

2.4.

le soutien à l'urbain

- l'aire métropolitaine marseillaise et le "balcon de la Crau"
- construire la lisière urbaine du massif des Etangs et sa relation à la mer
- appuyer le projet urbain de Port-Saint-Louis

PAM – ZIF ?

Le problème de cette étude n'est-il pas révélé dans son titre ? à savoir que c'est le Port Autonome de **Marseille** qui ne sait pas trop comment aborder les problèmes de la gestion de la zone industrielle dont il a la concession autour de ses bassins de **Fos**. Quant à FOS 2020 ou FOS XXL (to excel) c'est encore plus coupé des réalités territoriales qui n'arrêtent pas d'exister et de lester ces pulsions de grandes envolées prométhéennes.

Ne vaudrait-il pas mieux dire :
Développement durable et Gestion territoriale à l'Ouest de l'Etang de Berre

Ou de façon moins technocratique, plus historique et identitaire :

Port de Fos, Crau, Camargue et Martigues Logiques portuaires, industrielles, urbaines et environnementales à l'ouest de l'étang de Berre

MARTIGUES ?

Pourquoi Martigues et pas Istres, Miramas, Fos ou Port-Saint-Louis ? Parce que Martigues représente une vraie historicité urbaine croisée d'une territorialité très caractérisée qui n'est pas celle de Crau ou de Camargue auxquelles appartiennent les communes précédentes. Martigues est plus littorale, plus portuaire et finalement plus marseillaise qu'elles.

A Martigues on est encore un peu à Marseille, on se sent proche et relié à elle comme on se sent relié à Marignane, Plan de campagne et Aix en Provence. A Port-Saint-Louis, plus du tout. On est en Camargue et on se sent loin de tout, pas plus près de Marseille que de Nîmes ou de Montpellier avec qui on a peut-être tout autant sinon plus d'acointances.

La zone de Fos semble l'éternelle victime du vieux syndrome marseillais : pas de concurrence à l'ouest. La géographie physique et l'idéologie très française des « frontières naturelles » ayant bien servi les intérêts de Marseille, chef lieu du département des Bouches du Rhône, pour s'opposer au développement de Port-Saint-Louis par les lyonnais et les arlésiens au début du siècle.

VILLE NOUVELLE ?

Selon Giuliano Gallanti, rencontré la semaine dernière à Marseille, le port de Rotterdam serait en train de créer une nouvelle extension portuaire pour développer encore le trafic de containers autour de laquelle serait prévue la construction d'une ville nouvelle. Ces extensions vers le sud de la ville semble-t-il, sont en effet jugées trop distantes des quartiers existants et l'on considère que les activités portuaires liées à la « containerisation » ne peuvent se passer d'une proximité de services urbains.

A Fos, l'on sait très bien que Marseille a refusé que l'Etat installe une véritable ville nouvelle dans la Crau envisagée au moment de la création du port, concurrence jugée dangereuse pour Marseille, et que l'Etat de son côté a refusé pour des raisons tout aussi politiques les offres de service de Martigues et Port de Bouc pour organiser un développement urbain centré sur leurs territoires. C'est Istres qui a été privilégiée : il y avait déjà l'armée de l'air, on y a installé la sous-préfecture et organisé le Syndicat d'agglomération Nouvelle avec Fos et Miramas qui a monopolisé sur la partie la moins urbaine et la moins portuaire du territoire, la totalité des investissements et aides considérables de l'Etat.

Le résultat est l'émiettement que l'on connaît en matière de cohérence urbaine et territoriale où la dispersion géographique se redouble d'une dispersion des efforts et des investissements (trois théâtres sur la zone par exemple) qui restent désespérément centrifuges (pas de système global de transport en commun) : Martigues reste autocentrée sur un équilibre maîtrisé grâce à ses ressources fiscales ; la grande dimension et la diversité d'un territoire intelligemment géré grâce à une longue durée politique étant aussi un facteur d'équilibre. Port de Bouc se débat contre l'asphyxie économique et n'en finit plus de payer les conséquences de sa politique d'accueil des ouvriers venus construire Fos et de la stagnation qui a suivi. Elle a sûrement trop cru aux promesses des promoteurs du projet (Etat, Industriels, Port Autonome). Istres tourne le dos à Fos et aux logiques portuaires du littoral, se cherchant une image entre une identité rurale (les moutons de la Crau) et une réalité plus moderne (l'aéronautique militaire) sans oublier les activités sportives largement soutenues par les moyens publics. Miramas que la logique territoriale pousse à se raccorder au nœud autoroutier de Salon (plate-forme de CLESUD). Fos enfin qui n'était pas prévue pour survivre, semble se satisfaire de la gestion de ce qu'elle a : une plage, le risque industriel, une population qui semble avoir atteint un niveau d'équilibre et de services satisfaisant.

