauneuf-les-Martigues et de la Mède, Maury imprimeur, 1982.
- Martigues, le temps retrouvé, Vladimir Biaggi, éditions Equinoxe, 2000.
- Regard sur Martigues, un territoire méditerranéen, Marcel - Roncayolo et Jean-Charles Blais, éditions Parenthèses, 1999.
- La damnation de Fos, Bernard Paillard et Claude Fischer, éditions du Seuil, 1981.
- Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, Marseille entre tradition et modernité, les espérances déçues (1919-1939), Olivier Lambert, CCIM 1995.
- Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'Ouest, Georges Ricard, CCIM 1989.
- L'Étang de Berre, interprétation d'un paysage métropolitain, Michel Péraldi, Ethnologie française, crise du paysage, 1989.
- L'aire métropolitaine marseillaise 1969-1974, l'OREAM, décembre 1974.

SUR L'APPROCHE THÉORIQUE DU TERRITOIRE

- Analyse Urbaine, Philippe Panerai, Jean-Charles Depaule et Marcelle Demorgeon, éditions Parenthèses, 1999.
- Projet Urbain, David Mangin et Philippe Panerai, éditions Parenthèses, 1999.
- X-Urbanism, Mario Ganseldonas, Princetown University, éditions Architectural Press, 1999.
- La Ville et ses territoires, Marcel Roncayolo, éditions Gallimard.
- Histoire de la France rurale, sous la direction de G. Duby et A. Wallon, éditions du Seuil, 1975.

SUR LES NOUVELLES FORMES TERRITORIALES

- La ville émergente, dirigé par Geneviève Dubois-Taine et Yves Chalas, éditions de l'Aube, 1997.
- Métapolis ou l'avenir des villes, François Ascher, éditions Odile Jacob, 1995.
- La République contre la ville, essai sur l'avenir de la France urbaine, François Ascher, éditions de l'Aube, 1998.
- La transition urbaine, Marc Wiel, Pierre Mardaga éditeur, 1999.
- Transit, les lieux et les temps de la mobilité, F. Bellanger, B. Marzloff, éditions de l'Aube, 1996.
- L'enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale, R. Venturi, D. Scott Brown et S. Izenour, P. Mardaga éditeur, 1977.
- Les espaces publics modernes, sous la direction de Virginie Picon-Lefèvre, éditions Le Moniteur, 1998.
- L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes, Gabriel Dupuy, Armand Colin éditeur, 1991.
- Infrastructures, villes et territoires, sous la direction de Claude Prelorenzo, éditions de L'Harmattan, 2000.
- Dix interviews d'architectes, Odile Fillion, éditions Le Moniteur, 1996.
- Delirious New York, Rem Koolhaas, 010 Publishers, 1994.

SUR L'APPROCHE ARCHITECTURALE DU TERRITOIRE

- Landscape, 9+1 young dutch landscape Architects, NAI Publishers, 1999.
- Barcelone, dix années d'urbanisme, la renaissance d'une ville, Guy Henry, éditions du Moniteur, 1992.
- OMA, Rem Koolhaas, Jacques Lucan, édition Electra
- Chez soi en ville, Europan 3, Quatre essais critiques sur l'architecture des transitions, A. Pelissier, E. Daniel-Lacombe, P. Dehan et N. Eleb-Harlé, éditions Mardaga, 1995.
- Construire la ville sur la ville, Europan 4, Transformation de sites urbains contemporains, dirigé par Alain Pélissier, Les éditions de l'imprimeur, 1997.
- Stratégies Urbaines, Techniques et Architecture n° 395, avril-mai 1991.
- Lieux Périurbains, Techniques et Architecture n° 427, août-septembre 1996.
- Le Commerce et la Ville, Urbanisme et aménagements commerciaux, Archicrée n° 275 et 276, 1997.
- Farmax, excursions on density, MVRDV, 010 publishers 1998.

SUR L'APPROCHE PAYSAGÈRE DU TERRITOIRE

- Construire avec la nature, Edouard François, Ducan Lewis & associés, Edisud, 1999.
- Mouvance, cinq mots pour le paysage, A. Berque, M. Conan, P. Donadieu, B. Lassus, A. Roger, éditions de la Villette, 1999.
- Campagnes urbaines, Pierre Donadieu, éditions Actes sud, 1998.
- Le jardin en mouvement, Gilles Clément, édition Sens et Tonka, 1999.
- Inventaire des paysages du bassin de Berre, DESS Parme, université de Provence Aix-Marseille I, Lebas Laurence, 1994.
- L'Étang de Berre, quand les modèles imposés rencontrent les figures locales, DEA « Jardins, paysages, territoires », EHESS / Ecole d'Architecture de la Vilette, Séverine Steenhuyse, 1998.
- Schéma de cohérence Marseille-Provence-Métropole, secteur Nord-Ouest, AGAM, Elisabeth Letessier 1998.

MERCI...

aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre travail, **à Jean-Louis** pour avoir fait de l'art avec trois bouts de bois, **à Jean-Seb** pour être un inventeur de concepts, **à Georges Demouchy** pour nous avoir délivré ses secrets, **à René Borruey** pour nous avoir montré le chemin, **à Pierre Donadieu** pour avoir réinventé la campagne, **à Laurent Hodebert** pour avoir trouvé la faille, **à Mr Gregori** pour nous avoir tout donné, **à Sophie Bertran de Balanda** pour nous avoir convaincu, **à Benjamin Kabouche** pour nous avoir guidé sur le Bolmon, **à Yves** pour le plexi, **à Séverine** pour avoir partagé son expérience, **à Philippe Lau** pour nous avoir tout trouvé, **à Mouloud** pour nous avoir tout sorti, **à la voisine** pour nous avoir supporté, **au Quick** pour nous avoir donné un but chaque soir, **à Johnny** pour nous avoir offert sa musique alors qu'on avait rien demandé, **aux gens qui passent** pour être passés, **à Barry White** pour avoir mis l'atelier en vibration, **à Fabienne** parce qu'elle le vaut bien, **à nos parents** pour être toujours là pour nous, **aux supporters de l'OM** pour l'ambiance, **à l'Étang** pour être là malgré tout, **au Guronsan** pour nous avoir permis de continuer, **au café** pour nous avoir donné la force de continuer, **à tous les autres** (ils se reconnaîtront) pour avoir participé eux aussi.

Cet ouvrage a été édité
pour le compte des
Éditions Générales
CAUE des Bouches-du-Rhône
35, rue Montgrand 13006 Marseille
Mise en Page : Roger Donadini
Achevé d'imprimer en décembre 2001
sur les presses d'Azur Offset
à Marseille
ISBN : 2-912074-11-8

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme
et de l'Environnement des Bouches du Rhône

ISBN : 2-912074-11-8

38 €