VILLE-PORT ?

Pourquoi est ce que Fos ne marche pas ? Ou ne marche pas comme il devrait, comme cela avait été prévu ?

Sûrement pour toutes sortes de raisons économiques, géographiques, historiques, sociales, politiques et culturelles mais qui peuvent peut-être se regrouper dans un questionnement autour de la notion de « ville-port ».

Dans la première partie de cette étude nous avons développé l'idée un peu simpliste que l'on pouvait faire l'hypothèse de la transposition de ce concept de l'échelle historique de Marseille à l'échelle de l'aire métropolitaine, le port de Fos étant le port de l'aire urbaine actuelle.

Cette idée qui reste pertinente à cette échelle macro-économique et spatiale, ne l'est plus autant lorsqu'on descend à l'échelle de l'ouest de l'étang de Berre tant il est vrai que la mobilité ne remplace pas la proximité. Elle ne fait que compenser après coup l'impossibilité de proximité et la nécessité de l'éloignement qui en est une conséquence.

D'abord Marseille est-elle toujours une ville-port dynamique et sa puissance lui permet-elle de s'étendre jusqu'au Rhône ? Qu'est-ce qu'une « ville-port » ?

Cela veut dire une communauté urbaine donc humaine qui se structure autour d'un dispositif économique global centré sur le portuaire. S'il a une valeur, une puissance active, est-elle opératoire dans un contexte spatial aussi dilaté, social aussi dilué et urbain aussi éparpillé, dans le contexte d'un héritage d'une dimension aussi pharaonique et inadaptée ?

Or, communauté cela veut dire vivre ensemble et il faut que cela se voit dans l'espace un minimum, et dans le temps, même si c'est au prix de certains artifices de représentation ou de ritualisation. Tout ça, ça se fabrique, ça s'élabore mais ça ne se décrète pas.

« Il faut garder à l'esprit que les traits caractéristiques des représentations collectives et leurs tendances sont de s'exprimer et de se manifester dans des formes matérielles, de nature souvent symbolique ou emblématique. Tout se passe comme si la pensée d'un groupe ne pouvait naître, survivre, et devenir consciente d'elle-même sans s'appuyer sur certaines formes visibles dans l'espace. » [M. Halbwachs, 1939]

[PAM-ZIF ?]

Comme le note P.Weltz « en devenant plus globale, l'économie ne devient pas pour autant, et contrairement à certaines images répandues, une économie a-spatiale, une pure économie de flux indifférente aux lieux et aux territoires concrets ». « Les interactions locales (...) peut être surtout non-marchandes, ancrées dans des configurations historiques et locales singulières, deviennent des ressorts essentiels de la croissance. La compétitivité est de plus en plus liée aux connaissances partagées des hommes et aux relations entre les hommes, éléments qui supposent une assise dans l'histoire, la sociologie et la géographie concrètes... ..il y a nécessité de comprendre désormais le territoire comme matrice de relations et d'organisation et non plus seulement comme stock de ressources ».

[P.Weltz, Structures territoriales et Dynamiques économiques; in « Problèmes économiques » n° 2.498, 11 septembre 1996]

Dans ce contexte, n'est-ce pas l'espace martégal (ensemble Martigues-Port de Bouc-Lavéra-Caronte-côte bleue) qui se présente, de part sa position géographique et sa réalité socio-économique comme une rotule d'articulation stratégique entre Marseille et Fos, entre l'est et l'ouest de la région urbaine et comme un facteur central de la possibilité d'un renforcement de la cohésion métropolitaine. Il y a de plus co-visibilité à la fois au niveau du littoral entre le sud de Marseille et le port de Carro, et à l'intérieur entre l'Arbois ou le secteur de Plan de Campagne et le viaduc de Martigues par exemple, mais tout autant entre Martigues ou Port de Bouc et Port-Saint-Louis du Rhône.

PORT-SAINT-LOUIS ? ULTIME FAR WEST ?

Dans la deuxième phase de cette étude nous nous sommes attachés à mieux saisir les réalités de l'Ouest de l'étang de Berre à leur échelle. Ce qui en ressort c'est une impression multiple de plusieurs sous-ensembles sur le plan spatial, urbain, historique et des logiques naturelles ou industrielles, bien caractérisées et diversifiées :

- à l'est de la zone, une collection de communes diverses évoquées plus haut, formant un arc urbain disparate mais pittoresque, globalement à bonne distance de la ZIF et dont seules les trois communes du sud (Fos, Martigues, Port de Bouc) sont en contact direct avec le portuaire. Elles sont installées sur les collines qui bordent l'étang, derniers reliefs calcaires de l'ensemble provençal avant les grandes étendues des plaines, étangs et cordons littoraux qui se prolongent jusqu'en Catalogne.
- au centre, la fameuse ZIF, espèce d'OVNI, vaste plate-forme déterritorialisée, à demi-remblayée, à demi-raccordée, très mal intégrée dans le territoire et dont semble s'accommoder les industries lourdes, sidérurgique ou pétrochimique, et leurs nuisances (périmètres de protection Seveso, odeurs, pollution). Mais ni les pratiques fines des habitants riverains (usages du saltus, braconnages divers. M.Péraldi, 1982), ni les logiques de conquête d'une légitimité sociale (et d'un pouvoir) à partir d'un support spatial clairement identifié, de la part du lobby environnementaliste, ne se satisfont de cet impérialisme industrialo-portuaire sur un territoire qu'ils leur contestent car ils en ont besoin eux aussi pour exister.
- à l'ouest enfin, au delà de cette zone centrale qui demeure un coupure spatiale, un bout du monde, « pas si mal placé par ailleurs » : Port-Saint-Louis du Rhône qui lui, ne vole pas son nom, au Rhône.

Ce qui renforce l'identité de Port Saint-Louis, c'est son caractère "à part" dans ce contexte régional, entre les logiques industrialo-portuaires venues de l'Est, du grand système urbain marseillais auquel elle appartient, mais à la marge, et les logiques "industrialo-naturelles" venues de Ouest – gestion des équilibres hydrauliques du delta – auxquelles elle appartient aussi à la marge.

Bruno Schnebbelin parle de « l'atypisme d'une ville sauvage. »

Anciens confins de la Camargue, du pays d'Arles et du territoire national (la tour St-Louis, du nom du roi), la ville est devenue les confins du territoire portuaire de Marseille : une frontière, un « front ville-nature », situation qui rappelle un peu parfois,

surtout en hiver, celle du Rivage des Syrtes de Julien Gracq et où l'on a un peu l'impression d'être aux avant-postes de quelque Orsenna portuaire et ouvrière scrutant de l'autre côté du Rhône un Farghestan peuplé d'oiseaux et de tribus écologiques et gardiennes dont on ne sait si elles ont, elles non plus, des intentions tout à fait pacifiques.

De cette position d'interface, Port Saint-Louis tire une identité originale de confins : ni celle de Fos, ni celle de la Camargue mais des deux à la fois. Port Saint-Louis appartient autant à la Camargue qu'à cet immense territoire urbain et portuaire régional, strié de réseaux, caractérisé par la mobilité, la rapidité, le bruit et la trépidation – une certaine « intranquillité » - Tout se passe comme si cette furieuse et intense activité des hommes, en atteignant le lieu où le Rhône se jette dans la mer, avait trouvé plus fort qu'elle. Comme une grande et sourde rumeur venue du fond des âges qui la fait taire et qui permet de retrouver une certaine tranquillité.

Une grande partie du charme et de l'attachement que provoque la ville de Port Saint-Louis tient à ce côté "bout du monde", à l'écart du manège trépidant de la folle course en avant de l'activité humaine (performance et concurrence dans l'acquisition de biens matériels), où l'on se sent redevenir tout petit devant la force et l'étendue des grands ensembles naturels de la Terre, blotti comme elle l'est contre la force vitale du Rhône et de la mer, attachée à son bourrelet alluvial comme un ovule fécondé s'accroche au placenta.

Régression archaïque, retour aux origines, insouciance, liberté, tous ces éléments qui font bien partie de la symbolique du paysage de Port Saint-Louis sont les thèmes majeurs de l'Arcadie, cet ailleurs absolu de leur quotidien domestique et urbain que les hommes recherchent et réinventent depuis les débuts de la civilisation. L'âge d'or.

Les cabanons de Port Saint Louis et Beauduc (autrefois de Fos), avec le mode de vie qu'ils supposent, entre terre, ciel, mer et fleuve sont l'incarnation territoriale de cet imaginaire et nous rappellent selon le mot d'Hölderlin que certes « plein de mérites, (au niveau de la production de richesses et des techniques), c'est en poète que l'homme habite sur cette terre ».

C'est bien là que la logique du développement territorial réclame de la « ville - port ». En effet l'installation du terminal containers sur le quai ouest de la darse 2, le projet de darse 3 et le développement de la plate-forme logistique de Distriport induisent la nécessité d'un développement urbain qu'on a du mal à imaginer que la commune de Port-Saint-Louis puisse assumer sans un projet de type ville nouvelle.

Autant l'industrie lourde n'est pas dans le « cœur de métier » du port (Sollac se débrouille toute seule pour gérer ses bords à quai), autant la logistique et la diversification qui lui est liée semblent exiger de la mixité « urbano-portuaire ».

Mais dans le contexte actuel de désengagement de l'Etat, de décentralisation et de réorganisation « politico-spatiale » et économique, quelle va pouvoir être l'instance qui aura la légitimité politique et le capacité d'entraîner l'adhésion sociale, pour assurer le portage d'un tel projet ? Région ? Communauté urbaine ? grande inter-région du Sud de l'Europe (ancien « Grand Delta ») ?

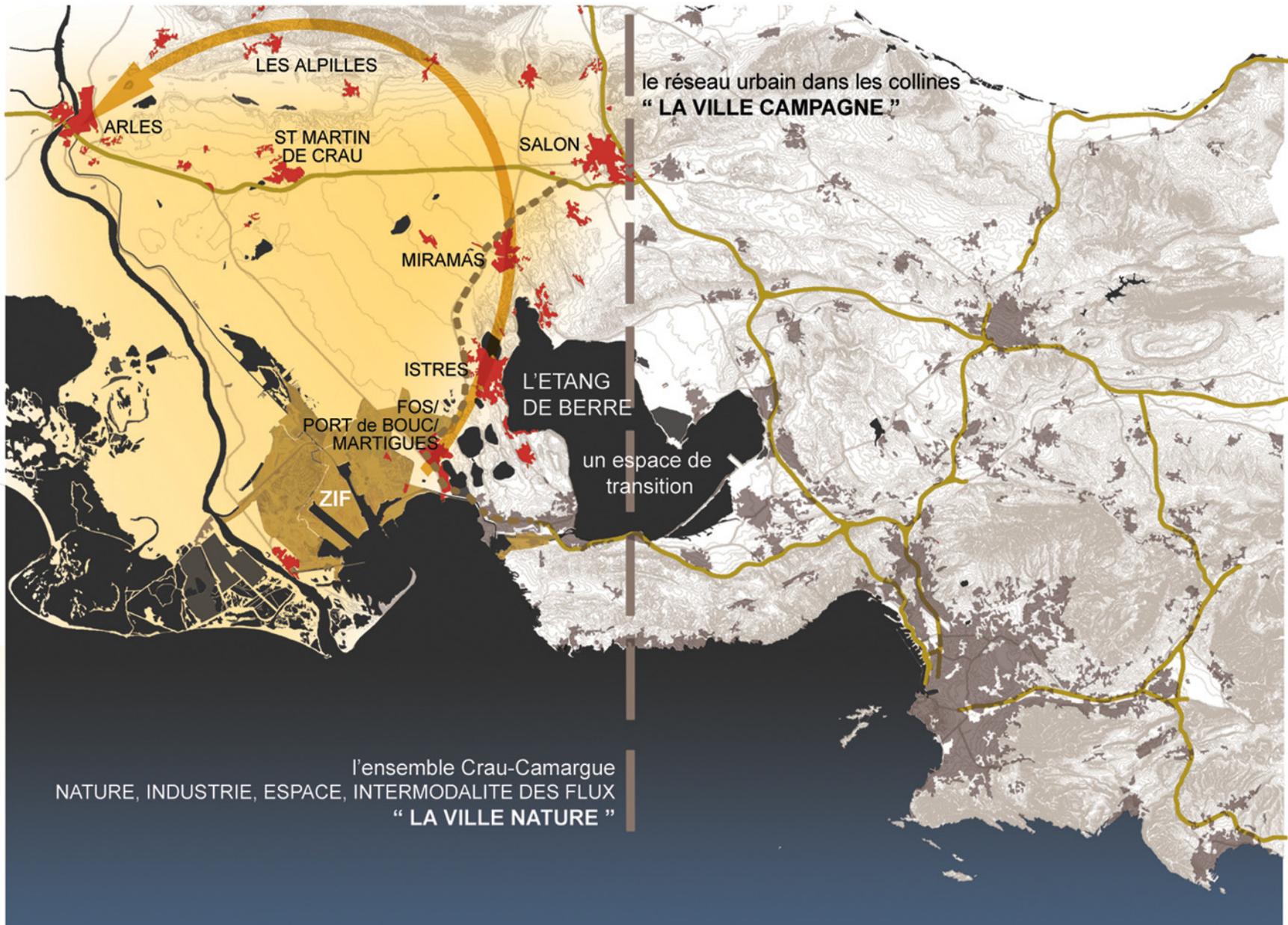
[la région urbaine marseillaise, une ville-territoire en bord de mer]



[les deux composantes d'une métropole partagée]

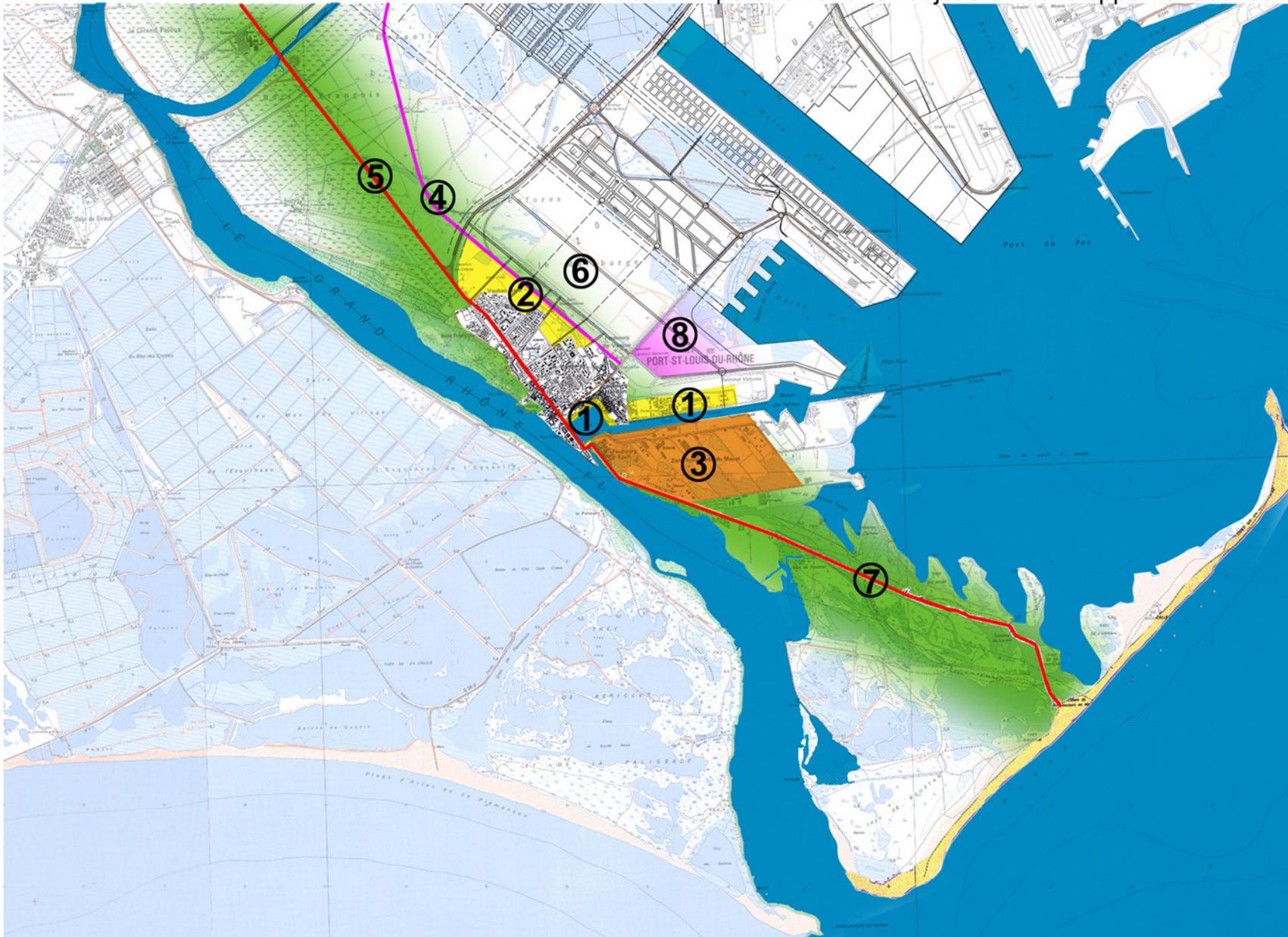
La ZIF représente une force d'équilibre possible à l'Ouest de l'Etang de Berre pour la consolidation d'une métropole bi-polaire.

La réalisation annoncée de la liaison routière rapide Fos/Salon agira dans ce sens, comme l'outil d'un renforcement de l'arc urbain constitué en bordure de la ZIF : le balcon de la Crau, formant l'articulation urbaine de la ZIF à l'espace métropolitain.



[appuyer le projet urbain de Port Saint-Louis]

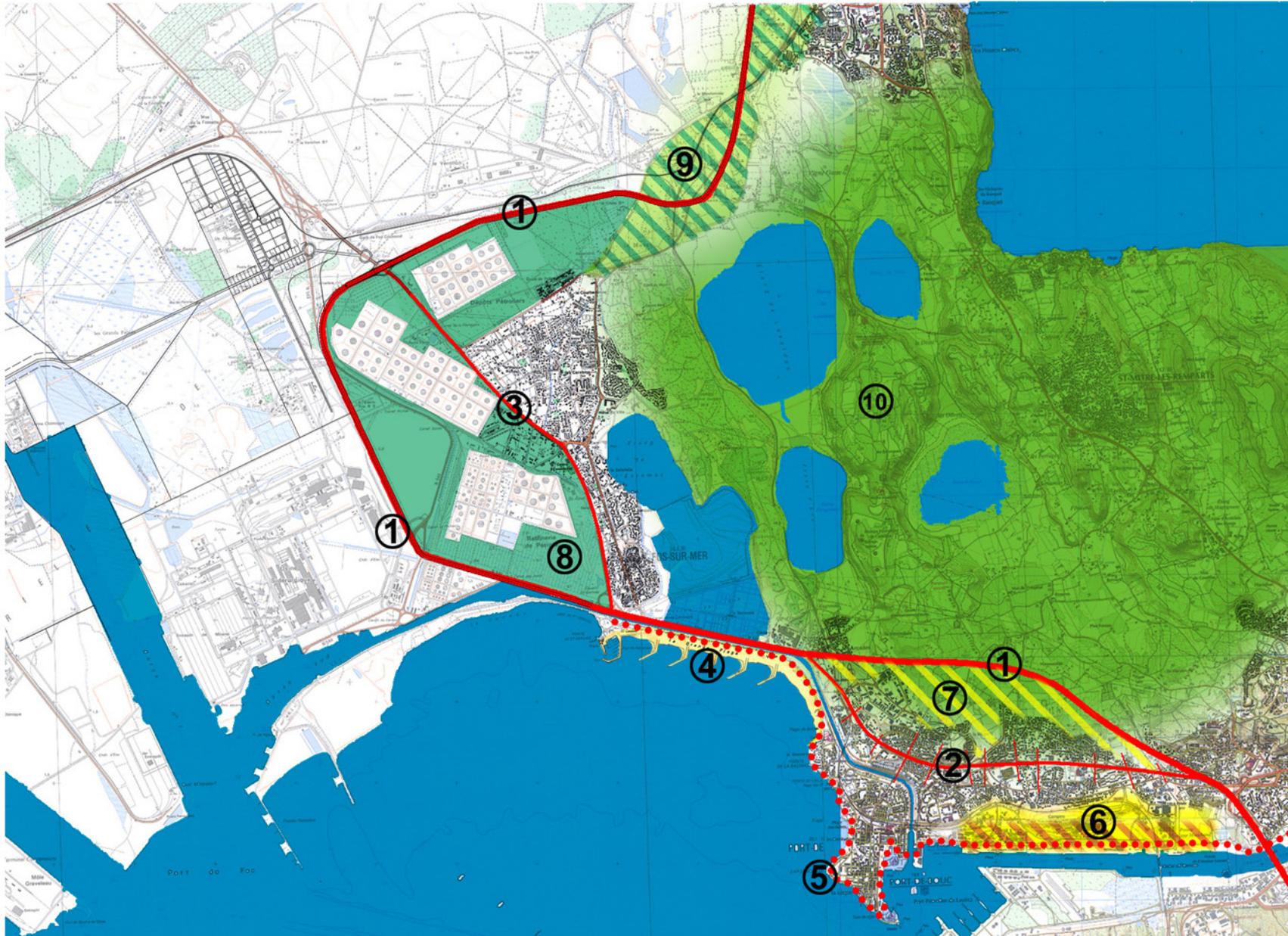
Le schéma directeur de la ZIF est en cohérence avec le projet urbain de Port Saint-Louis : le canal Saint-Louis, marginalisé, s'ouvre à terme aux activités pêche / plaisance et aux projets immobiliers. La ligne ferroviaire, mise à l'écart des trafics fret de la ZIF, permet d'envisager l'accueil à la gare d'un trafic voyageur (projet de TER). Avec l'aide du PAM, Port Saint-Louis valorise son entrée de ville (Enforés) et ses plages (Gracieuse) sur le thème de la Nature. L'interface ville-port devra faire l'objet d'un développement concerté entre le PAM et la commune.



1. hypothèse de reconquête urbaine au Nord du canal St-Louis, marginalisé de fait
2. extensions urbaines possibles
3. développement des métiers de la mer
4. voie ferrée déclassée. Nouvelle gare voyageurs TER à envisager
5. entrée de ville valorisée Nature
6. gestion concertée de l'interface Ville-Port
7. route de découverte de la Camargue à la mer - Gracieuse
8. valorisation portuaire liée à l'activité de la darse 3

[construire la lisière urbaine du massif des Etangs et sa relation à la mer]

L'aménagement d'une plage artificielle offrirait à la commune de Fos un débouché sur la mer (loisirs / tourisme) et la relierait par le littoral à Port-de-Bouc et à Martigues. Fos peut envisager un développement urbain (activités / logements) au Nord en direction d'Istres. L'arc urbain qui se dessine ainsi est conforté par la liaison routière rapide Salon-Fos et par le système des collines de Martigues en tant que véritable ensemble naturel métropolitain.



DES HYPOTHESES ?

1. tracé envisagé pour la liaison routière rapide Salon/Fos, horizon 2020
2. autoroute actuelle déclassée : transformée en boulevard urbain dans sa traversée de Port-de-Bouc et Martigues, trafic intra-urbain
3. autoroute actuelle déclassée : requalification urbaine possible dans sa traversée de Fos, trafic intra-urbain
4. nouvelle plage artificielle : tourisme / loisirs
5. liaison douce Fos / Port-de-Bouc par le littoral
6. secteur de diversification urbaine (compatible avec les activités existantes) : redéfinition de l'interface urbaine de Caronte valorisant le renouveau de l'embouchure de l'Etang de Berre
7. extensions urbaines dans les collines jusqu'au nouveau contournement autoroutier
8. renforcement de la gaine naturelle autour des dépôts pétroliers
9. secteur de diversification urbano-naturelle possible (compatible avec les contraintes existantes) pour compléter l'arc urbain
10. le massif des Etangs